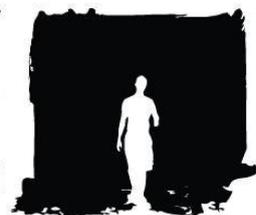




UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO



XXV
SEMANA
PUR
2019



XXV SEMANA PUR

XXV SEMANA DE PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL - 2019

A inflexão ultraliberal e o desmonte das políticas públicas no Brasil

Rio de Janeiro, 7 a 11 de outubro de 2019

SESSÃO TEMÁTICA 5- A CIDADE E A DIMENSÃO SOCIOESPACIAL

À AVENIDA BRASIL E OS CONJUNTOS HABITACIONAIS: CONEXÃO OU SEGREGAÇÃO?

Mateus Freinkel (IPPUR)

Resumo

Grande infraestrutura viária, a Avenida Brasil se torna importante objeto de estudo urbano pois pode representar a articulação do debate sobre mobilidade urbana e segregação socioespacial. Com cerca de 58 quilômetros de extensão, a Avenida Brasil corta o Rio de Janeiro do seu núcleo a sua periferia mais distante, e têm o status de mais importante via expressa da cidade. Construída na

década de 40, se torna um marco visível nas transformações urbanas decorrentes do aparecimento do automóvel como principal transporte urbano moderno no Rio de Janeiro. Pode ser considerada, também, um eixo estruturante do crescimento da malha urbana e da ocupação da zona oeste. Pode-se perceber hoje, em sua extensão, pequenas realidades urbanas em padrões de ocupação distintos. A Avenida Brasil é apontada nessa pesquisa como produtora de indústrias e grandes áreas institucionais e habitação de baixa renda. Estariam as habitações no entorno morfologicamente segregadas entre si?

Palavras-Chaves: Violência urbana, racismo, medo, privatização e políticas de segurança.

Introdução

Percebe-se, no caso do Rio de Janeiro, o espraiamento urbano e a formação de zonas periféricas, gerando um modelo de segregação sócio espacial. A partir disso, o artigo propõe refletir sobre as infraestruturas viárias de grande porte como eixos estruturantes dos vetores de crescimento da malha urbana e as novas formas urbanas geradas nesse fenômeno, em específico, o caso da Avenida Brasil.

A pesquisa aqui exposta, busca apontar a materialização do crescimento urbano a partir da implantação de infraestruturas de mobilidade urbana a partir do seu entorno. O objetivo é analisar a ocupação da Avenida Brasil, (i) seu processo histórico de formação e (ii) a relação dos diversos padrões morfológicos com seu entorno, entre eles, os conjuntos habitacionais. Para isso, buscou-se classificar e categorizar as morfologias urbanas geradas pela ocupação de núcleos de ocupações na Avenida Brasil.

O método de procedimento é histórico e comparativo, buscando classificar e categorizar as morfologias urbanas geradas pela ocupação de núcleos de ocupações na Avenida Brasil. Para análise foram elaborados cartografias e gráficos, análise bibliográfica e pesquisa de campo. Produziu-se: 1. Análise histórica do processo de abertura da Avenida Brasil a partir de bibliografia, 2. Mapeamento da relação dos limites de bairro com a Avenida Brasil, 3. Mapeamento da ocupação do entorno da Avenida Brasil no tempo, 4. Pesquisa de campo e produção fotográfica, 5. Produção gráfica para identificar os padrões morfológicos presentes na extensão da Avenida Brasil, de acordo com a sua função, 6. Produção gráfica dos trechos da Avenida Brasil para identificar onde se situam ocupações onde a malha urbana é fragmentada ou contínua.

Vale ressaltar, antes de tudo, a produção acadêmica de dois autores que dedicaram seu doutorado na análise histórica da Avenida Brasil, balizadores deste artigo. O primeiro é Renato da Gama-Rosa Costa, que produziu o trabalho “Entre “avenida” e “rodovia”: a história da avenida

brasil”. Outro trabalho, posterior, é de Pedro Henrique Campello Torres, intitulado “Uma avenida chamada Brasil: expansão e consolidação do Rio de Janeiro suburbano”.

O projeto da avenida-Brasil

A Avenida Brasil se coloca hoje em uma condição morfológica particular, atravessando de leste a oeste da cidade, conectando a área central a mais periférica. Representa um marco visível nas transformações urbanas decorrentes do aparecimento do automóvel como principal transporte urbano moderno no Rio de Janeiro. Tem cerca de 58 quilômetros de extensão, corta 26 bairros da cidade e tem o status de mais importante via expressa da cidade do Rio de Janeiro. É, em sua maioria, o trecho urbano da BR-101 na cidade do RJ, estando, logo, na condição de avenida e rodovia. A Prefeitura do Rio de Janeiro a mensura como responsável pelo maior fluxo viário da cidade, com mais de 300 mil veículos por dia, causado pelo fenômeno da migração pendular, isto é, o deslocamento diário dos trabalhadores da Baixada Fluminense e da Zona Norte e Zona Oeste ao Centro da cidade.

Segundo Silva (1967, p.164 apud TORRES, 2018), a Avenida Brasil, em sua extensão, reúne pequenas realidades e histórias que estão presentes em outras partes da cidade, sobretudo naquelas em que residem os estratos mais pobres. O sentimento de pertencimento ao território suburbano, por exemplo, é compartilhado pelos moradores dispostos ao longo de toda a extensão da Avenida, de modo análogo ao que ocorre nos chamados “*subúrbios dos trilhos*” ou nas favelas.

O projeto de uma avenida nos moldes da Avenida Brasil já estava presente desde Pereira Passos, embora não realizado, talvez pelo alto custo, talvez pelas dificuldades técnicas impostas pelo traçado, ou talvez mesmo por não ser uma das tantas prioridades do caderno de obras executada pelo então prefeito. (COSTA, 2006, p.4)

Nas décadas de 1930 a 1960, se por um lado, a prioridade de governantes da então capital federal, Rio de Janeiro, se voltava para bairros do centro e da zona sul, como por exemplo, Copacabana, símbolos e expoentes de uma cultura urbana que se pretendia civilizada, eles também tinham planos para as áreas periféricas da cidade, sobretudo de acomodação das classes “subalternas”, no território onde a indústria irá se instalar. (TORRES, 2018).

Mauricio de Abreu (2013), na obra “evolução urbana do Rio de Janeiro”, aponta que, a dificuldade de importação de manufaturados levou o governo municipal permitir a localização indiscriminada das indústrias na periferia, já que a corrida pela produção industrial não dava margem para que as empresas demorassem a se instalar. O projeto que caracterizou o crescimento industrial da cidade à época foi a ocupação efetiva de um novo eixo de expansão fabril, recente implantado pelo estado: a Avenida Brasil. “Logo, se acelera expansão da zona periférica, do urbano ao metropolitano.” (ABREU, 2013)

O projeto da Avenida Brasil foi iniciado sob a direção de Henrique Dodsworth nos anos 30, e destinava facilitar o transporte de bens industriais e comerciais entre o Rio e o resto do país, para que as novas terras da Baixada Fluminense, áreas viáveis para o desenvolvimento industrial e, ainda, incidentalmente, para ligar os subúrbios ferroviários ao longo da linha Rio D'Ouro com os da Leopoldina, da Central do Brasil e da Linha Auxiliar. (FISCHER, 2008, p 39 apud TORRES. 2018)

A Avenida Brasil teve a intenção de diminuir os custos de circulação de mercadorias, assim como facilitar acesso às indústrias, que possuíam presença expressiva na região. Teve importante consolidação a partir da década de 1950, com a chegada da indústria automobilística, principalmente nos anos do governo de Juscelino Kubischek.

O Prefeito Henrique Dodsworth decretou que se chamaria de Avenida Brasil o trecho do Cais do Porto até Parada de Lucas, tendo 15 km de extensão; de Avenida das Bandeiras o trecho que se inicia em Parada de Lucas, passaria por Deodoro e daria acesso ao Sul, Centro e Oeste do Brasil; e Avenida das Missões, ao trecho de Parada de Lucas ao rio Meriti e que serviria de comunicação do Distrito Federal às zonas Norte, Centro e Leste do Brasil.

A Avenida Brasil registra algumas inaugurações em seu longo percurso. A primeira etapa, com registro da imprensa à época, foi inaugurada com a presença do até então presidente Vargas, inaugurado em 1944, possibilitava o trajeto por automóvel entre o Cais do Porto até o bairro de Parada de Lucas, passando pelo bairro da Penha, em trecho de 15 quilômetros, sendo vista como uma variante da estrada Rio-Petrópolis.



Figura 1 - Foto da Avenida Brasil no trecho da fundação Oswaldo Cruz, 1941. Fonte: Álbum da Avenida Brasil, Coleção Oliveira Reis AGCRJ .

Essa abertura serviu como um caminho alternativo aos tradicionais percursos realizados pelo interior dos bairros da zona da Leopoldina ou, ainda, por mar ou por trem para se chegar à antiga Estrada União-Indústria (1860). Seu traçado, ao longo do litoral da Baía da Guanabara, facilitou o acesso a Petrópolis e daí a esta estrada, até então a mais utilizada para se chegar à região de Minas Gerais (COSTA, 2006, p.4).

segunda etapa da sua inauguração ocorreu em 1946, e outra em 1947, entre São Cristóvão e Manguinhos, assim como sua duplicação, que foi realizada entre 1951 e 1954. Cumprindo o papel estratégico para o qual foi traçada, a Avenida Brasil facilitou o tráfego rumo ao “centro da cidade”, ou para “fora” dela. Assim, funcionou como importante eixo impulsor da ocupação da área por indústrias, estabelecimentos e negócios urbanos nos anos 1940/1950. (TORRES, 2018)

Ao mesmo tempo que ocorreu a ocupação de indústrias, há uma forte expansão das favelas justamente no trajeto que segue o percurso da via. A ocupação de um novo espaço de rodoviário, assim como a expansão fabril, implementada pelo Estado é exemplo concreto da associação Estado-Indústria no período em análise. Segundo Abreu (2013, p. 102) “O deslocamento das indústrias em direção ao subúrbio e o desenvolvimento da zona sul descentralizaram, entretanto, as fontes de emprego e, com elas, também as favelas”.

Segundo Abreu (2013, p. 106), nessa época, mais de 30% da população trabalhadora Rio de Janeiro estava diretamente ligada ao setor industrial. E, desses, cerca de 50% morava em favelas, de acordo com o Censo da Prefeitura, realizado no final dos anos de 1940. Torres (2018) aponta que, na década de 50, a maioria das remoções levadas a cabo durante o governo de Carlos Lacerda foram em favelas próximas à Avenida Brasil, não na Zona Sul da cidade, ao contrário do que usualmente se acredita. Somente em 1967, já com o Negrão de Lima, o programa de remoções atinge a zona sul.

Segundo Correio da Manhã, jornal da época, noticiava-se que, após a inauguração da Avenida Brasil em 1944, iniciavam-se as obras da Avenida das Bandeiras. A Avenida das Bandeiras funcionaria como a ligação da Avenida Brasil à Estrada Rio-São Paulo. Em 1961, como uma última inauguração, a Avenida das Bandeiras foi incorporada a Avenida Brasil, entre o que hoje é o Trevo das Margaridas até Santa Cruz.



Figura 2 - Foto da Avenida das Bandeiras, 1952. Fonte: <http://saudadesdoriadoluidz.blogspot.com/2017/10/avenida-das-bandeiras.html>



Figura 3- Foto da Avenida das Bandeiras na altura de Bangu, 1957. Fonte: <http://saudadesdoriadoluidz.blogspot.com/2017/10/avenida-das-bandeiras.html>

A partir da década de 60, o fluxo para o subúrbio não mais era guiado apenas pelos “trilhos do trem” ou dos bondes, no sentido da zona norte e oeste da cidade. Migrações expandiram-se para regiões mais distantes do centro como Santa Cruz, Campo Grande, Pavuna. A cidade começava, portanto, a ganhar os contornos e limites que hoje conhecemos, marcada por uma nova relação entre a produção e moradia para as classes trabalhadoras.

O novo trajeto da Avenida não adentrava uma área densa ou habitada, distinguindo-se, portanto, dos subúrbios já formalmente estabelecidos na antiga capital federal, que seguiam o caminho da linha férrea. A ocupação e o povoamento do entorno da Avenida Brasil trouxeram uma

nova dinâmica na produção da cidade, ainda que caracterizada pela retomada do processo de erradicação das favelas. (TORRES, 2018)

A ocupação na avenida-Brasil

Passados setenta e um anos de sua inauguração, a Avenida Brasil figura como símbolo de um modelo de planejamento desenvolvimentista, com uma morfologia desigual, constituída em processo de longa duração e sob um Estado quase sempre ausente. Pode ser considerado um importante eixo estruturante do crescimento da malha urbana e da ocupação da zona oeste.

Trata-se de um espaço com histórico de favelização crescente no seu entorno e com o déficit de saneamento básico, educação, transportes, segurança e oferta de postos de trabalho. Além disso, encontram-se no seu entorno outras ocupações distintas entre si. Não se percebe uma uniformidade de ocupação em sua extensão, tal qual uma gradação formal. A sua ocupação foi constituída por fragmentos.

Para analisar a ocupação no seu entorno, foi feito um mapeamento a partir da sua primeira inauguração, utilizando como base o aplicativo ImagineRio¹. Embora não seja exatamente preciso, sem haver garantia quanto a sua exatidão, os elementos representados têm localizações aproximadas, atendendo ao objetivo proposto.



Figura 4 - Mapas mostrando a ocupação das "bordas" a partir da implantação da Avenida Brasil, com Base no aplicativo Imagine Rio. De 1940 aos dias atuais.

¹ Em seu site diz: O imagineRio é um atlas digital pesquisável que ilustra a evolução social e urbana do Rio de Janeiro, tal como existia e como era imaginado. Vistas, mapas históricos e plantas baixas -de arquivos iconográficos, cartográficos e arquitetônicos- são localizados no tempo e no espaço, enquanto seus dados visuais e espaciais são integrados em vários bancos de dados e servidores, incluindo um repositório público de imagens, um sistema de informações geográficas, um banco de dados relacional de código aberto e um sistema online de disponibilização de conteúdo.



Figura 6 - Fotos de trechos da Avenida Brasil e seu entorno. 2019.

Quanto as edificações do entorno, Torres(2017) aponta que “a Avenida Brasil conjuga galpões, antigas fábricas, conjuntos habitacionais de diferentes períodos, além de inúmeras favelas, além de muitos complexos de favelas surgidas a partir das transformações provocadas pela construção de moradias pelo Estado”. Outras ocupações não apontadas por Torres, seriam os pequenos serviços para os motoristas, como postos de gasolinas e restaurantes, grandes serviços, como Hipermercados, Shoppings e Templos religiosos e terrenos do Estado, como quartéis e centros de pesquisa.

Um elemento importante a ser ressaltado quando se fala da condição de limite é a passarela. Em trechos onde se percebe a presença de habitações nos dois lados, as passarelas são muito utilizadas. Há uma presença maior de passarelas nos bairros próximos ao núcleo urbano.

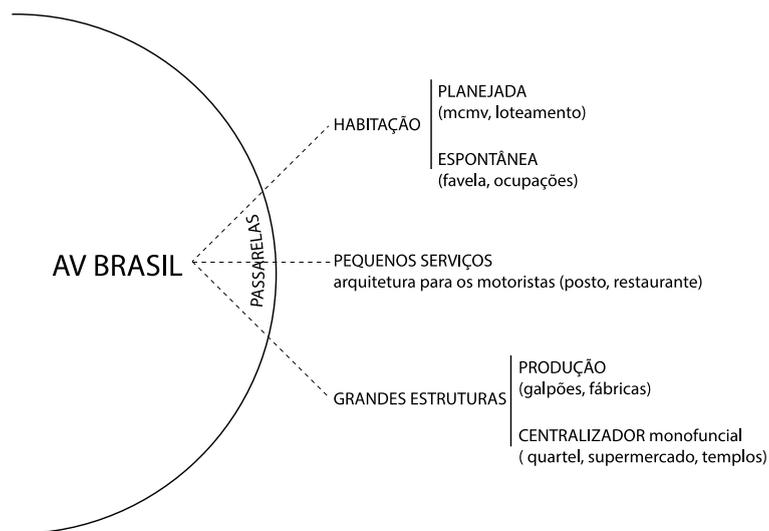


Figura 7 - Diagrama esquemático de padrões de edifícios encontrados na Avenida Brasil

Os padrões de ocupações atuais e suas relações

A Avenida Brasil é apontada nessa pesquisa como “produtora”, majoritariamente, de indústrias e grandes serviços, grandes áreas institucionais e habitações de baixa renda. Para isso, buscou-se identificar, classificar/ categorizar as morfologias urbanas geradas pela ocupação de núcleos de ocupações na Avenida Brasil, como se percebe a seguir:

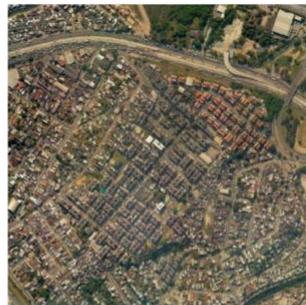
Clusters ou assentamentos difusos (institucional)



Compostos e contêineres cercados (industrial)



Assentamentos e distritos planejados



Cidade espontânea e/ou incremental



Figura 8 - Diagrama sobre os padrões morfológicos que se situam no entorno da Avenida Brasil. Todos recortes estão na mesma escala.

A categoria relacionada as grandes áreas institucionais se refere a grandes superfícies com presença de espaços vedados e espaços livres. As edificações se encontram difusas no terreno, relacionando-se. São clusters porque não tem relação formal com seu entorno. Como exemplo acima, estão representados: 1. Base militar da Marinha na Penha, 2. complexo esportivo de Deodoro e 3. Fiocruz em Manguinhos.

A categoria relacionada as grandes áreas industriais se refere a grandes superfícies com presença de espaços vedados e poucos espaços livres. Compreende grandes sítios produtivos, geralmente armazéns cercados, depósitos logísticos e grandes serviços. Como exemplo acima, estão representados: 1. CEASA, 2. Centro de Distribuição ASSAÍ em campo Grande e 3. fábrica da Ambev, também em Campo Grande.

As habitações estão divididas em duas categorias. A categoria dos assentamentos e distritos planejados se refere ao ambiente construído que é consequência de uma compreensiva prática de design. É referido a bairros ou condomínios planejados promovidos por prática individual, na sua maioria, o Estado. Como exemplo acima, estão representados: 1. Distrito planejado em Cordovil, 2. Conjunto de condomínios em Cosmos (Condomínio Residencial Vivendas das Patativas, vivenda das cotovias, dentre outros) e 3. Conjunto de condomínios em Santa Cruz (Condomínio Aterrado Do Leme III, Almada, dentre outros)

A categoria da cidades espontânea e/ou incremental se refere ao ambiente construído que é consequência de uma soma de iniciativas individuais com ou sem conformidade de algum tipo de planejamento, prescrições ou códigos. Como exemplo acima, estão representados: 1. Parte de Bangu, 2. Parte da Vila Kennedy, 3. Parte de Santíssimo e Campo Grande.

Esse estudo dos padrões mostra a que em determinados recorte, no caso, de 1 por 1km, há a presença de um padrão dominante, que na sua maioria não interage com outro, seja pela sua escala própria, seja limites do terreno ou pelo seu desenho particular. Nesse sentido, pode inferir em uma ocupação fragmentada. Estariam as formas do entorno morfologicamente segregadas entre si?

A partir dessa classificação do desenho e tamanho das edificações, foi estabelecido um método para analisar a escala e o desenho do tecido urbano. Os trechos aonde se estabelecem os mesmos padrões, de tamanho ou desenho do tecido urbano, foi tido como uma ocupação contínua, de complementariedade. Onde percebe uma diferença do padrão, seja por quebra de tecido urbano ou de tamanho de edificações, assim como a ausência de entorno, tem uma ocupação fragmentada.

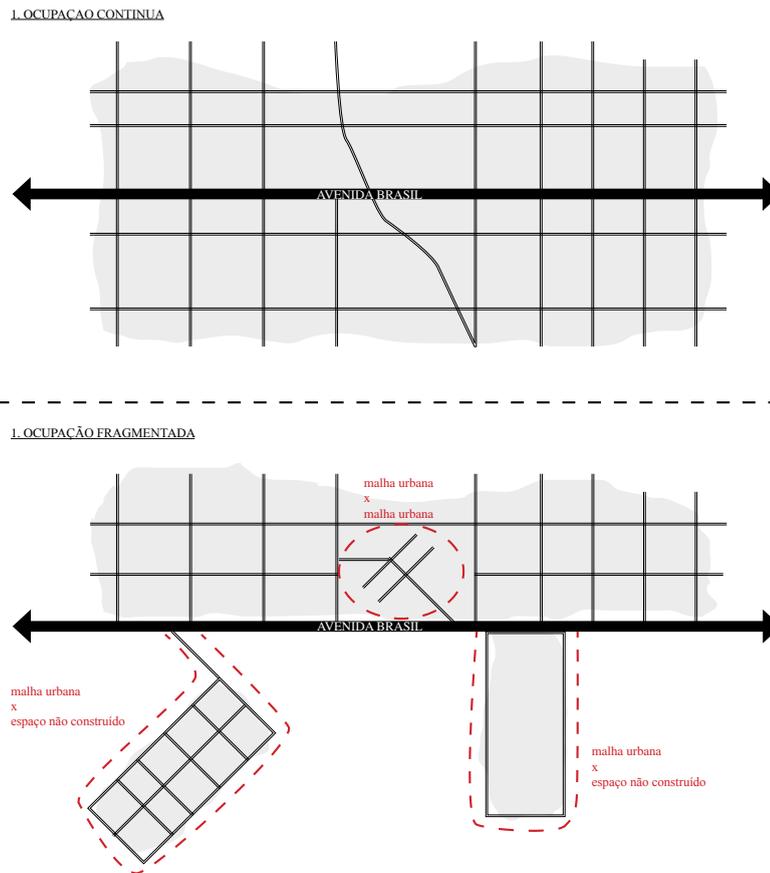


Figura 9 - Diagrama: ocupação contínua e fragmentada

Em relação a ocupação fragmentada, as “barreiras” podem se estabelecer de duas formas. Uma delas é a ruptura da malha urbana através de outra malha urbana, ou seja, mesmo que, em um determinado trecho haja a ocupação massiva de espaço construído, as diferentes formas criam barreiras espaciais, sejam elas físicas ou não. A outra é uma ruptura da malha urbana através de espaço não construído.

A partir desse critério foi possível obter diversos trechos na escala 1X1km da Av. Brasil para identificar e analisar onde se situam ocupações onde a malha urbana é fragmentada ou contínua, como se pode ver:



Figura 10 - Análise dos trechos da Avenida Brasil e a malha urbana. Imagens extraídas do google Earth 2019.

O que se pode perceber é que em toda sua extensão, há trechos onde a malha urbana se fragmenta, tendo somente em 3 trechos (de 23) onde se percebe continuidade na malha urbana dos dois lados da Avenida Brasil: na Maré, Jardim Guadalupe e em Padre Miguel. Isso significa que, mesmo que os dois lados da vida estejam o mesmo bairro (administrativamente falando), a sua malha urbana é distinta. E, mesmo em seu próprio lado há fragmentação da malha urbana.

O efeito de uma ocupação morfológicamente fragmentada pode apontar, entre outros, para a baixa qualidade urbanística, caracterizado por longos deslocamentos pedonais locais a partir das distâncias entre os elementos que se configuram como “ilhas” urbanas. O fato de estar localizado próximo a uma infraestrutura viária de grande porte, tirando a categoria de cidade espontânea e/ou incremental, percebe-se, uma forma que dialoga mais com o seu conjunto, que com o entorno, com a presença de muros e grades.

Conclusão

A pesquisa propôs uma breve reflexão sobre a ocupação na Avenida Brasil a partir das suas distintas formas urbanas. Através desse estudo, pode-se entender a formação de grande parte da zona oeste do Rio de Janeiro, do ponto de vista da sua ocupação periférica. O efeito da implantação de uma infraestrutura de mobilidade no espaço urbano aponta para outros estudos, de diversos aspectos e campos do conhecimento. Tentou-se responder qual o peso e o reflexo formal de uma infraestrutura de mobilidade como a Avenida Brasil.

A Avenida Brasil, marco visível nas transformações urbanas no Rio de Janeiro, é apontada aqui como “produtora” de determinados usos e ocupações, dentre ela, conjuntos habitacionais de baixa renda. A questão que se coloca no final é: Estariam as habitações no entorno morfológicamente segregadas entre si?

Pode-se perceber hoje, em toda sua extensão, diversos e distintos trechos de pequenas realidades urbanas que se repetem. No entanto, cada caso de conjunto habitacional deve ser estudado em sua particularidade, do contexto histórico e da localização inserida a partir de critério elencados aqui.

Por fim, coloca-se aqui a discussão do caráter segregador da infraestrutura de mobilidade em uma escala local, caracterizado pelo entorno disperso e fragmentado, tendendo-se a se ligar mais a escala regional. Esse é o reflexo de um modelo de mobilidade urbana voltado para grande deslocamentos que moldou e molda as cidades Brasileiras.

Referências bibliográficas

ABREU, Maurício de. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

_____, **A periferia de ontem: o processo de construção do espaço suburbano no Rio de Janeiro 1870-1930**. Espaço e Debates, São Paulo, ano VII, v. 1, n. 21, 1987.

COSTA, Renato da Gama-Rosa. **Entre “avenida” e “rodovia”: a história da avenida brasil.** Rio de Janeiro: Ed: Proub, 2006.

TORRES, Pedro Henrique Campello. **“Avenida Brasil – Tudo Passa Quem Não Viu?”: formação e ocupação do subúrbio rodoviário no Rio de Janeiro (1930-1960).** São Paulo: Rev. BRas. estud. uRBanos Reg., v.20, n.2, p.287-303, Maio.-ago. 2018

_____, Pedro Henrique Campello; Carvalho, Maria Alice Rezende de. **Uma avenida chamada Brasil: expansão e consolidação do Rio de Janeiro suburbano.** Rio de Janeiro, 2017. 167p. Tese de Doutorado - Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.