



Rafael Fernandes dos Santos

**Situação atual e perspectivas de
desenvolvimento da Área de
Planejamento 3 da Cidade do Rio de
Janeiro**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Rafael Soares Gonçalves

Rio de Janeiro
Dezembro de 2012



Rafael Fernandes dos Santos

**Situação atual e perspectivas de
desenvolvimento da Área de
Planejamento 3 da Cidade do Rio de
Janeiro**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Rafael Soares Gonçalves

Presidente/Orientador
Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

Prof^a. Valéria Pereira Bastos

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

Prof. Mario Sergio Ignácio Brum

UFRJ

Prof. Jose Eugenio Leal

Coordenador Setorial de Pós-Graduação
do Centro Técnico Científico – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 18 de dezembro de 2012

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem a autorização da universidade, da autora e do orientador.

Rafael Fernandes dos Santos

Graduou-se em Engenharia Civil na UFRJ (Universidade federal do Rio de Janeiro) em 2006.

Ficha Catalográfica

Santos, Rafael Fernandes dos

Situação atual e perspectivas de desenvolvimento da área de planejamento 3 da cidade do Rio de Janeiro / Rafael Fernandes dos Santos ; orientador: Rafael Soares Gonçalves. – 2012.

103 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)—Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Civil, 2012.

Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental

Inclui bibliografia

1. Engenharia civil – Teses. 2. Zoneamento. 3. Subúrbio. 4. Segregação. 5. Preconceito. 6. Descaso. 7. Expansão. 8. Investimentos. 9. Crescimentos. I. Gonçalves, Rafael Soares. II.

CDD: 004

Agradecimentos

Ao meu orientador Professor Rafael Soares Gonçalves pela ajuda na realização deste trabalho.

Aos meus pais, minha irmã e meu sobrinho, por tudo, sempre.

Aos meus amigos Bianca Souza, Jander Medeiros, Marcus Carmo e William Senter, pelos importantes momentos de lazer e amizade.

Aos meus colegas da PUC-Rio.

Aos professores que participaram da comissão examinadora.

A todos os professores e funcionários do Departamento, especialmente a Paula Enoy, sempre disposta a ajudar.

Resumo

Santos, Rafael Fernandes; Gonçalves, Rafael Soares. **Situação atual e perspectivas de desenvolvimento da Área de Planejamento 3 da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2012. 103p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A dispersão da mancha urbana das cidades provoca alto custo para toda a população, com a necessidade de investimentos em saneamento, transportes e equipamentos urbanos, além do problema da poluição e desmatamento causados por essa expansão. Em casos como o da cidade do Rio de Janeiro, a mancha urbana ocupa praticamente todo o território municipal e se desenvolve em áreas ainda desprovidas de infraestrutura que suporte novos empreendimentos, enquanto outras, melhor estruturadas, ficam estigmatizadas por conceitos urbanos pejorativos e desprestigiadas pela sociedade - os seus chamados subúrbios, hoje conhecidos como Área de Planejamento 3. Formam-se, com isso, vazios urbanos em áreas próximas ao centro, que poderiam ser melhor aproveitados para termos um território mais compacto e poupador de recursos públicos. O atual Plano Diretor da cidade estabeleceu como zonas de incentivo áreas antes desprestigiadas, em quase toda a Zona Norte e parte da Zona Oeste, sendo um ponto de partida para reversão do atual quadro de crescimento desordenado e segregatório da cidade.

Palavras-chave

Zoneamento; subúrbio; segregação; preconceito; descaso; expansão; investimentos; crescimento.

Abstract

Santos, Rafael Fernandes; Gonçalves, Rafael Soares (Advisor). **Current situation and development prospects of Planning Area 3 of Rio de Janeiro city.** Rio de Janeiro, 2012. 103p. MSc. Dissertation – Departamento de Engenharia Civil, Pontificia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro has had a fragmented model of expansion, where many new regions occupied not have transportation and sanitation infrastructure, and old areas, structured, tend to be disparaged and stigmatized as places of low social value. The effects on the city is catastrophic, affecting the routine of all the population and hindering the control of the territory by the government.

While there were new areas to grow, the city took advantage of that. Many neighborhoods were born, evolved and died, while new spaces were created and encouraged. Came to Barra da Tijuca, the greatest example of how Rio de Janeiro has expanded to meet the desires of a particular group in search of a safe and elitist environment. Condos upper middle class were built and attracted people from all over the city and, in parallel, its sewage was dumped in the lagoons of the neighborhood.

While a new Rio grew, much of the city was deteriorating, especially downtown and North Zone. In the central region, the idea of transferring downtown to Barra da Tijuca gained strength, with large companies moving into this new neighborhood. Modern buildings, wide open spaces and parking were the main differences between the two regions. In the residential aspect, concern for downtown was virtually nil.

In the North Zone, with the increase of slums and violence, traditional neighborhoods were no longer the focus of the middle class carioca, with stagnating real estate investments over time and making the region passed by a process of forgetting his relevance within the context of the city, having his image associated with violence and crime. In areas called suburban, the situation was

even worse. The old industries have moved to other cities due to the daily violence of those neighborhoods, highlighting Benfica, Bonsucesso, Ramos and Penha, suffering a massive stagnation over the past decades. Associated with urban problems, prejudice was responsible for the not occupation of a large space in the city, well structured and located.

But none of this was seen as a problem, but as a solution, because in Rio there were still many areas to grow and receive new residents, not being interesting recover and encourage the occupation of what had actually structure to receive new ventures. The thought of rejection of old areas and interest in new lasted nearly three decades and, as a consequence of this neglect, we have seen emerge an ancient and undervalued city and another one new and prosperous, resulting in a decentralized Rio and full of empty urban, increasingly dependent of transport, sanitation and opening new routes, generating costs for the entire population.

Analyzing the urban area in Rio, in North Zone, we can see how there is a waste of urbanized areas, where there is a structured urban space, with transportation and sanitation system established, but underutilized and virtually without good projects being introduced. In certain parts of West Zone, investments are numerous, without a previous and efficient infrastructure that can receive all these investments. This is a contradiction.

Currently known as Planning Area 3 (AP 3), a huge and discredited region in North Zone is in a strategic location, but is stigmatized by the media and society with pejorative concepts of class, who treats it like a suburb, but the application of that name ends up being contradictory, because, in Rio de Janeiro, this concept is associated with an etymology and not with a urban fact. There are in AP 3 urbanized neighborhoods and near downtown, but they are viewed negatively, often caused by so-called opinion leaders.

AP 3 is the gateway of the city, with a strategic location to anywhere else in the city, state, country and abroad (the international airport is located there). It is the most populated area in the city and needs to be well treated, as a new investment option, regardless of titles assigned to it. With its proper use, we would have a less process of expansion toward the West Zone, giving to the Rio a

efficient urban development, integrator and spending few public resources, resulting in a territory less dispersed and more egalitarian. The lack of investment in AP 3 has brought, besides the widespread abandonment, tragic consequences not only for the 38% of the population carioca living there, but also for the entire city, which bears the overall expenditure of the municipality.

Carioca population grew between 2000 and 2010 from 5,857,904 to 6,320,446 inhabitants, and the population density grew from 4880.37 to 5265.81 hab/km². Analyzing the five planning areas, we observed a population growth across all APs in the nineties, but the representative of each one in the city's total population was redistributed. The AP 3, which concentrates most of the population of Rio, had a decrease from 40.20% to 37.96% hab/km², while the West Zone had a considerable increase in that number.

The West Zone (Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Jacarepaguá e Vargens) is the area that received the most investments and incentives to be occupied, with only 14.39% of the population residing there. There is still no efficient system of sewerage, transport, sidewalks and street paving. Nevertheless, we can see that area involving more and more, causing a collapse not only within the limits of the West Zone, but also affecting the traffic throughout the city. In contrast, AP 3, with nearly 38% of the municipal population, has been losing its representativity, due to the lack of policies to encourage the attraction of new residents and provide better services to the current.

A city like Rio de Janeiro, where there is still no efficient mass transport, should be more compact and its residents served by quality services in short rays, eliminating the dependence on shifts that require the use of own vehicles. The consequences of urban sprawl is what we see nowadays, like the constant traffic jams, due to the dependence of vehicles from those who live in areas furthest from downtown, the high cost of deployment transportation system to meet these new areas, need for sanitation base infrastructure, paving and lighting.

The big question is, if there is a region still largely in its horizontal and already endowed with infrastructure, as the AP 3, investments in development and attracting new residents would be a way to save public money and take advantage from the current urban area of the city, contributing to a truly sustainable

development. Rio de Janeiro does not have more growth cluttered spaces and building in prime areas are increasingly rare. Seeing the AP 3 as a growth vector of Rio is an economical way to have an efficient and inclusive urban development. This need has been ratified by legislation through the Complementary Law 111/11, which determined the incentive of that area and some adjacent.

AP 3, because of its size and diversity, demands varied solutions, but the common denominator is the need to stimulate the formal residential occupation, urbanization, retrenchment in slums, the recovery of peripheral areas to them, that has been assuming characteristics of informality, and improving the infrastructure and quality of the transport system. There are many obsolete and underutilized areas that will enable a transformation in the way of inhabiting the city.

If there is a global awareness of the urban territory, either in Rio de Janeiro or any other city in the world, the concept of sustainable growth is meaningless, with neighborhoods rising, developing and dying, wasting past spending and future spending provoking. Cities can not continue with thoughts segregatórios class and should be properly used and maintained, valuing its past and controlling the growth process on expensive areas untouched, becoming an integrated environment and easy to be used and administered.

Despite this negative picture, a more attentive enough to discover the enormous economic potential of the AP 3. The housing market in certain spots is heated and there are high expectations of its expansion with new public and private investments that are occurring. Life in neighborhoods still retains an aspect of good neighborliness, preserving a quality of life now lost in the more developed districts of the city. We can already notice a special attention to the region, with new public and private investment, with little prospect of improvement in visibility and consolidation of growth vector proposed by the current master plan.

Keywords

Zoning; suburb; segregation; prejudice; neglect; expansion; investments; growth.

Sumário

| | |
|---|-----|
| 1. Introdução | 15 |
| 2. A AP 3 no zoneamento oficial da cidade a partir do século XX | 19 |
| 2.1. Decreto 1.514 de 1914 - AAP 3 urbana e suburbana | 19 |
| 2.2. Decreto 2.087 de 1925 - AAP 3 suburbana e rural | 21 |
| 2.3. Plano Agache - AAP -3 urbana, suburbana e industrial | 22 |
| 2.4. Decreto 6.000 de 1937 - AAP 3 industrial, residencial e agrícola | 24 |
| 2.5. Decreto 322 de 1976 - A AP 3 industrial, residencial, comercial, turística e especial. | 26 |
| 2.6. Plano Diretor - O surgimento das áreas de planejamento e suas abrangências | 27 |
| 3. O zoneamento social da cidade e o estigma urbano da AP 3 | 31 |
| 3.1. As duas vertentes sociais de expansão da cidade | 32 |
| 3.2. A segregação espacial e social | 35 |
| 3.3. O conflito conceitual de subúrbio | 37 |
| 3.4. O subúrbio nos zoneamentos oficiaisA manutenção do conceito e a versão contemporânea do “subúrbio” carioca | 40 |
| 4. A AP 3 e sua estagnação na expansão da cidade | 46 |
| 4.1. Caracterização geral da AP 3 - estrutura, dinâmica urbana e população | 47 |
| 4.2. A dispersão da mancha urbana da cidade | 55 |
| 4.3. Análise da expansão urbana | 60 |
| 4.4. Perspectivas de mudançasAs diretrizes do atual plano diretor e a expectativa de reversão do quadro de estagnação da AP 3 | 63 |
| 5. A AP 3 como vetor de crescimento do Rio - desafios e perspectivas | 66 |
| 5.1. Segurança | 67 |
| 5.2. Transportes e sistema viário | 74 |
| 5.3. Lazer | 79 |
| 5.4. Mercado imobiliário | 86 |
| 5.5. Oportunidades para classes baixas | 94 |
| 6. Conclusão | 98 |
| 7. Referências bibliográficas | 101 |

Lista de figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1 – Mapa de zoneamento do Decreto 1.185/1918 | 21 |
| Figura 2 – Mapa de zoneamento do Decreto 2.087/1925 | 22 |
| Figura 3 – Zonamento do Plano Agache | 23 |
| Figura 4 – Mapa de zoneamento do Decreto no 6.000/37 | 26 |
| Figura 5 – Mapa de Zoneamento do Decreto no 322/76 | 27 |
| Figura 6 – Mapa de Divisão do Território em Áreas de Planejamento | 28 |
| Figura 7 – Divisão do território subáreas | 29 |
| Figura 8 – Locomotiva Brooks que circulou no início do transporte de subúrbios da EF D. Pedro II | 34 |
| Figura 9 – Estação de Trem de Ramos | 34 |
| Figura 10 – Estação de Cascadura | 34 |
| Figura 11 – Subúrbio da Califórnia | 39 |
| Figura 12 – Sistemas de transporte na AP 3 | 48 |
| Figura 13 – Estação de Trem de Marechal Hermes | 50 |
| Figura 14 – A estação de Marechal Hermes conservada | 50 |
| Figura 15 – Basílica do Sagrado Coração de Maria no bairro do Méier | 50 |
| Figura 16 – Igreja da Penha Vista da Baía de Guanabara | 51 |
| Figura 17 – Mancha urbana do Rio de Janeiro | 56 |
| Figura 18 – Evolução da mancha urbana da cidade | 60 |
| Figura 19 – Mapa da evolução de áreas urbanizadas no Rio. | 61 |
| Figura 20 – Demonstrativo da evolução de áreas urbanizadas no Rio de Janeiro | 61 |
| Figura 21 – Mapa de macrozonas do Plano Diretor do Rio de Janeiro | 64 |
| Figura 22 – Bairro da Penha e Olaria praticamente despovoados | 69 |
| Figura 23 – Igreja da Penha com o complexo de favelas ao fundo | 69 |
| Figura 24 – Fábrica da Kibon entre as décadas de 50 e 60 na Mangueira | 69 |
| Figura 25 – Antiga fábrica da Coca-Cola nas imediações do Complexo do Alemão | 69 |
| Figura 26 – Área de abrangência do teleférico do Complexo do Alemão | 72 |
| Figura 27 – Uma das estações do teleférico do Complexo do Alemão a noite | 72 |
| Figura 28 – Construção da Avenida Brasil na altura da Fiocruz | 75 |
| Figura 29 – Engarrafamento na Av. Brasil nos horário de pico | 75 |

| | |
|---|----|
| Figura 30 – Estação da Supervia lotada de passageiros | 76 |
| Figura 31 – Tentativa de embarque e desembarque na Linha 2 do Metrô | 76 |
| Figura 32 – Traçado da Transcarioca | 78 |
| Figura 33 – Cine Bruni Méier em 08.04.1989 | 80 |
| Figura 34 – Igreja no lugar do antigo Bruni Méier | 80 |
| Figura 35 – Cinema de Olaria na década de 80 | 81 |
| Figura 36 – Cinema de Olaria abandonado | 81 |
| Figura 37 – Praia de Ramos em 1957, própria para banho | 81 |
| Figura 38 – Piscinão de Ramos hoje | 81 |
| Figura 39 – Vista aérea do Parque Ary Barroso | 82 |
| Figura 40 – Proximidade do Parque Ary Barroso com uma favela | 82 |
| Figura 41 – Pátio Norte Shopping | 83 |
| Figura 42 – Rua do Rio no Nova América, com bares e restaurantes | 83 |
| Figura 43 – Vista aérea do Parque Madureira em obras | 84 |
| Figura 44 – Equipamento de lazer no Parque Madureira | 84 |
| Figura 45 – Rua em Maria da Graça | 86 |
| Figura 46 – Favela do Jacarezinho adjacente a Maria da Graça | 86 |
| Figura 47 – Rua na Vila da Penha | 87 |
| Figura 48 – Rua em Cordovil | 87 |
| Figura 49 – Comparativo de mercado entre Vila da Penha e Méier | 89 |
| Figura 50 – Condomínio Pátio Carioca na Vila da Penha | 89 |
| Figura 51 – Lançamento de alto padrão no Méier | 89 |
| Figura 52 – Comparativo de mercado entre Méier e Tijuca | 90 |
| Figura 53 – Comparativo de mercado entre Vila da Penha e Tijuca | 90 |
| Figura 54 – Condomínio de classe média nas imediações do Norte Shopping | 91 |
| Figura 55 – Contraste do empreendimento com as moradias simples na mesma rua. | 91 |
| Figura 56 – Um dos raros empreendimentos para classe média na Penha | 93 |
| Figura 57 – Grande terreno do antigo Curtume Carioca | 93 |
| Figura 58 – Terreno da Bairro Carioca, durante a construção | 96 |
| Figura 59 – Bairro Carioca já pronto | 96 |
| Figura 60 – Localização do Bairro Carioca | 97 |

Lista de tabelas

| | |
|--|----|
| Tabela 1 – Áreas de Planejamento e respectivas Regiões Administrativas | 26 |
| Tabela 2 – Representação do saneamento básico por área de planejamento | 46 |
| Tabela 3 – Área compreendida por cada área de planejamento e representação percentual no território municipal | 48 |
| Tabela 4 – Regiões administrativas da AP 3, seus respectivos bairros e população | 49 |
| Tabela 5 – Relação de casas x apartamentos na AP 3 | 50 |
| Tabela 6 – Relação de casas x apartamentos na AP 2 | 51 |
| Tabela 7 – Renda média da população ativa por RA na AP 3 | 51 |
| Tabela 8 – Variação percentual da população carioca e da densidade populacional por área de planejamento | 54 |
| Tabela 9 – Representatividade da população de cada área de planejamento sobre a população total do município | 55 |
| Tabela 10 – Maiores complexos de favelas da cidade | 64 |
| Tabela 11 – Total de registros de crimes violentos e roubos e furtos nas AISP da AP 3 em agosto de 2012 | 67 |
| Tabela 12 – Total de registros de crimes violentos e roubos e furtos nas AISP da Zona Sul da cidade agosto de 2012 | 68 |

A felicidade é um problema individual. Aqui, nenhum conselho é válido. Cada um deve procurar, por si, tornar-se feliz.

Sigmund Freud

1

Introdução

O Rio de Janeiro, com todos os seus estereótipos sociais, tem tido um modelo de expansão fragmentado, onde muitas das novas regiões ocupadas não têm infraestrutura de transporte e saneamento, e áreas antigas, estruturadas, tendem a ser desprestigiadas e estigmatizadas como locais de baixo valor social. O efeito disso sobre a cidade é catastrófico, afetando a rotina da população e dificultando o controle do território pelo poder público.

Enquanto houve espaço para crescer, a cidade foi atrás. Muitos bairros nasceram, se desenvolveram e morreram, enquanto novos espaços foram sendo criados e incentivados. Surgiu a Barra da Tijuca, o maior exemplo de como o Rio se expandiu para atender a anseios de um determinado grupo em busca de um ambiente elitizado e seguro. Condomínios de classe média alta foram erguidos e atraíram pessoas de toda a cidade e, em paralelo, seu esgoto era jogado nas próprias lagoas do bairro.

Enquanto a Barra crescia, grande parte da cidade era desprestigiada. Na Zona Sul, Copacabana era sinônimo de decadência e prostituição e muitos de seus moradores se deslocaram para outros bairros, como Ipanema e Leblon. Botafogo era um simples bairro de passagem, onde não havia grande interesse do mercado imobiliário. Os tradicionais bairros da Glória, Catete e Flamengo eram outros exemplos de desinteresse e decadência. Quanto mais próximo ao centro da cidade, mais desvalorizados eram os bairros da Zona Sul.

Na região central, a ideia de transferência do centro para a Barra da Tijuca ganhava força, com grandes empresas mudando para aquele novo bairro. Prédios mais modernos, grandes espaços e estacionamentos eram os principais diferenciais entre as duas regiões. Como não recebia grandes lançamentos e parte das ofertas existentes estava em edifícios antigos, sem uma boa infraestrutura, o centro deixou de ser o foco de instalação de muitas empresas importantes nacionais e multinacionais. No aspecto residencial, o interesse pelo centro era praticamente nulo.

Na Zona Norte, a região da Tijuca e adjacências é um exemplo desse descaso com o Rio antigo e urbanizado. Com o aumento da favelização e violência, os bairros passaram a não mais ser o foco da classe média carioca. Os investimentos imobiliários foram se estagnando com o tempo e a região passou por um processo de esquecimento de sua relevância dentro do contexto da cidade, tendo sua imagem associada a violência e criminalidade.

Nas áreas consideradas suburbanas da Zona Norte, a situação era ainda pior. A região, que já não era muito atrativa, sofreu uma enorme estagnação ao longo das últimas décadas, com antigas indústrias se deslocando para outras cidades em função da violência cotidiana daqueles bairros, com destaque para Benfica, Bonsucesso, Ramos e Penha. Associado aos problemas urbanos, o preconceito em se ocupar essa área não permitiu que um grande espaço da cidade, bem estruturado e localizado, tivesse seu território melhor explorado e incentivado e, de certa forma, protegido pelo poder público.

Mas nada disso era visto como um problema, e sim como uma solução, pois no Rio ainda havia muitas áreas para se expandir, não sendo interessante recuperar e incentivar a ocupação daquilo que de fato possuía estrutura para receber empreendimentos. Esse descaso com áreas antigas e interesse por novas durou algumas décadas, tendo como consequência uma cidade antiga desvalorizada e uma nova próspera, resultando em um Rio descentralizado e cheio de vazios urbanos, dependente cada vez mais de transportes, saneamento, vias e tudo aquilo que o progresso exige de uma cidade, gerando custos para toda a população.

Analisando a mancha urbana do Rio, podemos ver o quanto é grande o desperdício de áreas já urbanizadas, onde existe um espaço urbano estruturado, com sistema de transporte e saneamento básico, porém subutilizadas e praticamente desprovidas de grandes lançamentos imobiliários. Já em determinados locais da Zona Oeste, os investimentos são numerosos, sem que qualquer infraestrutura prévia seja implantada. Isso é uma contradição.

Atualmente denominada como Área de Planejamento 3, a maior dessas áreas desprestigiadas tem uma história de ocupação bem peculiar, representando um pouco de tudo que se pode conhecer sobre um processo de urbanização de uma cidade, do caos à organização. É estigmatizada e chamada de subúrbio pela

mídia e pela população em geral, mas a aplicação dessa denominação acaba sendo um pouco contraditória, porque, no Rio de Janeiro, este conceito está mais associado a uma etimologia do que a um fato urbano propriamente dito.

O objetivo deste trabalho será conhecer a AP 3 desde a sua formação nos zoneamentos da cidade até sua situação atual, analisando o preconceito que existe sobre essa região e mostrando, apesar dos problemas existentes, os benefícios que ela apresenta. Essa área precisa ser tratada como integrante da cidade e como opção de novos investimentos, independentemente de títulos a ela atribuídos. Trata-se da parte mais populosa do município e com localização estratégica para todo o território nacional. Com seu devido aproveitamento e atenção, poderemos ter a diminuição do processo de expansão da mancha urbana em direção à Zona Oeste, proporcionando ao Rio um desenvolvimento urbano eficiente, integrador e poupador de recursos públicos, resultando em um território menos disperso e mais igualitário.

Partindo desse pensamento, este estudo terá início no Capítulo 2 com uma apresentação dos zoneamentos do Rio a partir do século XX, trazendo a expansão legal da cidade até conhecermos a atual divisão trazida pelo Plano Diretor e surgimento da AP 3. Como se trata de uma região estereotipada por conceitos de classe, o Capítulo 3 trará as vertentes sociais de ocupação da cidade e o conflito conceitual carioca com termo subúrbio, que tanto prejudica a imagem dessa região. O Capítulo 4 nos apresenta como a cidade se expandiu em detrimento da AP 3, praticamente estagnada nas últimas décadas, porém já com expectativas de melhorias. Para finalizar e posteriormente concluir o trabalho, o Capítulo 5 apresentará os problemas enfrentados pela AP 3 e as perspectivas de melhoria, em uma tentativa mostrar que a região não merece ser tão mal vista e que pode se tornar o grande vetor de crescimento da cidade.

Para confecção do trabalho, foram pesquisadas bibliografias referentes ao zoneamento da cidade do Rio de Janeiro e também às formas com que nosso território era e ainda é visto pela sociedade, com fatos pretéritos e atuais. Para um embasamento mais técnico dos acontecimentos urbanos que aqui ocorrem, foram analisados dados oficiais da Prefeitura do Rio, do IBGE (Censo de 2010), do Instituto Pereira Passos e da Secretaria Estadual de Segurança. Ilustrando o

trabalho, muitas figuras com o passado e o presente da AP 3 foram utilizadas para melhor entendimento dos fatos negativos e positivos nessa área, trazendo não apenas mais referências bibliográficas e dados oficiais, mas também a própria vivência do dissertante que habitou e ainda frequenta a AP 3.

2

O zoneamento oficial da cidade a partir do século XX e a formação das áreas de planejamento

O processo urbanístico do Rio passou por diversas fases até chegarmos a sua formação final em áreas de planejamento. Para cada um desses momentos do zoneamento da cidade que serão apresentados, será identificada a região hoje correspondente à AP 3, nosso objeto em estudo, e as nomenclaturas urbanas a ela associadas. Trata-se de uma parte da Zona Norte da cidade abrangida pelas linhas férreas que partem da Central do Brasil e recebeu essa denominação com o Plano Diretor da cidade de 1992. A identificação dessa área dentro dos zoneamentos será útil não apenas para entendermos como ele se inseriu na expansão da cidade, mas também para um melhor compreensão das questões apontadas no Capítulo 3.

Percebe-se um lapso temporal muito extenso entre alguns dos zoneamentos oficiais. Obviamente, muitos fatos urbanos ocorreram na cidade entre uma lei e outra, capazes de alterar significativamente a dinâmica urbana da AP 3, porém, neste capítulo, o objetivo é o de apresentar os documentos oficiais e como a AP 3 se inseriu neles, assim como os conceitos urbanos utilizados, e não estudar os fenômenos urbanos cariocas ocorridos ao longo desses anos.

2.1

Decreto 1.514 de 1914 - A AP 3 urbana e suburbana

No século XIX, o zoneamento do Rio de Janeiro havia sido descrito de forma ainda primitiva em leis, decretos e editais. Foi nesse século que surgiu o primeiro Código de Posturas Urbanas, que estabeleceu duas zonas dentro do espaço municipal: a zona de cidade e seu termo e a zona dos campos. Já no século XX, surgiram os primeiros decretos dentro de um contexto urbano mais desenvolvido, que estabeleceram as regras de expansão da cidade e delimitaram as zonas que passaram a formar a paisagem urbana do município do Rio (BORGES, 2007).

Em 1914, surge o Decreto 1.594, que ampliou de duas para três as zonas municipais: urbana, suburbana e rural. Porém, foi em 1918, com a promulgação do Decreto 1.185, que esse zoneamento se estabeleceu definitivamente, sendo o município subdividido em três grandes áreas: zona urbana, suburbana e rural, conforme descrito no citado documento: “Considerando que a divisão territorial do Distrito Federal em tres zonas distintas e determinadas, **uma urbana, outra suburbana e outra rural**, é de utilidade intuitiva para os fins gerais e especiais da Administração Municipal” (BORGES, 2007).

Esse decreto estabeleceu, dentro do município do Rio, uma dinâmica urbana básica e hierárquica: uma cidade, seguida de seu subúrbio e este seguido do campo, tudo dentro dos limites municipais. Por se tratar de uma legislação, foi um importante instrumento para guiar e controlar o desenvolvimento da cidade a partir daquele momento, representando a visão que a administração pública tinha do território sobre seu domínio. Vimos então a formação de um complexo urbano simples e hierárquico no Rio de Janeiro.

A figura abaixo nos mostra o município do Rio e essa formação urbana, trazida pelo Decreto 1.185/18. Analisando-a, concluímos que a zona urbana do Rio já não se limitava apenas ao centro da cidade, geralmente a parte mais adensada e originalmente ocupada nos municípios. Vemos uma mancha já expandida e mais ou menos arredondada, com limite ao sul pela faixa litorânea até o Leblon e, ao norte, do Méier a São Cristóvão, aproximadamente.

Tratava-se de um núcleo urbano bem definido, com seus subúrbios ao redor e, adjacente a essa zona suburbana muito extensa, vinha a zona rural, formada basicamente pelo bairro de Guaratiba e pela Restinga da Marambaia. A nossa área em estudo aqui, a AP 3, estava abrangida pelas partes urbanas e suburbanas do município.

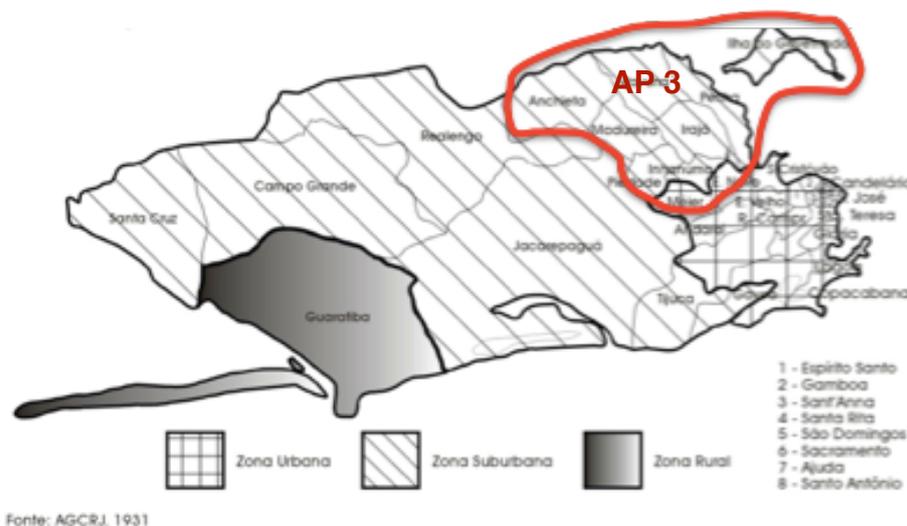


Figura 1 - Mapa de zoneamento do Decreto 1.185/1918. Fonte: AGCRJ, 1931

2.2

Decreto 2.087 de 1925 - A AP 3 suburbana e rural

Passados poucos anos, já em 1925, um novo zoneamento foi traçado, como uma forma de melhor regulamentar o uso do solo urbano. Foi o Decreto 2.087, de 19 de janeiro de 1925, que dividiu o Rio de Janeiro, até então Distrito Federal, em quatro zonas principais: central, urbana, suburbana e rural (BORGES, 2001). Comparando com o zoneamento do decreto anterior, parece ter havido uma consciência mais real daquilo que se via sobre o solo urbano até então. A mancha urbana ainda era pouco dispersa, uma cidade compacta, com a Zona Oeste praticamente toda rural.

Houve aqui, com esse novo decreto, o surgimento oficial de uma zona central, que seria o centro da cidade de hoje. Nesse zoneamento, a área urbana sofreu uma diminuição em relação o decreto anterior, passando a ser definida pelas áreas mais tradicionais da cidade, como Centro, região da Tijuca e Zona Sul até o Leblon. A antiga área rural, que era anteriormente limitada ao bairro de Guaratiba e Restinga da Marambaia, passou a englobar toda a Zona Oeste e parte da Zona Norte (regiões da Penha, Madureira, Pavuna, Inhaúma, Anchieta e Piedade).

Dentro dessa zona rural, percebemos que existiam alguns núcleos mais desenvolvidos, porém com características de subúrbio. Fazendo a transição entre a zona urbana e a rural, ficou definida a faixa suburbana, extremamente menor em comparação com o decreto anterior e desta vez incluindo aquela parte do Grande Méier, que antes havia sido considerada como zona urbana. Com isso, nossa área em estudo passou de urbana e suburbana para suburbana e rural, conforme vemos dentro do envoltório vermelho no mapa abaixo:

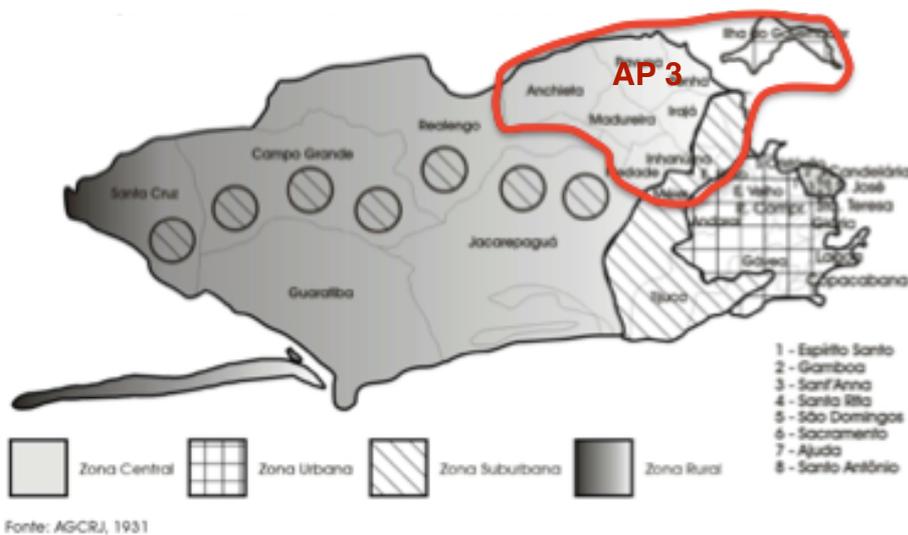


Figura 2 - Mapa de zoneamento do Decreto 2.087/1925. Fonte: AGCRJ, 1931

2.3

Plano Agache - A AP 3 urbana, suburbana e industrial.

Em continuidade à regulamentação da expansão da cidade, em 1930 foi apresentado o Plano Agache, que foi a primeira proposta de intervenção urbanística na cidade do Rio de Janeiro com uma visão moderna. Apesar de sua elaboração, o plano não foi efetivamente implementado, mas introduziu no cenário nacional algumas questões típicas da cidade industrial, tais como o planejamento do transporte de massas e do abastecimento de águas, a habitação operária e o crescimento das favelas, além de discussões que iam desde a necessidade de um zoneamento para a cidade até a delimitação de áreas verdes (AGACHE, 1930).

Com essa proposta de zoneamento, a zona urbana do Rio seria maior do que a dos decretos anteriores, porém esse crescimento fagocitaria a mancha suburbana, não abrangendo as áreas ainda virgens da Zona Oeste. A zona suburbana passaria, então, a ter início a partir de uma faixa que ia aproximadamente de Madureira a Penha, seguindo no sentido oeste da cidade. Essa visão de expansão pareceu saudável, pois incentivava a ocupação daquilo que já se apresentava ocupado e com certo nível de desenvolvimento já instalado, como se a cidade crescesse dentro da cidade. Ao contrário do Decreto de 1925, nossa área em estudo aqui seria, em sua maior parte, urbana, com uma faixa industrial margeando a Baía de Guanabara, restando menos da metade de seu território como suburbano.

No mapa abaixo do Plano Agache podemos ver a Zona Sul, Centro e Norte da cidade do Rio. O município foi, nesse zoneamento, dividido em cinco zonas, dentre elas a comercial, de negócios, industrial, residencial, suburbana e rural e de espaços livres. Como num processo lógico de expansão urbana, vemos uma cidade bem distribuída e com uma proposta de expansão que se direcionava para o norte, fagocitando seus subúrbios. Teríamos uma cidade que, ao Sul, permaneceria nos mesmos moldes dos zoneamentos anteriores, até o Leblon, e, ao Norte, expandida para além da região da Tijuca, abrangendo parte da região suburbana.

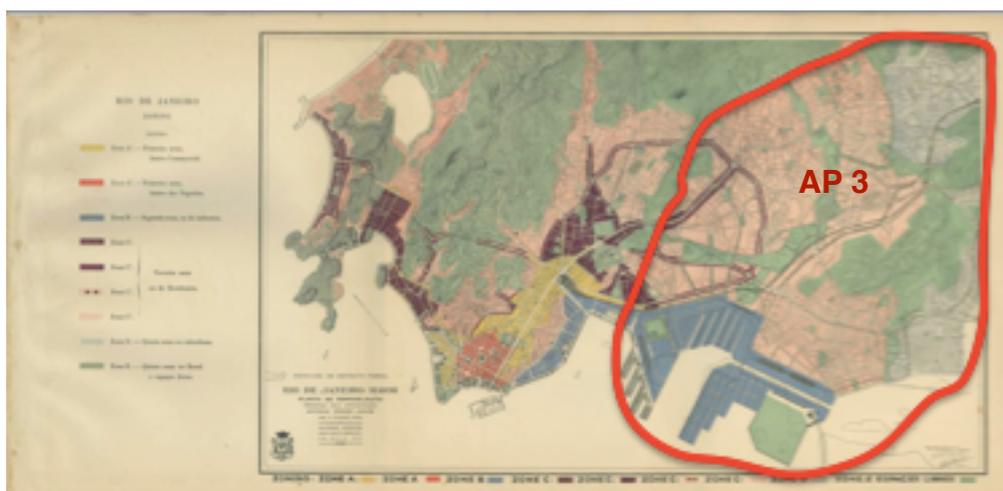


Figura 3 - Zoneamento do Plano Agache. Fonte: <http://planourbano.rio.rj.gov.br>

2.4

Decreto 6.000 de 1937 - A AP 3 industrial, residencial e agrícola

Passados dez anos após a publicação do Decreto no 2.087/1925 e com a não implantação do Plano Agache, a cidade continuava a se expandir e, em paralelo, novas tecnologias de construção foram surgindo, assim como as necessidades intrínsecas ao seu desenvolvimento. Essas transformações exigiram uma releitura do tecido urbano e sua adequação à nova realidade. Para suprir essa necessidade, em 1935 foi homologado o Decreto no 5.595, projeto desenvolvido por técnicos da Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas, apresentando um zoneamento diferenciado do seu antecessor, com a especialização por ramo de atividade (BORGES, 2007)

Destacavam-se as principais alterações quanto ao zoneamento de 1925:

1. a substituição da nomenclatura de Zona Central para Zona Comercial (ZC) e a subdivisão desta em Zona Comercial 1 (ZC1), parte principal e Zona Comercial 2 (ZC2), área remanescente da antiga Zona Central (ZC);
2. a criação da primeira Zona Especial (ZE), constituída em uma subzona da Zona Comercial (ZC), área do desmote do Morro do Castelo, passando a ser a Esplanada do Castelo;
3. a delimitação pela primeira vez de área destinada ao uso predominantemente industrial, a Zona Industrial (ZI), localizada no bairro de São Cristóvão. No decreto de 1925, o uso industrial e fabril não foi efetivamente delimitado, tendo restrições a sua localização na parte comercial da Zona Central (ZC), região mais antiga da cidade, mediante a análise da atividade quanto a nocividade ou incômodo a vizinhança;
4. a subdivisão da Zona Residencial (ZR) em três, ZR1, ZR2 e ZR3, delimitadas de acordo com o tipo de ocupação permitida;
5. a criação da Zona Portuária (ZP); e
6. a manutenção da Zona Agrícola e Rural, área oeste da cidade, de baixa densidade populacional voltada para o uso agrícola e pastoril.

Esse Decreto 5.595 foi um instrumento transitório até a legislação de edificações ser consolidada pelo Decreto no 6.000, de 1937, que aprovou o

primeiro Código de Obras da cidade do Rio de Janeiro, desvinculado do Código de Posturas. Foi promulgado pelo prefeito Cônego Olímpio de Melo (04/4/1936 – 02/7/1937) que registrou a codificação da legislação urbanística do Rio de Janeiro, mantendo a orientação do zoneamento adotada anteriormente, porém, aumentando o número de categorias de algumas zonas, suprimindo a ideia de hierarquia e introduzindo a defesa dos aspectos paisagísticos e do patrimônio histórico da cidade (BORGES, 2007).

Diferentemente dos dois decretos anteriores, os termos zona urbana, suburbana e rural não mais apareciam nesse zoneamento, extinguindo a hierarquia de zonas. O município passou a ser visto como um todo e o objetivo parece ter sido a regulamentação de como seria utilizado o solo em cada parte do território. Assim, no lugar da classificação hierárquica, foram determinadas zonas residenciais, comerciais, portuária, industrial, agrícola, de proteção e especial.

Pelo mapa abaixo, é fácil identificar as regiões e como elas foram tratadas. Na hoje chamada Zona Sul e na região da Tijuca, o legislador estabeleceu como área residencial, determinando o gabarito e taxa de ocupação das construções. A Ilha do Governador, parte Jacarepaguá (início pra quem vem de Madureira) e parte da AP 3 (região de Madureira), também foram estabelecidas como áreas residenciais.

O documento foi elaborado considerando que a cidade até então tinha uma ocupação menos dispersa e de pouca complexidade urbana. Até aqui a cidade era mais compacta, tendo praticamente apenas sua parte leste para residência, indústria e comércio e o restante era rural. Foi dada ênfase à preservação e desenvolvimento das áreas mais densamente ocupadas e as de interesse paisagístico como a região central, a do bairro de São Cristóvão e as adjacências e da faixa litorânea até a Leblon (BORGES, 2007).

A maior parte dos bairros ao longo das linhas férreas (ao Norte) foi estabelecida como área industrial, como, por exemplo, Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha. No restante do município, hoje conhecido como Zona Oeste (AP 4 e AP 5) foram estabelecidas as áreas agrícolas, incluindo o que hoje é a Barra da Tijuca. Temos então nossa área em estudo industrial, residencial e uma pequena parte agrícola.



Figura 4 - Mapa de zoneamento do Decreto no 6.000/37 - Fonte: Instituto de Engenharia Legal - IEL - 1987

2.5

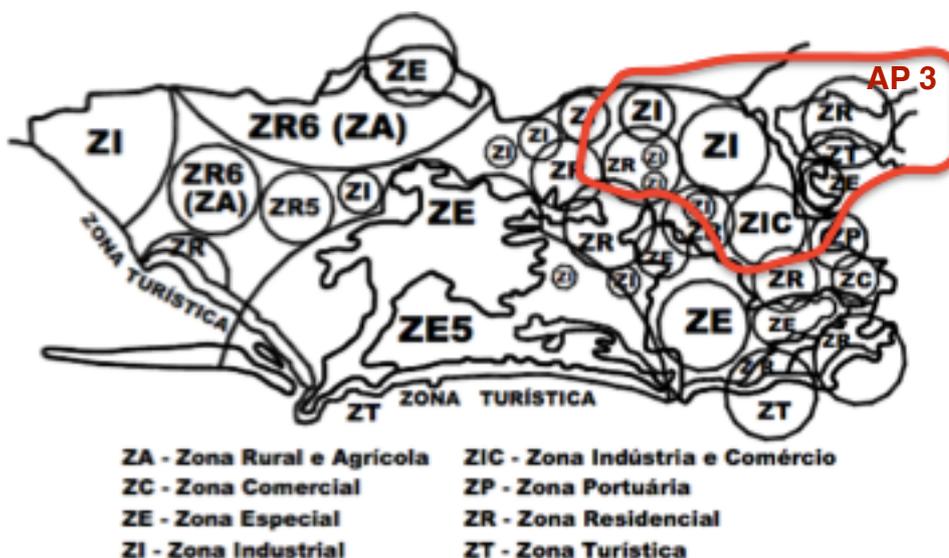
Decreto 322 de 1976 - A AP3 industrial, residencial, comercial, turística e especial

Com o passar dos anos, a cidade foi crescendo e se estabelecendo, e dinâmicas urbanas foram aos poucos provocando uma nova configuração do território. Houve então a formulação de mais um decreto para estabelecer um novo zoneamento para o município, o Decreto nº 322/76.

Com ele, foram estabelecidas mais zonas, de acordo com a nova realidade que se encontrava por toda a cidade. Esse decreto foi mais específico e detalhista, direcionando o crescimento da cidade até a criação de seu atual plano diretor. Percebe-se que aquela hierarquia de zonas (urbana, suburbana e rural) mais uma vez não foi considerada, sendo novamente traçado o uso que cada região deveria suportar. O mapa de zoneamento apresenta o quanto esse decreto provocou o dispersão da cidade, fagocitando toda aquela área agrícola (Zona Oeste), com incentivos ao uso residencial e à industrialização. O município aqui se apresentou completamente utilizado e setorizado para que a cidade se expandisse, o que gerou a enorme dispersão da mancha urbana que vemos hoje.

Comparando com o decreto anterior, o de 1937, a antiga área agrícola recebe aqui novos usos, como industrial, residencial e especial. Além das zonas já anteriormente existentes, surgiram novas: zona comercial, turística, de indústria e

comércio, mais residenciais e mais zonas especiais (zona de reserva florestal, Ilha de Paquetá, Santa Teresa, Guaratiba, Barra da Tijuca, Grumari, áreas de administração e governo, Cidade Nova e de recuperação urbana de áreas já consolidadas, constituídas por aglomerações de habitações subnormais, consideradas de interesse social). Nossa área em estudo aqui se diversificou, passando de apenas residencial e industrial, para também abrigar usos comerciais, turísticos e especiais:



Fonte: Instituto de Engenharia Legal (IEL), 1987.

Figura 5 - Mapa de Zoneamento do Decreto no 322/76. Fonte: IEL

2.6

O Plano Diretor do Rio - O surgimento das áreas de planejamento e suas abrangências

Os planos diretores são previstos constitucionalmente para os municípios com mais de vinte mil habitantes e é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana dos municípios, conforme traz a atual Constituição Federal de 1988:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.¹

Em 1977 o poder público elaborou o Plano Urbanístico Básico (PUB-RIO), que dividiu o território municipal em seis grandes áreas de planejamento urbano, instituiu os Projetos de Estruturação Urbana (PEU) para o planejamento local dos bairros e criava políticas setoriais para o desenvolvimento econômico e social.

Em 1992, já sob a vigência da Constituição Federal de 1988, surgiu o primeiro plano diretor da cidade, criado através da Lei Complementar nº 16 de 1992, chamado de Plano Diretor Decenal, que deveria ser executado em até dez anos, passando por uma revisão após esse período. Segundo esse documento, o município não mais estaria dividido em simples zonas (urbana, suburbana e rural ou em residenciais, industriais, comerciais e turísticas), mas sim em cinco grandes áreas, as chamadas Áreas de Planejamento. Para cada uma delas, foram traçadas metas de crescimento e desenvolvimento urbano, umas com mais rigor e controle da expansão e outras mais incentivadas a ter seu território ocupado.

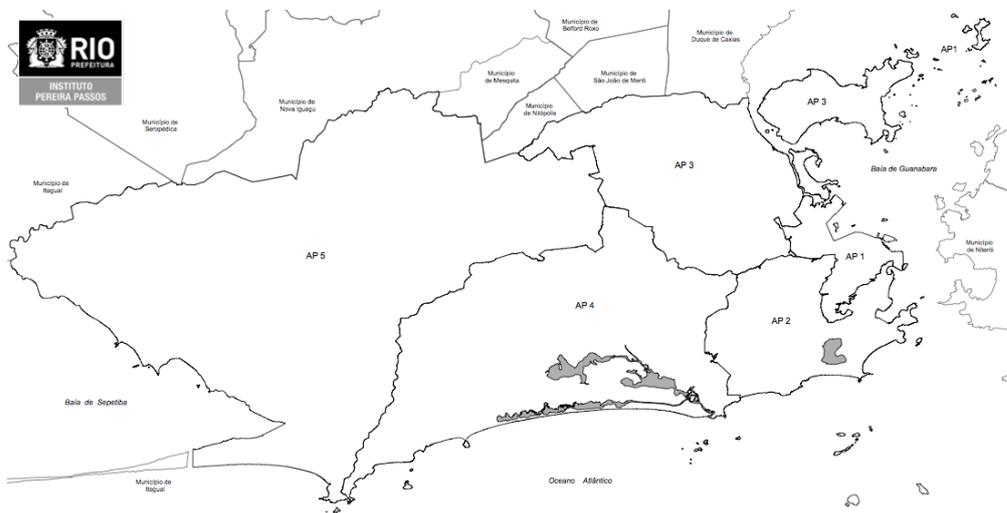


Figura 6 - Mapa de Divisão do Território em Áreas de Planejamento. Fonte: Portal Georio

¹ Constituição Federal de 1988, Capítulo II - Da Política Urbana.

Além das áreas de planejamento, foram estabelecidas, dentro de cada AP, pequena subáreas, num total de dezesseis áreas divididas por regiões administrativas. Em cada uma delas, os bairros possuem características similares, seja pelo perfil de ocupação e/ou posição geográfica.

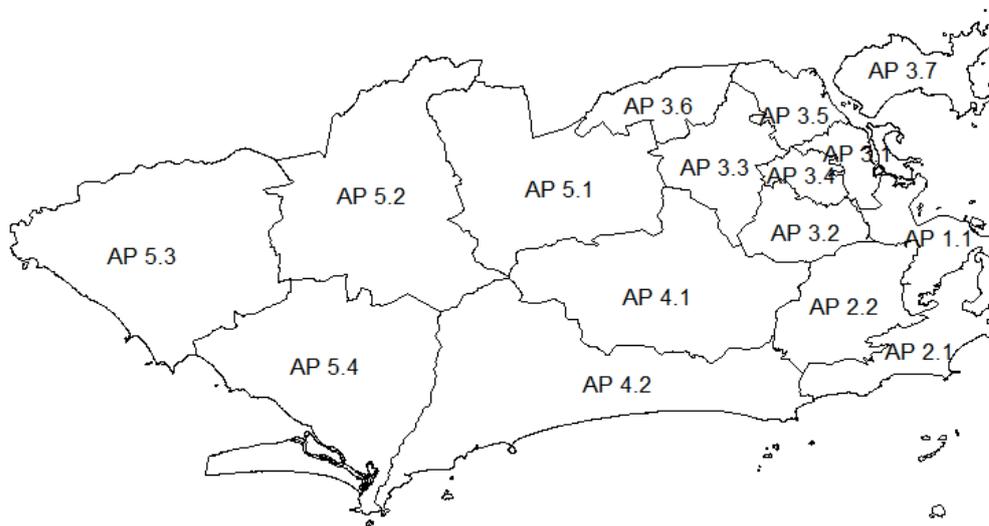


Figura 7 - Mapa de Divisão das APs em subáreas. Fonte: Portal Georio

| Área de Planejamento | Sub-área | Regiões Administrativas |
|----------------------|----------|--|
| 1 | 1.1 | I - Portuária, II Centro, III - Rio Comprido, VII - São Cristóvão, XXI - Paqueta e XXIII - Santa Tereza |
| 2 | 2.1 | IV - Botafogo, V - Copacabana, VI - Lagoa e XXVII - Rocinha |
| | 2.2 | VIII - Tijuca e IX - Vila Isabel |
| 3 | 3.1 | X - Ramos e XXX - Complexo da Maré |
| | 3.2 | XIII - Méier e XXVIII - Jacarezinho |
| | 3.3 | XIV - Irajá e XV - Madureira |
| | 3.4 | XII - Inhaúma e XXIX - Complexo do Alemão |
| | 3.5 | XI - Penha e XXXI - Vigário Geral |
| | 3.6 | XXII - Anchieta XXV - Pavuna |
| | 3.7 | XX - Ilha do Governador |
| 4 | 4.1 | XVI - Jacarepaguá (parte) - excluída a área do Decreto No 3.046, de 27 de abril de 1981 e XXXIV - Cidade de Deus |
| | 4.2 | XXIV - Barra da Tijuca |
| | 5.1 | XVII - Bangu e XXXIII - Realengo |

| Área de Planejamento | Sub-área | Regiões Administrativas |
|----------------------|----------|-------------------------|
| 5 | 5.2 | XVIII - Campo Grande |
| | 5.3 | XIX - Santa Cruz |
| | 5.4 | XXVI - Guaratiba |

Tabela 1 - Áreas de Planejamento e respectivas Regiões Administrativa. Fonte: Armazém de dados da Prefeitura do Rio.

Em 2011, foi promulgada a Lei Complementar 111 de 2011, que foi a revisão do decreto de 1992, com aproximadamente 5 anos de atraso (lembrando que deveria haver revisão decenal, porém os municípios ganharam mais cinco anos para refazer seus planos, conforme consta no estatuto das cidades²). Essa lei manteve a divisão do território municipal em cinco áreas de planejamento (e subáreas) e foi mais rigorosa nas diretrizes urbanas para a próxima década, criando, paralelamente às áreas de planejamento, quatro macrozonas, cada uma com peculiaridades de crescimento que veremos no Capítulo 4.

²Art. 42A, § 4º Os Municípios enquadrados no inciso VI do art. 41 desta Lei e que não tenham plano diretor aprovado terão o prazo de 5 (cinco) anos para o seu encaminhamento para aprovação pela Câmara Municipal - Lei 10.257/01.

3

O zoneamento social da cidade e o estigma urbano da AP 3

No capítulo anterior analisamos o processo de zoneamento da cidade de acordo com as leis vigentes em diversas épocas no século XX e, para cada um desses zoneamentos, foi identificada uma área que posteriormente viria a se tornar a AP 3, objeto em estudo. Vimos a mancha urbana da cidade se expandir, o subúrbio ser fagocitado e a zona rural ou agrícola praticamente desaparecer.

Quem estuda esses zoneamentos simplesmente pelas disposições legais pode concluir que a cidade teve uma expansão perfeitamente viável, como em qualquer cidade bem planejada e estruturada, desenvolvida através de estudos técnicos e urbanos e envolvendo especialistas de diversas áreas capazes de determinar o que seria bom ou ruim para o Rio de Janeiro.

Paralelamente a esse traçado legal, a realidade que ocorria nesse território, aparentemente muito bem planejado, não necessariamente seguia os conceitos urbanos clássicos. Pensamentos e ideologias foram e continuam sendo fatores de grande influência no desenvolvimento urbano carioca e que talvez sejam aquilo que mais determina ainda hoje para onde a cidade deve ir, quando isso deve acontecer e o que deve ser feito em cada parte do nosso território.

A AP 3 passou, dentro de um século, por dinâmicas urbanas que a trataram como zona rural, suburbana e urbana, além de usos industriais, agrícolas, comerciais, turísticos e especiais. Tudo isso foi referente ao que o legislador estabeleceu, aquilo que deveria ser cumprido pelas administrações municipais como forma de planejamento urbano. Porém, paralelamente a essa evolução urbana, existiu, e ainda existe, no Rio, um zoneamento ideológico, de classe e segregador, que, de uma forma ou de outra, contribuiu para estigmatizar uma enorme área da cidade e prejudicar seu desenvolvimento.

Estigmatização é uma condição totalmente incerta de acesso ao poder social, econômico e político, o que permite a identificação das diferenças, a construção de estereótipos, a separação de pessoas rotuladas dentro de uma categoria, o desaprovar, a rejeição, a exclusão e a discriminação (LINK & PHELAN, 2001, p.367).

3.1

As duas vertentes sociais de expansão da cidade

Remetendo ao processo de urbanização da cidade em meados do século XIX, o Rio de Janeiro começou a atrair efetivamente capitais internacionais que possibilitaram alterações significativas no modo de habitar e ocupar a cidade. Houve, nesse período, a inserção de diversos serviços públicos, em que os transportes tiveram particular importância para o desenvolvimento urbano municipal. Tanto trens quanto bondes facilitaram a expansão da cidade, principalmente em direção a dois eixos fundamentais que irão formar os bairros da Zona Norte e da Zona Sul de hoje (SILVEIRA, 2008).

A cidade começava, nessa época, a sofrer o impacto de uma industrialização incipiente, que, a princípio, procurou localizações próximas ao centro urbano para instalação de suas fábricas (ABREU, 1988). Encontramos ainda hoje alguns prédios remanescentes dessa industrialização no Centro, mas grande parte já foram demolidos. A fábrica da Bhering, hoje desativada, mas ainda presente na Saúde após ser remanejada da Cinelândia, é um exemplo do interesse fabril pela área central da cidade.

O centro do Rio de Janeiro, ainda no século XIX, era habitado por classes populares e também pela elite carioca. Era uma região pouco valorizada, com aspecto sujo, ruas estreitas e esburacadas, desfavoráveis ao passeio da população nobre que aqui residia. Essas deficiências urbanísticas, somadas à população pobre e escrava que também habitava o centro, com seus hábitos considerados de baixa educação, davam ao centro histórico da cidade uma conotação negativa, não sendo um ambiente adequado para as elites, que viam a necessidade de procurar bairros mais afastados e com um aspecto mais limpo e sadio para moradia e lazer (EL-KAREH, 2010).

O sistema de transporte, com particular importância dos bondes, veio a favorecer a ocupação desses novos bairros, reforçando a tendência das elites comerciais e burocráticas buscarem áreas periféricas ao centro para construir suas residências. Elas passaram a fazer investimentos ao norte e sul da cidade, nos bairros como Catete, Glória, Flamengo, Botafogo, Santa Tereza, São Cristóvão,

Tijuca e Vila Isabel, tendo em vista a criação de zonas de valorização imobiliária (OLIVEIRA, 2001).

Por outro lado, do mesmo modo que o bonde efetiva a ocupação desses bairros nobres e periféricos ao centro pelas elites locais, que já vinham sendo urbanizados ou retalhadas em chácaras desde a primeira metade do século XIX, o trem possibilita a ocupação de outras áreas, também periféricas, por uma população de classes mais baixas, e foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais (ROCHA, 1986)

O surgimento do bonde e da ferrovia vai permitir a expansão da cidade para as freguesias rurais. O primeiro servirá as freguesias mais próximas nas zonas norte e sul e se tornará o grande indutor do modelo de ocupação voltada para os ricos e a nascente classe média. A ferrovia terá maior importância como indutora de urbanização já na virada para o século XX, quando as populações mais pobres passarão a ocupar as antigas freguesias rurais através dos loteamentos populares (SIMÕES, 2006, pg. 74).

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, atualmente denominada Central do Brasil, inaugurada em 1858, possibilitou, a partir de 1861, com a inauguração dos serviços regulares de passageiros, a ocupação de diversos bairros suburbanos por onde ela passava. Em 1897, é inaugurada a Estrada de Ferro Leopoldina, desativada em 2004, proporcionando o desenvolvimento dos bairros suburbanos à beira da Baía de Guanabara. Algumas dessas áreas receberam seus nomes em função da própria construção da ferrovia. Cascadura, por exemplo, é um nome originário da resistência do solo na ocasião da abertura dos leitos naquela área. Novas estações foram surgindo e proporcionando a ocupação mais acelerada dos bairros por elas servidos (ROCHA, 1986).

Antigas olarias, curtumes, ou mesmo núcleos rurais, passaram então a se transformar em pequenos vilarejos, e a atrair pessoas em busca de uma moradia barata, resultando daí uma elevação considerável da demanda por transporte e a consequente necessidade de aumentar o número de composições e de estações (ABREU, 2006, p. 50)

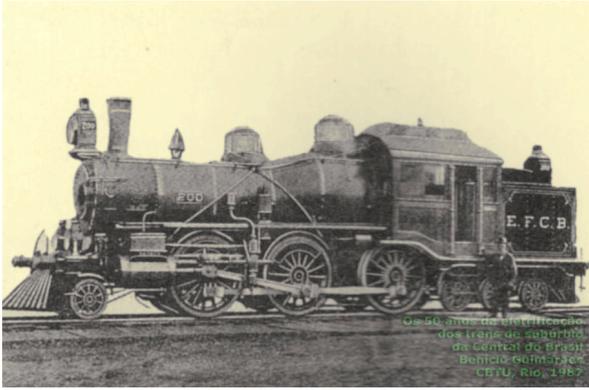


Figura 8 - Locomotiva Brooks, construída pela Brooks, que circulou no início do transporte de subúrbios da EF D. Pedro II. Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br>.

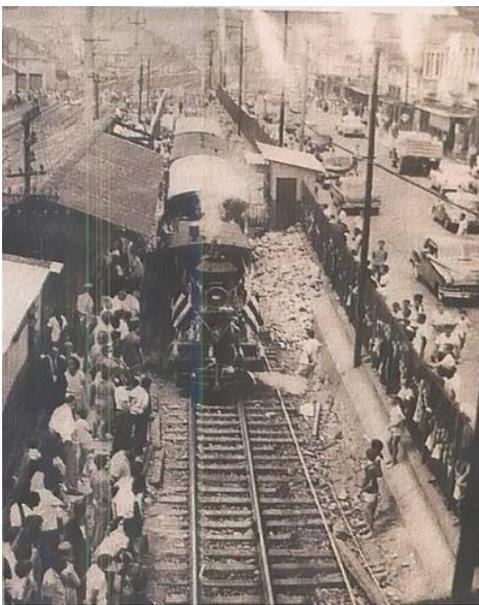


Figura 9 - Estação de Trem de Ramos. Fonte: www.panoramio.com.



Figura 10 - Estação de Cascadura inaugurada em 29 de Março de 1858. Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br>.

A cidade então estava com duas vertentes de crescimento. Por um lado, uma que direcionava o crescimento da cidade associado a uma ideologia que relacionava o estilo de vida moderno à localização residencial em locais aprazíveis nos arredores do centro antigo. Por outro, um processo de ocupação popular que localizou as casas ao longo da ferrovia, concentrando-as em torno das estações, onde, paulatinamente, foram abertas vias secundárias pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras. Contudo, esse processo urbano ao longo das ferrovias se desenvolve alheio a qualquer intervenção do Estado. Assim, tirando o centro comercial, a cidade, ao final do século XIX, estava dividida em áreas aristocráticas e populares (SILVEIRA, 2008)

3.2

A segregação espacial e social

Aqueles bairros periféricos ao centro e ocupados pelas elites eram conhecidos como arrabaldes. Eram diferentes de tudo aquilo se se via na cidade antiga, sem o aspecto sujo, desorganizado e muito menos com aquela população de hábitos bárbaros que habitava o centro histórico. Arrabalde era a denominação dos lugares que se distinguiam pela exuberância da natureza, bucolismo e pelo aspecto mais saudável do ambiente, sendo um espaço aprazível para morar e passear (EL-KAREH, 2010).

Já os bairros ao longo das linhas férreas, ocupados por classes mais baixas e sem grande atenção do Estado, não eram conhecidos como arrabaldes, e sim como subúrbios. O termo foi associado a essas áreas pela natureza própria da palavra, com o prefixo “sub” reinando em todos os aspectos, não apenas para designar as áreas pouco urbanizadas e afastadas do centro, mas também pela inferioridade de tudo que lá se via. Comércio, indústrias e loteamentos populares formavam uma nova paisagem em uma área ainda pouco habitada e com características não muito atraentes para aquela elite que se afastou do centro, atraindo uma população menos abastada financeiramente.

No campo da habitação são criados dois modelos básicos que orientarão a separação das classes sociais na cidade. De um lado a criação de vilas e bairros operários onde se percebe uma alta taxa de ocupação do solo com a utilização quase total dos terrenos localizados próximos as áreas industriais e/ou centros de negócios e serviços. Do outro lado surge o típico bairro burguês, inspirado num anti-urbanismo e na recuperação de elementos da natureza. Este modelo se baseia na produção de bairros onde há ruas arborizadas e largas para facilitar a circulação do ar, sistemas de coleta de esgoto, pavimentação, espaços verdes e uma pequena taxa de ocupação de terrenos com a incorporação de jardins e quintais nas casas construídas em centro de terreno com grandes afastamentos frontais e laterais. (SIMÕES, 2006, pg. 78).

As classes dominantes, representadas pelas autoridades governamentais, atuaram na continuidade do processo de uma renovação urbana, ou seja, procuraram atuar no embelezamento da Zona Sul da cidade e de uma modernização da área central, cuja abertura da Avenida Central e o arrasamento

do morro do Castelo marcam o ápice desse momento. Ao mesmo tempo, as indústrias começaram a se expandir em direção aos bairros ao longo das linhas férreas, já que as instalações físicas no centro da cidade se mostravam inadequadas à nova ideologia urbana que passou a dominar na época (SILVEIRA, 2008).

O Rio de Janeiro vestiu-se de luxo e modernidade à medida que as elites urbanas especializaram os espaços, reprimiram os costumes tradicionais, esconderam a pobreza e os vícios na periferia, e procuraram manter sob vigilância e controle as vozes discordantes no conjunto dos excluídos. Acima de tudo, a cidade travou contato com a linguagem da civilização, à medida que os poderosos negaram o passado colonial, jogando o véu da interdição e da discriminação sobre a escravidão e os tempos coloniais (MENEZES, 1996, p. 29).

Um grande momento dessa distinção entre áreas ricas e pobres veio com a reforma urbana da política higienista de Pereira Passos, na primeira década do século XX, em que aquelas classes baixas que conviviam com as elites no centro histórico foram expulsas de onde residiam, num processo de erradicação dos inúmeros cortiços que lá existiam. Essa população desapropriada precisou procurar locais baratos para moradia, instalando-se, muitas delas, em favelas e outras nos bairros suburbanos ao longo da linha férrea, pelo baixo custo de vida. Com essa política de Passos, houve a consolidação de uma dicotomia entre centro histórico/zona sul x zona norte/ oeste, entre “cidade e subúrbio” no sentido que conhecemos ainda hoje (ABREU, 2006).

Esse subúrbio muitas vezes citado é a AP 3 que conhecemos hoje. Com uma origem de ocupação popular e recebendo essa população expulsa do centro, passou então a ser vista pela elite como um lugar de baixo valor social, diferentemente daqueles bairros nobres servidos pelos bondes. “Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida moderno” (ABREU, 2006, p. 57).

Ao contrário da área nobre, entretanto, a ocupação suburbana se realizou praticamente sem qualquer apoio do Estado ou das concessionárias de serviços públicos, resultando daí uma paisagem caracterizada principalmente pela ausência de benefícios urbanísticos (ABREU, 2006, p. 82).

3.3

O conflito conceitual de subúrbio

Essa ocupação popular da AP 3 ainda no século XIX, favorecida também pela política urbana no governo de Passos já no século XX, implicou no conflito conceitual que vemos até os dias atuais, em que o significado da palavra subúrbio não está mais relacionado à questão da forma como o espaço geográfico foi apropriado e organizado, mas faz com que o termo represente um sinônimo de pobreza e de atraso.

Por definição, subúrbio, palavra aportuguesada do inglês suburb, literalmente sub-cidade, ou periferia (num sentido genérico, quer dizer "tudo o que está ao redor") é um termo utilizado para designar as áreas circunscritas às áreas centrais de um dado aglomerado urbano, sejam elas municípios, distritos ou outra qualquer instância política. Apresentam características de baixa densidade de ocupação de sua área, que geralmente abrigam empreendimentos que necessitam de grandes espaços para serem implantados, como propriedades agrícolas, condomínios residenciais, parques, estádios e parques industriais (VILLAÇA, 1998).

Ao procurar o significado de arrabalde, aqueles locais onde a elite se instalou, encontramos-lo como lugar ou localidade que fica no aro de uma povoação, também definido como proximidades, subúrbios e arredores.¹

Analisando as definições acima, poderíamos concluir que subúrbio e arrabalde são sinônimos. Porém, o sentido social que cada termo desse carrega é que vai provocar uma sutil diferença entre eles. A definição mais detalhista abaixo nos mostra a carga diferenciada da palavra subúrbio, com aspecto de inferioridade, trazendo uma diferença ideológica deste para arrabalde, que vai muito além da simples posição geográfica que os tratam como sinônimos.

A palavra subúrbio, bem como sua correspondente em francês banlieue, trazem consigo um sentido pejorativo. Em português, o sufixo sub implica a subalternidade que as aglomerações que compõe o entorno da cidade estabeleceram com ela. Em francês, banlieue designava o território situado num

¹ Definição extraído do dicionário on-line Aurélio Buarque de Holanda.

raio de uma légua (lieve) em torno da cidade e que estava submetido à sua jurisdição (ban). Mas o ban era também uma condenação ao exílio, à expatriação, daí o verbo banir (EL-KAREH, 2010, p.19).

Como aqueles bairros nobres no Rio circundavam a cidade (o centro), estaria perfeito o enquadramento deles como arrabaldes, mas também como subúrbios, pois são simples sinônimos por definição. Porém, como a palavra subúrbio naquela época já possuía essa carga negativa, ou seja, diferente do propósito de ocupação daquelas regiões nobres, não foi atrelada àqueles bairros, pois nada tinham de inferior. Mesmo assim, podemos afirmar que o subúrbio, no sentido urbano da palavra, foi em parte ocupado por classes mais altas (arrabaldes) e em outra por classes mais baixas (subúrbios propriamente ditos), o que houve foi apenas uma camuflagem de sentidos, uma forma de diferenciar um do outro.

Com essa ideologia segregatória, o conceito urbano de subúrbio no Rio perdeu espaço, deixando de fazer a transição entre o urbano e o rural para delimitar bairros populares, considerados inferiores. Devemos lembrar que muitos subúrbios pelo mundo afora são ocupados por população mais rica do que as das áreas centrais, com urbanização horizontal e bucólica, e recebem o título suburbano pela sua simples disposição dentro do contexto da cidade, sem qualquer aspecto pejorativo, diferentemente do Rio de Janeiro.

Na foto abaixo, em um subúrbio da Califórnia, EUA, vemos o alto padrão das residências e o aspecto bucólico e tranquilo do bairro. O suburbano não é visto como de baixa renda, e sim como parte da população que procura determinado estilo de vida, em lugares pacatos. Ainda assim, a área é conhecida simplesmente como subúrbio, não havendo camuflagens como houve no Rio de Janeiro com seus arrabaldes.



Figura 11 - Subúrbio da Califórnia. Fonte: <http://pt.wikipedia.org>.

Se ainda no século XIX percebemos que já havia uma preocupação em distinguir áreas ricas de áreas pobres com novas nomenclaturas, sendo subúrbio associado à inferioridade, podemos concluir que há mais de um século da expansão urbana carioca existe uma intenção de segregar regiões, com ricos de um lado e pobres de outro. Quando a elite ocupava uma região geograficamente suburbana, porém aprazível e atrativa, esta era chamada de arrabalde como sinônimo de nobreza e distinção, não como subúrbio, criando um distanciamento de classes e atrelando uma questão social aos termos urbanos.

A elite do Rio de Janeiro sempre quis se manter distante física e socialmente de negros e pobres; assim, a cidade se desenvolveu tratando distintamente os moradores dos bairros de alto e de baixo status. A elite procurou manter excluídas de seus espaços as pessoas indesejáveis, estigmatizando-as por intermédio de suas cabeças pensantes, os formadores de opinião (jornalistas e escritores, entre outros). Esses profissionais foram pródigos na produção e reprodução de estereótipos negativos para representar o subúrbio carioca e seus moradores em jornais, livros etc...(SOUZA, 2010, p. 225).

3.4

A manutenção do conceito e a versão contemporânea do “subúrbio” carioca

Em um sistema simplificado, um município é o todo, onde estão incluídas zonas urbanas, suburbanas e rurais, hierarquicamente². As zonas urbanas são as cidades propriamente ditas, áreas mais adensadas e providas de serviços e infraestrutura. Adjacente a ela e fazendo a transição entre a o urbano e o rural, temos a área suburbana, cuja definição foi vista anteriormente. Já a zona rural é a área de uso agrícola e pecuário, pouco comum nos municípios que abrigam grandes cidades como o Rio de Janeiro.

Partindo para os dados oficiais apresentados no Capítulo 2, se analisarmos os decretos de zoneamento de 1918, 1925 e Plano Agache e compararmos com os de 1937, 1976 e os Planos Diretores de 92 e de 2011, notaremos que os primeiros classificam a cidade em zonas urbanas, suburbanas e rurais, em uma hierarquia comum em urbanismo. Já os últimos, nos mostram mais uma forma de regular o tipo de uso do solo do que simplesmente classificar a cidade hierarquicamente.

No Plano Diretor de 1992, o termo subúrbio foi citado não como uma zona, e sim em uma referência àquilo que já havia sido consolidado no imaginário urbano - o subúrbio como bairros ao longo das linhas férreas. Isso pode ser visto na parte da lei que cita as diretrizes de uso e ocupação do solo para a Área de Planejamento 3, referindo-se ao transporte ferroviário da seguinte forma:

XII - construção e refazimento dos passeios ao longo dos muros das vias férreas, através da fiscalização do cumprimento dessa obrigação legal pela concessionária dos transportes ferroviários suburbanos;

XIV - estímulo à melhoria das condições operacionais do sistema ferroviário suburbano e da qualidade das suas estações³;

² Essa hierarquia aqui citada não é no sentido de supremacia de uma área sobre outra, e sim no sentido de classificação de áreas em função de seus aspectos de desenvolvimento urbano, como uma ordem, e não uma diferença de valores entre elas.

³ Art. 67 da Lei Complementar nº 16 de 04 de junho de 1992 do Rio de Janeiro

Poderíamos então concluir que o legislador, em 1992, entendia que os locais por onde passam os trens seriam suburbanos, daí teríamos, pelo Plano Diretor de 1992, as áreas de planejamento 3 e 4 como subúrbio do Rio, basicamente conhecidas como subúrbios das linhas da Leopoldina e Central, até Santa Cruz.

Já a revisão desse Plano Diretor, em 2011, não mais trouxe o termo subúrbio em qualquer de suas seções, mesmo quando se refere ao transporte ferroviário. Poderíamos então concluir que o legislador, quase 20 anos depois, passou a enxergar todo o espaço municipal como integrante da cidade, ou seja, uma grande zona urbana? Teria sido o subúrbio carioca, pela legislação, extinto e incorporado à cidade? Pela simples leitura dos dispositivos legais, a resposta seria sim, a cidade cresceu sobre o município e ocupou toda sua extensão, sendo hoje o território municipal todo tomado pela cidade.⁴

No Brasil, a definição de zona urbana é trazida pela Lei 5.172/66 - Código Tributário Nacional, que define os critérios que um local precisa atender para se enquadrar nessa categoria. Essa lei define que toda zona urbana deve observar o requisito mínimo da existência de melhoramentos em pelo menos dois dos incisos seguintes, construídos ou mantidos pelo Poder Público:

- I - meio-fio ou calçamento, com canalização de águas pluviais;
- II - abastecimento de água;
- III - sistema de esgotos sanitários;
- IV - rede de iluminação pública, com ou sem posteamento para distribuição domiciliar;
- V - escola primária ou posto de saúde a uma distância máxima de três quilômetros do local considerado⁵.

Com o exposto acima e analisando a estrutura dos bairros da AP 3, podemos afirmar que esta é sim, com exceção de alguns bairros, uma zona urbana

⁴ Vale também ressaltar que, além da extinção da área suburbana, a área rural também não mais se encontra no plano diretor vigente. Apesar de ainda haver algumas atividades desse tipo no município, parece que o propósito de não oficializá-las seria pela questão tributária, já que para a prefeitura é mais interessante ampliar o domínio do IPTU, de sua competência, do que permitir em seu território o recolhimento do ITR, de competência da União. O Plano Diretor de 2011 traz áreas agrícolas em seu texto, mas não rurais. Interessante notar que o plano define área agrícola aquelas onde prevalecem atividades agrícolas e de criação animal e aquelas de apoio e complementação compatíveis entre si - Art 45, inciso VI. Podemos ver a presença dessas atividades na área das Vargens, ratificadas na Lei Complementar 104/09 - PEU das Vargens.

⁵ (Art. 32, § 1º, da Lei 5.172/66 (Código Tributário Nacional)).

nos moldes brasileiros, sendo errada a sua classificação como subúrbio. Obviamente existem algumas poucas áreas carentes nesse sentido, mas é uma minoria dentro de uma vasta região.

Até uma determinada época, tanto as áreas nobres como a atual AP 3 poderiam ser perfeitamente chamadas de subúrbios, por acaso um ocupado por “ricos” e outro por “pobres”, lembrando que essa definição independe da classe que habita, e sim de fatores de zoneamento urbano como vimos na definição. Porém, ambas passaram por processos de urbanização e hoje esse título perdeu sentido se observarmos a definição do que é urbano no Brasil.

Porém, na prática, isso não funciona. Alguns bairros da AP 3 estão praticamente tão distantes do Centro quanto o Leblon, e proporcionam hoje a seus moradores a mesma (ou até mais) infraestrutura urbana que alguns bairros da Zona Sul, porém continuam conhecidos como suburbanos. Não existe razão técnica para a manutenção desse título, então a resposta para isso só pode estar atrelada ao fator social que vimos anteriormente, e não a definições jurídicas e administrativas

Até o início do século XX, o termo “subúrbio” era utilizado por jornais e cronistas da cidade para se referir a qualquer área em expansão na cidade, o que incluía Botafogo, Leme, Copacabana, entre outros. Portanto, não era o tipo de ocupação e uso do espaço urbano que qualificava o espaço suburbano, mas o fato de ele se situar distante do centro, não possuir infraestrutura e os símbolos do poder econômico que então caracterizava esse centro: transportes, iluminação pública, água, arruamento, estilo arquitetônico, etc. Progressivamente habitados por moradores bem-nascidos, os então subúrbios ao sul da área central foram incorporados à cidade, transformando-se em bairros, enquanto as regiões ocupadas pelos pobres continuaram a ser chamadas de subúrbios, mesmo após a aquisição de infraestrutura urbana (MACIEL, 2010, pg.1996).

Analisando as características atuais dos bairros da AP 3 e partimos do conceito real de subúrbio e não de uma simples situação sócio-econômica, não seria possível classificar os bairros do Méier e Bonsucesso como tal. Eles não fazem a transição entre um Rio urbano e outro rural, estão próximos ao Centro e possuem todos os critérios brasileiros para serem considerados zonas urbanas, além de possuírem uma intensa ocupação e urbanização. Se são urbanizados, assim como outros bairros da região, deveria também, assim como os antigos

subúrbios da Zona Sul, ter havido um novo enquadramento desses locais, resultado do crescimento natural da cidade.

O subúrbio carioca é a região cortada pelas linhas férreas das antigas Central do Brasil, Leopoldina e a extinta linha auxiliar Rio D'Ouro, cujo trajeto era similar ao da atual linha 2 do Metrô. Subúrbio no contexto carioca refere-se quase exclusivamente a bairros populares cortados pela via férrea; nunca é utilizado pra indicar a Zona Sul (SOUZA, 2010, p. 219).

Assim, independentemente de a zona urbana se expandir e fagocitar os subúrbios ao redor, como ocorreu com Méier e Bonsucesso, percebemos que até os dias atuais há uma determinação ideológica do que é o subúrbio da cidade, pela simples posição social. Essa mentalidade segregatória de classes sobreviveu ao tempo e adquiriu parâmetros contemporâneos. Basta uma visão um pouco mais atenta para constatar como a cidade é divulgada pela imprensa e vista por parte dos moradores e visitantes, fato este basicamente proporcionado pelos chamados formadores de opinião em noticiários, reportagens, novelas e na mídia de uma forma geral.

A Barra da Tijuca, por exemplo, era uma antiga área rural do município como vimos no Capítulo 2, porém, como foi ocupada pelas classes mais altas, é noticiada e tratada pela população em geral simplesmente como Barra da Tijuca, uma espécie de extensão da Zona Sul da cidade, e não corretamente como Zona Oeste, que no geral é uma área carente, muito menos como subúrbio.

Se analisarmos bem, a Barra seria um arrabalde contemporâneo, um local limpo onde a elite carioca resolveu se instalar em busca de um local melhor e mais seguro para viver, pois a cidade antiga deixara de ser um ambiente adequado para os ricos que a habitavam (a violência já era um fator muito presente em todas as zonas da cidade). A elite procurou nesse novo bairro grandes e equipados condomínios fechados para viver, como se os antigos arrabaldes tivessem agora ganhado grades.

Outro exemplo contemporâneo de como esse zoneamento de classe persiste e como a palavra subúrbio ainda é mal empregada, passando a ampliar sua área de abrangência, é o que ocorre com a região da Tijuca. Como se não bastasse toda a AP 3 ainda ser tratada como suburbana, já podemos ver os bairros daquela área,

uma zona urbana e de origem mais elitizada, serem tratados como suburbanos. Vejamos alguns exemplos:

1 - No caderno Rio Show do Jornal O Globo, de 31 de agosto de 2012, um colunista, ao se referir a um bar no Grajaú, expressou-se da seguinte forma: "...as delícias deste pé sujo (nem tão sujo assim) do subúrbio carioca."

2 - No programa Marília Gabriela Entrevista, do canal a cabo GNT, no dia 5 de agosto de 2012, a apresentadora, ao se referir ao seu entrevistado, um famoso bailarino brasileiro, criado em Vila Isabel, disse que o mesmo teria vindo de um bairro do subúrbio carioca.

Esses bairros, que foram alguns dos nossos antigos arrabaldes, locais aprazíveis onde parcela da elite carioca se instalou, perderam seu *status* de nobreza e hoje sofrem com alguns estigmas urbanos. Nas últimas décadas essa região passou por um processo de decadência forte e de perda de sua posição social, em função da violência e favelização crescente, passando a Zona Sul e Barra da Tijuca a serem conhecidas como as áreas mais ricas da cidade, resultando em uma nova divisão social.

Da forma como os bairros "tjucanos" são hoje tratados por parte da mídia, poderíamos dizer então que houve uma ampliação do antigo subúrbio carioca para toda a Zona Norte, o que é um fato curioso, pois estaríamos vivenciando um processo ideológico de "suburbanização" de uma antiga área urbana, provocado pelos detentores do poder de comunicação. Isso ocorre mais uma vez pelo peso social do termo subúrbio, que adquiriu ares de contemporaneidade. Diferentemente da origem popular dos bairros cortados pelas linhas férreas, a área tjucana entrou na lista dos lugares estigmatizados por ter "empobrecido" e por estarem depois do Túnel Rebouças, que hoje é o maior parâmetro dessa divisão ideológica entre cidade e subúrbio (Zona Sul x Subúrbio, este toda a Zona Norte), como se fosse um simples estado de ser, e não um fato urbano.

O crescimento do Rio se desenvolveu com essa visão confusa, em que o urbanismo não se impôs, e sim os conceitos de nobreza e pobreza associados aos lugares, parecendo haver um propósito em menosprezar determinadas áreas e dizer que ali seria o lugar de alguns, no caso das classes mais baixas, não importando os conceitos urbanos.

Além disso, a classificação do espaço urbano em zonas Sul, Norte e Oeste acabou contribuindo para aumentar a segregação social da cidade com conceitos de classe, indo muito além dos sentidos da rosa dos ventos. Morar na Zona Sul significa ter status, uma espécie de grife de morar carioca, mesmo que a pessoa more nas muitas “cabeças de porco” lá existentes; simplesmente soa bem dizer que mora na Zona Sul.

4

A AP 3 e sua estagnação na expansão da cidade

Como se trata de uma região estigmatizada, nada mais natural que a cidade procurasse se desenvolver sobre áreas novas, fazendo surgir um novo modelo de ocupação, mais limpo e organizado. Morar em um condomínio nos moldes da Barra da Tijuca, porém em Bonsucesso, seria se tornar suburbano; já morar no mesmo condomínio em Vargem Grande, seria ter estilo de vida. Por mais que pareça cômica essa situação, ela tem um grande peso no processo de expansão urbana do Rio de Janeiro.

Caso a AP 3 tivesse mais atenção e respeito há décadas atrás e fosse desprovida de conceitos pejorativos, poderíamos ter um Rio hoje mais concentrado e mais barato de ser administrado. Com seu devido aproveitamento, o Rio poderia se expandir dentro de sua mancha urbana, tornando-se mais denso, compacto e nos moldes de sustentabilidade urbana contemporâneos. Haveria um freio na expansão urbana em direção à Zona Oeste e também do processo de favelização, que poderia ser parcialmente sanado com a construção de moradias populares nos diversos equipamentos abandonados e/ou terrenos obsoletos lá existentes.

A região é a porta de entrada da cidade, com localização estratégica para qualquer outro ponto do município, do estado, país e do exterior. Neste capítulo será feita uma apresentação geral da AP 3 para vermos o quanto ela é bem estruturada e posteriormente uma análise de como a cidade se expandiu em detrimento dessa região. Cabe ressaltar que a AP 3 aqui será apresentada pela estrutura urbana com que se apresenta, em uma visão geral, como uma forma de mostrar como esse espaço se destaca em relação as áreas que mais se expandem na cidade, independentemente dos problemas que possam existir.

4.1

Caracterização geral da AP 3 - estrutura, dinâmica urbana e população

Com um pouco de bom senso é possível constatar que a AP 3 tem enorme potencial de crescimento. A imagem negativa que muitas vezes é proliferada pela mídia não é generalizada, havendo um espaço urbano com características mais positivas do que outras áreas da cidade que são mais exploradas. Esse potencial precisa agora ser bem avaliado para proporcionar à cidade uma alternativa a novos investimentos e melhor aproveitamento dessa mancha urbana.

A área possui peculiaridades e equipamentos de grande importância para todo o município do Rio e cidades vizinhas. É um organismo vivo que se conecta a todo o sistema urbano municipal através de grandes avenidas, linhas expressas, ferrovias, metrô e barcas (Ilha do Governador), além de ser a porta de entrada da cidade com importantes rodovias que se iniciam (ou terminam) na região. Tudo isso é somado a mais importante de todas as portas, o aeroporto internacional da cidade.

Na figura abaixo, vemos a malha de transportes e vias de trânsito rápido que formam a paisagem dessa parte da cidade, com os traçados da Av. Brasil, Linha Vermelha, Linha Amarela, linhas férreas, metrô, o aeroporto e a estação de barcas na Ilha do Governador:

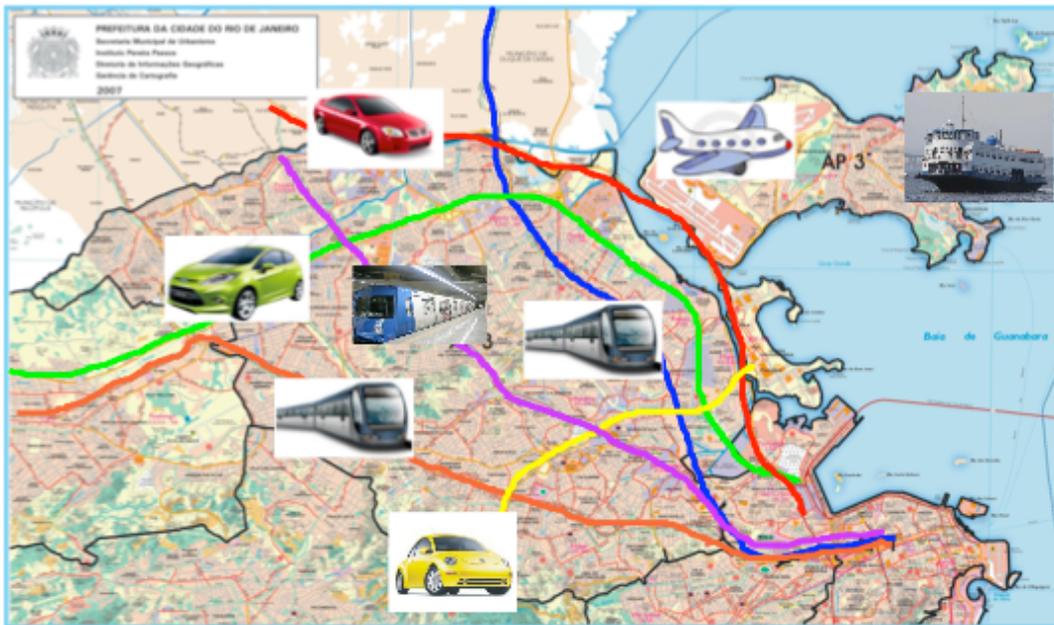


Figura 12 - Sistemas de transporte na AP 3. Fonte: Prefeitura do Rio (com ilustrações minhas)

A região faz fronteira com as AP 1, AP 2 e AP 5 e com a Baixada Fluminense, conectadas por essas vias e pelos sistemas de transporte público citados acima. Está às margens da Avenida Brasil e integrada às duas principais estradas de entrada e saída da cidade, Presidente Dutra e Washington Luiz, o que demonstra que a AP 3 apresenta excelente forma de escoamento, seja de veículos particulares, de passageiros ou de mercadorias. Para as indústrias locais, o acesso às duas citadas rodovias e também à Av. Brasil facilita o escoamento da produção para todo o Grande Rio e demais estados brasileiros.

Se formos comparar a AP 3 com qualquer outra região da cidade, constataremos que é a área mais bem servida de vias e transporte público de massa e com inúmeras linhas de ônibus municipais e intermunicipais que partem ou passam por ela. Além de sua situação geográfica privilegiada e sistema viário diversificado, dispõe de sistemas de abastecimento de água, de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais em quase toda a sua extensão, em índice superior ao dos bairros da Zona Oeste (APs 4 e 5), que são os que mais crescem na cidade.

| Área de Planejamento | Rede de esgoto e águas pluviais (%) | Demais sistemas (%) |
|----------------------|-------------------------------------|---------------------|
| 1 | 97,4 | 2,6 |
| 2 | 98,2 | 1,8 |
| 3 | 95,3 | 4,7 |
| 4 | 82,0 | 18 |
| 5 | 82,9 | 17,1 |

Tabela 2 - Representação do saneamento básico por área de planejamento¹. Fonte: IBGE

Fazendo uma enumeração básica da estrutura geral da AP 3 e seus componentes, temos como resultado a lista abaixo:

- Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim;
- Universidades públicas (UFRJ) e privadas;
- Complexos militares;
- Complexos industriais;
- Complexos comerciais (comércio de rua e grandes shoppings centers);
- Centros de abastecimento de alimentos (Ceasa e Mercado São Sebastião);
- Estações metroviárias;
- Estações ferroviárias;
- Estádio Olímpico João Havelange;
- Malha viária de alcance metropolitano, destacando-se a Av. Brasil, as linhas Amarela e Vermelha;
- Estilo de vida que ainda preserva a escala humana, com relações pessoais com a comunidade, a rua e o bairro.

Seu território ainda conserva uma parte de seu patrimônio cultural e arquitetônico, muito rico e diversificado, que poderia ser melhor explorado e divulgado aos moradores e visitantes da cidade. São estações de trem, igrejas, prédios históricos que muitas vezes passam despercebidos pelos olhares menos atentos.

¹ Os demais sistemas são representados por fossas sépticas, rudimentar, rios, valas, mar e lagos, além de unidades habitacionais sem banheiro ou sanitário.



Figura 13 - Estação de Trem de Marechal Hermes. Fonte: <http://www.flickr.com>



Figura 14 - A estação de Marechal Hermes conservada. Fonte: <http://www.flickr.com>



Figura 15 - Basílica do Sagrado Coração de Maria no bairro do Méier. Fonte: <http://cidadeeducativa.blogspot.com.br>

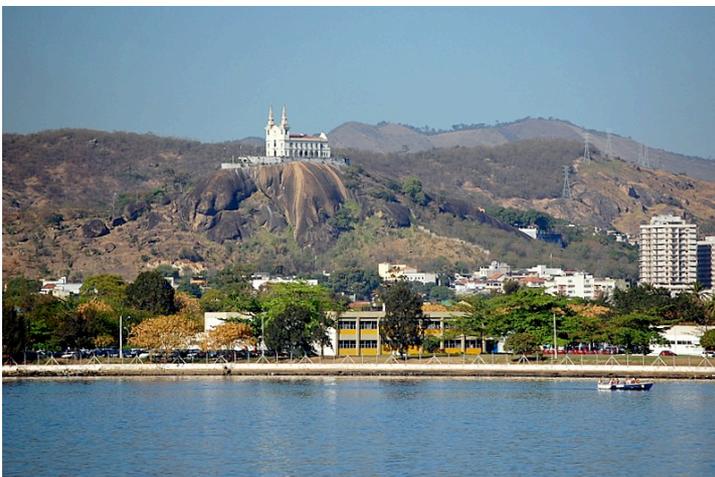


Figura 16 - Igreja da Penha Vista da Baía de Guanabara. Fonte: www.trekearth.com

É a terceira maior área do município, ficando atrás das APs 4 e 5. Está consolidada e dividida em treze regiões administrativas, totalizando 2.399.159 habitantes (37,96% dos habitantes da cidade, sendo a região mais populosa), distribuídos em 79 bairros, segundo dados do Censo de 2010.

| Área de Planejamento | Área (Km ²) | Percentual do território municipal (%) | Habitantes da cidade (%) |
|-----------------------|-------------------------|--|--------------------------|
| 1 | 34,39 | 2,8 | 4,71 |
| 2 | 100,43 | 8,2 | 15,97 |
| 3 | 203,47 | 16,6 | 37,96 |
| 4 | 293,79 | 24,0 | 14,39 |
| 5 | 592,45 | 48,4 | 26,97 |
| Rio de Janeiro | 1224,53 | 100 | 100 |

Tabela 3 - Área compreendida por cada área de planejamento e representação percentual no território municipal. Fonte: IBGE

| Região Administrativa | Bairros | Habitantes |
|-----------------------|--|------------|
| X - Ramos | Bonsucesso, Manguinhos, Olaria e Ramos | 153.177 |
| XI - Penha | Penha, Penha Circular, Brás de Pina | 185.716 |
| XII - Inhaúma | Higienópolis, Maria da Graça, Del Castilho, Inhaúma, Engenho da Rainha, Tomás Coelho | 134.349 |
| XIII - Méier | São Francisco Xavier, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Méier, Pilares, Engenho Novo, Lins de Vasconcelos, Todos os Santos, Cachambi, Engenho de Dentro, Água Santa, Encantado, Piedade, Abolição, Jacaré | 397.782 |
| XIV - Irajá | Irajá, Vila Kosmos, Vicente de Carvalho, Vila da Penha, Vista Alegre, Colégio, | 202.952 |

| Região Administrativa | Bairros | Habitantes |
|----------------------------------|--|------------|
| XV - Madureira | Madureira, Campinho, Quintino Bocaiúva, Cavalcante, Cascadura, Engenheiro Leal, Vaz Lobo, Turiaçu, Rocha Miranda, Honório Gurgel, Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro e Marechal Hermes | 372.555 |
| XX - Ilha do Governador | Ribeira, Zumbi, Cacuia, Pitangueiras, Praia da Bandeira, Cocotá, Bancários, Freguesia, Jardim Guanabara, Jardim Carioca, Tauá, Moneró, Portuguesa, Galeão e Cidade Universitária | 212.574 |
| XXII - Anchieta | Anchieta, Guadalupe, Parque Anchieta, Ricardo de Albuquerque | 158.318 |
| XXV - Pavuna | Pavuna, Coelho Neto, Acari, Barros Filho e Costa Barros, Parque Colúmbia | 208.813 |
| XXVIII - Jacarezinho | Jacarezinho | 37.839 |
| XXIX - Complexo do Alemão | Complexo do Alemão | 69.143 |
| XXX - Complexo da Maré | Maré | 129.770 |
| XXXI - Vigário Geral | Vigário Geral, Cordovil, Parada de Lucas, Jardim América | 136.171 |
| Total | | 2.399.159 |

Tabela 4 - Regiões administrativas da AP 3, seus respectivos bairros e população. Fonte: IBGE

Esses bairros encontram-se hoje de uma forma geral predominantemente horizontal, sendo um fator benéfico ao seu desenvolvimento futuro. Segundo dados do Censo de 2010, existe o predomínio de casas em quantidade muito superior ao de apartamentos. Isso revela a baixa densidade de seu território e nos mostra uma possibilidade ampla de melhor adensamento com novos investimentos imobiliários. A tabela abaixo apresenta o número de casas e de apartamentos por região administrativa, segundo dados do IBGE (Censo de 2010):

| Região Administrativa | Casas | Apartamentos | Total | Percentual de casas |
|-----------------------|--------|--------------|--------|---------------------|
| X - Ramos | 32.777 | 18.005 | 50.782 | 64,54% |
| XI - Penha | 39.383 | 19.055 | 58.438 | 67,39% |
| XII - Inhaúma | 25.906 | 18.925 | 44.831 | 57,79% |

| Região Administrativa | Casas | Apartamentos | Total | Percentual de casas |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| XIII - Méier | 67.599 | 68.590 | 136.189 | 49,64% |
| XIV - Irajá | 42.489 | 26.493 | 68.982 | 61,59% |
| XV - Madureira | 97.771 | 26.257 | 124.028 | 78,83% |
| XX - Ilha do Governador | 43.892 | 26.688 | 70.580 | 62,19% |
| XXII - Anchieta | 45.820 | 5.831 | 51.651 | 88,71% |
| XXV - Pavuna | 56.396 | 9.480 | 65.876 | 85,61% |
| XXVIII - Jacarezinho | 9.903 | 1.229 | 11.132 | 88,96% |
| XXIX - Complexo do Alemão | 19.248 | 1.676 | 20.924 | 91,99% |
| XXX - Complexo da Maré | 34.808 | 5.073 | 39.881 | 87,28% |
| XXXI - Vigário Geral | 32.501 | 9.903 | 42.404 | 76,65% |
| Total | 548.493 | 237.205 | 785.698 | 69,81% |

Tabela 5 - Relação de casas x apartamentos na AP 3. Fonte: IBGE

Para termos uma noção melhor do que isso representa em termos de adensamento, comparando com a AP 2, que é a área da cidade mais densamente povoada, vemos que a situação se diferencia, apresentando uma distância muito maior entre o número de casas para apartamentos:

| Região Administrativa | Casas | Apartamentos | Total | Percentual de casas |
|-----------------------|---------------|----------------|----------------|---------------------|
| IV Botafogo | 9.785 | 92.345 | 102.130 | 9,58% |
| V Copacabana | 5.504 | 66.553 | 72.057 | 7,64% |
| VI Lagoa | 9.901 | 57.867 | 67.768 | 14,61% |
| VIII Tijuca | 14.521 | 53.520 | 68.041 | 21,34% |
| IX Vila Isabel | 20.775 | 48.761 | 69.536 | 29,88% |
| XXVII Rocinha | 14.654 | 8.469 | 23.123 | 63,37% |
| Total | 75.140 | 327.515 | 402.655 | 18,66% |

Tabela 6 - Relação de casas x apartamentos na AP 2. Fonte: IBGE

A sua estrutura social ² é muito diversa, com predomínio de classes média e baixa. Notamos que a XX RA - Ilha do Governador apresenta a maior renda média da população ativa em toda a AP 3, seguida da XIII - Méier e XIV - Irajá. É nessas três RAs que estão localizados os bairros mais valorizados da região: Jardim Guanabara, Méier e Vila da Penha, respectivamente. O Jardim Guanabara apresenta renda média de R\$ 3.565,00; Méier de R\$ 2.725,00; e Vila da Penha de R\$ 2.145,00, muito superior a renda média geral da AP 3, que fica em torno de R\$ 1.198,08.

As XXVIII RA - Jacarezinho, XXIX - Complexo do Alemão e XXX - Maré apresentam as rendas médias mais baixas não só da AP 3, mas de todo o município do Rio de Janeiro. São grandes complexos de favelas³ com população extremamente carente, que passaram a ser bairros com o programa Favela Bairro na gestão do antigo prefeito da cidade Cesar Maia, recebendo suas respectivas RAs.

| Região Administrativa | Renda Média (R\$) |
|----------------------------------|--------------------------|
| X - Ramos | 1.266 |
| XI - Penha | 1.279 |
| XII - Inhaúma | 1.251 |
| XIII - Méier | 1.835 |
| XIV - Irajá | 1.404 |
| XV - Madureira | 1.300 |
| XX - Ilha do Governador | 1.971 |
| XXII - Anchieta | 1.152 |
| XXV - Pavuna | 940 |
| XXVIII - Jacarezinho | 703 |
| XXIX - Complexo do Alemão | 722 |
| XXX - Complexo da Maré | 757 |
| XXXI - Vigário Geral | 995 |

² Valores de renda extraídos dos dados do Censo de 2010.

³ Por serem áreas extremamente carentes, a entrada desses complexos de favelas como bairros tem grande impacto no cálculo da renda média de toda a AP 3.

| Região Administrativa | Renda Média (R\$) |
|-----------------------|-------------------|
| Média geral | 1.198,08 |

Tabela 7 - Renda média da população ativa por RA na AP 3. Fonte: IBGE

Com essa visão geral, seria possível afirmar que se trata de uma região com boa estrutura e economicamente viável, tanto para o comércio quanto para o mercado imobiliário, com predomínio de uma classe média baixa (classe C) que atualmente tem sido o alvo do comércio e dos setores de prestação de serviços.

A classe C não somente pensa em casa e família, mas também tem outros desejos tais como: comprar eletrodoméstico, decorar a casa e comprar móveis, trocar de celular e viajar (Duailib, 2008). Além de desejar eles também consomem cerca de 40% de computadores vendidos no Brasil, a cada 10 linhas de celulares, 4 estão em poder da Classe C, 70% dos apartamentos financiados pela Caixa, 34% possuem carro na garagem e 7 em cada 10 cartões de crédito emitidos vão para esses consumidores. (PESSOA, et al., 2008).

4.2

A dispersão da mancha urbana da cidade

Essa aparente situação positiva não foi suficiente para guiar o crescimento da cidade, que se expandiu para outras áreas, tanto ricas quanto pobres, provocando um desadensamento no município. Se o Rio já possuía uma região com a estrutura apresentada anteriormente, será que a cidade precisaria ser do tamanho que é hoje? Caso tivesse sido melhor explorado e nos moldes das cidades compactas, a resposta certamente seria não.

Dos anos 1960 ao fim do século XX, a cidade teve sua população aumentada de 3 milhões para 5,8 milhões de habitantes, ou seja, quase dobrou. Todavia, a área urbana ocupada expandiu-se proporcionalmente muito mais: cresceu mais de três vezes. Portanto, entre 1960 e 2000, houve desadensamento importante. A densidade populacional caiu de 15.000 hab./Km² para 10.000 hab./Km². Dito de outro modo, significa que se tivesse sido mantida a mesma densidade populacional do início do período, a cidade teria chegado no ano 2000 com um território ocupado equivalente a 380 Km², ao invés dos 580 Km² efetivamente alcançados. Isto é, a superfície urbanizada poderia ser próxima a 60% da de hoje. (MAGALHÃES et al., 2012, p.80).

Se pegarmos uma foto área do município do Rio e recortarmos as áreas urbanizadas, o resultado é o da imagem abaixo. Analisando-a e imaginando um melhor planejamento urbano, poderíamos questionar se muitas dessas regiões mais novas, que são pouco adensadas, não poderiam estar melhor distribuídas dentro da antiga mancha urbana da cidade, onde se inclui a renegada AP 3.



Figura 17 - Mancha urbana do Rio de Janeiro. Fonte: Google (com ilustrações minhas)

Segundo dados do IBGE, a população carioca entre 2000 e 2010 cresceu de 5.857.904 para 6.320.446 habitantes. Essa nova população se distribuiu pelo território municipal provocando um incremento populacional em todas as áreas de planejamento, porém em proporções diferenciadas. Com os dados da tabela abaixo, procederemos a uma análise de como vem ocorrendo a expansão populacional da cidade em detrimento da AP 3.

| Área de Planejamento | População em 2000 | População em 2010 | Variação percentual |
|----------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| 1 | 268.280 | 297.976 | 11,07% |
| 2 | 997.478 | 1.009.170 | 1,17% |
| 3 | 2.353.590 | 2.399.159 | 1,94% |
| 4 | 682.051 | 909.368 | 33,33% |
| 5 | 1.556.505 | 1.704.773 | 9,53% |

| Área de Planejamento | População em 2000 | População em 2010 | Variação percentual |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Total Rio de Janeiro | 5.857.904 | 6.320.446 | 7,90% |

Tabela 8 - Variação percentual da população carioca por área de planejamento. Fonte: IBGE

O caso do crescimento populacional da AP 1 (11,07%) se deve aos incentivos residenciais que a região tem tido, principalmente na região da Lapa, além de ser uma das áreas do município que mais tem recebido investimentos públicos atualmente, em especial a região portuária, em função da preparação da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016. A tendência é que haja um aumento nesse número nos próximos anos. Essa ocupação da AP 1 é positiva e também favorece o adensamento e revitalização de uma área central também degradada, aproveitando a mancha urbana da cidade, lembrando que as AP 1 e 3 são regiões adjacentes.

Tanto a AP 2 (1,17%) quanto a AP 3 (1,94%) tiveram um incremento singelo, porém a situação entre elas é diversa. A AP 2 é uma região mais verticalizada e adensada, com poucas áreas disponíveis para comportar e absorver grandes empreendimentos e novos moradores, impedindo um crescimento populacional de maior grandeza. Já na AP 3 esse baixo número não se justifica pela falta de espaços para receber investimentos, e sim pelo não interesse do mercado em se instalar na maior parte de seus bairros, cujas razões vão desde o preconceito que vimos no capítulo anterior até a própria fragilidade urbana com que se apresentam.

As APs da Zona Oeste foram as que mais se destacaram. A AP 4 (33,33%) é a campeã desse crescimento localizado, onde se encontram os bairros da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Grumari, Vargens e Jacarepaguá. São os bairros da cidade de ocupação mais recente e os que mais receberam investimentos imobiliários nas últimas décadas, devido aos novos e grandes espaços, justificando seu grande crescimento populacional. A AP 5 (9,53%), com um

número não tão grande mas também significativo, teve um crescimento de destaque em comparação com a AP 3, apesar de ser uma área mais problemática.

Esse crescimento desproporcional da população em cada AP fez com que a representatividade de cada uma delas sobre a cidade se redistribuísse. Analisando as cinco áreas de planejamento, verificamos que houve um incremento em todas as APs nessa década, exceto as 2 e 3, que tiveram um decréscimo. Apesar de ainda ser a região mais populosa, a AP 3 vem perdendo essa representatividade, caindo de 40,20% para 37,96% nos últimos dez anos. Isso não significa que não estejam recebendo moradores, mas sim que os novos cariocas estão tendendo a morar em outras zonas.

| Área de Planejamento | Representatividade sobre a população municipal em 2000 (%) | Representatividade sobre a população municipal em 2010 (%) | Variação percentual |
|----------------------|--|--|---------------------|
| 1 | 4,6 | 4,71 | 2,39 |
| 2 | 17 | 15,97 | -0,94 |
| 3 | 40,2 | 37,96 | -0,94 |
| 4 | 11,6 | 14,39 | 24,05 |
| 5 | 26,60 | 26,97 | 1,39 |

Tabela 9 - Representatividade da população de cada área de planejamento sobre a população total do município. Fonte: IBGE

O decréscimo de representatividade da AP 2, além da questão de não suportar mais um crescimento populacional, também tem como causa os problemas da AP 2.2, parte da Zona Norte da cidade, que sofreu com problemas urbanos graves assim como a AP 3, como favelização e violência, provocando evasão de antigos residentes e diminuindo o interesse de potenciais investidores e moradores, que passaram a procurar áreas menos fragilizadas para residir e investir, especialmente na AP 4.

A AP 4 é região que mais recebeu investimentos e incentivos à ocupação, com apenas 14,39% da população lá residente e ainda carente de um eficiente sistema de esgotamento sanitário e de transportes, falta de calçamento de ruas e

pavimentação. Ainda assim, assistimos ao seu crescimento de forma assustadora, gerando um colapso não apenas dentro dos limites da AP 4, mas também com reflexos no trânsito por toda a cidade.

O caso de crescimento populacional da AP 5 e conseqüente aumento de sua representatividade populacional é muito interessante, pois, se compararmos com a AP 3, veremos que é uma região com problemas urbanísticos similares e somados à enorme distância desses bairros aos locais que mais concentram as atividades econômicas da cidade, as AP 1 e 2. Isso causa um tempo de deslocamento pendular extremamente alto nos horários de pico, provocado por engarrafamentos e/ou falta de um sistema eficiente de transporte público de massa para atendê-los, mas, ainda assim, teve um crescimento significativo.

A AP 3, apesar da similaridade de problemas, é adjacente aos grandes centros e, ao contrário da AP 5, teve um decréscimo de sua representatividade populacional, devido a falta de políticas que incentivassem a atração de novos moradores e a fixação dos atuais. É uma situação curiosa, como se o crescimento da cidade tivesse “pulado” a AP 3 e “caído” na AP 5, mesmo com as maiores dificuldades que esta apresenta para seus moradores em relação àquela, lembrando que a AP 3 é passagem para a AP 5 até o centro da cidade.

4.3

Análise da expansão urbana

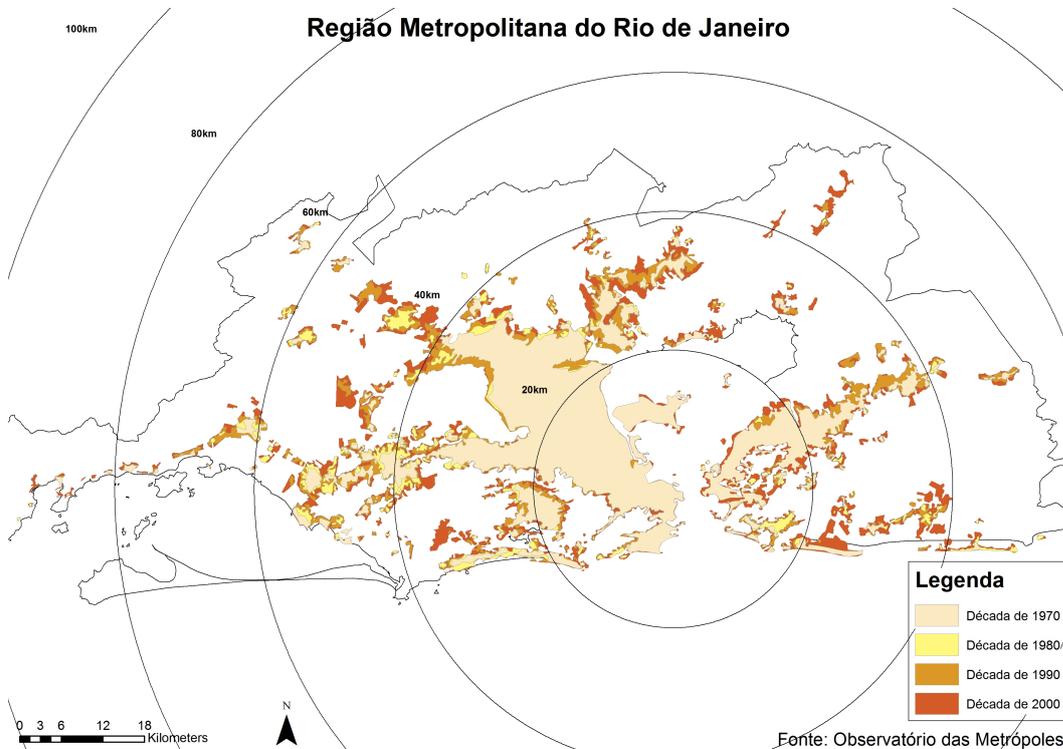


Figura 18 - Evolução da mancha urbana da cidade. Fonte: Observatório das metrópoles.

Segundo dados do Instituto Pereira Passos, entre 2004 e 2009, as áreas de planejamento 4 e 5, a Zona Oeste, foram as que mais se urbanizaram, com representatividade sobre as novas áreas urbanizadas de 24,3 e 70,7%, respectivamente. Obviamente, existe um processo natural de crescimento das cidades, em que áreas ainda pouco exploradas passem a ser alternativas mais baratas ou até mesmo uma nova opção de moradia com um estilo mais moderno e organizado, mas o problema é que a cidade cresce de um lado deixando de outro áreas obsoletas que poderiam ser melhor aproveitadas, recebendo esses empreendimentos, como a AP 3.

As figuras abaixo são do Instituto Pereira Passos e nos mostram a evolução entre 2004 e 2009 de acréscimos e decréscimos de áreas urbanizadas na cidade. As manchas azuis são as novas áreas urbanizadas do município:

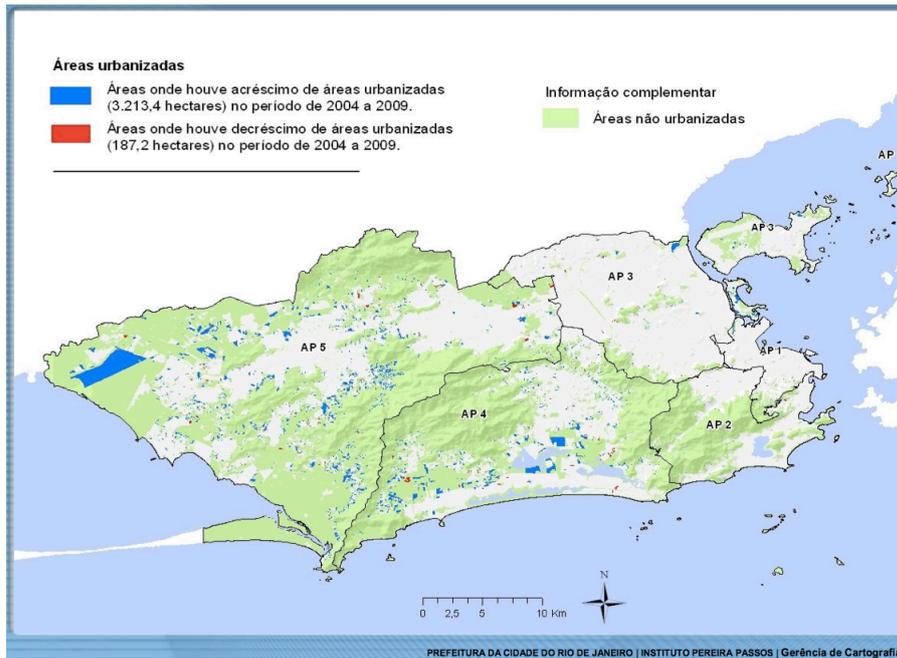


Figura 19 - Mapa da evolução de áreas urbanizadas no Rio de Janeiro. Fonte: Armazém de Dados da Prefeitura do Rio de Janeiro

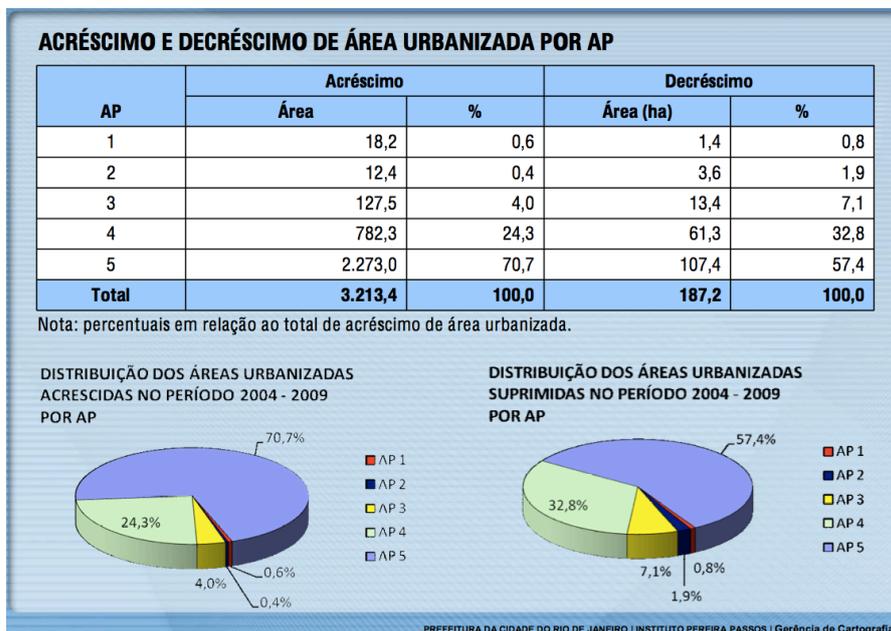


Figura 20 - Demonstrativo da evolução de áreas urbanizadas no Rio de Janeiro. Fonte: Armazém de Dados da Prefeitura do Rio de Janeiro

Analisando os dados acima, percebemos que as AP 4 e 5 receberam grandes acréscimos de áreas urbanizadas nesse período de 5 anos, numa área equivalente a 3.055,3 hectares, correspondendo a 95% de toda nova área urbanizada do município. Obviamente, quando se fala em acréscimo de áreas urbanizadas temos

que lembrar que as demais regiões do município, AP 1, 2 e 3 tem seu território praticamente todo ocupado (não necessariamente bem ocupado) e, portanto, com poucas áreas novas a serem urbanizadas. Mas o que deve ser constatado com essa análise é que enquanto a mancha urbana cresce em ritmo intenso em áreas pouco exploradas e distantes do centro, vemos que o desenvolvimento da AP 3 esteve praticamente estagnado no mesmo período, mesmo com sua melhor localização.

É natural que haja um processo migratório dentro da cidade, mas deveria haver incentivos por parte do poder público para que a população ocupasse regiões já dotadas de infraestrutura, evitando a necessidade de gastos com urbanização de locais novos. Uma coisa é o crescimento natural da cidade, a necessidade física de novos espaços em função da saturação de outros, outra é esse crescimento acompanhado do abandono das áreas já existentes. Não se pode dizer que o Rio antigo está saturado, pois a AP 3 apresenta grande potencial para receber empreendimentos, porém tem sua exploração ainda pouco exercida. Sua melhor utilização tornaria o Rio uma cidade mais compacta, permitindo que seus moradores possam ser atendidos por serviços de qualidade em raios curtos, eliminando a dependência por deslocamentos longos que demandem a utilização de transportes públicos ou particulares.

O caso do município do Rio de Janeiro, com a expansão privilegiada em direção à Barra da Tijuca, é exemplar. Não é de agora, mas reforçada a tendência com a oportunidade dos grandes eventos (Copa do Mundo e Jogos Olímpicos), os investimentos públicos voltam-se prioritariamente àquela região, nova e de baixa densidade demográfica, em detrimento das áreas mais antigas, mais densas, mais ocupadas, já infraestruturadas, e que se viram enfraquecidas com o desmantelamento do sistema sobre trilhos, como é o caso dos subúrbios da Zona Norte e também do Centro. (MAGALHÃES et al. 2012, p.35).

As consequências da expansão desordenada do Rio é o que vemos hoje, como constantes engarrafamentos em função da dependência de veículos próprios para aqueles que moram nas áreas mais afastadas do centro, alto custo na implantação de sistema de transporte, como o metrô para a Barra da Tijuca, necessidade de infraestrutura de saneamento básico, calçamento, pavimentação e iluminação para essas novas áreas, etc. Essa discrepância de crescimento não foi

saudável e tem custado um preço alto para toda a população do município, que sofre no dia a dia em seus deslocamentos.

4.4

As diretrizes do atual plano diretor e a expectativa de reversão do quadro de estagnação da AP 3

O Rio de Janeiro precisou ser repensado. A cidade era vista pelo litoral e as demais regiões estereotipadas, como se existisse uma negação daquilo que não pertencesse ao seu eixo mais elitizado. Décadas de abandono e descaso, associados ao preconceito e falta de políticas públicas de incentivo, foram suficientes para se estabelecer um quadro preocupante: a cidade possui uma área bem urbanizada de aproximadamente 203,47 km², 16,6% do território municipal, com inúmeros problemas que poderiam ter sido evitados com um planejamento mais adequado.

O plano diretor de 1992 contribuiu para o crescimento da cidade em detrimento da AP 3, pois determinou que as recém criadas áreas de Planejamento 3, 4 e 5 fossem tratadas como os grandes vetores de crescimento da cidade, como reza o art. 45 da referida lei. Porém, apesar de a AP 3 também ter sido incluída na lista de vetores, as APs 4 e 5 eram os locais onde ainda existiam grandes espaços livres e, obviamente, a cidade se expandiu para essas localidades, pois eram mais fáceis de serem manipuladas pela inexistência de fatores urbanos e sociais que pudessem inviabilizar planos urbanísticos e ações especulatórias.

A ocupação urbana do Município consolidará os grandes vetores de crescimento do centro da Cidade para a Zona Norte - Área de Planejamento 3, para a Zona Oeste - Área de Planejamento 5, para região de Jacarepaguá, na Área de Planejamento 4, bem como os vetores que se irradiam a partir de centros de comércio e serviços⁴.

Em áreas novas periféricas, recentemente incorporadas à dinâmica metropolitana, parece ser mais fácil a mudança da convenção urbana, em função da não existência de uma forte representação anterior a ser desconstruída ou da pequena quantidade de pessoas residentes capazes de “defender” a representação antiga [...]. Já em áreas consolidadas estagnadas, com referências históricas importantes, mesmo a criação de condições especialmente favoráveis para a alteração das representações sociais – como a associação de investimentos públicos com o aumento de índices

⁴ Art. 45 da Lei Complementar nº 16 de 1992.

construtivos e a remoção ou diminuição de restrições a usos comerciais e de serviços – não se reverte facilmente em mudanças nas convenções urbanas estabelecidas e, por extensão, em mudanças nos preços fundiários”(OLIVEIRA, 2006).

Diferentemente da lei de 1992, o atual plano diretor do Rio, publicado em 2011, reconheceu a necessidade de focar a AP 3 como vetor de crescimento, tratando-a como área de incentivo, em que 100% de sua extensão está englobada com diretrizes de melhorias, incentivo à ocupação e prioridade na aplicação de investimentos públicos, conforme previsto no art. 34 da Lei Complementar 111/11. As APs 4 e 5 foram tratadas aqui de forma mais restritiva, não impedindo seu crescimento, mas que seja de forma controlada e condicionada a determinados fatores urbanísticos. Esse plano dividiu o território em quatro macrozonas, cada uma delas com características de crescimento diferenciadas.

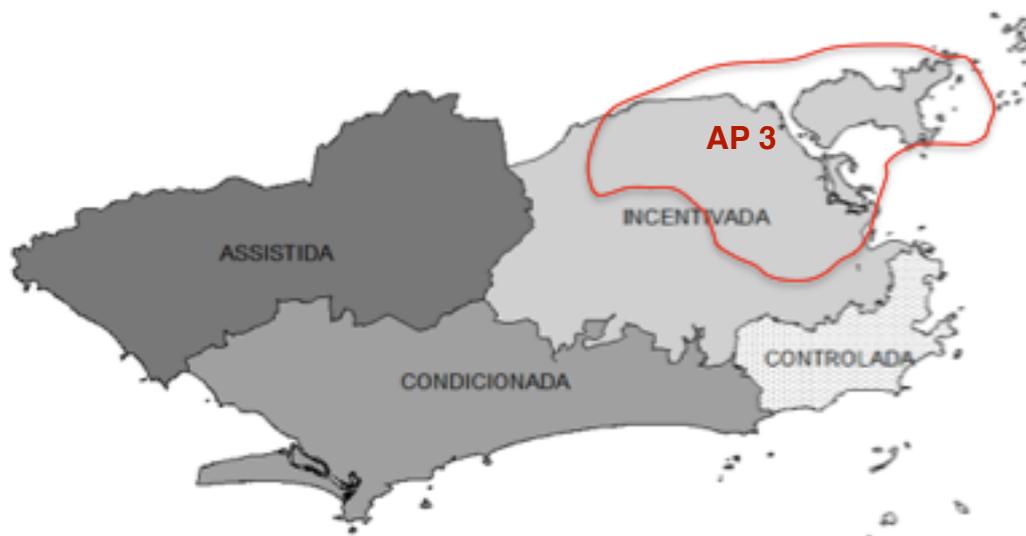


Figura 21 - Mapa de macrozonas do Plano Diretor do Rio de Janeiro. Fonte: Lei Complementar 111 de 2011

Cada uma dessas macrozonas terão que respeitar regras de crescimento, conforme diretrizes abaixo:

I. Macrozona de Ocupação Controlada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva serão limitados, a renovação urbana se dará preferencialmente pela reconstrução ou pela reconversão de edificações existentes e o crescimento das atividades de comércio e serviços em locais onde a infraestrutura seja suficiente, respeitadas as áreas predominantemente residenciais;

II. Macrozona de Ocupação Incentivada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura;

III. Macrozona de Ocupação Condicionada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e a instalação das atividades econômicas serão restringidos de acordo com a capacidade das redes de infraestrutura e subordinados à proteção ambiental e paisagística, podendo ser progressivamente ampliados com o aporte de recursos privados;

IV. Macrozona de Ocupação Assistida, onde o adensamento populacional, o incremento das atividades econômicas e a instalação de complexos econômicos deverão ser acompanhados por investimentos públicos em infraestrutura e por medidas de proteção ao meio ambiente e à atividade agrícola⁵.

Segundo essas diretrizes de desenvolvimento urbano, as áreas que até então estavam recebendo a maior parte dos investimentos, grande parte da Zona Oeste, o crescimento ficou sujeito à existência de investimentos públicos em infraestrutura que suporta seu desenvolvimento, ao contrário do que ocorreu durante a origem de suas ocupações. O Centro e a Zona Sul, áreas já bem adensadas, terão seus crescimentos limitados, com melhor aproveitamento dos equipamentos já existentes. A Zona Norte, com seu baixo adensamento populacional (maior parte), boa infraestrutura e espaços mal aproveitados, tornou-se o principal vetor de crescimento da cidade, que, mesmo tardio, trará benefícios para todo nosso complexo urbano. Cabe ressaltar que alguns bairros da AP 2.2, adjacentes à Tijuca, também foram incluídos como área de incentivo.

Com essas novas diretrizes, espera-se que o Rio aproveite melhor seus espaços e se torne uma cidade mais eficiente para seus moradores e visitantes. Obviamente, esse processo de aproveitamento das áreas antigas, no caso a AP 3, não será simples, pois foram muitos anos de descaso urbano, suficientes para gerar problemas de difícil reversão, tanto sociais quanto estruturais.

⁵ Lei Complementar 111 de 2011 - Plano Diretor.

5

A AP 3 como vetor de crescimento do Rio - desafios e perspectivas.

A realidade que formou ao longo dos anos e que será encontrada pela frente não é tão atrativa. Para que a cidade seja beneficiada com a exploração dessa área, há que se romper barreiras culturais e problemas urbanísticos em diversos segmentos. É uma região muito antiga e fragilizada em alguns segmentos, precisando ser bem estudada para que o crescimento esperado seja dado de forma eficiente e planejada, proporcionando à cidade uma alternativa saudável de crescimento.

A falta de atenção ao longo de décadas trouxe conseqüências negativas não apenas para os 38% da população carioca que lá vivem, mas também para toda a cidade, pois os custos financeiros e sociais desse descaso são arcados por toda a população. A impressão que se tem ao circular por alguns bairros da AP 3 é de que não houve atuação do Estado em todas as esperas de poder, comum processo de favelização assustador, que foi capaz de disseminar o desinteresse por locais que um dia foram aprazíveis e com relativa qualidade de vida.

Apesar desse quadro negativo, uma visão mais atenta é suficiente para descobrir o enorme potencial econômico existente na AP 3. O mercado imobiliário em determinados pontos é aquecido e há grandes expectativas de sua ampliação com os novos investimentos públicos e privados que estão ocorrendo. A vida nos bairros ainda conserva um aspecto de boa vizinhança, preservando uma qualidade de vida hoje perdida nos bairros mais desenvolvidos da cidade. Já é possível perceber uma atenção diferenciada à região, com novos investimentos públicos e privados, com grandes perspectivas de melhoras de sua visibilidade e consolidação do vetor de crescimento proposto pelo atual plano diretor.

Para essa consolidação, é necessário que ocorram medidas de incentivo diversificadas, atingindo diversos pontos que precisam de melhorias. Espera-se que haja uma reversão do processo de esvaziamento, degradação e

descaracterização de seus bairros, que, de uma forma geral, precisarão de investimentos em reurbanização e novos equipamentos culturais e de lazer para definir melhor suas centralidades e personalidades próprias.

Nos itens seguintes abordaremos os aspectos principais encontrados na AP 3, relatando os pontos mais críticos e as expectativas de reversão de quadro negativo apontado, baseadas nas melhorias que já vem ocorrendo e que a permitirão a essa região uma melhor visibilidade dentro da cidade.

5.1

Segurança

Um dos grandes causadores do atual quadro negativo da AP 3 foi a sensação de insegurança que predominou em seus bairros. No geral, a região conviveu com o desinteresse da construção civil e com a retração do comércio e dos serviços oferecidos, configurando uma situação de degradação urbanística e paisagística em diversos trechos dentro de sua área. Outro fator negativo dessa falta de segurança foi perda de seu parque industrial, com o fechamento e abandono de antigos galpões e fábricas.

Os índices de criminalidade da AP 3 são elevados e são muitas vezes associados aos grandes conjuntos de favelas presentes na região. Segundo dados da Prefeitura do Rio, a região tem 18.174.178 m² de áreas ocupadas por favelas cadastradas, com sete dos dez maiores complexos de favelas da cidade em número de habitantes:

| Favela | Região Administrativa | Área de Planejamento | População IPP 2010 |
|----------------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|
| Rocinha | Rocinha | 2 | 69.161 |
| Complexo da Maré | Complexo da Maré | 3 | 64.094 |
| Complexo de Rio das Pedras | Jacarepaguá | 4 | 63.484 |
| Complexo do Alemão | Complexo do Alemão | 3 | 60.583 |

| Favela | Região Administrativa | Área de Planejamento | População IPP 2010 |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|
| Complexo da Fazenda Coqueiro | Bangu | 5 | 45.415 |
| Complexo da Penha | Penha | 3 | 36.862 |
| Complexo do Jacarezinho | Jacarezinho | 3 | 34.603 |
| Complexo de Acari | Pavuna | 3 | 21.999 |
| Complexo de Vigário Geral/Lucas | Vigário Geral | 3 | 20.570 |
| Complexo do Bairro da Pedreira | Pavuna | 3 | 20.515 |

Tabela 10 - Maiores complexos de favelas da cidade. Fonte: IBGE

Cabe ressaltar que aqui não está se afirmando que a violência urbana no Rio está necessariamente atrelada à favela, mas, como nos descreve Souza, a dinâmica do tráfico trouxe um impacto importante neste sentido:

Embora tráfico de drogas e a criminalidade urbana violenta não sejam sinônimos – pois nem o tráfico precisa sempre e em todas as instâncias da violência nem a criminalidade violenta, naturalmente, se reduz aos crimes vinculados com o tráfico –, é indiscutível que a dinâmica da violência urbana passou, nas duas últimas décadas, a estar fortemente marcada pelos efeitos diretos (guerra entre quadrilhas e entre estas e a polícia, "balas perdidas") e indiretos (empréstimo de armamentos de traficantes para criminosos comuns, delitos praticados por viciados etc.) do tráfico de tóxicos (SOUZA, 1996, p. 53).

Ao mesmo tempo que esses complexos foram responsáveis pelo desinteresse do mercado imobiliário em investir nessas áreas com uma forte evasão populacional em certos bairros, ele permitiu o adensamento populacional dessas áreas, o que demonstra que a localidade privilegiada dessa região é um atrativo imenso.



Figura 22 - Bairro da Penha e Olaria praticamente despovoados. Fonte: <http://www.flickr.com>

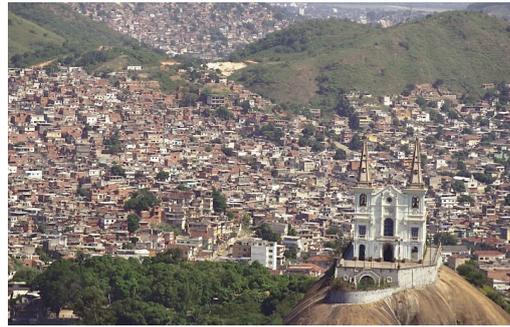


Figura 23 - Igreja da Penha com o complexo de favelas ao fundo. Fonte: <http://informativorio.blogspot.com.br>

Com a falta de segurança, houve a evasão das antigas fábricas da região, Podemos citar, como exemplos, a fábrica da Coca-Cola em Ramos e a fábrica da Kibon na Mangueira. Muitas dessas fábricas estão até hoje desativadas ou foram ocupados por movimentos de moradores sem teto.



Figura 24 - Fábrica da Kibon entre as décadas de 50 e 60 na Mangueira. Fonte: <http://fotolog.terra.com.br>



Figura 25 - Antiga fábrica da Coca-Cola nas imediações do Complexo do Alemão. Fonte: Google.

Apesar do quadro negativo visto acima, algumas considerações precisam ser feitas a respeito desse aparente aspecto de insegurança. Pelos números apresentados na tabela a seguir, não se pode negar que a AP 3 tem problemas sérios nessa questão, mas, apesar da imagem de área violenta que está na mentalidade dos cariocas em geral, o que chama a atenção é quando se compara os números oficiais com os da “vitrine” do Rio, a Zona Sul.

Em números absolutos, a AP 3 de fato é uma região muito violenta. Porém, se fizermos uma comparação da proporção desses números com a população de cara área de abrangência, a situação se diferencia. A AP 3 e a Zona Sul ficam praticamente empatadas quando o assunto são crimes violentos¹ (0,045 crimes/hab na AP 3 e 0,044 na Zona Sul), com um pequena desvantagem para a AP 3. Em termos de roubos e furtos, vemos a Zona Sul em posição extremamente desfavorável em comparação com a AP 3 (0,168 crimes/hab na AP 3 e 0,249 na Zona Sul).

| Crimes violentos | | | | Roubos e furtos | |
|------------------|-----------|-------------|---------|-----------------|---------|
| AISP | População | Ocorrências | Relação | Ocorrências | Relação |
| 3 | 563.082 | 251 | 0,00045 | 1.343 | 0,00239 |
| 9 | 524.263 | 255 | 0,00049 | 249 | 0,00048 |
| 16 | 455.703 | 178 | 0,00039 | 831 | 0,00182 |
| 17 | 215.967 | 101 | 0,00047 | 311 | 0,00144 |
| 22 | 270.498 | 113 | 0,00042 | 415 | 0,00153 |
| 41 | 531.386 | 248 | 0,00047 | 1160 | 0,00218 |
| Total | 2.560.899 | 1146 | 0,00045 | 4.309 | 0,00168 |

Tabela 11 - Total de registros de crimes violentos e roubos e furtos nas AISP² da AP 3 em agosto de 2012. Fonte: Secretaria Estadual de Segurança do RJ.

| Crimes violentos | | | | Roubos e furtos | |
|------------------|-----------|-------------|---------|-----------------|---------|
| AISP | População | Ocorrências | Relação | Ocorrências | Relação |
| 2 | 243.555 | 80 | 0,00033 | 682 | 0,00280 |
| 19 | 163.764 | 86 | 0,00053 | 476 | 0,00290 |
| 23 | 240.915 | 120 | 0,00050 | 454 | 0,00188 |

¹ Crimes violentos: homicídio doloso, lesão corporal seguida de morte latrocínio (Roubo seguido de morte) tentativa de homicídio, lesão corporal dolosa, estupro.

² Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP, cujo objetivo é estreitar a ligação entre as Polícias Civil e Militar, bem como destas com as comunidades abrangidas pelas AISP através da gestão participativa na identificação e resolução dos problemas locais de segurança pública. Nesse sentido, cada AISP foi estruturada com base nas áreas geográficas de atuação das Polícias Civil e Militar e o contorno geográfico de cada AISP foi estabelecido a partir da área de atuação de um batalhão de Polícia Militar e as circunscrições das delegacias de Polícia Civil contidas na área de cada batalhão. A AP 3 está dividida em 6 AISP, representadas pelos números da tabela e com bairros de abrangência. A Zona Sul está dividida em 3 AISP.

| Crimes violentos | | | | Roubos e furtos | |
|------------------|-----------|-------------|---------|-----------------|---------|
| AISP | População | Ocorrências | Relação | Ocorrências | Relação |
| Total | 648.234 | 286 | 0,00044 | 1612 | 0,00249 |

Tabela 12 - Total de registros de crimes violentos e roubos e furtos nas AISP da Zona Sul da cidade agosto de 2012. Fonte: Secretaria Estadual de Segurança do RJ.

Cada uma dessas regiões tem peculiaridades que acabam tornando um determinado tipo de crime mais característico e corriqueiro que outro. Isso ocorre em função da classe social, dos aspectos urbanos e da forma de atuação do Estado. Não se pode simplesmente afirmar que uma região é mais violenta que outra de forma generalizada, como ocorre com a AP 3 em relação à Zona Sul.

Os crimes, por conseguinte, assumem características próprias conforme a realidade urbana dessas áreas em contraste com as áreas centrais, dotadas de infra-estrutura e todo o tipo de serviços. Os crimes contra a pessoa, por exemplo, tendem a ocorrer com maior frequência nas áreas periféricas, enquanto os crimes contra o patrimônio têm sua ocorrência aumentada nas áreas centrais, onde a riqueza está concentrada. Esses dados, perceptíveis por aqueles que habitam e vivem na cidade, estão relacionados com a estratificação urbana, imposta por um processo que segrega as populações segundo sua capacidade econômica e as isola em territórios que apresentam uma certa homogeneidade. Como consequência, o crime absorve essas características e desenvolve uma especialização e acaba por se adequar a cada território (FILHO, 2004, p. 66-67).

Isso deixa uma questão a ser refletida. Considerando os dados oficiais³, poderíamos concluir que o estigma associado ao subúrbio se manifesta também na ideia que os bairros da AP 3 são mais violentos que os nobres da cidade. Isso é causado pela abordagem que o noticiário tem ao retratar essas áreas já estigmatizadas, geralmente focando apenas as mazelas dessa região, em detrimento de sua qualidade de vida. Como as áreas mais nobres tendem a ser noticiadas pelas belezas e atrativos, a sensação que passa à população é de que são locais mais seguros que o restante da cidade, o que não é verdade se analisarmos com mais cautela esse assunto.

³ Cabe ressaltar que existe um número significativo de casos de crimes que não são registrados, ou seja, não entram nos números oficiais, e isso ocorre especialmente nessas áreas com população mais carente. Isso nos faz concluir que o total de casos registrados é menor do que os efetivamente ocorridos. Porém, em geral, os casos noticiados pela mídia costumam ser os que são registrados.

O mea culpa da imprensa pela cobertura estigmatizante que realiza sobre favelas e periferias é um dos poucos consensos encontrados na pesquisa do CESeC⁴. A maioria dos profissionais ouvidos reconhece que os seus veículos têm grande responsabilidade na caracterização dos territórios populares como espaços exclusivos da violência. Ao mesmo tempo, admite que a população dessas comunidades raramente conta com a cobertura de assuntos não relacionados ao tráfico de drogas e à criminalidade. A cultura, o esporte, a economia e as dificuldades cotidianas enfrentadas pelos moradores desses locais aparecem muito pouco em jornais e revistas, especialmente quando se considera o imenso número de reportagens e notas sobre operações policiais, tiroteios, invasões, execuções etc (RAMOS, 2007, p. 77).

Toda essa questão de insegurança, seja ela real ou imaginária, parece hoje apresentar sinais de melhoria. Com a chegada das Unidades de Polícia Pacificadoras, as chamadas UPPs, a sensação de segurança parece ter melhorado, pelo menos no entorno dessas comunidades, mas ainda há um desafio grande pela frente. O Complexo do Alemão passou por um longo processo de urbanização global.



Figura 26 - Área de abrangência do teleférico do Complexo do Alemão. Fonte: <http://gondolaproject.com>



Figura 27 - Visão noturna de uma das estações do teleférico do Complexo do Alemão. Fonte: <http://gondolaproject.com>

O grande destaque do projeto foi o transporte por teleféricos, inspirado em favelas na cidade de Medellin, na Colômbia, integrando essa área com o sistema de transporte ferroviário. O teleférico se transformou em um grande atrativo turístico, mas a sua aplicação como transporte de massa para os moradores é

⁴ Centro de Estudos de Segurança e Cidadania

amplamente discutível, sem contar o fato que se trata de um sistema de transporte com custos de manutenção extremamente elevados.⁵

Os reflexos dessa sensação de segurança já podem ser notados com a chegada de serviços que antes não eram oferecidos à AP 3. No dia 28/10/2012, no caderno Zona Norte do Jornal O Globo, foi noticiada abertura de uma loja da rede americana de pizzarias Domino's em uma rua do bairro do Cachambi, com o seguinte título: "Atraída pelo projeto de pacificação". A proprietária do estabelecimento afirma na matéria:

"O momento é muito oportuno de se investir na Zona Norte. Todo o projeto de pacificação vai contribuir para as pessoas voltarem a sair de casa. Por isso, escolhi ter um salão grande, mesmo a marca sendo especializada em delivery. Além disso, percebi que o mercado é carente de grandes marcas."

Outro exemplo do efeito das UPPs foi trazido em uma matéria do Jornal O Dia em 01/10/2012, com o seguinte título: "Setor hoteleiro se expande rumo à Zona Norte carioca"⁶. Trata-se de uma reportagem sobre oito hotéis que serão instalados na Zona Norte da cidade, sendo seis na AP 3 (três na Ilha do governador e três em Del Castilho). Nessa reportagem, o Superintendente do Sindicato de Hotéis, Bares e Restaurantes (SindhRio), Darcílio Junqueira, afirma:

"A pacificação de comunidades da Zona Norte foi fator determinante para construção de hotéis na Zona Norte. As UPPs do Alemão devolveram a sensação de segurança aos bairros do subúrbio. Os empreendedores estão de olho nisso. É uma inovação trazer turistas a esses locais".

⁵ Percebe-se um apelo turístico nesses equipamentos instalados no Complexo do Alemão. Assim como na Rocinha existe o passeio em carros abertos, o Alemão passou a atrair turistas e curiosos em passear sobre essa área fragilizada. Em ambos os casos, parece haver uma espetacularização da pobreza, em que os casebres e seus moradores são tratados como figuras a serem contempladas, seja por cima, no caso dos teleféricos, seja por terra, nos caso dos carros abertos. Este último caso ainda é pior, pois se assemelha aos safáres na África, mas com pessoas carentes no lugar dos animais, o que nos faz refletir se os possíveis (e, aliás, questionáveis) impactos econômicos positivos justificam tal derrespeito e constrangimento.

⁶ Um ponto precisa ser observado nessa reportagem. O título da matéria é: "Setor hoteleiro se expande rumo à Zona Norte carioca". Já o subtítulo da matéria diz assim: "Longe de cartões-postais badalados, ao menos oito hotéis surgirão no subúrbio até 2016". Enquanto o título se refere aos oito hotéis que chegarão à Zona Norte, o subtítulo trata a mesma como subúrbio, generalizando. Isso nos faz lembrar do Capítulo 3, onde vimos como a mídia se refere à Zona Norte como sinônimo de subúrbio, mesmo os bairros da região da Tijuca. Neste caso aqui, foi o bairro do Maracanã a ser contemplado com título de suburbano, já que também é citado na reportagem por receber dois hotéis.

Esses são exemplos de como a questão da segurança na AP 3 tem melhorado e já vem recebendo uma melhor abordagem pela mídia, o que contribui para a atração de novos investimentos imobiliários no bairro. O perigo é que esse novo ciclo econômico produza a expulsão dos moradores mais pobres por causa da valorização excessiva que certos bairros da região já estão sofrendo.

5.2

Transportes e sistema viário

Quando o assunto é transporte, não se pode negar que a AP 3 é a região mais bem servida, possuindo todos os meios existentes na cidade (ônibus, trens, metro, barcas, taxis e vans). Claro que o fato de tê-los não quer dizer eficiência, mas a estrutura já existe e depende apenas de uma ação governamental para melhorá-la, integrando a AP 3 de forma adequada ao resto da cidade e permitindo que seus moradores possam se deslocar para qualquer outro ponto com segurança e em curto espaço de tempo.

O sistema de transportes públicos rodoviários é operado na AP 3 por meio de ônibus municipais e intermunicipais, vans e táxis. Existem ônibus municipais provenientes das zonas norte, sul e oeste da cidade que fazem ponto final na região e aqueles que partem do Centro e cruzam a AP 3 para se dirigir à Baixada Fluminense e à Zona Oeste. As principais vias de escoamento e conexão com outras regiões são a Linha Vermelha, Linha Amarela, Av. Brasil, Leopoldo Bulhões, Av. Pastor Martin Luther King e Av. Dom Hélder Câmara.

Essas principais vias, em conjunto com outras internas, formam nos horários de pico grandes congestionamentos, causando ao deslocamento pendular um transtorno para os moradores e visitantes. As alternativas de transporte de massa, como os trens e metrô, trafegam no mesmo horário sobrecarregadas de passageiros, não sendo em muitos casos boas alternativas para a população.

Para moradores, a Av. Brasil seria uma vantagem, pois o deslocamento até o centro da cidade, seja de carro ou de ônibus, pode ser feito em menos de meia hora, obviamente com o trânsito livre. Porém, a realidade de congestionamentos

na via acaba transformando uma viagem curta em um grande transtorno, consumindo um tempo demasiadamente alto nos deslocamentos nos horários de pico.



Figura 28 - Construção da Avenida Brasil na altura da Fiocruz. Fonte: Arquivo Fiocruz.



Figura 29 - Engarrafamento na Av. Brasil nos horário de pico. Fonte: <http://extra.globo.com>

O sistema de trens da Supervia é bastante presente fisicamente na região, embora esta presença não se traduza em excelência do serviço prestado. Os trens trafegam em intervalos que variam entre 12 e 40 minutos, atendendo as zonas norte e oeste do Rio de Janeiro e as cidades vizinhas da Baixada Fluminense. A frota em geral é antiga em sua maioria e sofre com lotação nos horários de pico.

A Linha 2 do Metrô trafega pela AP 3 com intervalos de 5 minutos nos horários de pico e ligam a Zona Sul da cidade (Botafogo) à Pavuna, passando pelo Centro, dependendo do dia e horário, quando então vai da Pavuna até o Estácio. Nos horários de pico, apresenta lotação insuportável, sendo alvo de críticas de seus usuários, especialmente nos momentos de integração com a Linha 1, em que ocorre a junção de passageiros de saturadas composições em um único trem.



Figura 30 - Estação da Supervia lotada de passageiros. Fonte: <http://extra.globo.com>



Figura 31 - Tentativa de embarque e desembarque na Linha 2 do Metrô. Fonte: <http://oglobo.globo.com>

Uma otimização desses meios de transporte, com melhorias dos trens, metrô, melhor integração com o sistema de ônibus e a introdução de corredores de alta capacidade seria fundamental para que toda essa imensa área possa melhorar a visibilidade atual e apresentar um dinamismo econômico e qualidade de vida ascendente. Com isso, os deslocamentos internos e a permeabilidade dos bairros passariam a ser facilitados, assim como sua articulação com os bairros de outras regiões adjacentes, como as AP 1, 2.2, 5 e Baixada Fluminense.

O transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas. No entanto, este transporte implica em alguns efeitos, aos quais chamamos de impactos. (Vasconcellos, 2006, p. 11). Sob esse aspecto, o transporte coletivo torna-se de suma importância para o processo de gerenciamento da cidade. Um modelo adequado permite reduzir congestionamentos, emissão de poluentes, reduzir acidentes de trânsito, bem como proporcionar uma significativa melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos (LOMBARDO, CARDOSO e SOBREIRA, p.3).

Os interesses do mercado imobiliário e de serviços estão diretamente relacionados com esse fator, pois não é razoável acreditar que alguém se disponha a morar em uma localidade, ainda desprovida de grandes atrativos, sem que suas necessidades de deslocamentos sejam supridas com eficiência. O Plano Diretor estabeleceu diretrizes para que a atual situação seja melhorada, fortalecendo essa nova direção de crescimento da cidade:

Promover melhorias nas condições de mobilidade, mediante: remanejamento de terminais e racionalização do serviço de ônibus; melhoria da rede viária e de transportes; estabelecer plano de prioridades para implantação dos projetos de alinhamento das principais vias de ligação do Centro com os bairros da Zona Norte; criação de linhas de transporte integrado nos bairros servidos pelo sistema metroviário; alargamento e melhorias no complexo viário nos arredores das estações e dos corredores lindeiros à linha férrea; provimento dos terminais rodoviários, viadutos, ciclofaixas, bicicletários e edifícios-garagem, fortalecendo as centralidades regionais; melhoria das condições físicas dos terminais municipais especialmente as condições de integração dos terminais ferroviário, metroviário e rodoviário; melhoria das condições de segurança das passagens sob as linhas férreas; instalação de sinalização semafórica e gráfica, horizontal e vertical nas principais vias; implantação da Via Light, trecho Estrada Rio do Pau-Avenida Brasil-Madureira; implantação do Corredor de Transportes T5⁷.

Recentemente, em função dos jogos olímpicos que ocorrerão na cidade, um importante projeto de transporte público previsto no Plano Diretor já está sendo viabilizado e cortará grande parte da AP 3, mais especificamente os bairros das AP 3.1 e AP 3.3. Trata-se de um dos vários corredores de ônibus articulado que a prefeitura está construindo ou estudando a sua implantação: a transcarioca. Além do benefício direto que um meio de transporte eficiente traz para os locais onde circula, há também uma reestruturação urbana e nova visibilidade a ser dada aos locais por onde passa. Essa nova opção de transporte de massa pretende melhorar a mobilidade urbana das áreas abrangidas.

Integrado com outros meios (metrô, trem, ônibus e ciclovias), a Transcarioca deverá atender a mais de 400 mil passageiros por dia, interligando a Barra da Tijuca ao aeroporto internacional. Com 39 Km de extensão, é esperado que tenha um impacto urbano na AP 3 suficiente para gerar grande visibilidade e atrair bons empreendimentos. A região terá um de seus problemas, o de transporte de qualidade, parcialmente sanado.

⁷ Lei Complementar 111 de 2011 - Plano Diretor.

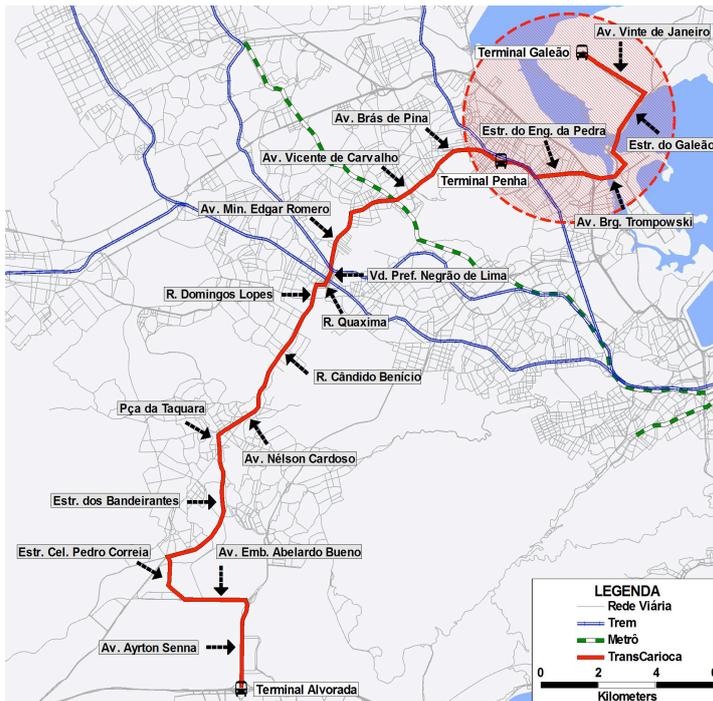


Figura 32 - Traçado da Transcarioca. Fonte: <http://www.plataformabndes.org.br>

Além da Transcarioca, há também a Transbrasil a ser instalada na AP 3. Será o quarto corredor para BRTs (Bus Rapid Transit) a ser construído pela Prefeitura do Rio até os Jogos Olímpicos 2016. A via, que mudará a configuração de transporte público atual, ligará o Aeroporto Santos Dumont a Deodoro, na Zona Oeste da cidade passando pela AP 3 através Avenida Brasil, com faixas exclusivas para ônibus. A Transbrasil fará integração com a Transcarioca (na entrada da Ilha do Governador) e com a Transolímpica (em Deodoro).

Esses novos sistemas de transporte, somados aos já existentes, formarão uma malha viária na AP 3 com impactos de grandes proporções, melhorando a integração de seus bairros com toda a cidade.

Uma ressalva precisa ser feita sobre esse novo modelo de transporte. A Transoeste, projeto de via similar à Transcarioca, que já está circulando entre as AP 4 e AP 5 e que se provoca grandes impactos nos bairros abrangidos. Se de um lado é positivo e necessário ter um meio eficiente de transporte na Zona Oeste, pode também, por outro lado, provocar um aumento demográfico com consequente urbanização de novas áreas sem infraestrutura, continuando a dispersão da cidade em detrimento da AP 3.

No município carioca, tal diminuição de densidade é consequente tanto ao estímulo de ocupação a oeste, seja em áreas pobres, seja em áreas médias e ricas, quanto à degradação ambiental e urbanística que sofre a região suburbana, outrora o núcleo industrial da cidade. Nos próximos anos, essa tendência tenderá a se fortalecer, por conta da construção da chamada Transoeste, estrada associada a BRT que está sendo implantada em região semi-rural de Guaratiba, com o que provavelmente serão atraídas novas ocupações nos próximos anos (MAGALHÃES et al, 2012, p. 80).

Essa situação pode ser sanada caso as diretrizes do Plano Diretor sejam respeitadas, já que o mesmo previu que o desenvolvimento das AP 4 e 5 sejam mais restritivos, conforme vimos no Capítulo 4.

5.3

Lazer

A questão do lazer passou a ser um dos pontos mais deficientes na AP 3, seja ele público ou privado, precisando os moradores buscar outras regiões para suprir essa necessidade. É comum ver deslocamentos para a Zona Sul da cidade e Barra da Tijuca, em busca de shows, peças de teatro, restaurantes de melhor qualidade, cinemas, praias e parques ecológicos. Isso faz com que as grandes vias (Brasil e Linha Amarela) e a Linha 2 do Metro tenham grande fluxo de veículos e passageiros mesmo durante os fins de semana. Não que a região não ofereça essas opções, mas muitas vezes não conseguem atingir todo o público de moradores.

Sem opções de lazer, uma localidade perde uma das suas funções sociais imprescindível à sua habitabilidade. A maior parte da AP 3 parece um local dormitório, onde os moradores apenas a utilizam como habitação, praticamente desprovidos das necessidades básicas que completam o bem estar do cidadão.

Urbanismo é o conjunto de medidas estatais destinadas a organizar os espaços habitáveis, de modo a propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade, entendido como espaços habitáveis todas as áreas em que o homem exerce coletivamente qualquer das quatro funções sociais: habitação, trabalho, circulação e recreação” (MEIRELLES, 2008, p.379).

O passado da AP 3 traz uma situação de lazer um pouco diferente, com opções mais acessíveis à população e um ambiente mais propício à vida de bairro e convívio social entre os moradores. Muito se perdeu daquele clima interiorano, com pessoas sentadas nas calçadas no final da tarde e crianças brincando nas ruas, sendo pouco comum atualmente. Os cinemas de rua, uma das poucas opções de entretenimento da região, foram todos fechados e não há grandes expectativas de retorno desse quadro. A vida noturna é reprimida em função da necessidade de grandes deslocamentos e exposição à violência urbana. Nas áreas públicas, a má conservação ou falta de segurança necessária aos usuários acaba afastando frequentadores em busca de um ambiente gratuito de lazer.

Abaixo temos fotos de antigos cinemas da AP 3, que não mais atendem à sua população ou deram lugar a outro tipo de atividade. Obviamente, com relação aos cinemas de rua, esse fenômeno não é específico da AP 3, mas sim de toda a cidade, apesar de ainda haver alguns cinemas em regiões mais nobres. Porém, em se tratando de uma área carente de outras boas opções, o impacto sobre a vida das pessoas que lá residem foi muito maior.



Figura 33 - Cine Bruni Méier em 08.04.1989. Fonte: Agência O Globo



Figura 34 - Igreja no lugar do antigo Bruni Méier. Fonte: Google.



Figura 35 - Cinema de Olaria na década de 80. Fonte: <http://fotolog.terra.com.br>



Figura 36 - Cinema de Olaria abandonado. Fonte: <http://turmadeolaria.blogspot.com.br>

A famosa praia de Ramos, que chegava a receber muitos banhistas nos finais de semana, foi castigada pela poluição da Baía de Guanabara e passou a condição de 100% dos dias do ano imprópria para banho. Além da falta de balneabilidade, a área hoje está cercada de favelas. Diante da inviabilidade de se reverter a situação de poluição, a praia recebeu uma polêmica obra de revitalização no então governo estadual de Antony Garotinho, o Piscinão de Ramos, com equipamentos de lazer agregados, atingindo as classes mais baixas da região e municípios vizinhos.



Figura 37 - Praia de Ramos em 1957, própria para banho. Fonte: www.sobrasa.org

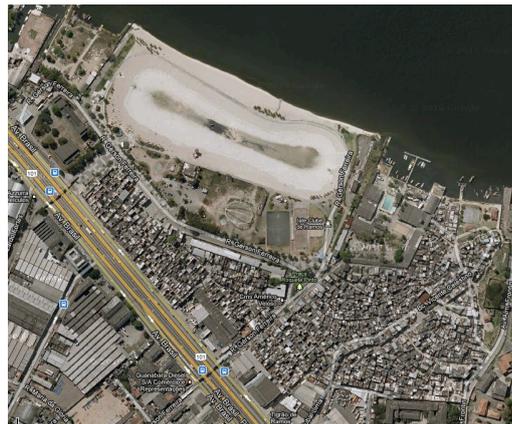


Figura 38 - Piscinão de Ramos hoje. Fonte: Google

O lazer público hoje é basicamente proporcionado por praças e algumas ruas que são autorizadas pela prefeitura da cidade a serem fechadas aos domingos e

feriados, em horário estabelecido, para lazer dos moradores locais, já que existe uma carência de grandes áreas dotadas de estrutura de lazer, como parques públicos por exemplo. A busca por melhores opções passou a ser feita nos grandes shopping centers da região, com destaque para o Norte Shopping, Nova América e Carioca Shopping, porém estão muito concentradas e acabam não atingindo a toda a população, que necessita muitas vezes de grandes deslocamentos para acessar essas opções.

Esses equipamentos privados ficam restritos às classes média e alta e não suprem a necessidade de áreas livres, verdes e gratuitas. Dos 20 parques urbanos cariocas, apenas dois estão localizados na AP3, isso já considerando o recém criado Parque Madureira. Essa distribuição é desproporcional. O primeiro foi o Parque Ari Barroso, na Penha Circular, criado em 1964 e ocupando uma área de cerca de 50.000 m² próximo à linha férrea. Foi concebido como um bosque, com cascatas e lagos, aproveitando a topografia existente em um terreno originalmente de vegetação esparsa e rarefeita. Porém, sua proximidade com favelas acabou afastando frequentadores com medo da violência no entorno e no interior do próprio parque.



Figura 39 - Vista aérea do Parque Ari Barroso. Fonte: Google

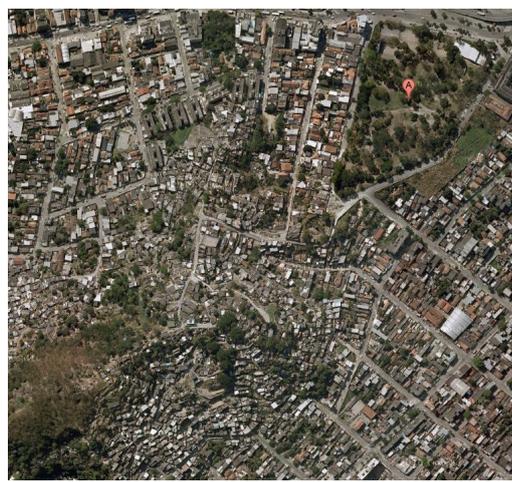


Figura 40 - Proximidade do Parque Ari Barroso com uma favela. Fonte: Google

A questão do lazer pode ser dividida em dois segmentos: público e privado. Quando o assunto é lazer privado, temos que destacar os grandes centros de compras e entretenimento instalados na AP 3. Eles suprem de certa forma as

carência de áreas de lazer no interior dos bairros e trazem para a população local aquilo que elas procuravam em outras áreas da cidade, como bons restaurantes, peças de teatro, cinemas, etc. Funcionam como uma espécie de centralidade capaz de atrair não só novos moradores para o entorno, mas também toda uma população flutuante de diversas outras regiões em busca de determinados serviços que muitas vezes só conseguiriam nas áreas mais nobres.



Figura 41 - Pátio Norte Shopping. Fonte: <http://www.norteshopping.com.br>



Figura 42 - Rua do Rio no Nova América, com bares e restaurantes. Fonte: <http://www.riocomela.com.br>

As fotos acima são dos principais shopping centers da AP 3. Empreendimentos desse tipo são capazes de fixar as pessoas nos seus horários livres e reduzir a dependência por localidades mais afastadas, especialmente Barra da Tijuca e Zona Sul. Possuem cinemas, teatro, parques de diversão, restaurantes, bares, áreas abertas que aglomeram pessoas, enfim, muitos atrativos que antes a região não possuía.

O Parque Madureira é um exemplo das melhorias que vem sendo observadas na AP 3, atraindo pessoas em busca de lazer ao ar livre e gratuito, sendo uma das maiores intervenções urbanísticas vistas em toda a cidade. Trata-se de um parque de 103,5 mil metros quadrados, inaugurado em 23 de Junho de 2012, situado no bairro de Madureira e se estendendo a bairros vizinhos. É o terceiro maior parque da cidade, somente menor que o Parque do Flamengo e a Quinta da Boa Vista, nessa ordem.

Parque foi construído em um antigo terreno da Light anteriormente ocupado por 900 famílias em uma favela, que foram removidas para a realização do

projeto. Situado nos fundos do Madureira Shopping, possui uma ampla estrutura de lazer, onde contempla quadras para a prática de esportes tradicionais do subúrbio, como bocha e skate, além de ciclovias, bosques e riacho. Há também um equipamento conhecido como Praça do Conhecimento, uma *lan house* pública e a Praça do Samba, que possui um formato circular com os símbolos de duas das maiores escolas de samba tradicionais do carnaval carioca e localizadas no bairro: Império Serrano e Portela. A prefeitura do Rio já tem planos para uma futura ampliação do parque, passando do seu atual 1,5 quilômetro de extensão e incorporando uma faixa territorial de 3,5 quilômetros, passando a somar 450 mil metros quadrados.

Em visita realizada no dia 28/07/2012, é possível constatar o efeito social do parque sobre os moradores da região. O movimento de pessoas era intenso, especialmente crianças e jovens utilizando as diversas opções de lazer existentes. Como a visita se realizou em época de campanha eleitoral, em que muitos cartazes estavam fixados nas fachadas das residências, percebeu-se a predominância da propaganda do já reeleito prefeito da cidade, Sr. Eduardo Paes, nas casas no entorno do parque. As crianças, que antes não tinham opções de lazer, hoje se divertem em um dos equipamentos disponíveis no parque, uma espécie de praia artificial, com cascata e areia:



Figura 43 - Vista aérea do Parque Madureira em obras. Fonte: <http://amadavi.blogspot.com.br>



Figura 44 - Equipamento de lazer no Parque Madureira. Fonte: arquivo pessoal

Podemos ver que a questão do lazer, apesar de ainda não atingir de forma mais homogênea a região, vem se expandindo tanto nos empreendimentos públicos quanto privados. De um lado, o lazer público, ao ar livre, com a criação de espaços abertos que atraem pessoas em busca de recreação e relaxamento, o caso do Parque Madureira. De outro, o entretenimento de qualidade, tanto público quanto privado, suprimindo a necessidade dos moradores de todas as classes e diminuindo os deslocamentos para outras regiões da cidade, lembrando que, paralelamente às opções privadas de entretenimento, existem as lonas culturais⁸ com shows e eventos para a população mais carente.

Há expectativas de mais melhorias nesse setor. Analisando o dispositivo do plano diretor que trata do assunto especificamente para a AP 3, vemos que tem por objetivo fomentar o lazer e atividades culturais tanto em espaços públicos como em privados. Interessante notar que uma das diretrizes já foi implementada, que é o Parque Madureira.

2 - Promover a criação de áreas verdes, espaços para recreação, esporte, lazer e atividades culturais, mediante as seguintes iniciativas: estímulo à criação de espaços públicos e privados para atividades culturais e recreativas; estabelecimento de critérios para preservação do patrimônio cultural; (...) criação de vilas olímpicas em comunidades carentes; implantação do Parque de Madureira, na área remanescente da compactação das linhas de transmissão da Light, com melhoria da infraestrutura de transportes, habitação, qualificação do comércio informal e incentivo a investimentos imobiliários;⁹

5.4

Mercado Imobiliário

Apesar de não ter tido uma ocupação predominantemente nobre como os bairros da hoje chamada AP 2, o antigo subúrbio do Rio era um lugar com certa

⁸ As lonas culturais foram criadas em 1993 com o compromisso de oferecer espetáculos de música, teatro, dança e poesia, além de cursos, oficinas e palestras gratuitas e a preços populares para crianças, jovens, adultos e idosos. Funcionam também como espaço de socialização e integração das diferentes comunidades, que participam diretamente da gestão do equipamento, através de seus representantes, com o apoio da Secretaria Municipal de Cultura. Estão presentes em Anchieta, Maré, Guadalupe, Ilha do Governador e Vista Alegre. Fonte: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro.

⁹ Dispositivo retirado do Anexo III - Diretrizes por Macrozona de Ocupação - Zona Incentivada, da Lei Complementar 111/11 - Plano Diretor do Rio.

qualidade de vida, onde muitas áreas foram ocupadas por uma classe média, que construiu casas confortáveis e imponentes em bairros até então agradáveis e pacatos. Eram pequenos “oásis” dentro de uma região que, no geral, era muito estigmatizada, como exemplo os bairros de Higienópolis e Maria da Graça, entre outros.

As foto abaixo é de uma típica rua de Maria da Graça, com casas de classe média, lineares e duplex, ajardinadas, bem cuidadas e em ruas tranquilas e arborizadas. E a outra a sua proximidade com a histórica favela de Jacarezinho. Cabe ressaltar que o problema não é a presença em si da favela, que provavelmente é tão antiga quanto o bairro de Maria da Graça, mas sim a falta de segurança nas imediações.



Figura 45 - Rua em Maria da Graça -
Fonte: Google



Figura 46 - Favela do Jacarezinho
adjacente a Maria da Graça. Fonte:
Google

Se, de um lado, esses dois bairros, Maria da Graça e Higienópolis, perderam o interesse das famílias de classe média da região, de outro, Méier e Vila da Penha passaram a ser os grandes fomentadores do mercado imobiliário da AP 3. São bairros com alto IDH (índice de desenvolvimento humano) e renda per capita, superiores até mesmo que alguns bairros da Zona Sul, como Glória e Catete. Esses bairros formam com a vizinhança novos contrastes sociais. Como exemplo contemporâneo, Vila da Penha e Cordovil são bairros próximos, porém com um abismo social muito grande como vemos nas imagens abaixo:

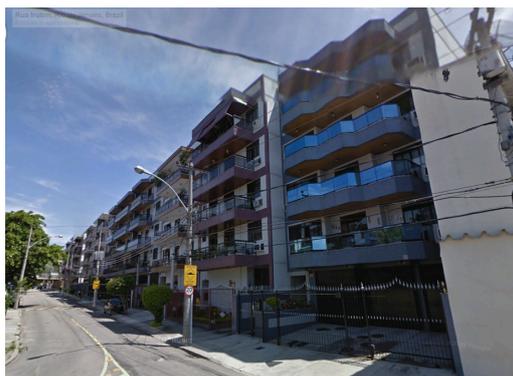


Figura 47 - Rua na Vila da Penha. Fonte: Google



Figura 48 - Rua em Cordovil. Fonte: Google

Percebemos nitidamente pelas fotos acima os contrastes existentes pela AP 3. Mas, sob o ponto de vista de aproveitamento dessas áreas, o que deve ser observado não é simplesmente achar que existem ricos e pobres na região, e sim que existem pessoas com poder aquisitivo dispostas a investir e permanecer na AP 3, existindo demanda por bons imóveis. Os moradores, em geral, preferem permanecer na região, porém se veem obrigados e procurar outros bairros em função de facilidades de serviços e transporte público.

A saturação das áreas mais atrativas da cidade, como a Zona Sul e Grande Tijuca, e a indisposição de muitos moradores em morar nos bairros nobres da Zona Oeste, como Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e algumas áreas de Jacarepaguá, em função da dificuldade de deslocamento, abriu um caminho para que novas alternativas sejam criadas em outras localidades da cidade. Obviamente não há qualquer pretensão em se achar que a AP 3, depois de tudo que vimos, passará de uma hora pra outra a atrair moradores de classe média a alta, mas um início parece estar ocorrendo.

Segundo dados da Prefeitura do Rio, já é possível notar uma mudança na direção dos investimentos. A região já está em segundo lugar no ranking de licenciamentos para construção de imóveis na cidade, especialmente após a implantação do programa do governo federal Minha Casa Minha Vida. A AP 3 hoje supera a AP 4 em licenciamentos, o que parecia impensável há alguns anos atrás. Já a Barra da Tijuca, que costumava ser campeã em licenciamentos, passou a ocupar o terceiro lugar, o que indica uma mudança no foco dos investidores. Apesar dessa melhora, temos que destacar que a AP 5 lidera hoje esse

crescimento, o que é preocupante do ponto de vista de aproveitamento das áreas mais antigas e melhor estruturadas.¹⁰

Mesmo com todos os problemas que a AP 3 apresenta, existem dois bairros, ou melhor, regiões, que já atraem parcela da classe média carioca: Vila da Penha, Méier e seus respectivos arredores: uma no chamado subúrbio da Central e outra no chamado subúrbio da Leopoldina, respectivamente. Esses bairros, diferentemente do que predomina na AP 3, apresentam bom IDH e têm recebido grandes investimentos imobiliários, não apenas fixando seus moradores mais tradicionais, mas também atraindo os moradores dos bairros vizinhos, que veem essas localidades como objetivo de investimento e moradia.

O gráfico abaixo foi retirado do maior site de classificados online existente, o Zap Imóveis¹¹. Percebe-se que os dois bairros possuem valores de metro quadrado bem próximos, sendo o Méier um pouco superior, em função de ser um local tradicionalmente com melhores ofertas de serviços e mais próximo do centro da cidade e da AP 2.2 (Grande Tijuca). Esses dois bairros vinham com uma tendência de empate até 2009 e, a partir daí, o Méier passou a superar a Vila da Penha, cuja mudança pode estar associado ao fator UPP, que permitiu a recuperação de valor de muitos bairros da cidade.

¹⁰ Dados retirados de matéria publicada no site da Prefeitura do Rio, mais especificamente no campo referente à Secretaria Municipal de Urbanismo, em matéria publicada em 29/04/2011, com o seguinte título: “Licenças para construção mostram para onde caminha o mercado imobiliário”. Disponível em: www.rio.rj.gov.br/web/smu/

¹¹ O chamado índice econômico FIPEZAP (uma associação entre a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) e o site Zap Imóveis, dos jornais "O Estado de S. Paulo" e "O Globo") é calculado com base nos anúncios publicados nesse site. Apesar da credibilidade que é dada ao índice, considero uma ferramenta de especulação imobiliária, pois os preços ofertados não representam, necessariamente, os de venda final.

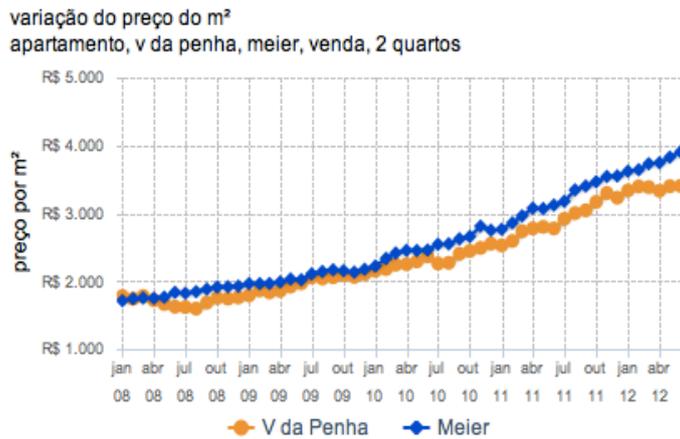


Figura 49 - Comparativo de mercado entre Vila da Penha e Méier. Fonte: Zap Imóveis.



Figura 50 - Condomínio Pátio Carioca na Vila da Penha. Fonte: <http://www.br.brookfield.com>

Figura 51 - Lançamento de alto padrão no Méier. Fonte: www.farinelliwebimoveis.com

A foto acima mostra um exemplo de empreendimento imobiliário na Vila da Penha. Muitos são dotados de infraestrutura e lazer como as dos condomínios da Barra da Tijuca. Interessante notar que a atração do mercado imobiliário na Vila da Penha acontece alheia a qualquer tipo de empreendimento incentivador, ao contrário do que ocorre no entorno do Norte Shopping, por exemplo. Isso resulta do fato de que muitos moradores do bairro e arredores, com poder aquisitivo mais

elevado, negam-se a deixar a região e procuram na Vila da Penha uma opção de moradia com qualidade de vida.

Esse é um ponto que precisa ser destacado. Com atrativos, grande parte dos moradores da AP 3 preferem permanecer na região, mas muitas vezes a deixam por falta de opção de morar em um lugar agradável e com serviços de qualidade e, principalmente, pela falta de um sistema de transporte que reduza os deslocamento até as áreas centrais da cidade. Uma forma de entender como esses bairros são valorizados e atrativos é a comparação desses bairros, Méier e Vila da Penha, com a Tijuca, bairro mais elitizado e tradicional da Zona Norte. Os três locais vinham com uma tendência de paridade durante muito tempo, havendo seu distanciamento após a instalação das UPPs, que recuperaram consideravelmente o valor dos imóveis na Tijuca.

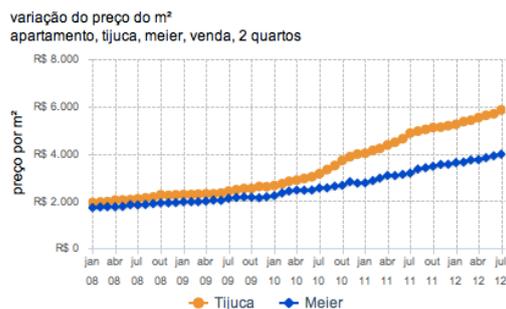


Figura 52 - Comparativo de mercado entre Méier e Tijuca. Fonte: Zap Imóveis

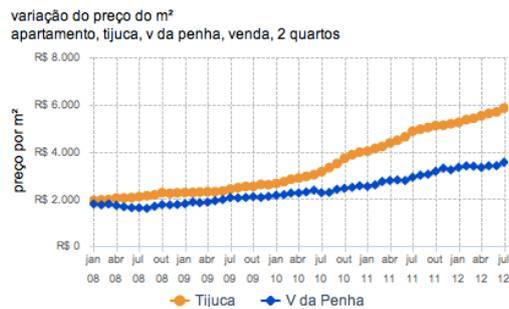


Figura 53 - Comparativo de mercado entre Vila da Penha e Tijuca. Fonte: Zap Imóveis

Apesar de já se apresentarem com vocação residencial independentemente de novos incentivos quem venham a ocorrer na AP 3, esses bairros não podem ter um crescimento desordenado, precisam de controles urbanísticos do impacto dessa verticalização sobre a vizinhança. É permitida a construção de edifícios muito altos sobre um território que aparentemente não apresenta estrutura urbana adequada para suportá-los, fazendo com que o desenvolvimento seja responsável pela criação de aglomerados urbanos caóticos.

Dois dos principais fatores de fomento do mercado imobiliário da AP 3 foram, e continuam sendo, dois grandes centros de compras e entretenimento privados, que foram capazes de transformar as regiões em que se inserem. O maior shopping da AP 3, o Norte Shopping, apostou há anos atrás na região e hoje

não só é um dos mais rentáveis shoppings de toda a cidade, como também foi o grande fomentador do aquecido mercado imobiliário de seu entorno. Construtoras tradicionais, que antes apenas lançavam empreendimentos na Zona Sul e Barra da Tijuca, direcionaram seu foco para AP 3, o que era impensável há alguns anos.

Esse shopping talvez seja o maior exemplo de como um investimento, no caso privado, é capaz de revitalizar toda uma região. Quando ali instalado, área era desprovida de qualquer interesse imobiliário. Após a instalação do shopping, passou a ser uma das regiões que mais atraem investimentos privados e um dos metros quadrados mais caros da Zona Norte carioca, abrigando grandes condomínios residenciais e modernos empreendimentos comerciais.

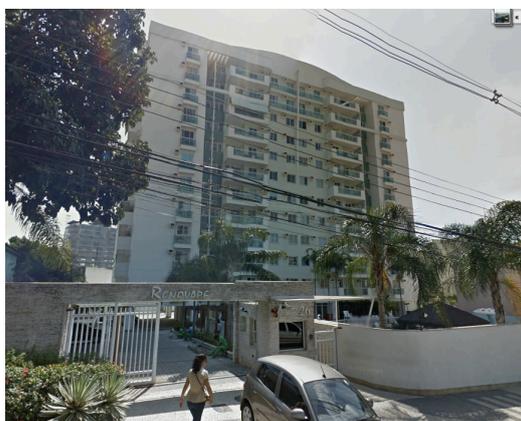


Figura 54 - Condomínio de classe média nas imediações do Norte Shopping. Fonte: Google



Figura 55 - Contraste do empreendimento com as moradias simples na mesma rua. Fonte: Google

O outro grande equipamento fomentador do mercado é o Shopping Nova América, segundo maior complexo de compras da região, que está passando por uma reformulação e receberá um grande empreendimento comercial e até mesmo um hotel, o que seria impensável há alguns anos. O shopping está interligado ao Metrô e à Linha Amarela, além de fácil acesso à Avenida Brasil. Um hotel em plena AP 3 seria impensável até alguns anos atrás, mas hoje vemos como as transformações vêm ocorrendo. Em seu entorno, já surgem empreendimentos residenciais de grande porte, voltados para a classe média e com estrutura de lazer inseridas.

Um caso recente e que pode trazer ao mercado uma nova área a ser revitalizada é a alteração de gabarito do bairro do bairro da Penha. O objetivo

seria possibilitar a atração de investimentos imobiliários e a revitalização do bairro, que praticamente parou no tempo. Apesar de sua localização estratégica, com facilidades de entrada e saída pelas principais vias da cidade e proximidade com o Aeroporto Internacional do Rio, o bairro não tem recebido grandes investimentos imobiliários, apenas raras construções isoladas de três andares.

O seu vizinho, Vila da Penha, apesar da localização mais desfavorável, permite maior gabarito das construções e recebe alguns dos principais empreendimentos de toda a AP3. Espera-se que, com a alteração ocorrida no PEU da Penha e com a chegada da Transcarioca, o bairro e arredores ganhem uma nova dinâmica e se transformem em novos focos de investimentos para a classe média, num processo similar ao que ocorreu no bairro de São Cristóvão, dispersando os investimentos naquela região até então estagnada, lembrando que essas mudanças também atingirão bairros como Brás de Pina, Penha Circular Olaria e Ramos, todos naquelas imediações.

Existe uma grande e bem localizada área na Penha, onde funcionava o antigo Curtume Carioca, desativado no início da década de 80, deixando até hoje terrenos vazios, contribuindo para a degradação do bairro. Alguns de seus grandes terrenos já foram utilizados, um como Igreja e outro como um supermercado, mas o maior deles ainda não teve um novo fim, apesar de já ter sido adquirido por uma construtora para lançar um empreendimento residencial. Essa alteração de gabarito gerou polêmica por coincidir com os interesses da construtora que comprou essa área do Curtume e também por se questionar se a revitalização de um bairro requer necessariamente um aumento de gabarito, provocando uma verticalização talvez desnecessária.



Figura 56 - Um dos raros empreendimentos para classe média na Penha. Fonte: Google



Figura 57 - Grande terreno do antigo Curtume Carioca. Fonte: Google

Outra localidade alternativa que passou a ter uma melhor visibilidade e que se tornará mais uma vertente de crescimento é o bairro de Madureira e seus arredores. Com a implantação do Parque Madureira, a revitalização da área ganhou um ponto de partida e já promoveu uma nova dinâmica no bairro. A tendência é que novos empreendimentos imobiliários sejam lançados e transformem aquela região em um novo nicho do mercado. A construção do parque e a Transcarioca que também passará nas proximidades serão um grande impulsionador do desenvolvimento e revitalização do bairro, que até então era mais conhecido pelo seu farto comércio e desordem urbana, desprovido de áreas verdes e bons equipamentos de lazer.

Há grandes perspectivas de ampliação dessa vocação residencial para na AP 3, dessa vez proporcionado pelo principal instrumento legal de crescimento da cidade, seu plano diretor, que determinou que o adensamento populacional da AP 3 é um dos vetores de crescimento da cidade:

A ocupação urbana no Município se orientará segundo os seguintes vetores de crescimento:

I - pelo adensamento da população e das construções na Macrozona de Ocupação Incentivada, preferencialmente nas vias estruturadoras da Zona Norte, da Leopoldina e de Jacarepaguá; .

III - pela ocupação de vazios urbanos nas Macrozonas de Ocupação Incentivada e Ocupação Assistida, especialmente na faixa de território

compreendida pela Av. Brasil e o leito da estrada de ferro, na Zona Oeste, e a Zona Portuária¹²;

Essa diretriz pretende fomentar o mercado imobiliário e ampliar a vocação residencial hoje muito concentrada em poucos bairros de classe média. Esse uso residencial precisa ser incentivado e fomentado, como forma de atrair novos moradores e proporcionar a permanência dos já residentes, de diferentes faixas de renda.

Vale ressaltar que verticalizar não quer dizer incentivar a construção de espigões nos bairros da AP 3. É necessário entender que se trata de uma região muito antiga e com ruas estreitas, que não suportariam um impacto de verticalização agressivo, causando um aumento do fluxo de veículos nessas vias e um colapso no trânsito da região. É necessário que haja um estudo de impacto viário e ser analisada a melhor forma de transformação desses bairros, com normas de gabarito, afastamentos e índices de aproveitamento de terrenos. O fato de ainda ser horizontal deve ser visto como uma vantagem e oportunidade de termos bairros verticalizados, porém muito bem planejados e direcionados.

5.5

Oportunidades para classes baixas

Paralelamente às medidas de incentivo ao adensamento, com melhoria das condições urbanas e consequente atração de empreendimentos para a classe média, existe grandes possibilidades para assentamento de classes mais baixas, aproveitando seus vazios urbanos e sua localização estratégica dentro da cidade. Não podemos esquecer que na AP 3 há uma representação significativa de população de baixa renda, que precisa de assistência para que não sejam, de certa forma, forçadas pelo desenvolvimento a se deslocar para outras áreas, formando um ciclo vicioso de expulsão da população da cidade. O Plano previu investimentos em habitação social em toda macrozona incentivada, onde se insere a AP 3:

¹² (Artigo 33, inciso I da Lei Complementar 111/2011-Plano Diretor)

Para viabilizar soluções habitacionais de interesse social, o Município poderá adotar padrões diferenciados de exigências urbanísticas e de infraestrutura mediante a declaração de Áreas de Especial Interesse Social - AEIS, desde que sejam asseguradas as condições de segurança, higiene e habitabilidade das habitações, incluindo equipamentos sociais, culturais e de saúde, espaços públicos, serviço e comércio de caráter local¹³.

Priorizar o investimento na melhoria geral do ambiente urbano e das condições de ocupação, mediante reforço e ampliação de programas e iniciativas, tais como: definição de Áreas de Especial Interesse Social ¹⁴.

As zonas especiais de interesse social são aquelas onde as circunstâncias de fato autorizam ou determinam um tratamento diferenciado, mais simples, menos elitista, dos índices urbanísticos, de maneira a assegurar o direito à moradia (Dallari, 2006). Embora a destinação de área ou zona da cidade para fins de Habitação de Interesse Social não tenha o condão de modificar a titularidade da área gravada, a afetação de uma área ociosa nessa categoria de AEIS, ao retirar essa área do mercado para outros usos, tende a implicar na diminuição do seu preço, e conseqüentemente, na ampliação do acesso legal à terra urbanizada para estratos da população historicamente excluídos (SAULE JUNIOR, 2006).

Pelo exposto acima, vemos que uma ação estatal pode controlar o uso do solo e impedir, de certa forma, que o mesmo seja utilizado com fins especulativos e impedindo o acesso das classes mais baixas à moradia barata e bem localizada. Esses investimentos servem não apenas para os atuais moradores de classe baixa da AP 3, mas sim para toda a população carente da cidade, que necessita de moradia acessível e conectada aos sistemas de transporte de massa e que esteja mais próxima de seus locais de trabalho. Localidades ao longo da Avenida Brasil, da Supervia e da linha 2 do Metro Rio seriam os locais mais viáveis para esses

¹³ Art 205 da Lei Complementar 111/11 - Plano Diretor.

¹⁴ Anexo III - Diretrizes para a Macrozona de Ocupação Incentivada, item 1.

Conforme reza o Art 205, § 1o, incisos I e II, as AISP podem ser de dois tipos:

AEIS 1 - áreas ocupadas por população de baixa renda, abrangendo favelas, loteamentos precários e empreendimentos habitacionais de interesse social para promover a recuperação urbanística, a regularização fundiária, a produção e manutenção de Habitações de Interesse Social – HIS;

AEIS 2 - áreas com predominância de terrenos ou edificações vazios, subutilizados ou não utilizados, situados em áreas dotadas de infra estrutura, serviços urbanos e oferta de empregos, ou que estejam recebendo investimentos desta natureza para promover ou ampliar o uso por Habitação de Interesse Social – HIS e melhorar as condições habitacionais da população moradora, de acordo com o Plano Municipal de Habitação de Interesse Social.

empreendimentos, ocupando espaços ociosos próximos a esses eixos de transporte, reduzindo o processo de favelização não só da AP 3, mas de toda a cidade.

Como exemplo de medidas já implementadas, no bairro do Rocha, um antigo terreno da Light, onde eram mantidos escritórios, galpões, oficinas e depósito de materiais, foi implementado um projeto social, um bairro planejado com 2.400 apartamentos de dois quartos, distribuídos em sessenta edifícios de cinco andares, com andar térreo, em um terreno de aproximadamente 125.000 m² e subsidiado pelo programa do Governo Federal, Minha Casa, Minha Vida. O empreendimento conta com estrutura de lazer e equipamentos sociais, tais como: creche, escola primária, Clínica da Família, centro esportivo, centro cívico cultural, posto policial, praças, ciclovias, parquinhos, etc.



Figura 58 - Terreno da Bairro Carioca, Figura 59 - Bairro Carioca já pronto. Fonte: durante a construção. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com> <http://odia.ig.com.br>

Deve ser destacado que esse empreendimento, diferentemente de muitos conjuntos habitacionais que já foram instalados na cidade, como a Cidade de Deus em Jacarepaguá, por exemplo, está em uma localização central, a poucos quilômetros do Centro e adjacente aos principais meios de transporte de massa da AP 3, os trens da Supervia e do Metro Rio, além das diversas linhas de ônibus nas proximidades, proporcionando aos seus moradores, que são de baixa renda, deslocamento fácil para seus locais de trabalho em qualquer outro ponto da cidade.

6

Conclusão

Se não houver uma consciência global do território urbano, seja no Rio de Janeiro ou em qualquer outra cidade do mundo, o conceito de crescimento sustentável fica sem sentido, com bairros nascendo, se desenvolvendo e sendo posteriormente desprezados por ideologias fúteis que desagregam a cidade, desperdiçando gastos passados e provocando futuros. As cidades não podem continuar com pensamentos segregatórios de classe, devendo ser devidamente utilizadas e conservadas, valorizando seu passado e controlando o caro processo de crescimento sobre áreas ainda virgens, tornando-se um ambiente integrado e fácil de ser utilizado e administrado.

Enxergar a AP 3 como vetor de crescimento do Rio seria uma forma saudável de ter um desenvolvimento urbano eficiente e integrador, já que em sua grande parte ainda é horizontal, dotada de infraestrutura e conectada a todo o resto da cidade e regiões vizinhas. É uma área importantíssima e necessita de investimentos públicos e privados para consolidar seu desenvolvimento e reverter a degradação que ocorreu ao longo de muitos anos.

Mesmo com as novas diretrizes legais, não será fácil reverter um quadro de obsolescência provocado por inúmeros fatores sociais e políticos durante décadas, mas um ponto de partida era necessário e já é real - o atual Plano Diretor. Desafios serão enfrentados, principalmente a conscientização da população em enxergar melhor a essa parte da cidade e deixar de lado o “ranço” de preconceito que ainda existe. Além de vencer o preconceito, essa área demanda soluções diversificadas, como a necessidade de estímulo à ocupação residencial formal, à urbanização das favelas e à melhoria da infra-estrutura e da qualidade do sistema de transportes.

Mesmo com os problemas ainda existentes, vimos no desenvolvimento do trabalho que a AP 3 está atualmente se revestindo de uma nova visibilidade. O que parece estar por trás dessa mudança de pensamento, dessa “venda” de uma nova imagem do “subúrbio”, não é uma preocupação que as entidades governamentais

estão tendo com o desenvolvimento da cidade, e sim de agentes fomentadores do mercado imobiliário, do comércio e de serviços.

O Rio de Janeiro não comporta mais um crescimento desordenado e os espaços para construção nas áreas nobres estão cada vez mais raros, ou seja, os investidores estariam em busca de novos nichos de mercado para suprir a atual carência nas áreas mais valorizadas. Mesmo que haja benefícios com esse novo foco de investimentos, há consequências que podem trazer uma nova segregação na cidade, ocasionados por um fenômeno chamado de gentrificação, capaz de criar um enobrecimento de certos bairros e novas divisões sociais.

Essa elitização do local teria como consequência um custo de vida maior para os antigos moradores, de classes mais baixas, estando diante da situação de não conseguir se manter e ter que deixar esses locais em busca de outros com custo de vida mais baixo. Com o encarecimento da AP 3, restaria a essa população migrar para a Zona Oeste ou Baixada Fluminense, causando uma nova migração das classes populares na cidade.

A gentrificação é um fenômeno ao mesmo tempo físico, econômico, social e cultural. Ela implica não apenas uma mudança social, mas também uma mudança física do estoque de moradias na escala de bairros; enfim, uma mudança econômica sobre os mercados fundiário e imobiliário. É esta combinação de mudanças sociais, físicas e econômicas que distingue a gentrificação como um processo ou conjunto de processos específicos (ZACHARIASENZ, 2006, p.23).

A Vila da Penha é um destaque dentro do cenário da AP 3, isso sem ainda haver grandes atrativos urbanos. Ainda assim, o valor do metro quadrado é um dos mais caros da região, competindo com bairros como Méier e Jardim Guanabara. Ter acesso a uma moradia nesse bairro não é barato, já que estamos falando em um metro quadrado com valor médio de R\$ 3.631,00. Ainda assim, a Vila da Penha era uma alternativa ainda viável para uma classe média que procurava um bairro agradável e com moradias de qualidade, como bons condomínios, casas confortáveis e edifícios de bom padrão. Com a chegada da Transcarioca, a visibilidade desse bairro tende a aumentar, fazendo com que esse

bairro não seja mais acessível àqueles que ainda conseguem hoje adquirir um imóvel nas imediações.

Com seu encarecimento, os bairros do entorno, mais baratos e mais acessíveis, passarão a ser o foco dos investimentos e conseqüentemente se tornarão valorizados, formando novos nichos do mercado imobiliário e prejudicando a permanência das classes mais baixas. Isso vai ocorrer em mais áreas, num processo de irradiação da valorização imobiliária, como exemplo nas regiões de Madureira e Del Castilho. Em suma, a cidade pode estar diante de uma reforma urbana contemporânea, em um processo curioso de expulsão dos moradores que um dia se viram “obrigados” a se instalar nessa região que um dia foi “determinada” para eles, pelo baixo custo de vida e pela segregação social que sempre existiu na cidade.

7

Referências Bibliográficas

ABREU, M.A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4^a ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. Tradução Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006.

BARROS, J.A. **Cidade e História**. Petrópolis: Vozes, 2007.

BORGES, M.V. **O Zoneamento da Cidade do Rio de Janeiro: gênese, evolução e aplicação**. Dissertação de Mestrado. RJ: IPPUR/UFRJ, 2007.

Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>.

DALLARI, A.; FERRAZ, S. **Estatuto d Cidade: comentários à lei federal 10.257/2001**. São Paulo: Malheiros, 2^a Ed. 2006

EI-KAREH, A.C. **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010.

FERNANDES, N.N. (1995). **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio. Rio de Janeiro (1858-1945)**. Dissertação de Mestrado. RJ: PP GEO/ UFRJ.

FRANCISCO FILHO, L.L. **Distribuição espacial da violência em Campinas: uma análise por geoprocessamento**. Tese de Doutorado (Programa de Pós- graduação em Geografia)/ UFRJ, 2004.

GRAY, K. **Civil Engineering Technology**. Chandni Chowk, Delhi: Global Media Publications, 2007.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico de 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>

Armazém de Dados da Prefeitura do Rio de Janeiro. Estudo do uso do solo no Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br>

LINK, B. G.; PHELAN, J. C. (2001). **Conceptualizing stigma**. *Annual Review of Sociology*, New York, (27), 363-385. Recuperado de <http://arjournals.annualreviews.org/>.

LOMBARDO et al. **Mobilidade e sistema de transporte coletivo.** Disponível em <http://www.opet.com.br/revista>.

MACIEL, L.A. **150 anos de subúrbio carioca.** Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010.

MAGALHÃES et al. **Cidades: mobilidade, habitação e escala um Chamado à ação. Brasília.** Confederação Nacional da Indústria. Brasília, 2012.

MENEZES, L.M. **Os indesejáveis: Desclassificados da modernidade: protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930).** Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.

MEIRELLES, H.L. **Direito Municipal Brasileiro.** São Paulo: Malheiros, 2007.

OLIVEIRA, F.L. **A caracterização da vulnerabilidade social a processos de transformação urbana.** Relatório Técnico. Rio de Janeiro: DIG/IPP/PCRJ, 2006.

OLIVEIRA, S.S.R. **Locus: revista de história.** Juiz de Fora, 2011.

PESSOA, F.N.; ZACHEO, P.A.; TAMAE, R.Y. **O perfil de consumo da classe C.** Revista científica eletrônica de administração - ISSN: 1676-6822. Ano VIII – Número 14 – Junho de 2008 – Periódico Semestral.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - Armazém de dados: <http://www.armazemedados.rio.rj.gov.br>

RAMOS, S.; Paiva, A. **Mídia e violência: tendências na cobertura de criminalidade e segurança no Brasil.** Rio de Janeiro: IUPERJ, 2007.

ROCHA, O.P. **A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920.** Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1986.

SANTOS, B.S. **A construção multicultural da igualdade e da diferença.** Trabalho Apresentado no VII Congresso Nacional de Sociologia, Rio de Janeiro, 1995.

SAULE JÚNIOR, N. **As zonas especiais de interesse social como instrumento da política de regularização fundiária.** Fórum de Direito Urbano e Ambiental, v. 30, p. 3762- 3773, 2006.

SILVEIRA, M.R. **As casas populares e a formação do subúrbio carioca.** 2008.

SIMÕES, MR. **A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense.** Tese de Doutorado. RJ: Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense

SOUZA, M.L. **As drogas e a “questão urbana” no Brasil: a dinâmica sócio- espacial nas cidades brasileiras sob a influência do tráfico de tóxicos.** In: Castro, I. E., Gomes, P. C. da C. & Corrêa, R. L. (org). *Brasil: questões atuais da reorganização do território.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

TANGERINO, D.P.C. **Crime e Cidade: violência urbana e a Escola de Chicago.** Rio de janeiro: Lumen Juris, 2007.