

## CALÇADÃO DE BANGU: MODELOS DE CIDADE E MODOS DE VIDA

Calçadão de Bangu: urban models and ways of life

Marcelo de Medeiros Reis Filho

Doutorando em Sociologia

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Rio de Janeiro, Brasil

marcelofilho@iesp.uerj.br

<https://orcid.org/0000-0001-6183-1324> 

A lista completa com informações do autor está no final do artigo 

### RESUMO

O Calçadão de Bangu, inaugurado em 1991, pode ser visto como a fundação de um novo modelo para o bairro da Zona Oeste carioca. A partir de uma via exclusiva para pedestres, a Prefeitura do Rio de Janeiro reformulou uma rua que estava envolta por galerias comerciais, a estação ferroviária e a Fábrica de Tecidos Bangu. Passados cerca de trinta anos, o Calçadão passou por reformas, disputas e mantém o seu caráter central na região de Bangu, sendo tomado por camelôs, pedestres, mototáxis e lojistas de diversos ramos. Tendo em mente este objeto, debato o modelo de calçadão enquanto cenário de concepções de cidades e de modos de criar o cotidiano. Concluo que o modelo de calçadão visa ordenar as experiências no espaço público e delimitá-las dentro do plano urbano executado, enquanto os viventes destes espaços recriam e invertem o planejamento das cidades ao ocupar, transitar e comercializar.

**PALAVRAS-CHAVE:** Sociologia Urbana. Calçadão de Bangu. Cotidianos.

### ABSTRACT

The Calçadão de Bangu, opened in 1991, can be seen as the foundation of a new urban model for the Bangu neighborhood in Rio's West Zone. By creating an exclusive pedestrian path, Rio de Janeiro City Hall redesigned a street that was surrounded by commercial buildings, the train station and a fabric industry. After about thirty years, the Calçadão has undergone renovations, disputes and maintains its central character in the Bangu region, being taken over by street vendors, pedestrians, motorcycle taxis and shopkeepers from different sectors. I debate the calçadão model as a setting for conceptions of cities and ways of creating everyday life. This article concludes that the calçadão model aims to organize experiences in public space and delimit them within the executed urban plan, while the people living there recreate and invert the planning of cities by occupying, transiting and commercializing.

**KEYWORDS:** Urban Sociology. Calçadão de Bangu. Everyday life.

## 1 INTRODUÇÃO

Este artigo, produto de debates desenvolvidos em minha dissertação de mestrado, busca debater o modelo de calçadão como cenário e produtor de concepções de cidade e modos de vida. O Calçadão de Bangu, neste caso, é utilizado enquanto um caso a ser decupado e analisado para a compreensão da dinâmica deste fenômeno urbano e seus diversos aspectos. Nesse caminho de pesquisa, fiz entrevistas e observações nas ruas do Calçadão, assim como obtive relatos jornalísticos da época da implementação do projeto, buscando a compreensão dos cotidianos criados naqueles espaços.

Bangu é um bairro da Zona Oeste do Rio de Janeiro, capital do estado homônimo. A região, anteriormente conhecida como “Sertão Carioca”, já passou por diversos modelos de ocupação e desenvolvimento. É possível apontar uma ocupação de caráter agrícola, com locais como Fazenda Bangu (Neto; Silva, 2020) e Fazenda do Viegas, desde pelo menos o século XVII. A predominância rural foi posteriormente substituída pela industrialização e urbanização ao fim do século XIX (Oliveira, 2019), com a instalação da Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB) e a Fábrica de Tecidos Bangu na região.

Já na segunda metade do século XX, com a derrocada das atividades industriais, as infraestruturas e projetos voltados à atividade fabril deram vez aos empreendimentos de serviços e comércios, contando com a construção de galerias comerciais e a venda de casas de vilas operárias, por exemplo. Na primeira década do século XXI, ocorreu a desativação da Fábrica Bangu, com seu terreno passando a abrigar o Bangu Shopping, inaugurado em 2007. Em meio a esses processos, a Estação Bangu, inicialmente enquanto parte da Estrada de Ferro Central do Brasil e depois do sistema da concessionária SuperVia, foi importante para o escoamento de produção industrial, transporte de matéria-prima e mobilidade de passageiros, conectando a região ao centro da cidade em cerca de uma hora de viagem (Oliveira, 2019).

Esta síntese demonstra os diferentes arranjos que o bairro de Bangu, assim como outros territórios cariocas e fluminenses, tomaram sob influência dos processos de desenvolvimento econômico e urbano. Na substituição do modelo agrícola para o fabril, a canalização de rios, a construção de residências e o surgimento de comércios, dentre outros projetos, atendiam, prioritariamente, os planos da CPIB em relação à região. A Fábrica de Tecidos, afinal, buscava também garantir determinadas condições de vida para seus funcionários, que passaram a se estabelecer na região. Contando com noventa e

cinco casas operárias em seu modelo inicial, o bairro se tornou ao longo das décadas um dos mais populosos da cidade (Brito, 2012).

A derrocada do modelo fabril pode ter seu início atribuído à década de 1970. É ao longo destes anos que a CPIB vende parte de suas propriedades no centro de Bangu, incluindo nesse processo as residências de sua vila operária (Oliveira, 2019). Por meio da formulação da Bangu Empreendimentos S/A, a empresa muda sua forma de pensar não apenas o seu próprio futuro, mas as suas intervenções no bairro.

Esse caminhar pela história local leva ao objeto deste trabalho, o Calçadão de Bangu. O projeto do Calçadão remete ao fim da década de 1980, quando a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) da Prefeitura do Rio de Janeiro buscava uma forma de intervir no deslocamento de pedestres e automóveis na região central de Bangu. A Associação Comercial e Empresarial da Região de Bangu (ACERB)<sup>1</sup>, então, sugeriu à Prefeitura que fosse criado um calçadão na Avenida Cônego Vasconcelos, próximo à estação ferroviária do bairro e à Fábrica de Tecidos. Este espaço reformado contaria com ruas fechadas, espaços de lazer, demarcações para camelôs e playground para crianças<sup>2</sup>.

A proposta foi tema de um plebiscito da população em janeiro de 1990, conseguindo sua aprovação entre os votantes. As obras, executadas pela Empresa Municipal de Urbanização (RioUrbe)<sup>3</sup>, foram finalizadas em abril de 1991. A inauguração, no mesmo mês, contou com a participação do então prefeito Marcello Alencar e show da sambista Beth Carvalho. Os eventos desta semana foram noticiados pelo Jornal do Brasil, que destacava aspectos como “O calçadão de Bangu [...] garante o lazer e as compras com tranquilidade e uma vantagem: por enquanto, está livre dos camelôs”<sup>4</sup> e “Bangu não tem praia, mas, agora, tem seu próprio calçadão”<sup>5</sup>.

O Calçadão, dessa forma, é notado como signo de uma mudança social (Ojani, 2018). Isso significa compreender a infraestrutura enquanto mobilizadora de simbolismos e imaginários. Além dos aparatos físicos, a reforma das ruas de Bangu se relaciona com aspectos simbólicos e políticos do urbanismo do bairro. É perceptível, por exemplo, a centralidade do comércio, a decadência da atividade industrial, a inserção do bairro em projetos municipais e a relação entre os poderes locais e a ACERB. Também noto a

<sup>1</sup> Ver “Bangu terá tráfego melhor”, Jornal do Brasil, 04 de janeiro de 1990.

<sup>2</sup> Ver “Bangu ganha rua para pedestres”, Jornal do Brasil, 29 de julho de 1990.

<sup>3</sup> Esse órgão municipal teve, anteriormente, a nomenclatura de Companhia de Planejamento Urbano do Rio (RioUrb). A nomenclatura utilizada é a adotada atualmente pela Prefeitura do Rio de Janeiro.

<sup>4</sup> Ver “Calçadão de Bangu é inaugurado com festa”, Jornal do Brasil, 23 de abril de 1991.

<sup>5</sup> Ver “Show festeja novo calçadão de Bangu”, Jornal do Brasil, 26 de abril de 1991.

importância de noções de ordem pública e formas de comércio em espaços públicos que são mobilizadas por essa obra.

A partir desta introdução, exponho as bases e caminhos que sustentam este trabalho. Ao longo das próximas seções, demonstro como o projeto de calçadão pode ser utilizado na compreensão de modelos de cidade. Além disso, é analisada a relação entre esse modelo proposto pela ideia de calçadão e os modos de vida produzidos nele, utilizando o caso de Bangu como um exemplo.

## 2 PENSAR A CIDADE PELO CALÇADÃO

O termo “calçadão” pode remeter a diversos tipos de espaços. Na cidade do Rio de Janeiro, podemos apontar a existência, formal ou informal, de “calçadões” em bairros variados, como Bangu, Copacabana, Campo Grande e Santa Cruz<sup>6</sup>. O uso da palavra, porém, não delimita uma identidade única para todos estes espaços. O presente trabalho tem como objeto o Calçadão de Bangu para pensar as concepções de cidade que o atravessam. A sua localização pode ser definida como um encontro entre a Rua Francisco Real e a Rua Sul América, compreendendo a Estação Bangu, o Assaí Atacadista, Bangu Shopping (antiga Fábrica de Tecidos Bangu), Galeria Matilde e Supermercado Guanabara, entre outros estabelecimentos formais, informais, temporários e permanentes.

Desde sua concepção, a criação do Calçadão nesta parte do bairro de Bangu visava organizar diversos aspectos do cotidiano do bairro. Trânsito, comércio, lazer e acesso ao transporte público foram algumas das áreas impactadas pelo projeto. As formas de ocupar, reivindicar, disputar e pensar este espaço passaram por modificações ao longo dos anos. Gestões municipais diversas, de César Maia (1993-1997; 2001-2009) à Eduardo Paes (2009-2016; 2021-presente), fizeram reformas e ordenamentos no Calçadão, passando pela instalação de chafarizes, consertos de escadas rolantes e tentativas de remover camelôs. Em diálogo com Larkin (2020), aponta-se:

Contudo, é necessário que a antropologia mantenha o foco nas suas possibilidades, ou seja, nas maneiras em que formas de infraestruturas podem oferecer intuições sobre outros domínios, tais como práticas de

---

<sup>6</sup> O Calçadão de Copacabana, na Zona Sul carioca, fica na orla do bairro. A sua paisagem é composta, principalmente, por ciclistas, pedestres e quiosques, enquanto veículos diversos circulam pela Avenida Atlântica. Os “calçadões” em Campo Grande e Santa Cruz podem ser vistos como mais próximos ao de Bangu, tendo uma forte presença comercial, a centralidade local e a distância do balneário que os diferenciam da versão da Zona Sul.

governo, de religião ou socialidade. [...] as infraestruturas existem para além do funcionamento puramente técnico, elas precisam ser analisadas enquanto veículos semióticos e estéticos orientados para os seus destinatários. Elas fazem emergir e simultaneamente armazenam em sim formas de desejos e fantasias, podendo então assumir aspectos fetichistas que, ocasionalmente, podem ser completamente independentes das suas funções técnicas (Larkin, 2020, p. 29-30).

Nesse sentido, noto a capacidade que as infraestruturas têm de ordenar o espaço urbano não só na dimensão material, como também no campo simbólico. A reforma de determinadas ruas para formação do Calçadão demonstra a transição de um modelo de bairro para outro. Da Fazenda Bangu à Fábrica de Tecidos, as transformações da região passam por atividades agropecuárias, industriais e comerciais, com expansão de sistemas ferroviários e rodoviários em seu território. A partir da década 1990, observa-se “a força do setor terciário na construção da centralidade do bairro” (Sousa, 2019, p. 8), resultando no projeto do Calçadão.

As “maneiras de fazer” (Certeau, 1998) dos atores podem apoiar, contrapor ou criar novas formas de se relacionar com o espaço que não aquelas previstas no projeto técnico do Calçadão. Na concepção executada pela RioUrbe<sup>7</sup>, estavam previstos espaços demarcados para camelôs cadastrados, um palco para apresentações artísticas, mesas de cimento com tabuleiros de xadrez, bancos e um playground. Ao longo das décadas, as ruas do Calçadão foram modificadas não apenas pela intervenção municipal, mas também pelas diversas maneiras de ocupar e organizar o espaço que camelôs, pedestres, lojistas e demais agentes deram ao local. Em entrevista<sup>8</sup> com uma trabalhadora de barraca de pastel, recolhi o seguinte depoimento:

Inês – Eu vejo. Toda hora eles estão passando aqui.

M.– Ah é?

Inês – Toda hora. Eles implicam muito com a gente montando a Kombi aqui, não é? Mas...

M. – Ah sim.

Inês – Aí é o certo também, não é? Pois é o local dos outros passarem, já está cheio de barraca, cheio de coisas. Mas eles passam aqui toda hora. (Trecho de entrevista, 2021).

O diálogo acima ilustra como as relações entre projeto urbano e viventes vão se constituindo de forma não-linear. Isso significa notar como “o cotidiano também se constitui de rupturas, e não apenas de regularidades normativamente esperadas” (Leite, 2010, p. 740). Logo, o espaço público planejado pode divergir do espaço público vivido,

<sup>7</sup> Ver “Calçadão dá espaço ao lazer”, *Jornal do Brasil*, 18 de abril de 1991.

<sup>8</sup> As falas de “Inês” são da entrevistada, em formato anonimizado, enquanto “M” se refere ao autor do artigo.

justamente pelos aspectos criativos, inventivos ou até mesmo resistentes daqueles que trabalham, circulam, consomem e ocupam as ruas e avenidas.

Nesse sentido, a projeção do Calçadão é uma ideia de um bairro voltado para suas atividades comerciais, com acesso rápido e amplo de seus moradores e visitantes às suas principais lojas, galerias e sistemas de transporte. O projeto de infraestrutura, por mais que mobilize símbolos e perspectivas de mundo, não constrói por si só o cotidiano local. Os usos diversos dados por camelôs, lojistas, agentes públicos, motociclistas e pedestres trazem outras dimensões aos espaços nas ruas estudadas.

Noto que calçadão, enquanto equipamento público, também se faz presente em outras cidades brasileiras, sendo estudado por diversas lentes. Dittrich *et al.* (2015) aborda o Calçadão de Curitiba, inaugurado na década de 1970, no centro da capital paranaense, entre a Rua XV de Novembro e a Avenida Luis Xavier. Os autores apontam que estas vias possuíam um intenso tráfego de veículos, assim como um grande número de comércios. O fechamento das ruas para automóveis foi, dentre outros motivos, tomado visando o estímulo ao comércio local, que seria prejudicado pelo trânsito intenso neste trecho.

Um outro caso de calçadão analisado é o da cidade de Presidente Prudente, que foi inaugurado em 1979 no interior de São Paulo. Goés e Sposito (2016) analisam estas ruas da cidade paulista por uma ótica da centralidade, observando o papel do calçadão em meio ao contexto local de comércio, tráfego e desenvolvimento urbano. Os autores apontam a atuação da Associação Comercial e Industrial de Presidente Prudente (ACIPP) na formulação deste projeto, além dos cruzamentos entre vias liberadas para tráfego de veículos com trechos exclusivos a pedestres.

Nessa perspectiva, cabe lembrar que “infraestrutura é um conceito fundamentalmente relacional” (Star, 2020, p. 66). Isso significa que, ao abordar sociologicamente as infraestruturas, deve-se levar em conta como os diversos grupos e indivíduos de determinada realidade afetam e são afetados por essas de maneiras diferentes. De outra forma, é dizer que aquilo que é percebido positivamente por alguns, pode ser visto negativamente por outros. A diferença entre infraestrutura ou obstáculo (Star, 2020) é uma questão de perspectiva social.

No caso de “calçadões”, aponto que também há um caráter profundamente relacional. Curitiba, Presidente Prudente e Rio de Janeiro, em seus respectivos projetos, possuíam influência de comerciantes que viam as ruas voltadas para automóveis como prejudiciais para suas atividades. Por outro lado, ao menos em Bangu, retirou-se o

obstáculo dos lojistas, mas criou-se outro para camelôs, com a delimitação de comerciantes de ruas permitidos e do espaço que poderiam ocupar.

Cerca de um ano após a inauguração do Calçadão de Bangu, em junho de 1992, a Lei nº 1.876/1992 foi aprovada na Câmara de Vereadores. Nela, os legisladores tentavam regulamentar o comércio ambulante, com a delimitação de veículos, tabuleiros, caixas, malas e outros meios permitidos aos vendedores. Além disso, o texto previa que estavam habilitados para essa atividade os “I – os cegos, os paraplégicos, mutilados e demais deficientes físicos; II – os carentes [...]; III – as pessoas físicas que já exerçam atividades profissionais previstas nesta Lei na data de sua promulgação”.

A regulamentação da atividade no Calçadão do Bangu veria reflexões dessa legislação em futuras gestões municipais. O Prefeito César Maia, em 1995, editou o Decreto nº 13.810/1995, proibindo o comércio ambulante nas avenidas Cônego Vasconcelos e Santa Cruz. Ao utilizar do artigo 30º da Lei nº 1.876/92, a Prefeitura do Rio de Janeiro argumentou que os vendedores estavam ferindo o direito de ir e vir dos cidadãos, portanto deveriam ser proibidos de ficar na região próxima ao Calçadão e à Estação de Bangu. Em 1996, o Decreto nº 15.052/1996 determinou a desocupação da Avenida Ministro Ary Franco, em Bangu. O espaço, também localizado nas proximidades do Calçadão e da Estação, estava passando por um projeto de reurbanização promovido pela gestão de César Maia. Similar ao ano anterior, argumentou-se que, além da segurança e interesse público, o comércio ambulante deveria se retirar da área em até 24 horas devido ao direito de ir e vir.

### 3 MODOS DE VIDA NO CALÇADÃO

Nos dias atuais, ao descer pela escada rolante da Estação Bangu ao lado da Rua Coronel Tamarindo, o pedestre se depara com o ponto do MotoTáxi Azulzinho, a loja do Tubarão Atacadão e o Supermercado Guanabara em seu campo de visão e audição. Logo ao fim da escada, é comum observar vendedoras oferecendo “Chip da Oi, da Claro, da TIM e da Vivo. Já vem com internet e acesso ao celular”, geralmente trajando camisas azuis da operadora TIM. Esta função, exercida primordialmente por mulheres em minhas observações, é uma das primeiras a captar a atenção do pedestre ao longo da Avenida Ministro Ary Franco.

A oferta de frutas, legumes e verduras variadas é o principal comércio deste trecho do Calçadão. Os vendedores costumam estar presentes do começo da manhã até o fim

da tarde. A partir do anoitecer, esses comerciantes se retiram e dão lugar, principalmente, a barracas e carrinhos que oferecem lanches e bebidas diversas. Esses produtos são oferecidos também pelos comércios formais localizados nas galerias distribuídas pela Avenida, assim como pelas lojas de departamento.

Figura 1 – Comércio e pedestres na Avenida Ministro Ary Franco



Fonte: Acervo pessoal do autor (2022)

Na Figura 1, é possível observar a presença de um comércio de frutas e verduras sob a cobertura do Calçadão, no trecho em frente ao Supermercado Guanabara. A imagem, registrada em maio de 2022, mostra um dia nublado, com uma mulher andando de mãos dadas com uma criança e uma idosa, usando uma máscara que cobre sua boca e nariz, falando com o vendedor de frutas. Banana e mamão são as opções deste comerciante, que distribui seus produtos em uma espécie de carroça.

Ao lado deles, há um carrinho com dois isopores que contêm bebidas. O guarda-chuva da Brahma está fechado, possivelmente pelo carrinho já estar protegido do tempo pela cobertura do Calçadão. Logo atrás, o comércio de legumes se estende por

mesas que vão além do campo fotográfico. As luzes que refletem na imagem são, em sua maioria, improvisadas pelos comerciantes informais, com cabos que são pendurados na estrutura acima. Com isso,

Porém, onde há uma economia informal ativa, mercados de rua e produtores informais podem preencher este espaço devido à falta de formalidade (e a subsequente flexibilidade) para pobres (ou ricos) destas áreas. Em outro exemplo, muitos produtos formais estão disponíveis em áreas empobrecidas, mas apenas por serem fornecidos por lojas e barracas informais (Cross, 2000, p. 39, tradução nossa)<sup>9</sup>

Em diálogo com o trabalho de Cross (2000), noto que o comércio da Avenida Ministro Ary Franco aponta para uma complementaridade entre informalidade e formalidade. Em frente a uma das maiores redes de supermercado, os comerciantes de rua oferecem diariamente frutas, legumes e verduras, estabelecendo uma relação com possíveis clientes que entram ou saírem do Guanabara. Entre lanchonetes, açougues e farmácias, os vendedores informais também oferecem cigarros, salgados e bebidas.

Para além do oferecimento de produtos e serviços, o comércio de rua preenche o espaço do Calçadão em seus sentidos visuais, sonoros e táteis. Em dias e horários de menor movimento, notei uma menor pulsação do espaço com a saída dos camelôs. O comércio de galerias e lojas de departamento, por mais que também atuem com suas luzes e caixas de som, não se fazem presentes da mesma forma sob a cobertura cinza das avenidas. Essa observação complementa o relato colhido com um funcionário de banca de jornal que, em entrevista (2021), disse: “Cara, o que eu acho... eu acho um pouco bagunçado, cara, mas é bagunçado por causa dos feirantes, das barraquinhas, mas também sem eles não tem movimento”.

Diante desse diálogo, aponto como “bagunçado” e “movimento” podem ser compreendidos não como signos opostos, mas aspectos paralelos do comércio de rua. O jogo de imaginários entre a suposta bagunça, proporcionada pelos comerciantes de rua, e o movimento, atraído e direcionado por esses mesmos comerciantes, delinea a “dimensão demasiado conflituosa da vida urbana” (Leite, 2010). O conflito, contudo, não impede ou interdita o espaço público, sendo um movimento de ressignificação dele a partir das práticas dos viventes, que podem levar a uma “inversão” (Certeau, 1998; Leite, 2010) das rotinas e normativas.

---

<sup>9</sup> No original: “However, where there is an active informal economy, street markets and informal producers can step in to fill this niche passing on the savings of their lack of formality (and their added flexibility) on to the poor (or rich) of these areas. To take another example, many formal products are available in poorer areas, but only because they are provided by informal stores and stalls” (Cross, 2000, p. 39).

Retornando à escada rolante, agora em direção à Avenida Cônego Vasconcelos, o pedestre nota do seu lado direito uma agência do banco Bradesco e ao esquerdo uma franquia da rede de fast food McDonald's. Ao andar, verá as ruas tomadas por barracas e carrinhos de produtos diversos, com a presença massiva de vendedores de capa e película para celular. É comum ser abordado por esses com a pergunta: “Amigo, precisa de capa, película, fone, carregador?”, quando não com estratégias mais assertivas, como anotei em meu diário de campo em determinada ocasião.

Um vendedor de capas, já próximo da escada rolante, me puxou pelo braço e fingiu que me conhecia. Ele comentou sobre meu óculos e falou que tinha “aberto” a loja ali, apontando para a mesa com seus produtos. Ao responder que não queria comprar, ele perguntou se eu era boliviano. Eu respondi que não e fui embora (Diário de campo, 2022).

Este lado possui um posto da Operação Segurança Presente<sup>10</sup> próximo ao encontro da Cônego Vasconcelos com a Rua Professor Clemente Ferreira. Os agentes que trabalham na Operação geralmente podem ser reconhecidos pelos seus coletes com a logo do projeto, sendo encontrados sentados ou em pé ao redor de uma mesa de plástico branca sob uma tenda azul, com o espaço sendo delimitado por algumas barreiras de segurança. A localização é entre uma unidade da Lojas Magal e uma agência do Banco Santander.

Ao virar a esquina, o pedestre se depara com um muro de tijolos, com a inscrição Fábrica Bangu ostentando acima de seu portão. Esta é uma das entradas do Bangu Shopping, localizado no mesmo terreno do prédio da Fábrica de Tecidos Bangu, que teve algumas das características de seu prédio preservadas. O caminho ainda conta com uma unidade das Lojas Pernambucanas, ao lado da unidade da Magazine Luiza, e o Mercado Popular de Bangu, onde comerciantes diversos se dividem em pequenos boxes.

Essa distribuição de atividades comerciais pelo espaço demonstra a transformação do Calçadão de Bangu em uma espécie de “mancha” (Magnani, 2002). Essa mancha à Bangu pode ser determinada pela aglutinação em torno de pontos de referência, como a Estação Bangu, o Bangu Shopping e o Supermercados Guanabara. Há uma variedade de relações entre equipamentos neste entorno, como, por exemplo, transporte público, consultórios odontológicos, farmácias, venda de acessórios para celular e comércio de roupas. No mais, a “mancha” também se explica pela continuidade física e simbólica de

---

<sup>10</sup> A Operação Segurança Presente é um programa do Governo do Estado do Rio de Janeiro de policiamento ostensivo em diversos municípios cariocas.

suas práticas, permitida, parcialmente, pelas escadas, elevadores, ruas fechadas para veículos e a cobertura. Nos termos de Magnani (2002):

São as manchas, áreas contíguas do espaço urbano dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam – cada qual com sua especificidade, competindo ou complementando – uma atividade ou prática predominante. [...] A mancha, ao contrário, sempre aglutinada em torno de um ou mais estabelecimentos, apresenta uma implantação mais estável tanto na paisagem como no imaginário. As atividades que oferece e as práticas que propicia são o resultado de uma multiplicidade de relações entre seus equipamentos, edificações e vias de acesso, o que garante uma maior continuidade, transformando-a, assim, em ponto de referência físico, visível e público para um número mais amplo de usuários. (Magnani, 2002, p. 22-23)

Debater a possibilidade de o Calçadão constituir uma “mancha” não significa apontar uma homogeneidade do que acontece em suas ruas. Os cotidianos ali constituídos, por mais que influenciados por e primordialmente de caráter comercial, possuem suas particularidades. Estratégias de vendas, negociação de preços, formas de pagamento, relação pessoal com a atividade comercial e sentidos atribuídos ao espaço são alguns dos níveis em que se pode investigar a multiplicidade dentro da predominância comercial no local.

Como dito acima, as “manchas” possuem limites e viabilizam determinadas atividades, que passam a ser vistas como predominantes ao longo de um espaço. No caso do Calçadão de Bangu, é possível apontar alguns limites, notadamente as Avenida Ministro Ary Franco, Avenida Cônego Vasconcelos e a Rua Professor Clemente Ferreira. Essas três vias organizam e delimitam os locais dos comércios formais e informais, com os pedestres, veículos e comerciantes se organizando ao longo de suas calçadas e coberturas. A atividade principal da “mancha” proposta é, como demonstrado ao longo desta pesquisa, o comércio em suas diversas formas e estruturas, com pontos de venda sublocados, bancas de jornais, galerias comerciais e carrinhos de lanches. Ao chegar ao fim de quaisquer das três vias apontadas, o pedestre perceberá uma gradual mudança nas atividades praticadas e no fluxo de pessoas e sons, com o alcance da “mancha” se esvaindo.

É possível analisar essas atividades desenvolvidas como uma forma de acessar “além das situações imediatas de trabalho e ganho de dinheiro, levadas a cabo pelas pessoas para governar incertezas e dar forma a projetos de vida” (Campos, 2022, p. 42). Assim, o “ganhar a vida” (Campos, 2022) é a busca pela compreensão não só das formas de sustento e manutenção do viver, mas também das possibilidades e formas de vida que

se desenvolvem para além das materialidades. Isso significa uma análise que leve em conta o espaço e as infraestruturas também em seus aspectos imaginários e simbólicos, projetando futuros, lembrando passados e forjando relações. É como demonstra a declaração do funcionário da banca de jornal: “Nós temos clientes que são amigos, sempre estão aqui. Nós temos grupo da banca, eles pedem para a gente fazer reserva de mercadoria” (Trecho de entrevista, 2021).

Os caminhos de observação e análise no Calçadão demonstram a produção de uma espécie de “imagem secundária” (Certeau, 1998) em seu cotidiano. Considerando o projeto do Calçadão enquanto a formulação de uma imagem de cidade, é possível tomar os seus usos como uma forma de produção secundária. Assim, considero os agentes não apenas como consumidores ou usuários do espaço, mas também como produtores de suas próprias narrativas, símbolos e ocupações diante da imagem inicial.

Nesse sentido, a presente pesquisa explora o Calçadão de Bangu para além de um projeto de espaço urbano, considerando a organização de suas ruas pelos agentes que ali circulam, ocupam e disputam. Os caminhos aqui explorados visam compreender o Calçadão como “uma forma de viver o mundo” (Larkin, 2020, p.35). Isso significa se debruçar sobre a materialidade da infraestrutura, ao mesmo tempo em que nota a consolidação ou dissolução de projetos de vida, formas de circular pela cidade e modos de trabalhar dentro deste espaço, desvelando as “diferentes formas de habitar e fazer a cidade” (Araújo; Davies, 2022, p. 7).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos caminhos desta pesquisa, é possível destrinchar os diversos aspectos do Calçadão de Bangu. Do chamado “Sertão Carioca” à sede da Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB), esta região carioca passou por transformações sucessivas em meio às mudanças políticas e econômicas do que era capital do Brasil, o Estado da Guanabara e, a partir de 1975, sede do Governo do Estado do Rio de Janeiro. Envoltos nesses contextos, a Zona Oeste passou de sinônimo de ruralidade para bairros com presença de indústrias, loteamentos proletários e, posteriormente, vias comerciais e milícias.

O Calçadão de Bangu, portanto, demonstra uma das fases de desenvolvimento de seu bairro. O seu projeto, assim como sua implantação, se insere em um signo de ordem urbana pautado pelo controle dos acontecimentos dos espaços públicos. O seu elemento

que avança o caráter do bairro é justamente trazer ao bairro aquilo que, nas palavras do Jornal do Brasil, Copacabana e Centro já tinham: uma rua apenas para pedestres, ou seja, um “calçadão”. Essa reforma poderia inserir Bangu dentro da lista de bairros que permitem ao morador ou frequentador fazer compras, caminhar, participar de eventos, entre outras atividades, sem a importunação de carros, ônibus e com o controle dos camelôs, possuindo a prioridade de circulação dentro daquele espaço.

Dessa maneira, o Calçadão demonstra como “a plasticidade da ideia de subúrbio carioca” (Guimarães; Davies, 2018) é perpassada pelos projetos urbanos. Conectando as vias de Bangu às ideias de caminhabilidade e centralidade comercial, a Prefeitura reformulou a noção fabril do local em virtude de uma nova fase de desenvolvimento urbano, menos atrelada aos planos da fábrica homônima ao bairro. A reforma das ruas para a criação do Calçadão impulsionou, para além das mudanças estruturais, outras formas de se relacionar, circular e significar com o espaço banguense.

Destaco como o próprio trabalho do comércio de rua é tratado sob diferentes signos e valores. No planejamento do Calçadão de Bangu, relatos apontam para um incômodo de setores públicos e privados com a presença de camelôs nas ruas do centro de Bangu. Com a reforma, prometia-se criar um espaço reservado para os ambulantes cadastrados. Um ano após a inauguração do Calçadão, a Câmara Municipal aprovou uma lei que restringia quais cidadãos poderiam ser camelôs, como “deficientes” e “carentes”, e também seus materiais de trabalho, determinando os tamanhos de barracas e tabuleiros, por exemplo. Decretos municipais de 1995 e 1996 determinavam a retirada dos comerciantes de rua da Cônego de Vasconcelos, utilizando a justificativa de um suposto impedimento do direito de ir e vir.

A observação dos jornais da época, assim como o trabalho de campo recente, permite averiguar que os camelôs continuaram a se fazer figuras presentes em Bangu ao longo das décadas. Noto como meus interlocutores tratam o Calçadão como seu ambiente de trabalho e de projeção de possibilidade, um modo de “ganhar a vida” (Campos, 2022), constituindo uma rotina de montar e desmontar seus materiais e produtos nas calçadas, assim como de se relacionar com outros comerciantes e eventuais pedestres. Fazer pagamentos periódicos para agentes da Guarda Municipal também apareceu como uma característica de destaque, garantindo a manutenção das práticas de comércio ao longo do Calçadão. Ao mesmo tempo que o comércio de rua pode ser visto como “bagunça” ou “desorganização”, também se afirmou que são esses indivíduos que garantem uma movimentação constante pelas ruas.

Ao retratar o Calçadão de Bangu e a constituição de seu cotidiano, a pesquisa observou diversos elementos e formas de construir a rotina de um espaço público. Por meio dos espaços, analisei a formulação de um ideal de ordem pública, a construção e reforma de bairros associados a setores industriais e comerciais e a gestão de cotidianos em meio aos projetos urbanos. Essas “inversões do cotidiano” (Leite, 2010) são a

produção da rotina dentro das infraestruturas, sobrepondo os usos que ocorrem de fato diante dos planejamentos de outrora.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Fábio; DAVIES, Frank Andrew. Por invenções da zona oeste carioca. *In*: ARAÚJO, Fábio; DAVIES, Frank Andrew (orgs.). **Rio à Oeste: Modos de fazer e habitar a cidade**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2022. p. 7–11.

BRITO, João Felipe Pereira. **Terras Quentes Reinventadas: a criação do bairro Gericinó como parte de transformações urbanas do bairro Bangu**. 2012. 138 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, 2012.

CAMPOS, Marcos Vinicius Lopes. **Sobre o corre da arte: uma etnografia dos futuros vividos e do ganhar a vida na cidade do Rio de Janeiro**. 2022. 311 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CROSS, John. Street vendors, and postmodernity: conflict and compromise in the global economy. **International Journal of Sociology and Social Policy**, v. 20, n. 1/2, p. 29-51, 2000. <https://doi.org/10.1108/01443330010789061>.

DITTRICH, Maria Glória; REVORÊDO, José Cláudio dos Santos; OLIVEIRA, Micheline Ramos de; RAMOS, Flávio; GOLEMBIEWSKI, Carlos. O calçadão de Curitiba: sua história como espaço público social da cidade. **Revista Brasileira de Tecnologias Sociais**, [S.L.], v. 2, n. 2, p. 173-184, 5 set. 2016. <http://dx.doi.org/10.14210/rbts.v2n2.p173-184>.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Práticas espaciais, cotidiano e espaço público: o consumo como eixo da análise do calçadão de presidente prudente-sp. **Revista da ANPEGE**, [S.L.], v. 12, n. 19, p. 39-65, 2016. <http://dx.doi.org/10.5418/ra2016.1219.0002>.

GUIMARÃES, Roberta Sampaio; DAVIES, Frank Andrew. Alegorias e deslocamentos do “subúrbio carioca” nos estudos das ciências sociais (1970-2010). **Sociologia & Antropologia**, v. 8, p. 457-482, 2018.

LARKIN, Brian. Políticas e poéticas da infraestrutura. **Revista Antropológicas**, v. 31, n. 2, p. 28-60, 2020.

LEITE, Rogerio Proença. A inversão do cotidiano: práticas sociais e rupturas na vida urbana contemporânea. **Dados**, [S.L.], v. 53, n. 3, p. 737-756, 2010. <http://dx.doi.org/10.1590/s0011-52582010000300007>.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, [S.L.], v. 17, n. 49, p. 11-29, jun. 2002. <http://dx.doi.org/10.1590/s0102-69092002000200002>.

OJANI, Chakad. Infrastructures, Anthropology of. **The International Encyclopedia Of Anthropology**, [S.L.], p. 1-8, 24 jan. 2021. <http://dx.doi.org/10.1002/9781118924396.wbiea2398>.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Quando a fábrica cria o bairro: estratégias do capital industrial e produção do espaço metropolitano no Rio de Janeiro. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociale**, v. 10, 2006.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. A trajetória de um subúrbio industrial chamado bangu. *In*: OLIVEIRA, Márcio Piñon; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (orgs). **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2019. p. 95–137.

RIO DE JANEIRO. Câmara Municipal do Rio de Janeiro. **Lei Nº 1876, de 29 de junho de 1992**. Dispõe sobre o comércio ambulante no município e dá outras providências. Rio de Janeiro, 1992.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Decreto Nº 13810, de 5 de abril de 1995**. Dispõe sobre a ocupação dos logradouros públicos na área da XVII Região Administrativa - Bangu, pelo comércio ambulante. Rio de Janeiro, 1995.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Decreto Nº 15052, de 19 de agosto de 1996**. Determina a desocupação de logradouros públicos da XVII Região Administrativa (Bangu) por comércio ambulante. Rio de Janeiro, 1996.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Decreto Nº 44838, de 3 de agosto de 2018**. Institui o Programa Ambulante Legal, para fins de identificação e incremento do controle do comércio ambulante regularizado no Município do Rio de Janeiro, e dá outras providências. Rio de Janeiro, 2018.

REIS FILHO, Marcelo de Medeiros. **Calçadão de Bangu: projetos, fluxos e cotidianos**. 2022. 89 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Estudos Sociais e Políticos, 2022.

SILVA, Paulo Vitor Braga da; ROVERE NETO, Benevenuto. **Fazenda Bangu: A joia do Sertão carioca**. Rio de Janeiro: Grémio Literário José Mauro de Vasconcelos, 2020.

SOUSA, Gabriel Magalhães Campos de. Bangu: do bairro operário à centralidade comercial, uma análise sobre conflitos e cooperações entre agentes produtores do espaço urbano do bairro. *In*: **XIII Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação em Geografia**, São Paulo, 2019.

STAR, Susan Leigh. A etnografia da infraestrutura. **Revista Antropológicas**, v. 31, n. 2, 2020.

## NOTAS

### TÍTULO DA OBRA

CALÇADÃO DE BANGU: MODELOS DE CIDADE E MODOS DE VIDA

### Marcelo de Medeiros Reis Filho

Doutorando em Sociologia

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Rio de Janeiro, Brasil

marcelofilho@iesp.uerj.br

 <https://orcid.org/0000-0001-6183-1324>

### Endereço de correspondência do principal autor

Rua da Matriz, 82, Botafogo, Rio de Janeiro, RJ - 21931-617

### AGRADECIMENTOS

Agradeço a colaboração dos integrantes dos grupos BONDE e CASA, sediados no IESP/UERJ, e dos participantes do CP04 – Sociologia das Periferias Urbanas do 21º Congresso Brasileiro de Sociologia.

### FINANCIAMENTO

Esta pesquisa foi possibilitada pela bolsa concedida pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

### LICENÇA DE USO

Os autores cedem à **Em Tese** os direitos exclusivos de primeira publicação, com o trabalho simultaneamente licenciado sob a [Licença Creative Commons Attribution 4.0 Internacional \(CC BY\)](#). Esta licença permite que **terceiros** remixem, adaptem e criem a partir do trabalho publicado, atribuindo o devido crédito de autoria e publicação inicial neste periódico. Os **autores** têm autorização para assumir contratos adicionais separadamente, para distribuição não exclusiva da versão do trabalho publicada neste periódico (ex.: publicar em repositório institucional, em site pessoal, publicar uma tradução, ou como capítulo de livro), com reconhecimento de autoria e publicação inicial neste periódico.

### PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política. Publicado no [Portal de Periódicos UFSC](#). As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

### HISTÓRICO

Recebido em: 10/10/2023

Aprovado em: 14/12/2023