



A MILITARIZAÇÃO DA VIDA COTIDIANA NO PROCESSO DE FECHAMENTO DE RUAS NO BAIRRO DE BANGU, RIO DE JANEIRO (RJ)

THE MILITARIZATION OF EVERYDAY LIFE IN THE PROCESS OF STREET CLOSURES IN BANGU NEIGHBORHOOD, RIO DE JANEIRO (RJ)

Saulo de Tarso dos Santos Souza – UFRRJ – Seropédica – Rio de Janeiro - Brasil
saulo.tar.so@hotmail.com

RESUMO

Neste artigo, proponho uma discussão acerca da militarização da vida cotidiana que acompanha o processo de fechamento de ruas na cidade do Rio de Janeiro, com especial atenção ao bairro de Bangu, localizado na Zona Oeste da capital. De 2016 a 2022, a partir da realização de diversos trabalhos de campo, foi possível constatar um significativo aumento no número de vias fechadas nesse local por meio da instalação de aparatos de segurança, tais como cancelas, guaritas, grades e portões, cujo propósito subjacente foi obstruir a livre circulação de pessoas consideradas "estranhas" e veículos automotores, com a justificativa de combater o recrudescimento da criminalidade decorrente da violência urbana e, por conseguinte, produzir uma espécie de sensação de segurança na localidade em questão. Ambos os temas, tanto o da militarização da vida cotidiana, quanto o fechamento de ruas, estiveram presentes em uma pesquisa de pós-graduação em Geografia, concluída em nível de mestrado. O objetivo deste trabalho é contribuir teoricamente para a compreensão de processos que se fazem presentes no espaço urbano do mundo contemporâneo.

Palavras-chave: Cotidiano, Espaço Urbano, Individualismo, Insegurança.

ABSTRACT

In this article, I propose a discussion about the militarization of everyday life that accompanies the street closure process in the city of Rio de Janeiro, with special attention to the neighborhood of Bangu, located in the Western Zone of the capital. From 2016 to 2022, through various fieldwork, it was possible to observe a significant increase in the number of closed streets in this area, by installing security devices such as barriers, guard posts, fences, and gates. The underlying purpose was to obstruct the free movement of people considered "strangers" and motor vehicles, with the justification of combating the rise in crime resulting from urban violence and, consequently, creating a sense of security in the area. Both themes, the militarization of everyday life and street closure, were present in postgraduate research in Geography, concluded at the master's level. The aim of this work is to contribute theoretically to the understanding of processes that occur in the contemporary urban space.

Keywords: Everyday, Urban Space. Individualism, Insecurity.

INTRODUÇÃO

No decorrer da segunda década do século XXI, foi possível constatar por meio de trabalhos de campo, que vários bairros periféricos na Zona Norte e Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro/RJ passaram por consideráveis transformações em suas configurações originais, as quais foram inicialmente planejadas para propósitos residenciais. As principais alterações observadas são a ampliação significativa de cercamentos em vias públicas, resultando na criação de ruas fechadas e parcialmente fechadas, bem como morfologias urbanas que tentam mimetizar condomínios horizontais em áreas públicas.

Assim como outros bairros periféricos, Bangu também foi impactado por essas mudanças, não permanecendo intocado por elas. Houve um acelerado processo de fechamentos de ruas residenciais no bairro, o qual tem se intensificado desde 2016 e gerado diversos problemas que transcendem a mera questão da mobilidade. Essas alterações também afetaram a maneira como as pessoas interagem com o ambiente urbano, uma vez que foram estabelecidas barreiras físicas nas vias públicas com o propósito deliberado de excluir a presença do outro, visto como ameaçador e tido como indesejável.

Discutir, escrever, relatar ou ver o fechamento de ruas não é exatamente algo novo, seja na cidade Rio de Janeiro ou em outras metrópoles na periferia do sistema capitalista. No caso em análise, de um período recente, abordado principalmente ao longo da década passada, carrega consigo características do que já estava acontecendo em um passado não tão distante. E sobre essa prática, que afeta diversas áreas urbanas da cidade, percebemos como um processo. Milton Santos (1985), reconhecendo que o espaço é um produto social em permanente processo de transformação, define processo como *“uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança”* (SANTOS, 1985: 50).

Dessa maneira, tratamos aqui, o fechamento de ruas como um processo que ocorre no espaço social e impacta diretamente na vida cotidiana das pessoas envolvidas ou não com o cercamento de vias públicas. Sendo assim, traremos para esta discussão,

relatos de moradores, discutindo à luz das representações de segurança e violência que emergiram a partir de entrevistas e conversas informais sobre este tema.

Com base nessa introdução, o artigo segue uma estrutura composta por três fases e considerações finais: a primeira tem o propósito de oferecer uma breve explanação sobre os dispositivos legais vigentes na cidade do Rio de Janeiro que buscaram legitimar a prática de cercar ruas; a segunda aborda de forma concisa uma discussão sobre as transformações na morfologia urbana ocorridas a partir do processo de fechamento de ruas residenciais em Bangu; e na terceira, pretendo apresentar uma discussão acerca da militarização da vida cotidiana no curso do processo de fechamento de ruas em Bangu.

SOBRE O ASPECTO LEGAL DO FECHAMENTO DE RUAS

Como mencionado na introdução, a ação de fechar ruas não constitui uma novidade, nem mesmo é exclusiva da cidade do Rio de Janeiro/RJ. De modo similar, na realidade urbana contemporânea, jamais se mostrou essencial a existência de uma medida legal (decreto ou lei municipal) para concretizar esse fenômeno. No entanto, os dispositivos legais desempenham o papel de conferir legitimidade a essa prática específica. Consequentemente, em todo o Brasil, dispomos de diversos dispositivos legais que foram aprovados com o mesmo propósito. Com base na pesquisa preliminar realizada para dar início a este estudo, foi possível verificar que um dos mais antigos foi uma lei promulgada na cidade de Salvador/BA, capital da Bahia. Em seu 8º artigo, a Lei Municipal n.º 4.607/1992, permitiu aos interessados (a suas expensas), apresentarem propostas de instalação de portões ou guaritas em vias públicas de acesso local com residências uni-domiciliar visando oferecer mais segurança às habitações.

Além do caso da cidade de Salvador/BA, outras capitais de estados apresentam dispositivos legais que versam sobre a questão do fechamento de ruas. Ainda na Região Nordeste, em 2018 foi sancionada, em Natal/RN, capital do Rio Grande do Norte, o programa Bairro Seguro (Lei Municipal n.º 0531/2018) que dispõe sobre a instalação de equipamentos de sinalização e também de bloqueios nas ruas públicas dos bairros residenciais da cidade; em São Luís/MA, capital do Maranhão, ainda não existe decreto ou lei que trate deste assunto, mas está em tramitação na Câmara Municipal um projeto

de lei (PL n.º 02/2018) sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de ruas residenciais com características de rua sem saída. Assim como em São Luís, a capital do Estado do Ceará, Fortaleza/CE, tem tramitando em sua câmara municipal projeto de lei semelhante (PL n.º 62/2019).

Na Região Norte do Brasil, Manaus/AM (Decreto Municipal n.º 3074/2015) estabeleceu regras para a autorização do controle de acesso e cessão de uso de vias públicas por particulares. Já na Região Centro-Oeste, tanto Campo Grande/MS (Lei municipal n.º 4.607/2008) quanto Goiânia/GO (Lei municipal n.º 311/2018) e Cuiabá/MT (Lei municipal n.º 6.258/2018) possuem leis que abordam o controle de acesso de pessoas e veículos por meio do fechamento de ruas residenciais sem saída. Na Região Sudeste, Belo Horizonte/MG conta com duas legislações (Leis Municipais n.º 8.768/2004 e n.º 10.068/2011) que autorizam o controle e monitoramento de veículos e pedestres em ruas sem saída da capital mineira. Em São Paulo/SP, aprovou-se em 2009, pela Câmara Municipal, uma lei sobre esse tema (Lei Municipal n.º 15.002/2009), a qual posteriormente foi considerada ilegal pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Entretanto, em 2016, a Lei Municipal nº 16.439 foi promulgada, versando sobre a restrição de circulação em vilas, ruas sem saída e vias com impacto no trânsito local.

Todos os dispositivos legais mencionados anteriormente possuem textos muito semelhantes. A similaridade é tão evidente que se pode ter a impressão de que os respectivos autores não hesitaram em fazer cópias com poucas alterações de palavras. Nesse ponto, algumas palavras-chave se sobressaem. No entanto, excluindo a lei vigente na cidade de São Paulo, os demais dispositivos elaborados, aprovados, promulgados e aqueles em tramitação, todos justificam a existência dessas normas com base na palavra "segurança" (a ausência dela ou o sentimento de insegurança). Esse cenário não difere do caso da cidade do Rio de Janeiro, onde questões relacionadas à segurança têm sido, desde sempre, a justificativa utilizada para esse tipo de projeto.

No caso específico da cidade do Rio de Janeiro/RJ, foco deste trabalho que trata sobre fechamentos de ruas em Bangu, pelo menos desde o final de década de 1980 os poderes executivo e legislativo do município vêm criando dispositivos legais com vistas a regular, permitir e legitimar a instalação engenhos em vias públicas (quadro 1).

Quadro 1: Evolução das leis e decretos que autorizam o fechamento de espaços públicos na cidade do Rio de Janeiro

Tipo	Número/Ano	Assunto
Lei Municipal	1.511/89	Autoriza a instalação de portões e portarias em conjuntos habitacionais.
Decreto Municipal	14.618/96	Dispõe sobre a instalação de guaritas e traves basculantes em logradouros públicos.
Decreto Municipal	23.084/03	Dispõe sobre a licença para colocação de grades e obstruções em áreas públicas.
Decreto Municipal	43.038/17	Dispõe sobre a instalação de guaritas, traves basculantes, grades, portões, dentre outros que possam ser instalados em áreas públicas do município.
Lei Municipal	6.206/17	Dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saídas e travessas com características de ruas sem saída.

Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro e Diário Oficial da cidade do Rio de Janeiro. Dados organizados pelo autor.

Apesar da existência de dispositivos legais que permitem a população solicitar o fechamento de ruas, a Prefeitura do Rio de Janeiro demonstra não ter controle sobre esta situação. Além de trazerem legitimidade a este tipo de prática, os decretos e a lei deveriam também servir como uma forma de controle por parte da municipalidade, ao menos nos fechamentos por ela autorizados. Entretanto, isso parece estar longe de acontecer.

Quanto ao tema da falta de controle por parte da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, essa afirmação surge de uma análise que realizei após tentar obter respostas a uma série de pedidos de acesso à informação dirigidos à prefeitura. Meu objetivo era descobrir o quantitativo de ruas que receberam autorização para fechamento

temporário desde a promulgação do Decreto Municipal n.º 43.038/2017 e da Lei Municipal n.º 6.206/2017, ou seja, buscava dados oficiais que, em tese, deveriam existir e estar acessíveis. Apesar de ter feito diversas tentativas, nenhuma delas foi bem-sucedida. Muitos pedidos foram negados sob a justificativa de que os dados solicitados não existiam, e em outros casos, simplesmente não recebi qualquer resposta da prefeitura.

CONSIDERAÇÕES SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES NA MORFOLOGIA URBANA DURANTE O PROCESSO DE FECHAMENTO DE RUAS

Como dissemos anteriormente, o fechamento de ruas não é bem uma novidade. E sobre este tema na cidade do Rio de Janeiro/RJ, há farta documentação na literatura de diversas áreas científicas. Nathalia Sánchez (2009), nos mostra que, pelo menos desde a década de 1980, há a ocorrência de fechamento de logradouros públicos no município do Rio de Janeiro.

Segundo Sánchez (2009) – aqui, vale uma breve explicação: dos diversos autores consultados, ela foi a que apontou, em texto científico, a ocorrência mais antiga que localizamos – o bairro da Barra da Tijuca, foi palco, do fechamento de ruas de seus dois primeiros loteamentos residenciais: o Nova Ipanema e o Novo Leblon. Esses dois loteamentos residenciais, com o tempo, transformaram-se, no que, no imaginário popular, hoje é entendido como condomínio, apesar de se tratar apenas de um loteamento que foi gradeado.

Vale lembrar, como podemos verificar na tabela que consta anteriormente neste trabalho, que o primeiro decreto específico sobre fechamento de ruas é do ano de 1996. Então podemos perceber que, o fato desses dois loteamentos terem sido fechados na Barra de Tijuca ainda na década de 1980, confirma uma impressão surgida durante a pesquisa, que é sobre a prática de fechar ruas acontecer exclusivamente a partir da vontade daqueles (sejam ou não moradores) que estão envolvidos. Dessa forma, a expedição de variados tipos de dispositivos legais ao longo dos anos parece algo praticamente dispensável, servindo apenas, para legitimar uma prática ilegal que já ocorria.

Conforme indicado na introdução, tratamos o fechamento de ruas, ao qual a cidade do Rio de Janeiro/RJ passa, como um processo, pois decorre de uma ação contínua, que foi se desenvolvendo através das mudanças na morfologia, nas relações sociais e também na questão jurídica envolvendo a expedição de decretos e leis ao longo dos anos.

O fechamento de ruas também pode ser visto como um processo de *privatização* do espaço. Porém, antes é necessário entender em quais termos ocorrem essa privatização, que em algumas áreas do conhecimento (sobretudo na arquitetura, no planejamento urbano, mas também na geografia) é entendida como privatização do espaço público.

Sobre esta questão, Gomes (2002), alerta sobre algumas incompreensões acerca do espaço público. Segundo o autor, a forma de definição aplicada para o que se entende por público, determinado a partir da negação, ou seja, tudo o que não é público é privado, não parece apropriada. Para o autor, o espaço ter como qualidade a questão do livre acesso (o livre trânsito de pessoas ao espaço) dificulta a compreensão do espaço público. Segundo ele,

“Ora, por um lado, esta concepção peca pelo fato de não distinguir público de coletivo ou comum, ou seja, a simples característica de ter um acesso livre não configura um estatuto público ao espaço. Por outro lado, conhecemos diversas formas de espaço público que não têm essa qualidade, hospitais, áreas militares, administrativas, escolas etc.; todos estes não possuem como regra um acesso aberto a todos e nem por isso perdem sua qualidade de locais públicos” (GOMES, 2002, p. 160).

Sobre o espaço público, o autor aposta em uma leitura que pode ser entendida, a partir de sua contribuição teórica, como *“um lugar no sentido imaterial e material, ou seja, que os princípios e condições vistos como necessários por tal dinâmica sejam também atributos do espaço físico e material”* (GOMES, 2002, p. 161). E segundo ele:

“Fisicamente, o espaço público é, antes de mais nada, o lugar, praça, rua, shopping, praia, qualquer tipo de espaço, onde não haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa. Essa condição deve ser uma norma respeitada e revivida, a despeito de todas as diferenças e discórdias entre os inúmeros

segmentos sociais que aí circulam e convivem, ou seja, as regras do convívio e do debate devem ser absolutamente respeitadas. Essa acessibilidade é física, mas também diz respeito ao fato de que não deve estar condicionada à força de quaisquer outros critérios senão daqueles impostos pela lei que regula os comportamentos em áreas comuns. Por isso esse espaço é o lócus da lei” (GOMES, 2002, p. 162).

Entendemos, desta forma, o processo de fechamento de ruas como uma privatização do espaço. Espaço social, no qual, conforme aponta Lefebvre (2013 [1974]):

“Todos sabemos o que se trata quando falamos do "quarto" de um apartamento, da "esquina" da rua, da "praça", do mercado, do centro comercial ou cultural, de um "lugar" público e coisas assim por diante. Esses termos da linguagem cotidiana diferenciam os espaços particulares sem isolá-los e serve para descrever um espaço social. Elas correspondem a um uso específico desse espaço e, portanto, a uma prática espacial que elas enunciam e compõem” (Lefebvre, 2013, pp. 76-77, tradução nossa).

A rua, enquanto parte constituinte da cidade, está ligada a diversas práticas espaciais (como a confraternização, a festa, o jogo) por sua condição de espaço social. Entretanto, há de se reconhecer que, atualmente, ela serve quase que exclusivamente para a circulação de pessoas e de capitais. Neste sentido, o fechamento de ruas e no nosso entendimento, a privatização do espaço, acaba claramente impedindo a circulação de pessoas em ruas residenciais. A circulação de capitais permanece ocorrendo por ser majoritariamente em ruas (vias) não residenciais.

A privatização do espaço, ainda que, neste caso, não ocorra através da desafetação de bens públicos e sua subsequente transferência a título oneroso a um indivíduo, um coletivo de pessoas reunidas em associação ou uma empresa, é concebida dessa maneira porque envolve a apropriação privada das ruas, muitas vezes sem mesmo haver a necessidade de concessão de autorização para fechamento a título precário.

No caso do estudo em Bangu, esse processo de fechamento produziu mudanças no arranjo espacial do bairro. Atualmente, a paisagem passou a apresentar novos elementos, como cancelas, concertinas, correntes, grades, portões, entre outros. Além disso, destaco que as transformações na morfologia, verificadas de maneira mais nítida a partir dos trabalhos de campo, foram classificadas em três tipologias na tentativa de

facilitar a compreensão: ruas semifechadas, ruas fechadas e ruas tipo loteamento fechado.

As ruas semifechadas são vias que não são caracterizadas como sem saída ou *cul-de-sac*. Elas apresentam pontos que as conectam com outras, sejam estradas, rodovias ou ruas do mesmo tipo, tendo assim, mais de uma entrada e saída. Geralmente são de fácil identificação em razão da existência de uma placa improvisada em uma das extremidades com um aviso criado pelos moradores indicando de se tratar de uma rua sem saída (figura 1).

Figura 1: Rua semifechada



Nota: rua Iriguaçu, localizada no bairro de Bangu, próxima à estação de trem. A placa improvisada fixada na árvore indica que agora, a rua foi classificada pelos moradores como sem saída. Na foto do lado direito, da mesma rua, vemos uma moto, que pouco antes havia sido estacionada por um entregador que não conseguiu acessar o local da entrega.

Fonte: Acervo Pessoal (2023).

Ruas fechadas são aquelas que apresentam grades combinadas com portão de pedestre em uma extremidade (podendo, no lugar de pedestre, serem obstrutores fixados no solo) e na outra, portão com acionamento eletrônico combinado com portão de pedestre. Neste tipo de rua, algumas já apresentam interfonos ligados diretamente às casas. Dessa maneira, o acesso fica restrito apenas aos próprios moradores, familiares, amigos e conhecidos (figura 2).

Figura 2: Rua do tipo fechada



Nota: rua Marselha, próxima ao estádio de Moça Bonita (campo de jogo do Bangu A.C.), do IAPI de Bangu, estação de trem Guilherme da Silveira, e cerca de 600 metros da 34ª DP (Bangu). Na foto do lado esquerdo, no detalhe em branco, temos um interfone que está conectado às casas existentes na rua.

Fontes: Acervo pessoal (2023)

Ruas do tipo loteamento fechado tem ocorrência quando mais de uma rua compõe o fechamento, haver também, a presença de uma praça pública nos limites da área cercada. Assemelham-se bastante aos loteamentos de acesso controlado, mas neste caso, devido grau de improviso, nem sempre os limites originais do loteamento são considerados. Esse tipo se diferencia das ruas fechadas por terem funcionários que trabalham em turnos para fazer o controle de quem pode entrar, a que horas pode entrar e quando deve sair. Apresentam uma ou mais garitas com cancela, combinadas com portão de pedestre. Onde não há guarita, existem portões de “emergência”, combinados com portões de pedestres, que assim como os de emergência, nem sempre estão abertos.

Conforme o relato da maioria dos moradores do bairro que foram entrevistados, os objetivos de obtenção de segurança foram atingidos justamente pelo controle que agora existe. O controle é entendido como importante, em um bairro, conforme alguns afirmaram, cercado de regiões perigosas e inseguras. Dessa forma, o afastamento desses locais perigosos (e de seus moradores, entendidos como igualmente perigosos) é também um objetivo a ser atingido, conforme alguns relatos.

O PROCESSO DE FECHAMENTO DE RUAS EM BANGU E A MILITARIZAÇÃO DA VIDA COTIDIANA

Mike Davis (1993), apresentando uma discussão a respeito da militarização na cidade de Los Angeles, relata que foi possível perceber que, dentre várias coisas, houve um aumento significativo de placas com avisos ameaçadores de resposta armada em pequenas florestas, no fato de bairros mais ricos passarem a se isolar através da construção de muros, contratação de polícia privada e instalação de modernos equipamentos de segurança. Conforme aponta o autor, esse é o retrato, do que ele chama de Los Angeles pós-liberal.

O que Davis (1993) apresenta para dar início a uma da discussão do processo de militarização em Los Angeles é bastante semelhante com o que aconteceu em muitas cidades brasileiras, a partir da emergência de loteamentos fechados e condomínios horizontais. Podemos ver isso, por exemplo, na cidade do Rio de Janeiro/RJ, conforme em outro momento neste trabalho sobre a Barra da Tijuca, que, ainda na década de 1980, passou a contar com equipamentos de segurança, contratação de guardas privados e controlando o acesso dos loteamentos residenciais que tiveram as ruas fechadas no bairro. No atual caso de militarização que estudamos em Bangu, excetuando as placas ameaçadoras em florestas relatadas na Los Angeles de Davis, todo o resto foi verificado nos trabalhos de campo.

Foi possível identificar, em Bangu, um processo de securização urbana, que conforme estamos relatando desde o início, pode ser caracterizada pela rápida instalação de diferentes aparatos de segurança nas ruas. Segundo Melgaço (2010), a securização é uma resposta apressada aos problemas causados pelo medo, que acaba tendo atuação mais efetiva no plano psicológico do que propriamente na redução dos riscos. Segundo este autor, ela segue um modelo de militarização do espaço urbano representada por formas urbanas que lembram verdadeiras paisagens de guerra.

Graham (2016) argumenta que a militarização da vida urbana está sendo intensificada a partir de novas ideologias militares de guerra permanente. Segundo ele, *“as transformações relacionadas ao novo urbanismo militar apenas ampliam e revivem a militarização urbana, a securitização, o pensamento maniqueísta e a instigação do*

medo [...]” (GRAHAM, 2016, p. 121). É importante chamar a atenção para o fato de que o autor se concentra neste estudo em relação aos países que não estão na periferia do capitalismo. Entretanto, podemos estabelecer uma conexão entre a implementação de dispositivos de segurança em ambientes urbanos e o novo urbanismo militar, sem prejudicar muito a compreensão. Inclusive, podemos identificar pelo menos duas características que nos permitem fazer essa conexão: a vigilância e o controle, como veremos a seguir.

A partir do momento que ocorre a adoção de aparatos de segurança tecnológicos, que vão desde o uso de arame farpado, cancelas, cerca elétrica ou concertinas em grades; além dos portões eletrônicos, passando por guaritas e câmeras de monitoramento (figura 3), podemos facilmente verificar que esse surto de “segurança” é uma das características, senão a principal, dessa militarização da vida cotidiana que vem no junto ao processo de fechamento de ruas.

Figura 3: Sorria, você está sendo vigiado



Nota: placas afixadas em ruas fechadas no bairro de Bangu informando o monitoramento por câmeras de segurança.

Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Graham (2016), ao buscar mostrar as diferenças da intensa militarização das cidades no contexto da Guerra Fria, destaca algumas tendências acerca de sua definição de "novo urbanismo militar", sendo uma delas o monitoramento. Conforme ele aponta, o monitoramento é:

“A maneira sem precedentes pela qual o novo urbanismo militar funde e mistura os usos civis e militares das tecnologias de controle, monitoramento, comunicação, simulação e mira. Não é exatamente uma surpresa, considerando que, por um lado, tecnologias de controle cujo objetivo original era o uso militar se tornaram fundamentais para praticamente todos os atos da vida e do consumo urbanos em cidades industriais desenvolvidas, e que, por outro, modificações comerciais dessas tecnologias estão sendo amplamente reapropriadas pelos militares” (GRAHAM, 2016, p. 124).

Conforme o autor aponta, esses sistemas de controle eletrônico “*se tornam as novas arquiteturas estratégicas da vida cidadina*” (GRAHAM, 2016, p. 125). Para ele, esses sistemas de monitoramento suplantam, mas sem substituir, as antigas arquiteturas dos espaços disciplinares (como casas de repouso, fábricas, instituições de saúde e ensino, fábricas, presídios, etc.) aos quais o filósofo Michel Foucault voltou atenção durante sua trajetória intelectual¹.

Deleuze (1992), anunciando uma crise generalizada nos espaços disciplinares (e na sociedade disciplinar), informa que os mesmos estão acabados, restando apenas esperar a instalação de um outro modelo de sociedade, ao qual ele chama de sociedade de controle. Em referência a este texto, Graham diz que o Deleuze atestou que os sistemas de monitoramento e controle são orientados por uma noção de vigilância onipresente, oposto ao modelo do panóptico, operado presencialmente por um ser humano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chegando até aqui, faz-se necessário tecer algumas considerações antes de encerrar este trabalho. Conforme vimos, ao longo dos anos, uma série de dispositivos

¹ Para maiores detalhes sobre os espaços disciplinares ver: FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: o nascimento da prisão*. Petrópolis: Editora Vozes, 1987 [1975].

foram expedidos e promulgados na cidade do Rio de Janeiro/RJ para legitimar a prática de fechar ruas. Entretanto, conforme também indicamos, desde antes da primeira legislação sobre o tema específico das ruas, haviam loteamentos que haviam sido cercados por seus moradores. Dessa maneira, para reforçar: nenhum decreto ou lei garantiu ou deixou de garantir que uma via residencial fosse fechada. Isso de fato sempre dependeu da vontade daqueles que estavam ou não mobilizados pelo fechamento.

No caso em questão, do processo de fechamento de ruas tratado especificamente no bairro de Bangu, foi possível perceber que a militarização acompanha e avança. Porém, pela maneira como a militarização invade todos os campos da vida cotidiana, esse avanço supera as questões específicas de segurança e vigilância. A esperança de obter alguma segurança a partir da prática de fechar ruas produziu um ambiente hostil aos desconhecidos, de um espaço quase asséptico para aqueles que são percebidos como “estranhos”.

Dessa forma, sem prejudicar o que foi escrito anteriormente, também podemos compreender que a rua, enquanto parte integrante da cidade, destinada a ser o espaço de passagem de pessoas, acaba perdendo sua efetividade como local de encontro (topia), conforme defendido por Lefebvre (2002 [1970]). Um encontro entre os diferentes, mas também um espaço para festividades e interações entre aqueles mais próximos, como vizinhos e amigos. Com tantas barreiras físicas restringindo o acesso e a livre circulação, a rua como local de encontro vai gradualmente desaparecendo.

REFERÊNCIAS

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Lei n.º 8.768/2004. Dispõe sobre permissão de direito real de uso de área pertencente ao Município, em via com cul-de-sac ou com característica semelhante que faça recomendar seu fechamento, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/8768/2004>. Acesso em: 24/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA. PL n.º 62/2019. Dispõe sobre a gestão do acesso de pessoas em vilas, ruas sem saídas e travessas com características de "ruas sem saída", e dá outras providências. Disponível em: <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2019/47501/pl00622019.pdf>. Acesso em: 24/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA. Lei n.º 311/2018. Dispõe sobre a concessão administrativa de uso para a restrição à circulação de veículos em ruas sem saída e ruas sem impacto no trânsito local com a finalidade de propiciar maior segurança aos moradores. Disponível em:

https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2018/lc_20180117_000000311.html. Acesso em: 24/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE NATAL. Lei n.º 0531/2018. Institui o Programa “Bairro Seguro”, que dispõe sobre a instalação de equipamentos de sinalização e bloqueios no Município de Natal/RN e dá outras providências. Disponível em:

<https://sapl.natal.rn.leg.br/norma/411>. Acesso em: 30/10/2023. Acesso em: 30/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ. Lei n.º 6.258/2018. Dispõe sobre a gestão do acesso de pessoas em vilas, ruas sem saídas e travessas com características de “ruas sem saída”, e dá outras providências. Disponível em:

<https://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/L62582018.html?identificador=310030003400310034003A004C00>. Acesso em: 30/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR. Lei n.º 4.607/1992. Incentiva a oferta de lotes populares, dispõe sobre condomínios fechados e dá outras providências. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2014/11/lei4607_1992.pdf. Acesso: 24/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Lei n.º 1.511/1989. Autoriza a instalação de portões e portarias em conjuntos habitacionais. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/c5e78996b82f9e0303257960005fd93/143e32f10bb029dc032576ac00738a65?OpenDocument&Start=1&ExpandView&ExpandSection=-5>. Acesso em: 31/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Lei n.º 6.206/2017. Dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saídas e travessas com características de ruas sem saída. Disponível em: <https://doweb.rio.rj.gov.br/>. Acesso em: 31/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. PL n.º 102/2018. Dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saída e travessas com características de rua sem saída. Disponível em: <https://www.camara.slz.br/download/dispoe-sobre-o-fechamento-ao-trafego-de-veiculos-estranhos-aos-moradores-de-vilas-ruas-sem-saida-e-travessas-com-caracteristicas-de-rua-sem-saida-encaminhado-para-comissao-de-justica-e-mobilidade-u/>. Acesso em: 30/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Lei n.º 15.002/2009. Sistematiza a legislação municipal que dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saída e ruas e travessas com características de ruas sem saída. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15002-de-22-de-outubro-de-2009>. Acesso em: 30/10/2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Lei nº 16.439/2016. Dispõe sobre a restrição à circulação em vilas, ruas sem saída e ruas sem impacto no trânsito local. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16439-de-12-de-maio-de-2016>. Acesso em: 30/10/2023.

DAVIS, Mike. **Cidade de Quartzito: escavando o futuro em Los Angeles**. Tradução de Renato Aguiar. São Paulo: Editora Página Aberta, 1993.

DELEUZE, Gilles. **Postscript on the societies of control**. In: *The MIT Press*, vol. 59, p. 3-7, 1992.

GOMES, Paulo César Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica na cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GRAHAM, Stephen. **Cidades sitiadas: o novo urbanismo militar**. São Paulo: Boitempo, 2016.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. 1ª reimpressão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013.

MELGAÇO, Lucas de Melo. **Securização urbana: da psicosfera do medo à tecnosfera da segurança**. 2010. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 2010

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto n.º 14.618/1996. Dispõe sobre a instalação a título precário de, guaritas e traves basculantes em logradouros públicos. Arquivo Geral do Rio de Janeiro – Decretos Municipais. Disponível em: <http://wpro.rio.rj.gov.br/decretosmunicipais/>. Acesso em: 31/10/2023.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto Municipal n.º 23.084/2003. Dispõe sobre a licença para colocação de grades e obstruções em áreas públicas. Arquivo Geral do Rio de Janeiro – Decretos Municipais. Disponível em: <http://wpro.rio.rj.gov.br/decretosmunicipais/>. Acesso em: 31/10/2023.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto Municipal n.º 43.038/2017. Dispõe sobre a instalação de guaritas, inclusive em áreas particulares, traves basculantes, grades, portões ou similares em logradouros públicos e dá outras providências. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 19 de abril de 2017. Disponível em: <https://doweb.rio.rj.gov.br/>. Acesso em: 31/10/2023.

SÁNCHEZ, Natalia Padilha. **A invenção da Barra da Tijuca: a anticidade carioca**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

Saulo de Tarso dos Santos Souza – Licenciado em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2016), Bacharel em Geografia pela Universidade Federal Fluminense (2019), Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rural do Rio de Janeiro (2023) e integrante do grupo de pesquisa “Para uma crítica da economia política do espaço”, da UFRRJ.

Recebido para publicação em 20 de julho de 2023.

Aceito para publicação em 04 de agosto de 2023.

Publicado em 07 de dezembro de 2023.