



Os infortúnios da Perimetral e as aspirações das vias urbanas nas novas dinâmicas territoriais do Rio de Janeiro pós grandes eventos

Los infortúnios del Perimetral y las aspiraciones de las vías urbanas en las nuevas dinamicas territoriales de Rio de Janeiro después de los grandes eventos

Fabiana Izaga, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo PROURB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo FAU, Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ, fabizaga@gmail.com.

Resumo

Propomos analisar algumas intervenções urbanas ligadas a investimentos em mobilidade urbana, mais especificamente as intervenções que vieram a substituir o viaduto da perimetral, tais como túneis, passeios e “boulevards”, ao que se soma o VLT carioca, localizados no Centro do Rio de Janeiro, e realizados no bojo da preparação da cidade para sediar grandes eventos. Buscaremos analisar a ampliação da escala destes artefatos como instrumentos de alavancagem de dinâmicas imobiliárias que parecem afirmar lógicas de financeirização dos processos urbanos, em detrimento ao estabelecimento de um arcabouço de planejamento integrado local e metropolitano por parte do Estado. Em um primeiro momento vamos apresentar, em perspectiva histórica, o processo de construção do viaduto elevado da Perimetral, implodido para dar lugar às novas intervenções de infraestrutura viária. Pretendemos também discutir as ideias subjacentes às propostas dessas novas infraestruturas de transporte, onde o papel das infraestruturas rodoviárias, embora amplamente criticado como modelo esgotado para a rede de deslocamentos troncais, continua predominando como resultado. Neste sentido, buscaremos coteja-las com algumas intervenções de tônica rodoviária empreendidas durante o século XX na cidade, que embora de cunho funcionalista, talvez possuíssem um maior compromisso de planejamento global. Por último, buscaremos fazer um balanço do teor das intervenções de infraestrutura de transportes realizadas na área central buscando verificar sua atualidade e coerência com as demandas de um desenvolvimento mais equitativo para a cidade metropolitana, que possa contribuir com as políticas públicas de um desenvolvimento integrado entre planejamento urbano e infraestrutura de transportes.

Palavras Chave: mobilidade urbana; perimetral; vias urbanas; área central; Rio de Janeiro

Resumen

Nos proponemos analizar algunas intervenciones urbanas relacionadas con las inversiones en movilidad urbana, específicamente las intervenciones que han venido a sustituir el viaducto perimetral, tales como túneles, paseos y “boulevards”, al que se añade el LRV (tren ligero), situado en el Centro de Río de Janeiro y realizados para la preparación de la ciudad para recibir grandes eventos internacionales. Buscaremos analizar la expansión de escala de estos artefactos como instrumentos de apalancamiento de una dinámica inmobiliaria que parecen afirmar una lógica de financiarización de los procesos urbanos, en lugar de la creación de un marco integrado de planificación local y metropolitana por el Estado. En primer lugar vamos a presentar, en una perspectiva histórica, el proceso de construcción del viaducto elevado del Perimetral, que fué implodido para dar paso a nuevas intervenciones de infraestructura vial. También pretendemos discutir el razonamiento detrás de las propuestas de estas nuevas infraestructuras de transporte, donde el papel de la infraestructura vial, aunque ampliamente criticada como modelo de red de desplazamientos troncales, sigue

predominando como resultado. En este sentido, buscaremos compararlos con algunas intervenciones rodoviárias que se efectuaron durante el siglo XX en la ciudad, que aunque de naturaleza funcionalista, talvez poseesen un mayor compromiso con la planificación global. Por último, vamos a tratar de hacer un balance de las intervenciones de infraestructura de transporte en la zona central con el fin de comprobar su adecuación y coherencia con las exigencias de un desarrollo más equitativo de la ciudad metropolitana, que pueden contribuir a la política pública de un desarrollo integrado entre la planificación urbana y la infraestructura de transporte.

Keywords/Palabras Clave: movilidad urbana; perimetral, vías urbanas; área central; Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

Quais as ressonâncias na metrópole carioca das transformações urbanas ocorridas como produto da sua preparação para sediar grandes eventos nos últimos 10 anos? Como algumas das intervenções realizadas, de ordem estruturante, tais como aquelas das infraestruturas de transportes, mas especificamente aquelas realizadas na área central do Rio de Janeiro – onde a demolição do viaduto da perimetral foi elemento chave – poderão influenciar uma nova produção e gestão do espaço urbano em escala local e metropolitana? Estas intervenções ensejam dinâmicas de reestruturação territorial na escala urbana e metropolitana compatíveis entre si?

Os Jogos Olímpicos de 2016 culminam uma trajetória que buscou estabelecer a cidade do Rio de Janeiro como destino para sediar grandes eventos internacionais, e através deles gerar referências identitárias de desenvolvimento local e nacional. A partir de 1996, com a candidatura perdida para sediar os JJOO de 2004 na Ilha do Fundão, a cidade do Rio de Janeiro buscava seguidamente se colocar no cenário de marketing global entre grandes cidades capazes de oferecer atrativos para essa escala de eventos. Em 2002, a cidade pleiteia candidatura para os Jogos Pan-americanos, que ao ser bem sucedida, traz o evento para a Barra da Tijuca em 2007. Uma guinada no que tange à localização ocorre nesse processo, pois uma área vazia e central da metrópole, de passagem para diferentes fluxos metropolitanos, mas também vizinha a diversos problemas urbanos e ambientais irresolvidos, tais como a Baía de Guanabara e o Complexo da Maré, é preterida por área valorizada e disputada pelo mercado imobiliário e em forte processo de crescimento urbano, destinada aos setores de mais alta renda. A realização dos Jogos Pan-americanos de 2007 estabelecerão um cenário favorável para uma engrenagem de interesses de agentes privados e públicos que favorecerão o sucesso da candidatura para sediar os Jogos Olímpicos, ganha em 2009, afirmando a

Barra da Tijuca como epicentro do evento. A partir desse momento, o Rio de Janeiro seria ainda sede da Jornada Mundial da Juventude, em 2013, e uma das sedes da Copa do Mundo de 2014, que reforçam a agenda de intervenções urbanas onde os Jogos Olímpicos se colocam como ápice.

Ainda nesse contexto de macro transformações na ordem urbana, a zona portuária da Cidade do Rio de Janeiro, localizada na área central, e em boa parte esvaziada de atividades com as mudanças em sua cadeia produtiva, e em espera por requalificação desde finais da década de 1970, é objeto de um projeto de revitalização urbana através de uma parceria público privada. Com a criação da Companhia de Desenvolvimento do Porto (CDURP), empresa de economia mista, controlada pela Prefeitura, em 2009; a celebração da concessão administrativa para empresas privadas, em 2010; e o leilão de Certificados do Potencial Adicional de Construção (CEPAC), títulos usados para financiar Operações Urbanas Consorciadas que recuperam áreas degradadas nas cidades, se constroem instrumentos de gestão urbana onde o papel do planejamento pelo Estado é mais uma vez diminuído. Embora não constasse do dossiê de candidatura olímpico, a revitalização dessa área central da cidade se incorpora ao projeto olímpico como uma operação paralela, que se beneficia da sua propaganda positiva sem ter com ele compromissos ou ônus diretos sociais, administrativos ou financeiros.

A ausência de estruturas eficazes de planejamento e gestão metropolitana do território andou a par e passo, nos últimos 30 anos, com a complexificação das dinâmicas socioterritoriais da metrópole (RIBEIRO, 2015; ALVES, 2014; MAGALHÃES, IZAGA, PINTO, 2012). O quadro de desarticulação das ações de planejamento e gestão urbana por parte do Estado, ao que se soma o objetivo conquistado de receber grandes eventos internacionais, vem redundando, nos últimos 10 anos, em um certo predomínio da lógica guiada por esses interesses. É reconhecido o papel das infraestruturas de transporte como vetores estruturadores do desenvolvimento e seu planejamento deveria estar em consonância com diretrizes urbanas globais.

A mobilidade urbana vem gerando grande interesse como uma característica estruturante da sociedade contemporânea global. No contexto brasileiro, ela vem sendo amplamente debatida muito em virtude do expressivo crescimento das nossas cidades nos últimos cinquenta anos (IZAGA; LEITE, 2016; IZAGA, 2009). A população urbana aumentou, assim como o número de deslocamentos, e as cidades se expandiram sem uma política integrada, e contínua, que aliasse o setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental (ALVES; CAVENAGHI, 2016; ALVES, 2014; OLIVEIRA, R. D.; TAVARES, E., 2015).

Predominaram propostas de infraestruturas setoriais, que priorizaram o transporte individual em detrimento ao transporte público, e de forma hegemônica, o rodoviário, que contribuíram em muito para a segmentação sócio-espacial urbana. A disputa pelo espaço de circulação tem colocado os usuários em conflito permanente, onde ao domínio das vias pelo automóvel soma-se uma rede de transportes públicos insuficiente, trazendo a discussão sobre equidade na distribuição do espaço urbano e o direito à mobilidade pelo cidadão. Corriqueiramente, nas últimas décadas, vê-se o endereçamento do problema às questões dos transportes públicos e das infraestruturas viárias, ou seja, das grandes obras que poderiam sanar o problema-sintoma. Nas cidades brasileiras em geral, tradicionalmente se abdicou do enfoque urbanístico integrado – o desenvolvimento urbano planejado e as estratégias de organização territorial – em detrimento de um enfoque eminentemente viário e de transportes e, ainda assim, falho, pois raramente tem sido multimodal e integrado, portanto eficiente.

Pretendemos neste artigo analisar algumas intervenções urbanas ligadas a investimentos em mobilidade urbana, mais especificamente as intervenções que vieram a substituir o viaduto da

perimetral, tais como túneis, passeios e “boulevards”, ao que se soma o VLT carioca, localizados no Centro do Rio de Janeiro, e realizados no bojo da preparação da cidade para sediar grandes eventos. Buscaremos analisar a ampliação da escala destes artefatos como instrumentos de alavancagem de dinâmicas imobiliárias que parecem afirmar lógicas de financeirização dos processos urbanos, em detrimento ao estabelecimento de um arcabouço de planejamento integrado local e metropolitano por parte do Estado.

Em um primeiro momento vamos apresentar, em perspectiva histórica, o processo de construção do viaduto elevado da Perimetral, implodido para dar lugar às novas intervenções de infraestrutura viária. Pretendemos também discutir as ideias subjacentes às propostas dessas novas infraestruturas de transporte, onde o papel das infraestruturas rodoviárias, embora amplamente criticado como modelo esgotado para a rede de deslocamentos troncais, continua predominando como resultado. Neste sentido, buscaremos cotejá-las com algumas intervenções de tônica rodoviária empreendidas durante o século XX na cidade, que embora de cunho funcionalista, talvez possuísem um maior compromisso de planejamento global. Por último, buscaremos fazer um balanço do teor das intervenções de infraestrutura de transportes realizadas na área central buscando verificar sua atualidade e coerência com as demandas de um desenvolvimento mais equitativo para a cidade metropolitana, que possa contribuir com as políticas públicas de um desenvolvimento integrado entre planejamento urbano e infraestrutura de transportes.

A PERIMETRAL – ANTECEDENTES E CONTEXTO DOUTRINÁRIO

Perimetral, a autopista elevada que contornava o Centro do Rio de Janeiro foi reconhecida, por toda a sua existência, pela denominação da função que desempenhava: “adjetivo relativo a perímetro; da geometria: linha que forma o contorno de uma figura traçada num plano ou superfície” (Houaiss, 2002). A definição do dicionário confirma o caráter determinante do elevado que isolava impiedosamente o núcleo mais tradicional da cidade da frente marítima da Baía de Guanabara.

A sua construção se prolongou por dez governos ao longo de vinte anos, tendo sido inaugurada duas vezes, pelos presidentes Juscelino Kubitschek, em 1960 – cujo trecho entre o Museu Histórico Nacional e Candelária levaria seu nome – e por Ernesto Geisel, em 1978. Por 16 anos, e desde quando o Prefeito Luiz Paulo Conde, em 1997, propôs sua demolição, foi objeto de polêmicas.

Erguida entre 1957 e 1978 como alternativa às vias congestionadas, visava a melhorar a circulação dos bairros ao sul e ao norte, que não mais necessitariam entrar na área central. Seus 4.750 metros de extensão, com largura média de 15 metros (quatro faixas, duas por sentido), construídos a cerca de sete metros do chão sobre praças, ruas e edifícios – derrubados para lhe dar passagem – foram demolidos em 2013 e 2014, na segunda gestão do prefeito Eduardo Paes, como parte do conjunto de obras que tem transformado a área central da cidade.

A Perimetral não está só: autopistas elevadas, contemporâneas à via carioca, também vêm sendo eliminadas de seus centros em outras cidades no mundo. Entre outras, a demolição, em 2003, do viaduto de Cheonggyecheon, em Seul, construído em 1971, deu lugar a uma festejada urbanização que revelou o rio de mesmo nome, antes encoberto. O andar pé, a relação amigável do térreo dos edifícios com as ruas, e a paisagem são atributos valorizados no bom ambiente urbano

contemporâneo. Há que se atentar, entretanto, ao jogo de forças entre a posta em prática desses valores e o grau de participação – ou permanência – do automóvel na definição dos novos espaços criados.

Lembremos que a construção de autopistas, entendidas como pistas segregadas para automóveis com acesso limitado em certos pontos determinados, e destinadas à circulação rápida, tornam-se populares em países como Alemanha, Itália, França e Estados Unidos a partir dos anos 1930, disseminando-se entre as décadas 1950 e 1970. A primeira autopista teria sido construída perto de Nova York, em 1914, no país que detém até hoje a mais extensa malha rodoviária do planeta (MERLIN, P.; CHOAY, F., 2005).

No século do vertiginoso crescimento urbano – e das metrópoles – o automóvel tornou-se o elemento definidor do agenciamento das formas urbanas. Indiscriminadamente, tentou-se adaptar as áreas existentes aos carros, e, nas novas áreas projetadas para assegurar o melhor desempenho desse modo de transporte, surgiram lânguidos espaços públicos e recortes sobranes de solo que permanecem não resolvidos.

A visão funcionalista do sistema de vias predominou. Le Corbusier as dividiu em sete (os chamados 7V), conforme critérios de velocidade e papéis de ligação – ou melhor seria dizer separação? – entre setores urbanos (LE CORBUSIER, 1979). A teoria das 7V, estabelecida em 1948 em resposta a uma demanda da Unesco, constituiria um sistema hierarquizado capaz de reger a circulação moderna (MANGIN, 2004; p. 357). A abstração corbuseana abriria caminho para a instauração de uma lógica, mais simplificada, da hierarquização das vias das cidades existentes conforme seu papel de distribuição da circulação e seu carregamento. O relatório Buchanan, feito para a Londres, em 1963, que tinha como objetivo estabelecer uma rede viária de distribuição visando movimentos fluidos e eficazes, se tornaria modelar para o gerenciamento do tráfego urbano.

A curta existência de uma infraestrutura viária da magnitude da Perimetral talvez seja reveladora dos seus infortúnios, a considerar os 450 anos recentemente comemorados pelo Rio de Janeiro. Nos anos 1950, a cidade vivia na expectativa da mudança da capital para Brasília, contexto no qual a construção da Perimetral aparece como obra viária prioritária, apesar das dificuldades da localização sobre aterro e das inúmeras desapropriações. Ao longo do ano 1960, em que pese o descontinuado fluxo financeiro decorrente das mudanças político-administrativas em virtude da construção da nova capital, 25% da sua extensão é concluída.

Com a criação do Estado da Guanabara, em 1960, e a perspectiva da comemoração do IV Centenário do Rio de Janeiro, em 1965, a renovação urbanística do Rio, através de um plano de obras viárias, era considerada elemento indispensável para o então governador Carlos Lacerda. O traçado da Perimetral se colocava em continuidade à parkway do Parque do Aterro do Flamengo, intervenção identificada como símbolo da nova cidade-capital, por reunir belezas naturais de um jardim a beira-mar à capacidade técnica exigida para uma obra daquele porte.

Entre 1965 e 70, no governo de Francisco Negrão de Lima, a população carioca vê erguer-se não só mais um trecho do Elevado da Perimetral, no Centro, mas tantos outros, que plugam-se ao traçado de túneis e à ampliação de avenidas, em todas as direções do crescimento urbano. Observou-se, então, o descolamento do chão do sistema de vias da cidade, que ganhava tridimensionalidade para vencer obstáculos de todo tipo, com viadutos dispostos ortogonalmente, longitudinalmente e em trevos, para possibilitar mudar de direção sem a necessidade de deter o movimento nos cruzamentos.

Na região central do Rio de Janeiro, somente na segunda metade da década de 1960, foram construídos o Elevado São Sebastião, com vão livre de 100 metros sobre a avenida Presidente Vargas; os viadutos dos Pracinhas e dos Aviadores, constituindo o Trevo das Forças Armadas no final da mesma avenida; e o Viaduto do Gasômetro, em continuidade à Perimetral, ao norte. Na Zona Sul, são edificados o conjunto de viadutos San Thiago Dantas, Pedro Álvares Cabral e a passagem inferior na avenida Pasteur, em Botafogo; o Viaduto Augusto Frederico Schmidt, no Corte de Cantagalo, e a ponte sobre o Canal do Jardim de Alá, ambos na Lagoa. Na Zona Norte são erguidos os viadutos de acesso aos bairros do Méier, Ramos, Benfica, Penha, Ilha do Governador e Inhaúma, em sua maioria para dar acesso aos bairros a partir da Avenida Brasil (SOARES, 1997; p. 20).

Inspirados no Plano Doxiadis, de 1965, que propunha cobrir todo o território da Guanabara com uma ampla malha rodoviária, extensos viadutos foram propostos como parte de projetos que estabeleçam macro-conexões sobre o tecido da cidade existente. O elevado integrante da ligação Cais do Porto-Copacabana, através do túnel Santa Bárbara e por sobre o bairro do Catumbi, iniciado em 1967, levaria quase dez anos para ser finalizado, entrando para a história como indicio de resistência e contestação de uma forma de planejar a cidade (SANTOS, C., 1980). Por outro lado, e boa fortuna da cidade, o Elevado Norte-Sul, que passaria por meio do desmonte do Morro de Santo Antônio, e arrasaria os sobrados de comércio popular do atual SAARA foi evitado por um processo crescente de valorização das pré-existências urbanas, que culminou com a criação da legislação que estabeleceu o Corredor Cultural, no Centro, em 1984, definindo-a como Zona Especial do centro histórico do Rio de Janeiro. Somente outros dois elevados, construídos à mesma época da Perimetral e ainda de pé, têm características similares de via de circulação rápida elevada: o da Avenida Paulo de Frontin, no Rio Comprido; e o das Bandeiras, estabelecendo a ligação entre São Conrado e Barra da Tijuca. O primeiro obscureceria todo um bairro, enquanto o segundo, inspirado no edifício-viaduto desenhado por Le Corbusier 40 anos antes, abriria caminho para a urbanização de toda uma nova região.

O Elevado da Perimetral possuía o dobro da extensão do Paulo de Frontin, quase quatro vezes o das Bandeiras, e praticamente cinco comparativamente ao do Catumbi. Poderia ser fracionado em três segmentos espaciais, que correspondem, grosso modo, às suas etapas de construção. O primeiro entre o Museu Histórico Nacional e a Igreja da Candelária; dali até a Praça Mauá, circundando o Mosteiro de São Bento e o Distrito Naval; e da Praça Mauá até a Rodoviária Novo Rio, por sobre a Avenida Rodrigues Alves, principal via da antiga Zona Portuária.

De fato, o projeto construído é a terceira versão de um plano que visava a facilitar a conexão das zonas Norte e Sul, através do Centro. O primeiro projeto de alinhamento, de 1946, elaborado pelo Departamento de Urbanismo do Distrito Federal, definia uma via com largura de 40 metros, sem qualquer elevação, da Praça Mauá à avenida Beira Mar. Em sua segunda alteração, realizada durante a administração de Alim Pedro, em 1955, o traçado estabelece a ligação da avenida General Justo, no Castelo, à Praça Mauá através de um conjunto de vias subterrâneas e viadutos. Posteriormente, este projeto é desenvolvido pelo Departamento de Urbanismo, a cargo de Affonso Eduardo Reidy e Edwaldo Vasconcelos, através do Plano de Realizações (SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO, PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2015).

As bordas a leste e a norte do Centro do Rio, além de sua frente marítima, eram vistas como área de fundos, de serviços, sobretudo se comparadas às áreas mais nobres, localizadas sobre o eixo da avenida Rio Branco até a Cinelândia. Não seria de se estranhar, portanto, que esta região tivesse sido escolhida como local de passagem de uma estrutura viária dessa magnitude.

(Calibri Bold corpo 46 em três linhas do texto corrido do artigo). Texto corrido do artigo (Calibri corpo 10; espaçamento exatamente 12.5 pts; 10.5 pts depois; alinhamento justificado; para citações no corpo do texto, deverá ser utilizado o seguinte modelo: (autor, data). Ex: (Santos, 1996))

AS NOVAS VIAS URBANAS DA ÁREA CENTRAL – CAMADAS DE RENOVAÇÃO, COMO E PARA QUEM?

Nas transformações atuais do Centro do Rio, a demolição da perimetral tem papel determinante no estabelecimento de uma nova costura entre a cidade e a sua frente marítima, em muito obscurecida e esquecida, pois considerada como fundos da Área Central de Negócios (ACN), função a qual foi destinada pela visão de cidade e planejamento urbano funcionalista vigentes do momento de sua construção. Com efeito, o momento atual reflete um longo percurso de mudança de sentido nessa visão de planejamento, que via o Centro como local exclusivo para comércio e serviços, onde o uso residencial foi proibido por quase 20 anos, cujo marco legal se dá com o Decreto No 322, de 1976; até 1994, quando se volta a permitir a moradia no Centro e suas adjacências.

É neste contexto que se coloca a reflexão sobre o papel das novas vias urbanas que substituíram o sistema ao qual estava ligado o viaduto elevado. Primeiramente como integrantes de um processo de planejamento, gestão e valorização do solo urbano por onde atravessam; como também, o seu próprio desenho, enquanto portador de cidadania, pertencimento e adequação ao espaço urbano onde se inserem. Haveria também que se fazer um balanço mais aprofundado – com o qual pretendemos contribuir neste artigo mas não trataremos diretamente – sobre os custos destas intervenções dentro de um contexto de planejamento da mobilidade urbana metropolitana, onde a cidade do Rio de Janeiro vem apresentando altas porcentagens de deslocamentos com mais de 2 horas de permanência nos transportes públicos.

No primeiro trecho, a Perimetral havia fracionado a continuidade do conjunto urbano da Praça Quinze de Novembro, antigo Largo do Paço, seu antigo cais e o mar, tendo perfurado como uma cunha o espaço entre as antigas docas da Alfândega e seu principal edifício, hoje o Centro Cultural Casa França-Brasil. Jogou abaixo o Hotel Pharoux, referência por longo tempo na cidade, instalado naquelas imediações desde 1816. Demoliu o antigo Mercado Central da Praça Quinze de Novembro, construção em estrutura metálica pré-fabricada importada da Bélgica, inaugurado em 1907 pelo então prefeito Pereira Passos, do qual o único remanescente é o pavilhão onde hoje se instala o restaurante Albamar.

A proposta para remediar tamanha interferência e destruição em ambiência que havia sediado as administrações do Reino e do Império foi a construção de um viaduto com estrutura arrojada. “É uma obra de estética admirável, com um vão central em concreto armado de 93 metros, o maior na época” (ABREU, A.; 2012), relatou um integrante do corpo técnico da antiga Sursan, Superintendência de Urbanização e Saneamento do Estado da Guanabara.

¹ Lei No 2.236*, DE 14 DE OUTUBRO DE 1994. Define as condições de uso e ocupação do solo na Área de Especial Interesse Urbanístico da II Região Administrativa-Centro, criada pelo Decreto no 12.409, de 9 de novembro de 1993, estabelece medidas para a revitalização do Centro da Cidade e seu entorno, e dá outras providências. Autor: Poder Executivo. <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/40e091b906ccc5db032576a007336c0?OpenDocument>> Acesso em: agosto 2016.

Mais recentemente, entre 1996 e 1997, com a expectativa de sua demolição na gestão do Prefeito Luiz Paulo Conde, o trecho da Avenida Alfred Agache, ao longo do elevado, foi pedestrianizado, transferindo-se o fluxo de veículos para um túnel, chamado popularmente de Mergulhão. Fruto das obras recentes da Zona Portuária, este trecho do Mergulhão tornou-se continuidade – por sob a Praça Mauá – dos Túneis Rio 450 Anos e Prefeito Marcello Alencar, que engata na Via Binário do Porto; estabelecendo a ligação, no outro extremo, com a Avenida General Justo.

Este primeiro tramo – que se estende do Museu Histórico Nacional até o Largo da Candelária – é o trecho que possui maior presença de patrimônio, com a presença de inúmeros edifícios que narram a própria história da cidade do Rio de Janeiro e também do Brasil: Museu Histórico Nacional, Paço Imperial, Edifício de acesso às Barcas, entre tantos outros. As intervenções realizadas, que são parte da Orla Luiz Paulo Conde, apresentam-se em amplos passeios pedonais, que refazem o encadeamento de importantes espaços públicos que antes encontravam-se fraccionados por vazios e espaços sobrantes. Largo da Misericórdia, Praça XV e Esplanada da Candelária estão novamente sequenciados valorizando o antigo frontispício da cidade, colocando em evidencia de um lado edifícios de valor histórico e patrimonial – em sua maioria públicos – e do outro a vista para a Baía de Guanabara. Certamente, este tramo de intervenção com sua devolução a espaço público para a cidade é, entre os três segmentos, aquele cuja intervenção mais valoriza a cidade, pois trata-se de um trecho consolidado, onde os terrenos vazios existentes, que não são muitos, são sobras de antigas construções de caráter público, e que com a requalificação da esfera pública poderão ser anexados às antigas edificações.

A implementação do segmento intermediário – do Largo da Candelária à Praça Mauá – hoje identificada pelo Túnel Rio 450 Anos, encontraria obstáculos mais combativos na década de 1960. A proximidade do morro do Mosteiro de São Bento, por onde previa-se perfurar um túnel, foi descartada tendo em vista as considerações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, diante da falta de garantias contra abalos geológicos. Após detidas negociações com o Comando do Distrito Naval e posteriormente com o Ministro da Marinha Augusto Hamman Rademaker, foi autorizada a passagem em elevado sobre a área militar (Idem, ibidem). Com a demolição do elevado e as novas garantias da tecnologia, retomou-se o projeto do túnel através do Morro de São Bento, dando espaço à urbanização da frente marítima, que integra a Orla da Guanabara Prefeito Luiz Paulo Conde, lugar antes obscurecido pela estrutura do elevado.

No momento atual, este trecho em arco é hoje aquele que de fato foi devolvido à cidade e aos pedestres, pois por estar próximo à área do Arsenal de Marinha e da Ilha das Cobras sempre esteve sob normas de segurança de área militar, o que restringia seu acesso. A Praça Mauá, que é um dos extremos da avenida Rio Branco, antes recortada por segmentos viários, foi retornada aos pedestres, contando com a presença do Museu de Arte do Rio e do Museu do Amanhã. Por outro lado, a presença desses novos equipamentos culturais, projetados por arquitetos renomados, pretendem dar uma roupagem moderna, e por vezes pasteurizada, à cultura. O saldo, contudo, demonstra-se positivo pois a esplanada da Praça Mauá vem sendo apropriada por diversas manifestações artísticas de toda natureza.

A demolição do terceiro e mais extenso trecho da Perimetral, da Praça Mauá até a Rodoviária Novo Rio, sobre a Avenida Rodrigues Alves, atrás da primeira fila de armazéns sobre o cais do porto, tem servido como instrumento de valorização de todo o solo urbano que integra a Operação Urbana Consorciada – OUC do Porto Maravilha (OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA, 2015), criada pela Lei Municipal no101/2009. Com a proposta de ofertar, em solo

majoritariamente público, a venda de nada menos do que quatro milhões de metros quadrados de potenciais construtivos adicionais, a operação urbana do Porto Maravilha identifica-se como única do seu tipo no Brasil. Carente de um plano ordenador geral, tem a ambição de promover a requalificação de uma área degradada com aproximadamente um milhão de metros quadrados. Os valores arrecadados com a venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC's, que foram adquiridos em leilão pela CAIXA, servem para custear obras de infraestrutura e serviços da operação urbana. Entretanto, a questão mais determinante, que é a capacidade da área de oferecer novas habitações, ainda está indefinida. Até junho de 2014 somente 14,48% dos imóveis licenciados e em licenciamento na área portuária eram residenciais (CDURP, 2014). Em 2015, foi desenvolvido um Plano de Habitação, o qual espera-se consiga reverter essa situação. Pois, de pouco adiantariam para a cidade os significativos investimentos em infraestrutura de transportes, onde a demolição da Perimetral foi chave, se a área permanecer vazia de residentes.

Este terceiro trecho poderia ser subdividido em duas partes. Uma primeira que se estende da Praça Mauá até o AquaRio (novo aquário); e uma segunda parte do AquaRio/Armazém 10 até a Rodoviária Novo Rio. Para receber o fluxo de veículos de passagem, antes canalizado pela Perimetral, foi aberta uma via binária nos fundos da segunda fileira de armazéns, e construída uma nova via expressa em túnel, denominado de Prefeito Marcello Alencar, até os armazéns 8 e 10, prolongando-se no nível do chão pela Avenida Rodrigues Alves até o armazém 18, na altura da Rodoviária Novo Rio. Entre a Praça Mauá e o armazém 8, no que se denominou de “boulevard”, a Avenida Rodrigues Alves é prioritariamente do pedestre – em continuidade à Orla Luiz Paulo Conde – por onde trafega a linha 1 do novíssimo Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, que atravessa o Centro, e liga o Aeroporto Santos Dumont à Rodoviária Novo Rio. Com desenho correto, em piso nivelado, o “boulevard” possui dois trilhos de VLT na sua parte central e amplos passeios laterais em ambos lados. Contudo, a parcela de solo urbano servida por esse “boulevard”, inserida no bairro da Saúde, conta por um lado com os históricos armazéns, mas que se tornaram espaços privatizados, e através dos quais não se consegue acesso ao antigo cais. E do outro lado, há grandes empenas cegas, que no momento foram cobertas com pinturas em forma de grafite, para remediar a ausência de uma frente urbana ativa.

Entre os armazéns 8 e 18, ao longo de aproximadamente 1,64 Km, a Avenida Rodrigues Alves se desenvolve em via expressa em nível, com fluxo rápido de automóveis e sem semáforos, o que impede seu atravessamento, seccionando o espaço. Ou seja, temos intervenções contraditórias entre si em sua relação com a cidade, pois enquanto a primeira parte do trecho foi totalmente fechada aos veículos e destinada ao pedestre, a outra parte se tornou uma rodovia no nível do chão. Em túnel, por baixo do nível do chão na primeira parte, ou no nível do solo, na segunda parte, o que se pode observar é que ainda um montante considerável de recursos foi destinado para adequar as vias para a passagem de automóveis.

No que tange a implementação das linhas do VLT, no caso a linha 1, que liga o Aeroporto Santos Dumont à Rodoviária Novo Rio, de certo que vem melhorando a acessibilidade interna da área central e sua realização reafirma a prioridade do pedestre, e vem auxiliando a pacificar o trânsito. Mas este novo modal atende somente aos passageiros que já estão no Centro, que trabalham nos escritórios, turistas de negócios e de fim de semana. Ou seja, se poderia dizer que este novo modal gera muito mais benefícios para valorização da terra urbana da PPP do Porto Maravilha do que contribuir para a quase incipiente rede de transporte público da cidade e da metrópole. Os tempos de viagem entre os destinos (Santos Dumont e Rodoviária Novo Rio) são longos, girando em aproximadamente 35 a 40 minutos. Em observação de campo, registrou-se que os passageiros tem carregado o VLT em quatro segmentos distintos: um primeiro entre o Aeroporto Santos Dumont e a Estação Cinelândia, que se interliga ao metrô; um outro ao longo da Avenida Rio Branco, da

estação Cinelândia até a Praça Mauá; um terceiro trecho que cobre novamente a Avenida Rio Branco até o AquaRio; e um quarto trecho que cobre da Estação Carioca de Metrô até a Rodoviária Novo Rio. A sua tarifação está integrada aos ônibus, o que não acontece hoje com o metrô. Entretanto, é cobrada uma nova tarifa no mesmo sentido se o passageiro fizer uma escala de mais de 1 hora. E se mudar de sentido, volta a pagar uma nova tarifa. Em suma, parece que este novo modal, que tem 28 Km de vias, e que teria custo estimado de R\$1,2 bi, sendo R\$500 milhões financiados pelo programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o restante viabilizado por meio de contrapartida da prefeitura (VALOR ECONOMICO, 2013), e operado por uma PPP, tem uma equação financeira de tarifação onde há um ganha-ganha do operador.

AS ASPIRAÇÕES DAS VIAS URBANAS E OS DESAFIOS DE ARTICULAÇÃO DO TERRITÓRIO

A demolição de um viaduto da envergadura da Perimetral define um novo momento para a área central, e o início do que poderia ser a quebra da hegemonia do automóvel no desenho da cidade. Afirma, com clareza, o importante que é para o Rio de Janeiro a sua relação com o mar. A grande afluência de pessoas que esta nova continuidade de passeio público teve durante os recentes Jogos Olímpicos de agosto atestam a relação de afeto entre a cidade e o mar. O restabelecimento do contato do núcleo tradicional com sua frente marítima, e dela a continuidade ao sul pelo Parque do Aterro do Flamengo, Enseada de Botafogo, Copacabana, etc. Quem sabe um dia se consiga ter esse seguimento circundando uma Baía de Guanabara despoluída, reforçando-se assim sua centralidade, que banha 15 dos 21 municípios da região metropolitana.

A Perimetral se impôs pela lógica funcionalista, compartilhada naquele momento, da eficiência da rede rodoviária, com o objetivo de interligar as zonas sul, norte, e através da ponte, aos municípios do outro lado da Baía. De fato, na maior parte das intervenções rodoviárias gestadas na segunda metade do século 20, prevaleceu a ideia do melhor desempenho para alcançar destinos, em detrimento de se pensar de forma original as ambiências nas quais as vias estavam contidas.

Como exceção, no Rio de Janeiro, reconhecemos o Parque do Aterro do Flamengo, um vasto jardim à beira-mar, quase uma floresta recriada, projetado colado às vias expressas. Desta forma também podemos pensar na ampliação da Orla de Copacabana e da quinta fachada do calçadão, sob o qual repousa a tubulação do interceptor oceânico, que canaliza o esgoto da Zona Sul até o emissário submarino de Ipanema. São intervenções onde às infraestruturas é colada a criação de um outro espaço, nos quais há uma ideia original de cidade. Impossíveis de serem demolidas, pois contribuem na criação de uma visão de cidade, tendo sido apropriadas e até hoje apreciadas.

Liberar as áreas obscurecidas por um viaduto que massacrou áreas da gênese da cidade, e transformá-las em espaço público produz uma limpeza espacial meritória da tradição de cidade-orla do Rio de Janeiro. Todavia, nos espaços resultantes da demolição da Perimetral indaga-se da validade dos esforços realizados destinados ainda a atender à lógica do modo rodoviário. O desenho dos espaços parece tratar-se mais de reproduções de soluções urbanísticas do que de experimentações que alcançassem colocar em evidência características mais porosas das novas infraestruturas viárias, ou mesmo uma qualificação dos espaços da intermodalidade. A OUC do Porto Maravilha de certo favoreceu a demolição do viaduto da Perimetral. Mas, até que ponto, a aposta imobiliária vem pendendo, na balança entre custos e benefícios, muito mais em favor do próprio negócio e suas dinâmicas internas e menos para a cidade e sua população, encontra-se ainda em aberto. As populações que habitam a cadeia de morros da zona portuária não foram

incluídas no processo de requalificação urbanística, que carece de um plano geral que tenha a habitação como questão primordial.

O tempo da uniformidade de pensamento do sistema viário de exclusivo viés funcionalista é passado, sobretudo, em nível do discurso. Tampouco é mais admissível construir viadutos de forma autoritária sobre a memória das cidades. Mas, pareceria que a qualidade das intervenções no espaço viário vem restringindo as aspirações das vias a serem simples canais, tubos para passagem de veículos. Sob o risco, quiçá, de necessitarem ser refeitas, ou demolidas, em um futuro próximo.

No momento em que se investe intensamente em novas infraestruturas de transporte no Rio de Janeiro e quando a mobilidade urbana se afirma como questão essencial para a metrópole, as vias urbanas, e as infraestruturas de transporte de forma geral, precisariam ser pensadas não somente para permitir a melhor funcionalidade e circulação; mas como estruturas espaciais abertas, qualificadoras dos espaços por onde passam, com projetos portadores de um DNA que lhes permita adaptar-se com facilidade às demandas que venham a surgir e assim evoluir no tempo.

Nas atuais intervenções das infraestruturas de transportes na área central, o que parece predominante é sua obediência às lógicas de valorização imobiliária para espaços comerciais da própria área central, onde os locais para moradia, que deveriam ser prioritários, estão fora da equação financeira e aparecem como subprodutos, como é o caso do Plano de Habitação de Interesse Social do Porto Maravilha. Nos parece que estas intervenções em infraestrutura de transportes na área central não chegam a ser conflitantes com outros vetores de desenvolvimento da metrópole, mas sim, alheias, gerando poucos benefícios para uma necessária articulação da metrópole por meio dos transportes.

As limitações advindas das dificuldades de se locomover, definem uma realidade que consome cada vez mais tempo e energia, que é experimentada de forma crescente, em menor ou maior grau, por toda a população. Aqueles que possuem meios para se adaptar, restringem suas atividades cotidianas a espaços bem infraestruturados e de fácil alcance, enquanto a maior parte da população está exposta a suportar longas jornadas no transporte para alcançar cumprir suas atividades rotineiras. Estudos comparativos empreendidos a partir das pesquisas origem-destino – a principal fonte de dados que mede o padrão de deslocamentos urbanos – têm revelado um grau de imobilidade, no Rio de Janeiro e em São Paulo, que é quase o dobro de outras grandes cidades europeias. Ressalvas precisam ser feitas, por exemplo, no que tange às metodologias utilizadas, que no caso destas cidades, não mede os deslocamentos a pé em até 300 metros na primeira, e 500 metros na segunda. De todas formas, não há como não admitir a extensa e complexa agenda urbana à frente, onde em um necessário entendimento integral da dinâmica urbana é determinante uma análise compreensiva e detalhada das mobilidades.

Embora tenha avançado bastante nos últimos 5 anos, a temática da mobilidade urbana ainda requer visões que possam ir além da engenharia de transportes e de tráfego, que em geral se centram sobre a otimização e a operacionalidade do próprio serviço transporte. O campo do planejamento urbano e da arquitetura tem em muito a contribuir para a integração entre planejamento do território e mobilidade urbana, assim como no desenho das infraestruturas e dos equipamentos de transporte e sua interface com os espaços públicos e privados. O planejamento de uma rede de transporte multimodal, integrada ao solo urbano, poderá induzir transformações locais de desenvolvimento urbano, contribuindo para a formação e fortalecimento de centralidades. A consideração dos atributos ambientais do território é fundamental para a compreensão das possibilidades de articulação do sistema de transporte a uma cidade

ambientalmente equilibrada. Permanece, portanto, após os investimentos feitos na cidade para sediar grandes eventos internacionais, uma desafiante agenda de estruturação metropolitana por meio das infraestruturas de transportes, onde a área central pode desempenhar um papel importante caso os investimentos realizados em seu espaço possam estar conectados para além de suas próprias fronteiras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Texto das Referências (Calibri corpo 10; espaçamento exato 12,5 pts; 10.5 pts depois; alinhamento à esquerda; seguindo o sistema ABNT)

ABREU, Mauricio (1987). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1997.

ABREU, Armando Ivo de Carvalho Abreu. Carta de 27 fev. 2012. Disponível em: <www.soniarabello.com.br/perimetral-uma-grande-obra-de-engenharia-por-que-demolir>. Acesso em: agosto, 2015.

ALVES, J. E. D.; Cavenaghi, S. “Tendências demográficas, dos domicílios e das famílias no Brasil”. In: *Aparte Inclusão Social*, 2012. Disponível em: < <http://www.ie.ufrj.br/aparte>>. Consulta em julho 2016.

ALVES, J. E.D. “População, desenvolvimento e sustentabilidade: perspectivas para a CIPD pós 2014”. In: *Revista Brasileira de Estudos de População*. Rio de Janeiro, v 31, n1, p.219-230, jan./ jun 2014. Disponível em: < <https://www.rebep.org.br/revista>> . Consulta em julho 2016.

_____. “Transição demográfica, transição da estrutura etária e envelhecimento”. In: *Revsita Portal de Divulgação*, n 40, Ano IV. Mar./Abr/Mai, 2014. Disponível em < [portal do envelhecimento.org.br](http://portaldoenvelhecimento.org.br)>.

CAVENAGHI, Suzana Marta; ALVES, J. E. D. “A dinâmica da fecundidade no Rio de Janeiro: 1991-2000”. In: *O Rio de Janeiro continua sendo*.1 ed. Rio de Janeiro : ENCE/IBGE, 2006, v.1, p. 153-183.

CDURP, 2014. < http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empreendimentos > Consulta em agosto 2016.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. *Censos 1950, 1960, 1970, 1981, 1991, 2000 e 2010*. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br> >.

IZAGA, F. ; LEITE, C. *Mobilidade urbana, projeto urbano e sociedade*. IV Enanparq, Porto Alegre, julho 2016.

IZAGA, Fabiana. *Mobilidade e centralidade no Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, Prourb FAU UFRJ, 2009.

LE CORBUSIER. *Os três estabelecimentos humanos*. São Paulo, Perspectiva, 1979.

MANGIN, D. *La ville franchisée – formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette, 2004; p. 357.

MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris, Presses Universitaires de France, 2005, p. 103

MAGALHÃES, Sérgio; IZAGA, Fabiana; PINTO, A. Cidades: mobilidade, habitação e escala: um chamado à ação. Brasília: Confederação Nacional da Indústria- CNI, 2012. Disponível em : <<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/publicacoes-e-estatisticas/publicacoes/2012/09/1,5580/cidades-mobilidade-habitacao-e-escala-um-chamado-a-acao.html>>.

MOTTA, Marly. Rio, cidade-capital. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2004, p. 53.

O GLOBO. Acervo digital <<http://acervo.oglobo.globo.com>>. Acesso em: agosto, 2015.

OLIVEIRA, Ricardo A. D.; TAVARES, Érica. "Transformações demográficas: os movimentos da população no território". In: RIBEIRO, L. C. Q (org.). Rio de Janeiro: Transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. P. 221-254

RIBEIRO, L. C. Q. "A ordem urbana na metrópole do Rio de Janeiro: caminhos e síntese". In: RIBEIRO, L.C.Q (ed.). Rio de Janeiro: Transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. Rio de Janeiro, FINEP, 1980.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO, PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (SMU PCRJ) <<http://www.urbanismobr.org/bd/documentos.php?id=2718>>. Acesso em: agosto, 2015.

SOARES, Nair de Paula. Engenheiro Paula Soares – antevisão urbana, uma visão humana. Rio de Janeiro, PVDI, 1997, p. 20.

TAVARES, Érica; OLIVEIRA, Ricardo A. D. "A metrópole fluminense na transição demográfica e urbana brasileira". In: Ribeiro, L. C. Q (org.). Rio de Janeiro: Transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015. P. 117-147