



**Sabrina Bridi Marcondes Martins**

**Além das muretas do Elevado Paulo de Frontin**

**Dissertação de Mestrado**

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

Orientador: Prof. Rodrigo Rinaldi de Mattos

Rio de Janeiro  
Agosto de 2015



**Sabrina Bridi Marcondes Martins**

**Além das muretas do Elevado Paulo de Frontin**

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

**Prof. Rodrigo Rinaldi de Mattos**

Orientador

Departamento de Arquitetura e Urbanismo - PUC-Rio

**Prof<sup>a</sup>. Maria Fernanda Campos Lemos**

Departamento de Arquitetura e Urbanismo - PUC-Rio

**Prof. Ricardo Esteves**

Departamento de Urbanismo e Meio Ambiente - UFRJ

**Prof. José Eugenio Leal**

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

Rio de Janeiro, 14 de agosto de 2015

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

### **Sabrina Bridi Marcondes Martins**

Graduou-se em Engenharia Civil com ênfase em Estruturas na Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) em 2002 e em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal Fluminense (UFF) em 2008. É funcionária pública da Prefeitura do Município do Rio de Janeiro e trabalha como engenheira na Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) na área de licenciamento e fiscalização de obras.

#### Ficha Catalográfica

Martins, Sabrina Bridi Marcondes

Além das muretas do Elevado Paulo de Frontin / Sabrina Bridi Marcondes Martins ; orientador: Rodrigo Rinaldi de Mattos. – 2015.

183 f. : il. (color.) ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Civil, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, 2015.

Inclui bibliografia

1. Engenharia civil – Teses. 2. Engenharia urbana – Teses. 3. Rio de Janeiro. 4. Rio Comprido. 5. Viaduto. 6. Naturalização. 7. Qualidade do espaço urbano. I. Mattos, Rodrigo Rinaldi de. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Engenharia Civil. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental. III. III. Título.

CDD: 624

Para a minha mãe, Sara,  
meu anjo da guarda.

## Agradecimentos

Após três anos e meio no Curso de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio, chegou o momento da entrega da Dissertação de Mestrado e também o momento de agradecer.

Agradeço, primeiramente, aos meus pais – em especial a minha querida mãe, que foi responsável pela realização deste sonho, pelo seu carinho, incentivo, apoio e paciência que teve comigo ao longo deste período.

Do Curso de Engenharia Urbana e Ambiental, agradeço ao professor Rodrigo Rinaldi de Mattos, meu orientador.

Aos moradores e ex-moradores do bairro do Rio Comprido, agradeço pela ajuda e disponibilidade, pois sem eles este trabalho não teria acontecido: Maria Helena Cortes Pinheiro, Dulce Vaz da Costa Monteiro, Célia Regina Monteiro dos Santos, Adriano Rodrigues Pinheiro Neto, Ditmar Witting, Áureo de Oliveira (ex-dono de empresa localizada na Avenida Paulo de Frontin), Nancy Coke Rabello, o casal Darcy Rodrigues Queiroz e Renilda Queiroz, José Rodrigues Campos, Aristides Henrique Pequeno, Alexandre Duarte (dono de empresa localizada na Avenida Paulo de Frontin), Celso Graciano de Almeida, Paulo Montez, Bárbara Cristina dos Santos, Marcelo Alonso Moraes, Viviane Pontes Silva e, em especial, Maria da Glória Favorito, Lucy Francisca Pereira e Sheila Maria Campos Leão Castello, que nos ajudaram fornecendo informações preciosas e angariando mais entrevistados para esta pesquisa.

Aos colaboradores técnicos e professores que se dispuseram a serem entrevistados: Sandra Regina Sanchotene Serratine (subsecretária da Secretaria Municipal de Obras), Carlos Dantas de Campos (Coordenador da Coordenadoria Geral de Projetos da Secretaria Municipal de Obras do Rio de Janeiro), e os professores Izabella Lentino e Pierre-André Martin (da PUC-Rio).

Agradecimentos especiais ao professor Jean Marcel de Faria Novo, da disciplina de Metodologia Científica do Curso de Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio, que se dispôs a ler este trabalho e a aparar as arestas, a Isabel Mattar, geógrafa que elaborou os mapas contidos nesta dissertação, a Janette Hore Decoster, amiga e professora de Inglês que me ajudou a redigir o “Abstract” deste trabalho e a Leonardo Martins, revisor e diagramador desta dissertação.

Por fim, agradeço a Deus, porque sem Ele nada seria possível.

## Resumo

Martins, Sabrina Bridi Marcondes; Mattos, Rodrigo Rinaldi de (Orientador). **Além das muretas do Elevado Paulo de Frontin**. Rio de Janeiro, 2015. 183p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Nos últimos anos foi possível observar um processo de mudança no conceito de mobilidade urbana. Existe hoje uma maior valorização dos percursos feitos a pé ou de bicicleta, e também maior consciência da necessidade de investimentos na melhoria do transporte público. Essa é uma das razões pelas quais algumas cidades do mundo estão repensando o espaço público e tentando devolver à população áreas que antes se encontravam degradadas e abandonadas pelo poder público, chegando a demolir alguns viadutos. Desta forma, pode-se dizer que a demolição do Elevado da Perimetral, na zona portuária do Rio de Janeiro, foi um marco divisor na história do urbanismo nacional. Por isso, é possível supor que, em função dos resultados obtidos no porto do Rio, outras regiões da cidade que apresentem características semelhantes e que sejam impactadas com a construção de um viaduto, também entrem no rol de discussões e, conseqüentemente, sejam alvo de estudos e intervenções urbanísticas. Por esta razão, este trabalho teve como principal objetivo investigar o que torna um bairro de boa ou má qualidade para os seus moradores, ou, mais especificamente, verificar se a presença ou não de um viaduto é determinante para a mensuração da qualidade do espaço urbano por parte de sua vizinhança imediata. Como estudo de caso, optou-se pelo Elevado Paulo de Frontin, localizado no bairro do Rio Comprido, na cidade do Rio de Janeiro. Metodologicamente, esta pesquisa tem partes de cunho teórico, onde se buscou analisar a origem do caos urbano e a história do bairro em questão, e uma parte que tem como principal foco o resultado das entrevistas realizadas com moradores e ex-moradores do Rio Comprido. A conclusão a que chegamos é que a presença ou não de um viaduto é menos relevante para a qualidade do espaço do que se supõe o senso comum: ele não é determinante, por si só, para a depreciação ou degradação de um bairro, mas pode ser um agravante. Essa constatação reforça ainda mais a importância da participação popular nas decisões da cidade.

## **Palavras-chave**

Rio de Janeiro; Rio Comprido; viaduto; naturalização; qualidade do espaço urbano.

## Extended abstract

Martins, Sabrina Bridi Marcondes; Mattos, Rodrigo Rinaldi de (Advisor). **Beyond the railing of Paulo de Frontin Viaduct**. Rio de Janeiro, 2015. 183p. MSc. Dissertation – Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

### I. Introduction

In recent decades it has been observed the demolition of viaducts in areas that have suffered large depreciation of the urban space because of these buildings. This process, in addition to providing areas with better quality of life, brings up questions about the use of the car, so fashionable in recent times.

For years, urban mobility has developed in road mode. In other words, much of the transportation planning was - and still is - linked to passenger cars. Consequently, viaducts have become the best solution, from the road point of view, to connect quickly and safely two areas of a city.

This kind of planning is due to the concepts of modern urbanism, which allows even now to deploy large structures in consolidated residential areas, cutting the urban fabric and definitely impacting entire families that find themselves forced to leave their homes in favor of progress. So viaducts have been built around the world, including in Rio de Janeiro, in an imposing way and with the allegation that these works were for the well-being of the city, and thinking otherwise would “oppose progress, history and modernity itself” (BERMAN, 2007, p. 345).

As time passed and, because of the growing number of cars and frequent traffic jams, urban planners and experts in the transportation field began a questioning process on how to solve the problem of urban mobility.

One of the trends of today is to treat all in a sustainable way, and this also includes investments in public transport and non-motorized, valuing walking, hiking and cycling routes at the expense of passenger car.

It was at the center of this discussion – “the city that we have and the city that we want” - that this work emerged.



The above expression originates in the Statute of City, created by a Brazilian federal law in 2001 (Law No. 10,257), which determines that the management of cities must be democratic. From this concept, then, debates, hearings and public consultations are proposed, that is, it is understood that there should be popular participation in decisions. Thus, it follows that the participation of society in the definition of public spaces is closely related to quality of life.

Imbued with this idea and considering that Rio de Janeiro City is going through a historic urban landmark with the demolition of the Perimetral viaduct which aims to revitalize and modernize the port area of the city, two questions arise: what does the main by impacted population say about this type of structure? Is it possible to measure the impacts caused by a viaduct on a daily basis?

The method of this study was, therefore, the development of direct questions to the residents, the true users of these spaces.

To do this analysis we had to choose one of these structures to be used as a case study. At this point, the Paulo de Frontin viaduct in the neighborhood of Rio Comprido proved to be an ideal model.

The demolition of the Paulo de Frontin viaduct it would then be the best solution for the region? Or architectural and landscape solutions would be enough to improve the quality of space? What do the residents think in this regard? It is in seeking answers to these questions that this research is justified, ie, the reading of reality implies knowing how to listen to people, as postulated by the Statute of City.

## **II. Viaducts and urban mobility**

In general, it can be said that a viaduct causes impacts on the region where it is inserted. These impacts may be related to the environment, the visual, the quality of space, mobility and depreciation of real estate in the immediate surroundings. Because of this, more and more projects are done which aim to minimize the damage they may cause.

To understand what motivated the solutions adopted to reduce or eliminate the impacts of some viaducts around the world, we must first check the process of urban development of cities that have culminated in recent decades, with the gradual change of the concept of urban mobility.

The growth of large cities has generated the need for infrastructure networks to meet not only the local population needs, but also the regional ones and even those beyond the boundaries of a nation. And when it comes to infrastructure, we are talking about transport, telecommunications, energy, water, streets, etc.

To account for this intricate network, say Graham and Marvin (2001), the modern urbanism emerged. Emerging as an extraordinary social-technological process at the same time complex and dynamic, it would be able to solve these problems.

This means that distant cores should be connected to each other so that there would be homogeneous but independent areas in the same city. As a result, the same should take place between different cities.

What spurred this interconnection quickly and efficiently was the use of the automobile. That is, the origin of large-scale interventions in the modern urban space is directly related to the growth of the automobile industry.

This new concept of city besides not promoting the interaction between people and the urban spaces along these highways in areas of sprawling cities, generated losses to areas already consolidated.

The construction of expressways in consolidated districts already causes a sharp drop in real estate value of the surroundings. Existing constructions are confined and there is a significant loss of quality of the space. For many years, it is observed that the renewal of the area with new construction becomes impaired and the region will now be abandoned. Former residents leave their homes, which end up being empty or occupied by lower income invaders, or now have commercial activities and services, due to the low cost of real estate.

As for the users of these expressways, these structures are like tunnels in the open, where there is no relationship between the people who pass through them and the urban spaces beyond the low walls.

So what can be seen is that the car culture has had decisive influence on the planning and designing of cities for decades. Today we observe the result of this excessive recreational vehicles, combined with the poor quality of public transport and the growth of cities that favor cars.

This relationship of domination of infrastructure on the urban space can be observed more and more by the absence of functional open spaces and quality, and the presence of boundaries created by the road layout.

The modernist idea was spread in many countries of the world and, although there are trends against these lines of thought, the great planners believed they were doing the best for their cities. The consequences would only be seen with time. The wide avenues then designed became narrow for the number of cars and large traffic jams have become frequent.

In order to solve the problems of constant traffic jams, the time cutting-edge technology had even more innovative solutions such as the construction of viaducts everywhere in the big cities of the country. And the more solutions given to resolve the traffic issue, the worse it became.

However, in recent decades it has been possible to observe some changes. Some countries rethink their cities, the quality of life of their residents and seek sustainable alternatives to the excessive oil consumption. Also, they make massive investments in the improvement of public transport, thus attempting to reduce the number of cars in big cities. Another point to consider is the investment in education, which is key to public awareness.

### **III. Solutions adopted by the world**

#### *A. The demolition of viaducts as a solution*

In some cities, it has been seen the practice of viaducts demolition, in order to improve the quality of space, revitalizing underutilized areas and consequently bringing benefits to the local economy.

One of the major interventions in urban centers was the demolition in 2003 of the Cheonggyecheon viaduct in Seoul, South Korea, which had been built in 1971. Its importance is also attested by the size of the work: the overthrow of an elevated highway 5.8 kilometers long, passing through the center of Seoul which occupied almost the entire bed of the river of the same name.

#### *B. Other uses for a viaduct /requalification of public space*

Another practice in vogue is to use change of a viaduct, which can occur either at the top or the bottom, or in both. This type of solution aims to breathe life into under-utilized and degraded areas, integrating that structure into the daily life

of the city, while minimizing its negative presence, and requalifying the public space.

An example of successful experience is an old viaduct in the west of Manhattan in New York (USA), which led to the so-called High Line Park.

Even still in viaducts in operation, alternatives are being adopted to take advantage of the space under them, which in most cases, are hostile, dark and unattractive environments. In many cases, they shelter the homeless and drug users, as well as serving as illegal garbage dumps. So some cities are giving another meaning to the under-the-bridge area.

#### **IV. Rio Comprido: the neighborhood and Paulo de Frontin viaduct**

The neighborhood of Rio Comprido in Rio de Janeiro is the place where our object of study is located: the Paulo de Frontin viaduct.

Rio Comprido is one of the oldest neighborhoods in the city of Rio de Janeiro: its official name dates back to 1875.

##### *A. The early twentieth century*

A series of actions was carried out: the early twentieth century was marked by great urban reforms and a hygienist policy in the municipality of Rio de Janeiro, during the administration of Mayor Pereira Passos, which also reached the neighborhood of Rio Comprido.

However, significant improvements only came to the neighborhood from the government of Mayor Paulo de Frontin, in 1919, who named the main avenue of the neighborhood. The neighborhood went through a period of recovery, with urban improvements, which made it a prime area of the city.

In addition, the Rio Comprido neighborhood has always had an excellent geographical location, since it is close to the city center and the northern and southern areas, and at the time it had a supply of tram lines, commerce, schools, etc. The poorest population was removed from the formal part of the neighborhood and finally settled on the nearby hills. Unfortunately, this golden period of the neighborhood lasted only until the 1960's.

##### *B. The construction of the Rebouças tunnel and Paulo de Frontin viaduct*

Parallel to the growth of the Rio Comprido neighborhood, another area of Rio de Janeiro was also expanding: a coastal region located in the southern part of

the city, which began to gain prominence and became the preference of the high society.

With the growth of the southern area and intent on relieving the traffic in the downtown area, the main economic, commercial and industrial concentration, along with the need to facilitate access to the north and south zones, the City Hall and the State Government Guanabara began studying an alternative that connected these three areas. The best option was to build a tunnel, the Rebouças tunnel, which had its name given in honor of the brother engineers. Work began in April 1962 and the tunnel was opened on 3 October 1967, under the management of Francisco Negrão de Lima, governor of the former state of Guanabara.

After the inauguration of the new tunnel, which connected the neighborhood of Rio Comprido to the south of the city, the flow of vehicles has increased considerably, causing constant traffic jams in the new alternative for getting to and from the northern and southern zones, which avoided passing through the city center.

For this reason, another large project was being prepared to try to solve problems in traffic: the construction of the Eugène Freyssinet viaduct, also known as the Paulo de Frontin viaduct, opened in 1974.

After the implementation of the Paulo de Frontin viaduct, the main avenue of the neighborhood saw its daylighting impaired and increased noise, visual and air pollution, forcing the most affluent families to move to other areas, as one of the reasons for emptying the neighborhood.

It can also be said that there has been significant growth in irregular settlements in the Tijuca Massif slopes.

The various moments of the Rio Comprido neighborhood can be evaluated through population growth over the decades, as Tables I and II show:

TABLE I. RESIDENT POPULATION IN THE NEIGHBORHOOD OF RIO COMPRIDO REGION – 1940/1960[8]

Year	Resident population	Note
1940	61.957	Rise period of the neighborhood
1950	70.979	
1960	83.896	

Fonte: IBGE, 1940; IBGE, 1950; IBGE, 1960.

TABLE II. RESIDENT POPULATION IN III ADMINISTRATIVE REGION IN RIO DE JANEIRO CITY - 1970/2010[8]

Year	Resident population	Note
1970	97.270	Period after the construction of Rebouças tunnel
1980	93.933	Period after the construction of the Paulo de Frontin viaduct
1991	82.307	Neighborhood emptying period
2000	73.661	
2010	78.975	Period after the implementation of UPP and the start of construction for major events in the city

Fonte: IBGE, 1970; IBGE, 1980; IBGE, 1991; IBGE, 2000; IPP, 2014.

### C. *Rio Comprido today*

According to Table II, it shows that the last decade is marked by a new period of appreciation of the neighborhood. It is possible to assume that one of the reasons is due to the implementation of a UPP (Pacifying Police Unit) in the Complexo do Turano, in 2010, one of the sets of the Rio Comprido slums. Since 2008, the state government of Rio de Janeiro, through the Security State Department, has been implementing the UPPs with the objective of establishing community police in slums, in order to dismantle gangs.

Coupled with the safety factor, another reason for the recovery is the expectation generated by major events in the city such as the World Cup 2014 and the Olympics in 2016. These events caused a great valuation of real estate, not only in Rio Comprido, but all over Rio de Janeiro. The real estate in the neighborhood have become more popular mainly due to lower values and location, ie, there was a change in the pattern of the residents due to the gentrification of the south of the city, which has displaced middle-class people to this region.

Despite this new period of real estate valuation in the neighborhood, there is no project under consideration or implementation by the Municipality for the revitalization of Paulo de Frontin Avenue or for the improvement of the region.

## V. **Interviews**

This part of the study was performed empirically, i.e., by a scientific method which is based on experiences. It can be said that starting from observation and experience you can get conclusions of common sense facts that had not been interpreted or organized rationally and methodologically.

Therefore, oral memory, even if selective and partial, contributes to the perception of a place. The rescue of individual and collective stories complements the one contained in books and documents. For this reason, several interviews

were conducted with a different audience, so that the most possible information would be gathered.

21 interviews with residents and former residents of Rio Comprido were carried out. The number of respondents in this sample is not significant in relation to the whole population of the neighborhood, but it covers different categories of residents. In this case in-depth, information quality had more relevance than the amount and applicability in statistical terms.

It was through interviews with former residents of the neighborhood, who had lived there before the opening of the Rebouças tunnel and the construction of the Paulo de Frontin viaduct, that it was possible to detect how these great works have impacted the local population and how the new residents handle the issue of the viaduct.

The interviews were administered throughout the year 2014, most of which were conducted in the first half.

In short, it can be said that families of higher income, who lived in the outskirts or on Paulo de Frontin Avenue, just out of the neighborhood, decided to live in other areas of the city for several reasons, not necessarily because of the viaduct.

Lower income and middle-class families remained in Rio Comprido, including residents of Paulo de Frontin Avenue. In many cases, because they did not leave the neighborhood that they cared so much for and in others, due to the depreciation of asset values, which would prevent them from moving to other parts of the city while maintaining the same residential status they had.

Over time, the viaduct was naturalized by the local population and issues such as noise, air pollution, low sun incidence, began to be understood as set out context. There was an adaptation to the new environment, transforming Paulo de Frontin Avenue, once residential, into a commercial area. Today, the viaduct is considered by many the landmark of the area.

The new generation of residents, although not appreciative of the new surroundings, tries to see what the neighborhood has to offer, such as location, more affordable property prices, commerce and the existence of bucolic and nice places which are still near Tijuca Massif, managing to find simplicity and closeness to the nerve center of the city nature.

Even the new residents who opted for apartments on Paulo de Frontin Avenue did not achieve these properties blindly, knowing too well what they were taking: noise, dust, pollution. The fact is that most of the new middle-class population that settled there only had the opportunity to buy apartments with a good square footage and in a good geographical location in the city because they came with these "freebies". That is, in a way, it was the viaduct which led to them to come to Rio Comprido.

When asked if the viaduct somehow is a newsance, residents - old and new - before and after the viaduct construction, claim that there is some sort of discomfort about noise and dust. However, these were not the main drawbacks cited by residents.

The claim of all respondents was the lack of public power in the region. All concluded that the transformation of Rio Comprido, with the viaduct, into a "go-through neighborhood" just downrated the interest of public institutions and the real estate market. In addition, there was an uncontrolled growth of local slums, causing an increase in violence.

It can be said that almost 100% of respondents who live in Rio Comprido would like to see the Paulo de Frontin viaduct demolished, as it was the recent case with the Perimetral viaduct, in the port area of Rio de Janeiro. However, it can be seen that this desire is accompanied by fears about waste of public money that a work of this size is capable of generating, associated with the collective consciousness that this structure plays a key role in the issue of urban mobility in the city.

Due to the aforementioned, it can be said that the outcome of the interviews shows to be complementary to the historical background and the census data of the neighborhood of Rio Comprido, which demonstrates the real need to put into practice what the Statute of Cities proposes: popular participation in urban interventions in the city, thus meeting the real needs of users.

## **VI. Acknowledgment**

For the survey, in addition to interviews that have been conducted in the neighborhood of Rio Comprido, it was concluded that the presence of a viaduct is not decisive, but rather an aggravating factor. It cannot be attributed to the



depreciation and degradation of a neighborhood to the presence of a viaduct itself, but mainly the lack of public power in the region where it is inserted.

It is true that the implementation of a viaduct significantly decreases the quality of urban space, increasing noise, visual and air pollution, damaging the environment and creating dark and barren spaces for local people. However, in the collective unconscious it is attributed also to the viaducts indirect losses such as the output of the population with greater purchasing power, the growth of the informal population and the increase in violence.

In contrast, for the residents who remained in the neighborhood even after the building of the viaduct as well as new residents, the viaduct is already naturalized as part of the landscape, not being considered the target of the main complaints, which shift to the absence of the state.

Therefore, the presence or absence of the viaduct becomes less relevant if compared to the basic needs of the population, such as public lighting, security, cleaning, transport, recreation areas, adequate infrastructure networks, etc.

Undoubtedly, an environment without viaducts offers a better quality of space. But we must remember that these structures can also be transformed into great works of art in the open or be integrated into the urban daily life, as it can be seen in some cities in the world.

Finally, we conclude that there are several solutions that can be adopted in areas impacted by the construction of a viaduct. The important thing is that the decision contemplates the participation of affected users and the economic condition of each place.

## **Keywords**

Rio de Janeiro; Rio Comprido; viaduct; naturalization; quality of urban space.

## Sumário

1. Introdução	23
2. Metodologia	28
Base teórica	29
3. Panorama histórico: do mundo ao bairro do Rio Comprido	31
3.1. Os viadutos e a mobilidade urbana	31
3.1.1. Panorama histórico do conceito de mobilidade urbana	31
3.1.2. A demolição de viadutos como solução	40
3.1.3. Outros usos para um viaduto	49
3.1.4. Considerações sobre o tópico	53
3.2. Rio Comprido: o bairro e o Elevado Paulo de Frontin	54
3.2.1. Panorama histórico	54
3.2.2. Rio Comprido em números	66
3.2.3. Considerações sobre o tópico	73
3.3. Alguns paralelos	74
3.3.1. O bairro de São Cristóvão	74
3.3.2. A zona portuária do Rio de Janeiro	79
3.3.3. Considerações sobre o tópico	86
4. Resgate de histórias sobre o Elevado Paulo de Frontin	87
4.1. As entrevistas	87
4.1.1. Elaboração de questionários	88
4.1.2. Síntese das entrevistas	92
4.1.3. Análise dos resultados	97

4.1.4. Considerações sobre o tópico	103
5. Conclusão	107
Referências bibliográficas	110
Apêndice A – Definição de termos	113
Apêndice B - Bairros de Planejamento, Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento	117
Apêndice C - Entrevistas	122

## Lista de figuras e gráficos

Figura 1 - Prédios em formato de cachorro e ovelha, em Tirau (Nova Zelândia)	33
Figura 2 - Prédio em formato de piano e violino, em Huainan (China)	33
Figura 3 - Engarrafamento na saída da Ponte Rio-Niterói	37
Figura 4 - Anúncio do Romi-Isetta, de 1961	38
Figura 5 - Anúncio da Kombi Volkswagen, da década de 1970	38
Figura 6 - Anúncio do Ford Maverick, de 1976	38
Figura 7 - Anúncio do Ford Corcel II, de 1977	38
Figura 8 - Viaduto Harbor Drive, de Portland (EUA)	41
Figura 9 - Local onde havia o viaduto Harbor Drive, agora como Tom McCall Waterfront Park, em 2005	41
Figura 10 - Local onde havia o viaduto Harbor Drive, agora como Tom McCall Waterfront Park, em 2005	41
Figura 11 - Antigo viaduto em frente à Estação de Atocha, em Madri (Espanha)	42
Figura 12 - Estação de Atocha, em Madri (Espanha)	43
Figura 13 - Exterior da Estação de Atocha, em Madri (Espanha)	43
Figura 14 - Jardim tropical no interior da Estação de Atocha, em Madri (Espanha)	43
Figura 15 - Antigo viaduto Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul)	44
Figura 16 - Rio Cheonggyecheon	44
Figura 17 - Parque construído onde havia o viaduto Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul)	44
Figura 18 - Parque construído onde havia o viaduto Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul)	44
Figura 19 - Maquete eletrônica do projeto do Porto Maravilha	45
Figura 20 - Antigo Elevado da Perimetral	45
Figura 21 - Mapa da rede do VLT do projeto Porto Maravilha	46
Figura 22 - Vista do High Line Park, em Nova York (EUA)	49
Figura 23 - Vista do Promenade Plantée, em Paris (França)	50
Figura 24 - Ocupação comercial sob viaduto em Londres (Inglaterra)	51
Figura 25 - Ocupação comercial sob viaduto em Berlim (Alemanha)	51
Figura 26 - Ocupação comercial sob viaduto em Buenos Aires (Argentina)	52
Figura 27 - Ocupação sob viaduto em Ho Chi Minh (Vietnã)	52
Figura 28 - Antigo mapa da cidade do Rio de Janeiro (autor desconhecido)	55

Figura 29 - Bonde 47, que ligava a Rua Santa Alexandrina a diversos locais do bairro do Rio Comprido	56
Figura 30 - Foto da Avenida Paulo de Frontin, nos anos 1920	58
Figura 31 - Construção do Viaduto Eugène Freyssinet, também conhecido como Elevado Paulo de Frontin	61
Figura 32 - Desmoronamento de trecho do Viaduto Eugène Freyssinet	62
Figura 33 - Desmoronamento de trecho do Viaduto Eugène Freyssinet	62
Figura 34 - Mapa da delimitação do bairro do Rio Comprido, com a indicação do Elevado Paulo de Frontin	63
Figura 35 - Vista da Avenida Paulo de Frontin sob o elevado e no limite com a Praça Condessa Paulo de Frontin	65
Figura 36 - Vista da Avenida Paulo de Frontin sob o elevado próximo à esquina da Rua Haddock Lobo	65
Figura 37 - Mapa com delimitação da III Região Administrativa - Rio Comprido	66
Figura 38 - Mapa hidrográfico do bairro do Rio Comprido	67
Figura 39 - Zoneamento do bairro do Rio Comprido estabelecido pelo Decreto 322/76	71
Figura 40 - Mapa com a delimitação das favelas no bairro do Rio Comprido e seus arredores	71
Figura 41 - Mapa com delimitação dos bairros que compreendem a VII Região Administrativa - São Cristóvão	76
Figura 42 - Vista da Rua São Cristóvão, com o Viaduto Rufino de Almeida Pizarro, que corta o bairro de São Cristóvão, ao fundo	78
Figura 43 - Vista da Rua Bela, sob o Viaduto Rufino de Almeida Pizarro, que liga o Elevado Paulo de Frontin à Linha Vermelha, no bairro de São Cristóvão	78
Figura 44 - Mapa da I Região Administrativa - Portuária, com o limite da LC 101/09 e os elevados que cortam os bairros	82
Figura 45 - Vista da Avenida Rodrigues Alves, na região da rodoviária, sob o Elevado da Perimetral	84
Figura 46 - Vista da Avenida Rodrigues Alves, na esquina com a Rua Professor Pereira Reis, sob o Elevado da Perimetral	84
Gráfico 1 - População residente na III Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010	68
Gráfico 2 - Percentual de imóveis segundo o uso no bairro do Rio Comprido - 2011	69
Gráfico 3 - Área segundo o uso no bairro do Rio Comprido - 2011	70

## Lista de quadros e tabelas

Quadro 1 - Viadutos demolidos no século XXI	47
Quadro 2 - Viadutos em processo de demolição	48
Quadro 3 - Favelas no bairro do Rio Comprido e seus arredores	72
Quadro 4 - Síntese das entrevistas com moradores que moraram antes da construção do elevador e depois saíram	92
Quadro 5 - Síntese das entrevistas com moradores que moraram antes do elevador e permanecem até hoje	93
Quadro 6 - Síntese das entrevistas com moradores que vieram depois da construção do elevador	94
Quadro 7 - Síntese das sugestões para a melhoria do bairro do Rio Comprido e da Avenida Paulo de Frontin	95
Quadro 8 - Síntese das entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica	96
Quadro 9 - Síntese das sugestões para a melhoria da Avenida Paulo de Frontin, de acordo com os profissionais da área técnica e acadêmica	97
Tabela 1 - População residente na freguesia do Espírito Santo - 1870/1930	57
Tabela 2 - População residente nos distritos e circunscrições da região do Rio Comprido - 1940/1960	63
Tabela 3 - População residente na III Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010	63
Tabela 4 - População residente nos distritos e circunscrições da região de São Cristóvão - 1940/1960	77
Tabela 5 - População residente na VII Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010	77
Tabela 6 - População residente nos distritos e circunscrições da região da zona portuária do Rio de Janeiro - 1940/1960	85
Tabela 7 - População residente na I Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010	85

# 1

## Introdução

Nas últimas décadas foi possível observar a demolição de viadutos em áreas que sofreram grande depreciação do espaço urbano devido a essas construções. Como exemplo, podemos citar as demolições do Harbor Drive, em Portland (EUA), do viaduto de Atocha, em Madri (Espanha) e do viaduto Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul). Este processo, além de pretender devolver à população áreas com maior qualidade de vida, traz à tona questionamentos sobre o uso do automóvel, tão em voga nos últimos tempos.

Durante anos, a mobilidade urbana se desenvolveu no modo rodoviário. Ou seja, grande parte do planejamento de transportes estava – e ainda está – vinculado aos automóveis de passeio. Consequentemente, os viadutos passaram a ser a melhor solução, do ponto de vista rodoviário, para ligar de forma rápida e segura dois pontos de uma cidade.

Esta forma de planejar se deve aos conceitos do urbanismo moderno, que permite, ainda hoje, implantar estruturas de grande porte em áreas residenciais consolidadas, cortando o tecido urbano e impactando definitivamente famílias inteiras que se veem obrigadas a deixarem suas casas para trás em prol do progresso. Assim, viadutos foram erguidos pelo mundo, inclusive no Rio de Janeiro, de forma impositiva e com a justificativa de que estas obras eram para o bem da cidade, e pensar o contrário seria “opor-se ao progresso, à história e à própria modernidade” (BERMAN, 2007, p. 345).

O tempo passou e, em função do número crescente de automóveis e dos frequentes congestionamentos, urbanistas e especialistas na área de transportes iniciaram um processo de questionamento sobre como solucionar o problema da mobilidade urbana. Aliado a isto, cientistas e pesquisadores começaram a questionar sobre o destino ambiental do planeta e, neste contexto, o uso indiscriminado dos automóveis estava inserido, sobretudo no que se refere à volatilização de gás carbônico na atmosfera.

É em torno dessas discussões que o pensamento sobre mobilidade urbana vem se desenvolvendo. Uma das tendências da atualidade é tratar tudo de forma sustentável, e isto engloba também investimentos em transportes coletivos e não

motorizados, valorizando caminhadas a pé e percursos de bicicleta, em detrimento do automóvel de passeio.

Foi no centro desta discussão – “da cidade que temos e da cidade que queremos ter” – que este trabalho surgiu.

A expressão acima tem origem no Estatuto das Cidades, criado por uma lei federal em 2001 (Lei nº 10.257), que determina que a gestão das cidades deve ser democrática. A partir desse conceito, então, são propostos debates, audiências e consultas públicas, ou seja, entende-se que deva haver participação popular nas decisões. Com isso, tem-se que a participação da sociedade na definição dos espaços públicos está intimamente relacionada à qualidade de vida das pessoas.

Imbuído desta ideia e considerando que o Rio de Janeiro está passando por um marco histórico urbanístico com a demolição do Elevado da Perimetral, que tem como principal objetivo revitalizar e modernizar a área portuária da cidade, duas perguntas surgem: o que dizem os principais impactados por este tipo de estrutura? É possível mensurar os impactos causados por um viaduto no dia a dia das pessoas?

Por um hábito profissional, engenheiros e arquitetos urbanistas buscam respostas para seus questionamentos através de dados que possam ser quantificados e organizados, como, por exemplo, os de ordem visual: observando a ambiência, os afastamentos entre a estrutura e os prédios, a incidência de sol; ou os de ordem quantitativa, como a poluição sonora e do ar.

Mas como mensurar a percepção das pessoas que usam este tipo de espaço? O método deste trabalho foi, então, a elaboração de perguntas diretas aos moradores, os verdadeiros usuários destes espaços.

Para fazer esta análise foi preciso eleger uma destas estruturas para servir de estudo de caso. Neste momento, o Elevado Paulo de Frontin, no bairro do Rio Comprido, mostrou-se um modelo ideal.

Presente no cotidiano de milhares de pessoas, o Viaduto Eugène Freyssinet, mais conhecido como Elevado Paulo de Frontin por estar localizado sobre a avenida de mesmo nome, se trata de uma conexão entre as zonas norte e sul da cidade e serve de passagem para motoristas ansiosos em cruzá-lo o mais rapidamente possível. Mas o que existe além daquelas muretas de concreto, copas de árvores e um corredor de janelas fechadas?



Para quem usa o elevador por baixo, também como passagem, o ambiente é hostil, escuro, com má qualidade ambiental. Mas em função das paradas nos sinais de trânsito, por alguns instantes é possível observar antigas e belas mansões degradadas pelo tempo, entradas de edifícios dos quais não se enxerga mais que o primeiro ou segundo pavimentos, inúmeros muros e grades de segurança de firmas de vigilância e dedetização, além de resquícios de uma época perdida.

A demolição do Elevado Paulo de Frontin seria então a melhor solução para a região? Ou soluções arquitetônicas e paisagísticas já seriam suficientes para a melhoria da qualidade do espaço? O que pensam os moradores a este respeito? É na busca de respostas para estas questões que este estudo se justifica, ou seja, a leitura da realidade pressupõe saber ouvir a população, como postulado pelo Estatuto das Cidades.

Segundo opinião dos próprios moradores da região, o Elevado Paulo de Frontin teve sua importância na década de 1970, devido ao aumento do número de veículos que trafegavam por lá. Entretanto, o que se pode observar é que após a sua construção o bairro do Rio Comprido sofreu profundas transformações.

Essas mudanças podem ser verificadas, por exemplo, através dos dados dos censos demográficos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em que se observa uma queda significativa no número de pessoas residentes na Região Administrativa do Rio Comprido ao longo de três décadas: de 97.270 (em 1970) para 73.661 habitantes (em 2000).

Com base na informação acima, surgiu a primeira hipótese para este trabalho: a implantação de um viaduto impacta o número de habitantes no seu entorno.

Outro dado importante pode ser observado pelo potencial construtivo do bairro. Desde a inauguração do elevador, em 1974, apenas dez processos de construção foram abertos na Secretaria Municipal de Urbanismo, em uma avenida com aproximadamente dois quilômetros de extensão, sendo que estas construções se resumem basicamente a postos de gasolina, um prédio da Comlurb, um polo têxtil e prédios residenciais, edificações que, em sua maioria, não chegaram a ter Habite-se por parte da Prefeitura.

Somando-se ao fato acima, observa-se na Avenida Paulo de Frontin uma mudança de uso das antigas casas residenciais para atividades comerciais e de

serviços. É possível perceber, também, extensões de muros de prédios novos que não possuem saída para a Avenida Paulo de Frontin, apenas para ruas paralelas.

Em contrapartida, com relação à história do bairro, apenas dois prédios da Avenida Paulo de Frontin são tombados a nível municipal pelo Patrimônio Histórico: a antiga Residência Episcopal, atual propriedade da Fundação Roberto Marinho, e a Escola Municipal Pereira Passos, que se localiza na Praça Condessa Paulo de Frontin.

Portanto, uma segunda hipótese a ser considerada é que um viaduto é um inibidor para o crescimento da região onde está inserido.

Outro ponto a ser analisado é o crescimento das favelas<sup>1</sup> no bairro, que nos leva a uma terceira hipótese: a construção de um viaduto contribui para o esvaziamento da população formal de um bairro e o aumento da população informal, de forma a promover a depreciação do seu entorno imediato.

Apesar de todos os problemas e dados levantados acima, pode-se dizer que o bairro do Rio Comprido possui uma localização estratégica, por estar próximo do centro da cidade, das zonas sul e norte, da saída para Niterói, da Rodoviária, da Avenida Brasil e da Linha Vermelha, além de ter por perto as estações de metrô Estácio e Afonso Pena e linhas de ônibus que levam a vários lugares da cidade.

Do ponto de vista imobiliário, que valoriza a localização como um dos principais predicados, o Rio Comprido deveria despertar maior interesse, isso porque o Rio de Janeiro vem sofrendo com os impactos do aumento do número de veículos de passeio nas ruas e há ainda um déficit no transporte público. Portanto, existe uma demanda por parte da população em morar o mais próximo possível de seus locais de trabalho e lazer, de forma a otimizar o tempo e os gastos com transporte. Entretanto, ainda não é observada de forma significativa esta movimentação imobiliária na Avenida Paulo de Frontin e no bairro do Rio Comprido de uma forma geral.

Tendo isso em mente, o objetivo principal deste trabalho é verificar se a presença ou não de um viaduto é determinante para a mensuração da qualidade do espaço urbano por parte da vizinhança imediata a ele.

Por fim, ressalta-se que a pesquisa não visa necessariamente propor soluções para os possíveis impactos provocados pelo elevado, nem defender a sua

---

<sup>1</sup> Denominadas atualmente “aglomerados subnormais”, pelo IBGE.

demolição ou não, mas verificar junto aos moradores as reais necessidades de quem convive com intervenções urbanísticas desse porte.

## 2

### Metodologia

Em termos metodológicos, este trabalho foi realizado a partir da pesquisa de fontes primárias e secundárias. Destacadamente, entrevistas de campo com usuários da área impactada e relatos encontrados em livros, jornais e afins. O trabalho está dividido em duas grandes partes, que, por sua vez, estão dispostas do geral para o específico.

A primeira parte do trabalho é composta pelo:

#### 1. Histórico do tema

Com base em trabalhos científicos, referências bibliográficas e reportagens sobre o assunto, traçou-se um panorama histórico e atual sobre a questão rodoviária de forma mais abrangente. Conseqüentemente, foram levantados alguns impactos que a presença de um viaduto causa no seu entorno imediato. Por este motivo, foram apresentadas soluções adotadas em algumas cidades do mundo com a finalidade de minimizar ou eliminar estes impactos.

#### 2. Histórico da região

Com base em dados obtidos em órgãos, instituições, trabalhos científicos e referências bibliográficas, foi feita uma análise histórica do bairro do Rio Comprido, onde se encontra o Elevado Paulo de Frontin, objeto de estudo deste trabalho.

#### 3. Comparação com situações similares na cidade

Também com base em dados obtidos em órgãos, instituições, trabalhos científicos e referências bibliográficas, traçou-se um comparativo do Rio Comprido com outros bairros da cidade do Rio de Janeiro que também foram afetados pela construção de um viaduto.

A segunda parte do trabalho é composta pelo conjunto de entrevistas com pessoas que viveram antes e depois da construção do Elevado Paulo de Frontin, com o objetivo de resgatar as memórias do local, levantando a questão do impacto desta construção na vida destes moradores, bem como da nova população residente no bairro. Também foram feitas entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica, envolvidos com as questões de transporte e mobilidade urbana.

## Base teórica

Para a elaboração desta dissertação de mestrado foram selecionadas algumas obras que serviram de base teórica para a compreensão e o entendimento de questões pertinentes a este estudo.

Uma das principais referências foi o escritor e filósofo americano Marshall Berman, autor do livro *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Nesta obra ele aborda algumas das questões da modernidade por meio de uma visão histórica da sociedade dos séculos XIX e XX.

Apesar de utilizar referências clássicas como Goethe, Marx, Engels, Baudelaire, Dostoiévski, além de autores contemporâneos, Berman dá também seu depoimento. Ele relata, no capítulo 5 desse livro, sua experiência enquanto morador do bairro do Bronx, em Nova York, onde a via expressa Cross-Bronx foi implantada, afetando não só a vida dele, em particular, mas de centenas de famílias que ali viviam.

Este relato se aproxima da realidade vivida no bairro do Rio Comprido no Rio de Janeiro (estudo de caso deste trabalho), onde o Elevado Paulo de Frontin foi construído, mudando também a vida de muitas famílias que ali residiam. Por isso a obra de Berman foi fundamental. Auxiliou-nos na elaboração dos questionários para antigos e novos moradores do bairro, além de ter ajudado na compreensão dos sentimentos e da percepção das pessoas com relação ao viaduto estudado.

Outro livro que também contribuiu para o desenvolvimento desta pesquisa foi *Morte e vida de grandes cidades*, de Jane Jacobs. Esta obra traz uma crítica ao planejamento e desenho urbano da era moderna. Ela critica a monumentalidade, a padronização, os espaços vazios e sem vida, gerados pela falta de diversidade nas grandes cidades.

Na opinião da autora, essa condição, estabelecida pelo urbanismo moderno, acaba promovendo a segregação espacial, cultural e socioeconômica, e, neste sentido, isso é uma contradição com o que considera *bem-estar*. Para Jane Jacobs, a vida das cidades está na convivência e nas relações interpessoais, e o espaço que as propicia é a rua.

Por essa razão, Jane Jacobs serve de base para um olhar mais crítico na direção das reais necessidades dos moradores do bairro do Rio Comprido e de como se dá a relação dos usuários do viaduto com o bairro.

Ainda para o entendimento dessa relação, outra obra fundamental foi *Splintering urbanism*, de Stephen Graham e Simon Marvin. Este livro traz uma análise interdisciplinar das complexas interações entre as redes de infraestruturas e os espaços urbanos, ajudando-nos a compreender as metrópoles contemporâneas. A principal contribuição dessa obra foi apresentar-nos o conceito de “efeito túnel”, em que os autores definem, de forma clara e objetiva, como se dá a relação dos usuários de um viaduto ou de uma via expressa com o seu entorno imediato.

Já em *Aprendendo com Las Vegas*, dos autores Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour, vemos a discussão sobre o simbolismo na arquitetura. Fazendo uma crítica sobre a arquitetura moderna, os autores procuram analisar a paisagem existente de Las Vegas, bem como sua arquitetura comercial. Neste sentido, esse livro contribuiu para a compreensão de como o planejamento urbano moderno modificou a dinâmica das cidades e qual foi o resultado desta transformação.

Uma tese de doutorado que contribuiu bastante para a compreensão da relação entre os usuários e moradores de um bairro e um viaduto que os afetou foi *Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro: a contribuição do estudo da percepção ambiental*, feita por Vicente Del Rio em 1991.

Neste trabalho, o autor elaborou questionários que foram aplicados na região portuária do Rio de Janeiro, com o objetivo de verificar diversas percepções por parte dos seus usuários. Em resumo, sua contribuição foi: a nível teórico, enquanto história da região portuária; metodológico, ao considerar o conceito de mapas mentais, da obra *A imagem da cidade*, de Kevin Lynch; e, por fim, demonstrativo, pelos resultados obtidos na pesquisa.

Além das citadas acima, outras obras também serviram de base para a elaboração desta dissertação, principalmente no que diz respeito à história do bairro do Rio Comprido, tais como: *Evolução urbana do Rio de Janeiro*, de Maurício de Almeida Abreu, e *História da cidade do Rio de Janeiro*, de Max Fleiuss, entre outras.

### 3

## Panorama histórico: do mundo ao bairro do Rio Comprido

### 3.1

#### Os viadutos e a mobilidade urbana

De uma forma geral, pode-se afirmar que um viaduto provoca impactos na região onde é inserido. Estes impactos podem estar relacionados ao meio ambiente, ao visual, à qualidade do espaço, à mobilidade e à depreciação dos imóveis do seu entorno imediato. Por este motivo, cada vez mais são feitos projetos cujo objetivo é minimizar os prejuízos que estes elevados causam.

Para começar, é preciso compreender a origem do caos urbano nas grandes metrópoles e a influência dos elevados nessa desordem. Depois, são abordadas as soluções adotadas em algumas cidades de países ricos ou em ascensão que visaram requalificar espaços degradados e subutilizados em locais em que há (ou havia) um viaduto.

#### 3.1.1

##### Panorama histórico do conceito de mobilidade urbana

Para compreender o que motivou as soluções adotadas para diminuir ou eliminar os impactos de alguns viadutos espalhados pelo mundo, é preciso antes verificar o processo de desenvolvimento urbano das metrópoles que culminaram, nas últimas décadas, com a gradativa mudança do conceito de mobilidade urbana.

O crescimento das grandes cidades gerou a necessidade de redes de infraestruturas para atender não só a população local, mas também a regional e, até mesmo, aquela além das fronteiras de uma nação. E quando se fala de infraestruturas, está se falando de transportes, telecomunicações, energia, água, ruas, etc.

Para dar conta desta intrincada rede, dizem Graham e Marvin (2001), o urbanismo moderno emergiu. Surgindo como um extraordinário processo social-tecnológico, ao mesmo tempo complexo e dinâmico, ele seria capaz de solucionar esses problemas.

Isso quer dizer que núcleos distantes teriam de ser conectados entre si para que houvesse áreas homogêneas porém independentes em uma mesma metrópole. Conseqüentemente, o mesmo deveria ocorrer entre diferentes metrópoles.

O que alavancou essa interligação de forma rápida e eficiente foi o uso do automóvel. Ou seja, a origem das intervenções de grande porte no espaço urbano moderno está diretamente relacionada ao crescimento da indústria automobilística.

Dessa forma, o conceito de cidade mudou, e, conseqüentemente, a escala e a relação que se tem com o espaço e a arquitetura. Os autores Venturi, Brown e Izenour (2003) falam sobre o grande salto que foi dado de um “simbolismo da arquitetura” para uma “arquitetura como símbolo”.

No passado, os arquitetos projetavam com base na escala do pedestre: as distâncias mediam-se pela capacidade de se percorrer um trajeto a pé. O elemento máximo do espaço urbano eram as praças que, no entanto, apresentavam seus limites. Logo, eram mais fáceis de serem planejadas. Além disso, a arquitetura estava carregada de simbolismos e profundamente ligada à arte, de uma forma geral.

Já os arquitetos modernistas passaram a projetar com base na escala dos automóveis, ou seja, das grandes avenidas e rodovias, ocasionando um espalhamento espacial de difícil controle e integração. Além disso, evitavam os símbolos, e “a criação da forma arquitetônica deveria ser um processo lógico, livre de imagens da experiência passada, determinada somente pelo programa e pela estrutura, com a ajuda ocasional [...] da intuição” (VENTURI; BROWN; IZENOUR, 2003, p. 31).

Com esta mudança de cenário – e na velocidade de um carro –, realmente não era possível se ater a detalhes. Pode-se dizer que houve uma mudança na percepção humana com relação ao espaço urbano, em função da velocidade produzida pelos automóveis. Por este motivo surgiram outros mecanismos de integração em que a arquitetura passou a servir como meio de comunicação, voltada principalmente para o comércio.

Daí surgiram os *outdoors*, anúncios luminosos de grande porte, até chegar a uma arquitetura apoteótica que encarna o próprio símbolo que ela representa, como, por exemplo, uma loja de artesanatos de lã em formato de ovelha e um centro de informações turísticas em formato de cachorro (Figura 1), ou um *piano house* em formato de piano e violino (Figura 2).





Figura 1 (acima) - Prédios em formato de cachorro e ovelha, em Tirau (Nova Zelândia).<sup>2</sup>  
Figura 2 - Prédio em formato de piano e violino, em Huainan (China).<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www.strangebuildings.thegrumpyoldlimey.com/2011/07/sheep-and-dog-buildings-tirau-new.html>. Acesso em: 25 jan. 2015.

<sup>3</sup> Disponível em: <http://www.neatorama.com/2013/01/18/The-Piano-and-Violin-House>. Acesso em: 25 jan. 2015.

Venturi, Brown e Izenour (2003) reforçam esta ideia com a citação a seguir, sobre um exemplo de uma antiga edificação de Las Vegas que sofreu modificações para atender à nova escala onde estava inserido:

[...] essa arquitetura de estilos e signos é antiespacial; é uma arquitetura mais de comunicação do que de espaço; a comunicação domina o espaço como um elemento na arquitetura e na paisagem. Mas é para uma nova escala de paisagem. As associações filosóficas do velho ecletismo evocavam significados sutis e complexos para serem saboreados nos espaços dóceis de uma paisagem tradicional. A persuasão comercial do ecletismo de beira de estrada provoca um impacto audacioso no marco vasto e complexo de uma paisagem de grandes espaços, altas velocidades e programas complexos. Estilos e signos fazem conexões entre muitos elementos, bem distantes e depressa. A mensagem é rasteiramente comercial; o contexto é basicamente novo. (VENTURI; BROWN; IZENOUR, 2003, p. 33)

Este novo conceito de cidade, além de não promover a interação entre as pessoas e os espaços urbanos ao longo destes eixos viários em áreas de expansão das metrópoles, gerou prejuízos para regiões já consolidadas.

Marshall Berman (2007) contou sua experiência enquanto morador do bairro do Bronx, em Nova York, relatando que, por dez anos – do final de 1950 ao início de 1960 –, viu o seu bairro ser “martelado, dinamitado e derrubado” (BERMAN, 2007, p. 342).

Segundo ele, Nova York é um dos símbolos da cultura moderna e do que ela é capaz de fazer. O engenheiro e ex-prefeito de Nova York Robert Moses foi o principal responsável pelas transformações que ocorreram na cidade, trazendo o chamado *progresso*. Uma de suas obras foi a construção da Via Expressa Cross-Bronx, que passou a cortar o Bronx, bairro habitado basicamente pela classe média baixa e por imigrantes. Só quem passou por um processo de transformação como esse é capaz de descrever o impacto que uma obra deste porte é capaz de provocar:

Então, na primavera e no outono de 1953, Moses principiou a se agigantar sobre minha existência de uma nova maneira, com o anúncio de que estava a ponto de fincar uma imensa via expressa, de escala sem precedentes, custos e dificuldade de construção inéditos, no coração de nosso bairro. [...] a estrada seria dinamitada diretamente através de dezenas de quarteirões sólidos, estáveis, densamente povoados, como o nosso; que algo em torno de 60 mil pessoas, operários e gente de baixa classe média [...] seriam expulsos de seus lares. (BERMAN, 2007, p. 341)

Uma das máximas de Robert Moses que melhor retrata o pensamento modernista da época é: “quando você atua em uma metrópole super edificada, tem de abrir seu caminho a golpes de cutelo” (BERMAN, 2007, p. 339).

E depois de tanto sofrimento para estas famílias, que viram seu “bairro comum e agradável transformado em sublimes, espetaculares ruínas” (BERMAN, 2007, p. 342), que legado estas obras deixaram para os moradores locais? Considerando relatos dos próprios moradores, parece que o legado foi apenas o abandono.

A construção de vias expressas em bairros já consolidados provoca uma queda brusca no valor imobiliário do entorno. As edificações existentes ficam confinadas e há uma perda significativa da qualidade do espaço. Por longos anos, observa-se que a renovação da área com novas construções torna-se prejudicada e a região passa a ficar abandonada. Antigos moradores deixam suas residências, as quais acabam ficando vazias ou ocupadas por invasores de renda mais baixa, ou passam a ter atividades comerciais e de serviços, devido ao baixo custo dos imóveis.

Já para os usuários destas vias expressas, estas estruturas são como túneis a céu aberto, onde não há qualquer relação entre as pessoas que passam por elas e os espaços urbanos além das muretas.

Este tipo de estrutura acaba promovendo nos usuários certo repúdio pelos locais onde elas estão implantadas. Isto é possível de observar no relato feito por Berman (2007):

A terrível sina do Bronx é experimentada, se bem que não compreendida, por centenas de milhares de motoristas todos os dias, à medida que vencem a Via Expressa Cross-Bronx, que corta o centro do distrito. A estrada, embora entupida com tráfego pesado dia e noite, é rápida, mortalmente rápida [...]; os carros serpenteiam de um lado para outro entre os caminhões: é como se cada pessoa nesta estrada estivesse tomada de urgência incontrolável, desesperada para deixar o Bronx tão velozmente quanto as rodas o permitam. (BERMAN, 2007, p. 340)

Segundo Graham e Marvin (2001), este comportamento demonstrado pelos usuários dos viadutos é denominado “efeito túnel” e é observado em grandes cidades onde existem centros independentes e afastados uns dos outros que são conectados por meio de vias expressas.

Na busca por uma velocidade máxima, as estradas tornam-se túneis, isolando o usuário da realidade adjacente. Consequentemente, o que se observa nos trechos entre os “nós” principais de uma rede é uma baixa interação, permanecendo estas áreas isoladas do sistema e recebendo poucos investimentos (GRAHAM; MARVIN, 2001).

Ainda segundo Graham e Marvin (2001), há muita inércia por parte do poder público em desenvolver e prover estas áreas intermediárias de infraestrutura necessária, continuando com velhas práticas e investimentos exorbitantes desnecessários.

Então, o que se pode perceber é que a cultura do automóvel vem tendo influência decisiva no planejamento e no desenho das cidades há algumas décadas. Hoje se observa o resultado desse excesso de veículos de passeio, combinado com a má qualidade dos transportes públicos e o crescimento das cidades que privilegiam os automóveis.

Esta relação de dominação das infraestruturas sobre o espaço urbano pode ser observada cada vez mais pela ausência de espaços livres funcionais e de qualidade, e pela presença de fronteiras criadas pelo traçado rodoviário.

No Brasil, a indústria automobilística foi incentivada e impulsionada no governo do presidente Juscelino Kubitschek, que durou de 1956 a 1961. Neste período, conhecido também como os “anos dourados”, o País viveu um notável desenvolvimento econômico e uma relativa estabilidade política. Foi em sua campanha eleitoral que surgiu o *slogan* “cinquenta anos em cinco”, que empolgou a todos. Seu governo foi marcado por um rápido processo de industrialização, tendo como carro-chefe a indústria automobilística.

Esta política impulsionou o surgimento de rodovias por todo o País, promovendo o crescimento para o interior do Brasil, mas também o aumento do uso do automóvel de passeio dentro das cidades (SKIDMORE, 2003).

Foi nesta mesma época que surgiu Brasília, nova capital do País, e o bairro da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, exemplos singulares da proposta modernista idealizada por Lúcio Costa.

A ideia modernista estava espalhada em vários países do mundo e, apesar de existirem correntes contra estas linhas de pensamento, os grandes urbanistas acreditavam estar fazendo o melhor para as suas cidades. As consequências só seriam vistas com o tempo. As largas avenidas projetadas se tornaram estreitas pela quantidade de automóveis e grandes congestionamentos passaram a ser frequentes.

No intuito de resolver os problemas dos constantes engarrafamentos, a tecnologia de ponta da época apresentava soluções ainda mais inovadoras, como a construção de viadutos para todos os lados nas grandes metrópoles do País. E,

quanto mais soluções se davam para resolver a questão do trânsito, pior ele ficava.

Estas obras têm como função diminuir o tempo de percurso de um lugar para outro, evitando sinais de trânsito, travessias de pedestres e qualquer outro obstáculo que diminua a velocidade dos veículos. Entretanto, os engarrafamentos continuam ocorrendo, e agora com maior intensidade nas entradas e saídas dos viadutos e em suas alças, como pode ser verificado na Figura 3, a seguir.



Figura 3 - Engarrafamento na saída da Ponte Rio-Niterói.<sup>4</sup>

Pode-se dizer que, aliado ao incentivo do governo, a propaganda de carros sempre foi muito atraente: ter um automóvel particular virou sinônimo de prosperidade, liberdade e valorização do indivíduo. O sociólogo canadense Marshall McLuhan (1964), em sua obra intitulada *Understanding media: the extensions of man*, se referia ao automóvel como “a noiva mecânica” e atentou para o seu significado simbólico como objeto sexual e fonte de *status*.

A seguir vemos algumas propagandas de automóveis das décadas de 1960 e 1970 (Figuras 4 a 7), em que é possível observar o apelo das empresas em atender a todo tipo de pessoa: homens e mulheres, de todas as idades, e com qualquer tipo de personalidade.

<sup>4</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/02/motoristas-enfrentam-lentidao-na-zona-portuaria-do-rio.html>. Acesso em: 2 mar. 2014.



Figura 4 (acima) - Anúncio do Romi-Isetta, de 1961. Figura 5 - Anúncio da Kombi Volkswagen, da década de 1970. Figuras 6 e 7 - Anúncio do Ford Maverick, de 1976. / Anúncio do Ford Corcel II, de 1977.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Disponíveis em: <http://www.propagandasantigas.com/2008/10/romi-issetta-annuncio-de-1961.html>; <http://pretfosco.com.br/personalizacao-automotiva/>; <http://jckronbauer.blogspot.com.br/2010/03/ford-maverick-um-dia-voce-vai-descobrir.html>; <http://autoentusiastas.blogspot.com.br/2011/09/corcel-ii-assinado-caltabiano.html>. Acesso em: 2 mar. 2014.

McLuhan (1964), ainda faz uma previsão bem-humorada das consequências do incentivo ao uso individual do automóvel: “Todos os hipopótamos, rinocerontes e elefantes do mundo reunidos numa cidade não dariam nem para começar a criar a ameaça e a intensidade explosiva da experiência horária e diária do engenho de combustão interna.” (MCLUHAN, 1964, p. 246).

Em detrimento de todos os inconvenientes provocados pelo consumo de automóveis, a indústria automobilística passou a ser um excelente negócio, sendo, juntamente com o petróleo, fonte de divisas de muitas nações.

Entretanto, nas últimas décadas tem sido possível observar alguma mudança. Alguns países repensam suas cidades, a qualidade de vida de seus moradores e buscam alternativas sustentáveis para substituir o consumo excessivo de petróleo. Além disso, fazem investimentos maciços na melhoria do transporte público, tentando assim reduzir o número de carros nas grandes cidades. Outro ponto a se considerar é o investimento na educação, que é fundamental para a conscientização da população.

No Brasil, ao contrário dessas tendências, o consumo e a dependência de automóveis ainda são grandes. Desde o início da crise internacional de 2008, o governo brasileiro passou a injetar recursos para ajudar a indústria automobilística, além de reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e facilitar os financiamentos. Isso, aliado ao individualismo, ao medo da violência e ao fato de os transportes públicos serem, em geral, de má qualidade, promove uma corrida pela compra de automóveis.

Então, cabe a pergunta: Jane Jacobs estava errada?

Jane Jacobs foi escritora e ativista política. Em uma das suas obras mais famosas, *Morte e vida de grandes cidades*, fala da relação saudável entre a rua e seus usuários. Ela acreditava que o espaço urbano deve ser de convivência e que o que dá vida aos ambientes são as pessoas, como pode ser verificado no trecho a seguir:

As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona. (JACOBS, 2011, p. 29)

Nos dias de hoje é possível verificar em algumas cidades do mundo um retorno da maneira antiga de planejar e projetar, em que a escala mais confortável

ainda é a do pedestre e não a dos carros, propiciando a segurança necessária, a vida, o convívio, os amigos, a generosidade. Ou seja, é no nível do chão que é possível apreciar “os olhos da rua”.

Entretanto, o que muitas vezes se vê na sociedade brasileira, ainda tão apegada ao sistema rodoviário, são carros com suas janelas fechadas pelo medo, andando além da velocidade máxima permitida, apartados da realidade e do mundo inteligível que existe além das muretas destas grandes vias expressas.

Nessa linha, é fácil concordar com Berman, quando ele diz que “o desenvolvimento da modernidade transformou a própria cidade moderna num elemento antiquado e obsoleto” (BERMAN, 2007, p. 359).

Com o objetivo de mudar esse quadro, transformando os ambientes urbanos afetados pela construção de grandes viadutos, como dissemos, uma série de soluções vêm sendo adotadas em alguns países. Apresentamos algumas delas a seguir.

### 3.1.2

#### **A demolição de viadutos como solução**

Este tipo de solução tem como principal objetivo resgatar áreas depreciadas e subutilizadas em regiões importantes das metrópoles. Nesses projetos – é importante ressaltar –, vinculada à melhoria do espaço urbano existe também a preocupação em resolver o problema viário que a ausência destas grandes estruturas provoca. A seguir, alguns exemplos de viadutos que foram demolidos.

#### 3.1.2.1

##### **Viaduto Harbor Drive, de Portland (EUA)**

Segundo o site do Congress for the New Urbanism (CNU)<sup>6</sup>, o primeiro viaduto demolido foi o Harbor Drive, da cidade de Portland, nos Estados Unidos, país pioneiro na construção de autoestradas dentro das cidades. Esse viaduto havia sido construído em 1950 e foi demolido em 1974.

Diferentemente dos outros viadutos que serão vistos mais adiante, o Harbor Drive (Figura 8) perdeu sua função. Isso porque, segundo o mesmo documento,

<sup>6</sup> Portland's Harbor Drive. Disponível em: <<https://www.cnu.org/highways/portland>>. Acesso em: 2 mar. 2014.



outras autoestradas foram construídas no seu entorno e, com isso, seu tráfego de veículos diminuiu consideravelmente. Foi então que o governo da cidade de Portland decidiu devolver para os cidadãos essa vasta área que se tornou subutilizada: um grande parque foi criado e as antigas fábricas foram substituídas por prédios mistos de alto valor imobiliário (Figuras 9 e 10).



Figura 8 (acima) - Viaduto Harbor Drive, de Portland (EUA). Figuras 9 e 10 - Local onde havia o viaduto Harbor Drive, agora como Tom McCall Waterfront Park, em 2005.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Disponível em: <https://www.cnu.org/highways/portland>. Acesso em: 2 mar. 2014.

### 3.1.2.2

#### Viaduto de Atocha, em Madri (Espanha)

Esta prática se espalhou também por algumas capitais europeias, começando por Madri, na Espanha. Um exemplo é o viaduto de Atocha (Figura 11), no centro da cidade, que foi demolido em 1988.

De acordo com Maria Teresa Ferreira (2012) em sua dissertação de mestrado, a primeira estação ferroviária de Madri foi inaugurada em 1851, com o nome de Estación del Mediodía. Hoje, é conhecida como Estação de Atocha (Figura 12). Pelo grau de importância que as ferrovias possuíam, as estações eram monumentais, assim como as catedrais.

Com o crescimento da cidade, no entanto, a Estação de Atocha perdeu sua monumentalidade e passou a ficar imprensada no meio de viadutos e corredores viários construídos a partir de 1965, que vieram a fazer parte do centro nervoso da metrópole.



Figura 11 - Antigo viaduto em frente à Estação de Atocha, em Madri (Espanha).<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/anexo-11-.pdf>. Acesso em: 3 mar. 2014.

A necessidade de estender a ferrovia e fazer com que ela se integrasse às demais estruturas de transportes fez com que o governo local lançasse um concurso para a ampliação, requalificação e remodelação da estação e de seu entorno, transformando-a em uma estação multimodal.

Como solução, foi mudada a posição do acesso aos trens, o viaduto em frente à estação foi demolido e o trânsito de veículos passou a ser também subterrâneo (Figura 13). A antiga estação passou a ter outra função para os moradores e visitantes de Madri: um local de encontro e ponto turístico, que abriga em seu interior um jardim tropical (Figura 14).



Figura 12 (acima) - Estação de Atocha, em Madri (Espanha).<sup>9</sup> Figuras 13 e 14 - Exterior da Estação de Atocha, em Madri (Espanha) / Jardim tropical no interior da Estação de Atocha, em Madri (Espanha).<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Disponível em: <http://www.dicaseturismo.com.br/madrid-espanha>. Acesso em: 2 mar. 2014.

<sup>10</sup> Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=934302>. Acesso em: 2 mar. 2014.

### 3.1.2.3

#### Viaduto de Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul)

Uma das maiores intervenções em centros urbanos foi a demolição, em 2003, do viaduto de Cheonggyecheon, em Seul, na Coreia do Sul, que havia sido construído em 1971 (Figura 15). Sua importância é também atestada pelo porte da obra: a derrubada de uma autoestrada elevada de 5,8 quilômetros de comprimento, que passava pelo centro de Seul e ocupava quase todo o leito do rio de mesmo nome.

Segundo Cecilia Herzog (2013), Seul vinha sendo transformada desde a década de 1980, quando a população passou a exigir melhores condições de vida. O pontapé inicial foram os Jogos Olímpicos de 1988, que impulsionaram obras de grande porte. Aliado a isso, havia o interesse do governo em transformar a cidade em uma *ecocity*, modelo de cidade sustentável surgido na Suécia.

No embalo da recuperação da cidade iniciada com a Olimpíada, o então prefeito da cidade e depois presidente da república, Lee Myung-bak, iniciou em 2002 a revitalização do rio Cheonggyecheon (Figura 16), construindo um grande parque fluvial no seu entorno (Figuras 17 e 18). Como consequência, o viaduto existente foi demolido.



Figuras 15 e 16 (acima) – Antigo viaduto Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul) / Rio Cheonggyecheon. Figuras 17 e 18 - Parque construído onde havia o viaduto Cheonggyecheon, em Seul (Coreia do Sul).<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Disponível em: <http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/2012/08/10/razoes-para-nao-erguer-os-viadutos-na-agamenon-magalhaes>. Acesso em: 3 mar. 2014.

Em seu livro *Cidades para todos*, Cecilia Herzog (2013) comenta sobre as impressões da cidade antes e depois da demolição do viaduto:

A capital do país, Seul, equivale à cidade de São Paulo em tamanho e população. A sua paisagem, de certa maneira, se assemelha a alguns locais do Rio de Janeiro, com colinas cobertas por matas e cercadas de áreas densamente urbanizadas. Estive lá em meados da década de 1990 e jurei que não voltaria mais, pois conseguia ser pior que São Paulo em engarrafamento, poluição e barulho. Em 2011, tive a oportunidade de voltar, depois de pesquisar sobre o que lá estava acontecendo [...]. A área, antes degradada, atualmente possibilita a convivência com a natureza e seus processos, com as fontes de águas e alimentos, reconectando as pessoas com sua história, ambiente e ecossistema de suporte. Os espaços do entorno se desenvolveram e hoje estão repletos de edifícios com vista privilegiada para o verde e para as águas. (HERZOG, 2013, p. 241-243)

Esta mudança só foi possível com a melhoria da rede de transportes públicos, o que vem acarretando a diminuição do número de carros e por consequência a redução dos índices de gás carbônico e outros poluentes.

#### 3.1.2.4

#### **Elevado da Perimetral, no Rio de Janeiro (Brasil)**

Também na esteira das mudanças provocadas pela realização dos Jogos Olímpicos, que acontecerão em 2016, a zona portuária do Rio de Janeiro está passando por um processo de revitalização, com a implantação do projeto Porto Maravilha (Figura 19). Uma das obras de maior impacto e polêmica é a demolição do Elevado da Perimetral (Figura 20), que teve seu último trecho posto abaixo em 19 de julho de 2014.



Figura 19 - Maquete eletrônica do projeto do Porto Maravilha. Figura 20 - Antigo Elevado da Perimetral.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Disponível em: <http://vejario.abril.com.br/materia/cidade/nova-fase-demolicao-perimetral-provoca-mudancas-transito>. Acesso em: 3 mar. 2014.

Conforme reportagem do jornal O Globo de 02/11/2013<sup>13</sup>, a Perimetral foi concebida para facilitar o acesso entre as zonas norte e sul da cidade.

Inicialmente, o projeto, de 1946, não previa qualquer elevação, tendo sido descartado. Uma segunda versão, feita em 1955, previa trechos elevados e a demolição de diversos prédios como, por exemplo, o Mercado Central da Praça Quinze, a maior central de abastecimento de frutas, verduras e pescado da cidade. Do antigo mercado só sobrou o prédio que abriga, ainda hoje, o restaurante Albamar.

De acordo com a arquiteta e pesquisadora da história do Rio de Janeiro Vera Rezende, na mesma reportagem: “Na década de 50, não existia a preocupação de preservar a história da cidade. Acreditava-se que tudo que fosse mais velho, antigo, deveria ser descartado. A demolição do Mercado Central era totalmente desnecessária”.

Na década de 1970, o Elevado da Perimetral foi inaugurado, baseado em uma terceira versão do projeto, que considerava a via completamente elevada.

Hoje, o projeto Porto Maravilha transfere o fluxo de veículos do elevado para uma via subterrânea, pouco aumentando a capacidade viária, mas propondo a utilização de VLTs (veículos leves sobre trilhos), como alternativa à melhoria do sistema público de transportes, ligando a zona portuária às barcas e ao Aeroporto Santos Dumont (Figura 21).



Figura 21 - Mapa da rede do VLT do projeto Porto Maravilha.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/a-historia-secreta-da-perimetral-10670321>. Acesso em: 25 jan. 2015.

<sup>14</sup> Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspVLT.aspx>. Acesso em: 25 jan. 2015.

O sucesso deste projeto ainda não pode ser totalmente avaliado. Isso porque, como será visto mais adiante nesse trabalho, a legislação proposta para a região prevê e incentiva um aumento populacional na área, que irá promover o aumento ainda maior de veículos, o que provavelmente exigirá no futuro uma solução mais eficiente no que diz respeito à mobilidade urbana nesta área da cidade.

A seguir, segue uma lista com outros exemplos pelo mundo de viadutos que foram demolidos:

Quadro 1 - Viadutos demolidos no século XXI

Nome	Local	Datas
Viadutos da Praça Cerdà	Barcelona (Espanha)	Construído em 1968 Demolido em 2005
Viaduto da Praça Alfonso XIII	Barcelona (Espanha)	Construído em 1982 Demolido em 2010
Westway (West Side Highway)	Nova York (EUA)	Construído em 1931 Demolido em 2001
Sheridam Road	Nova York (EUA)	Construído em 1961 Demolido em 2011
The Big Dig (Road I-93)	Boston (EUA)	Construído em 1959 Demolido em 2007
Alaskan Way Viaduct	Seattle (EUA)	Construído em 1953 Demolido em 2011
Central Freeway	São Francisco (EUA)	Construído em 1959 Demolido em 2005
Embarcadero Freeway	São Francisco (EUA)	Construído em 1959 Demolido em 2001
Park East Freeway	Milwaukee (EUA)	Construído em 1971 Demolido em 2003
Viaduto Deblois	Quebec (Canadá)	Construído em 1978 Demolido em 2013

Baseado em BOCAREJO; LECOMPTE; ZHOU, 2013.

Aqui, vemos outra relação de viadutos que já tiveram suas obras de demolição iniciadas ou que estão em processo de remoção:

Quadro 2 - Viadutos em processo de demolição

Nome	Local	Datas
Gardiner Expressway	Toronto (Canadá)	Construído em 1966 Início das obras em 2001
Clairborne Expressway	Nova Orleans (EUA)	Construído em 1968 Proposta de remoção
Sheridan Expressway	Nova York (EUA)	Construído em 1962 Proposta de remoção
I-64	Louisville (EUA)	Construído em 1961 Proposta de remoção
1-81 Boulevard	Syracuse (EUA)	Construído em 1957 Proposta de remoção
Route 34 / Downtown Crossing	New Haven (EUA)	Construído em 1960 Proposta de remoção
Via expressa Georges Pompidou	Paris (França)	Construído em 1967 Proposta de remoção
Marechaux 411	Paris (França)	Construído em 1967 Proposta de remoção

Baseado em BOCAREJO; LECOMPTE; ZHOU, 2013.



### 3.1.3

#### Outros usos para um viaduto

Para dar outro uso a um viaduto, é necessário levar em consideração os impactos que eles causam em seu entorno. Um exemplo de experiência bem-sucedida é um antigo viaduto no oeste de Manhattan, em Nova York (EUA), que deu lugar ao chamado High Line Park.

Esse viaduto comportava uma antiga linha férrea que, desde 1980, estava desativada. Um dos motivos da não demolição do viaduto foi o seu valor artístico, já que se tratava de uma construção de aço com mais de um século de existência.

Por isso, projetou-se ao longo de quase dois quilômetros de extensão um parque sobre o viaduto, que se tornou uma das principais atrações turísticas da cidade atualmente (Figura 22).



Figura 22 - Vista do High Line Park, em Nova York (EUA).<sup>15</sup>

O custo final da obra foi o equivalente a 80% da construção de um novo viaduto. Isso porque, para se fazer um parque sobre o elevado existente, a estrutura teve de ser toda reforçada, devido ao sobrepeso que esta receberia devido ao jardim. Além disso, tiveram de ser construídos acessos para pedestres, que antes não existiam.

<sup>15</sup> Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/anexo-11-.pdf>. Acesso em: 3 mar. 2015.

Apesar do alto valor despendido na obra do High Line Park, deve-se também levar em consideração que a demolição de um viaduto gera um volume de entulho muito grande, que, na maioria das vezes, não é reaproveitado. Torna-se, então, um dos maiores problemas do ponto de vista do gerenciamento de resíduos sólidos, provocando enormes custos para a cidade, problema pouco mencionado e não contabilizado.

O exemplo que inspirou a construção do High Line Park foi o Promenade Plantée ou La Coulée Verte, de Paris. Este parque suspenso parisiense foi também construído sobre uma antiga linha de trem, a qual foi desativada em 1969 e reabilitada em 1993, pelo paisagista Jacques Vergely e pelo arquiteto Philippe Mathieux.

Na parte superior do viaduto, com cerca de 4,5 quilômetros, um belo parque foi planejado com ciclovias, bancos, áreas verdes, esculturas e acesso aos prédios mais próximos, como pode ser observado na Figura 23. Na parte inferior, funcionam lojas de artes, restauração de obras antigas, fabricantes de instrumentos musicais, ateliês de estilistas e escultores, além de restaurantes e cafés. Por este motivo, é também conhecido como Viaduc des Arts.

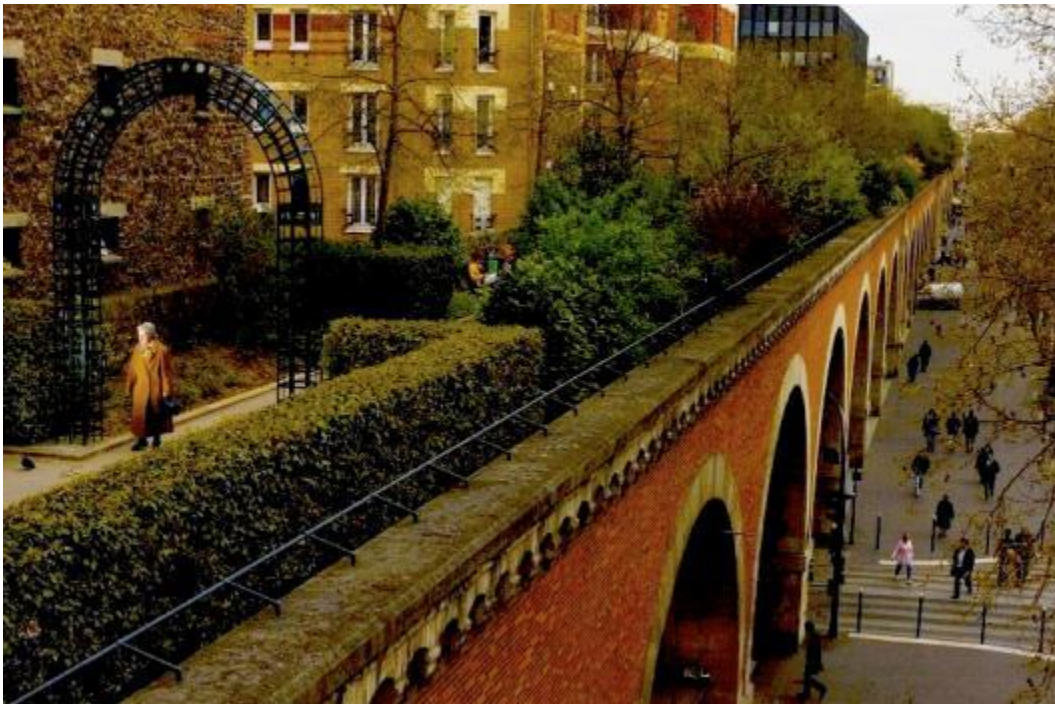


Figura 23 - Vista do Promenade Plantée, em Paris (França).<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Disponível em: <http://www.localnomad.com/pt/blog/2013/02/13/promenade-plantee-o-high-line-de-paris>. Acesso em: 25 jan. 2015.

Mesmo em viadutos em funcionamento, estão sendo adotadas alternativas para aproveitar o espaço sob eles que, na maioria das vezes, são ambientes hostis, escuros e sem atrativos. Em muitos casos, abrigam moradores de rua e usuários de drogas, além de servirem como depósitos clandestinos de lixo. Por isso, assim como Paris outras cidades são casos de sucesso, em que ficar debaixo da ponte passa a ter outro significado, como pode ser observado nas Figuras 24, 25, 26 e 27.



Figura 24 (acima) - Ocupação comercial sob viaduto em Londres (Inglaterra). Figura 25 - Ocupação comercial sob viaduto em Berlim (Alemanha).<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Disponível em: [http://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/cbn/m\\_sp\\_270707.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/cbn/m_sp_270707.shtml). Acesso em: 10 out. 2014.



Figura 26 - Ocupação comercial sob viaduto em Buenos Aires (Argentina).<sup>18</sup>

Soluções mais simples e mais econômicas também contribuem para a melhoria do espaço urbano impactado por um viaduto, como é o caso da cidade de Ho Chi Minh, no Vietnã (Figura 27). As vias sob o elevado servem agora aos pedestres, que possuem um lugar de encontro e entretenimento.



Figura 27 - Ocupação sob viaduto em Ho Chi Minh (Vietnã).<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/noticias/gd240707a.htm>. Acesso em: 10 out. 2014.

<sup>19</sup> Disponível em: <http://www.hypeness.com.br/2013/05/que-tal-tomar-um-cafe-visitar-lojas-e-passear-debaixo-dos-viadutos-da-cidade>. Acesso em: 10 out. 2014.

### 3.1.4

#### Considerações sobre o tópico

Este item da pesquisa teve como principal objetivo apresentar algumas referências de cidades que minimizaram os impactos que determinados viadutos causavam na região onde eles estavam (ou estão) inseridos.

Em algumas metrópoles, tem-se observado a prática da demolição de viadutos, com o intuito de melhorar a qualidade do espaço, revitalizando áreas subutilizadas e, conseqüentemente, trazendo benefícios para a economia local. Entretanto, é preciso ter em mente que os países que estão adotando este tipo de solução são aqueles denominados “desenvolvidos”, e que, portanto, possuem condições econômica, social e cultural bem diferentes das do Brasil e da maioria das nações.

Outra prática em voga é a mudança de uso de um viaduto, que pode ocorrer tanto na parte superior como na inferior, ou em ambas. Este tipo de solução tem como objetivo dar vida a espaços subutilizados e degradados, integrando aquela estrutura ao cotidiano da cidade e minimizando sua presença negativa.

## 3.2

### Rio Comprido: o bairro e o Elevado Paulo de Frontin

O Rio Comprido é um dos bairros mais antigos da cidade do Rio de Janeiro: seu nome oficial é datado de 1875.

Como há poucos registros a respeito desse bairro, podemos apenas reunir alguns fragmentos de sua história contidos em livros, bibliografias especializadas e outros documentos. A análise dessa história é apresentada a seguir, em que se ressaltam o crescimento populacional da região em função dos acontecimentos históricos e, em consequência, como se deu a dinâmica do bairro.

Em seguida, será apresentado um panorama geral do Rio Comprido na atualidade, observando os aspectos físico-territoriais, sócio demográficos e do uso do solo, baseados em dados oficiais. Estas informações são importantes para que possamos avaliar a região no que diz respeito a sua população local, características ambientais, avaliação da infraestrutura existente e atual relevância para a cidade. Assim, torna-se possível detectar suas reais necessidades e compará-las com outras regiões da cidade que apresentam características similares, o que será tema do item 3.3 deste trabalho.

#### 3.2.1

##### Panorama histórico

Em uma expedição à costa do Brasil, em 1º de janeiro de 1502, os portugueses descobriram a Baía de Guanabara. Em 1555, os franceses invadiram a baía com a intenção de formar uma colônia, mas, entre 1560 e 1567, foram expulsos pelos portugueses. Foi no meio de uma guerra pelo poderio das terras que, em 1º de março de 1565, foi fundada a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro pelos portugueses, em homenagem ao então Rei de Portugal, D. Sebastião.

Foi no Morro do Castelo que se estabeleceu o primeiro povoado no Rio de Janeiro. Esse local possuía uma vista privilegiada da Baía de Guanabara, o que facilitava a defesa de invasores estrangeiros. A cidade então se expandiu no entorno deste morro, “pela Várzea, no perímetro compreendido entre os quatro morros – de São Januario (Castello), São Bento, Conceição e Santo Antônio” (FLEIUSS, 1928, p. 67), como pode ser visto na Figura 28.



Figura 28 - Antigo mapa da cidade do Rio de Janeiro (autor desconhecido).<sup>20</sup>

O atual centro do Rio foi o primeiro núcleo urbano da cidade. Já nos locais mais distantes, foram instaladas fazendas e engenhos de açúcar, que tinham como função abastecer o núcleo principal, além de chácaras e sítios que serviam de moradia para pessoas abastadas, como estrangeiros, e para jesuítas, que pertenciam à Companhia de Jesus, ordem católica que acompanhou a expedição de fundação da cidade e permaneceu no intuito de catequizar os índios locais.

No período colonial, o município do Rio de Janeiro “era dividido em diversas freguesias e paróquias, as quais limitavam os territórios de jurisdição religiosa, em princípio. Mais tarde, essas mesmas freguesias passaram a abranger os territórios de jurisdição administrativa” (SANTOS, 1965, p. 7).

A mudança citada acima aconteceu a partir de 1759, com a expulsão dos jesuítas do Brasil pela coroa portuguesa. As terras e os bens da Igreja foram confiscados e incorporados ao patrimônio real, e os sítios e chácaras foram comprados ou recebidos em doação por novos proprietários oriundos da incipiente classe mercantil.

<sup>20</sup> Disponível em: [http://saibahistoria.blogspot.com.br/2009\\_03\\_01\\_archive.html](http://saibahistoria.blogspot.com.br/2009_03_01_archive.html). Acesso em: 9 fev. 2014.

Segundo o historiador Noronha Santos (1965), parte da freguesia do Engenho Velho e parte da freguesia do Espírito Santo compreendiam o atual bairro do Rio Comprido, dentre outros.

O Rio de Janeiro só expandiu seu território além dos limites da área central e começou a se transformar radicalmente com a chegada da família real portuguesa em 1808. Para atender a esse crescimento populacional – e por se tratar de uma elite que, até então, não existia na colônia –, a cidade teve de reformular seus padrões arquitetônicos e sociais com reformas urbanísticas, a fim de se adequar aos padrões das grandes cidades europeias, já que passou a ser capital do Império.

Um dos marcos principais no desenvolvimento e expansão da cidade foi a implantação do transporte público. Segundo Telles (1994),

A necessidade de transportes urbanos públicos nasceu com o crescimento das cidades, cujas distâncias extremas não mais comportavam as caminhadas a pé. O Rio de Janeiro, com sua topografia tentacular, foi uma das cidades do mundo em que mais cedo essa necessidade se fez sentir. Por isso, desde 1816, apareceram os primeiros veículos públicos de transporte urbano, as diligências de tração animal, denominadas gôndolas. Entretanto, só em 1856 houve a primeira tentativa para a construção de uma linha de bondes, isto é, carros tirados por animais sobre trilhos de ferro. (TELLES, 1994, p. 370)

De acordo com Geraldo (1985), em 1875 a Câmara Municipal oficializou o nome do bairro de Rio Comprido. E este novo bairro evoluiu junto com os transportes públicos da época, como pode ser verificado na Figura 29.



Figura 29 - Bonde 47, que ligava a Rua Santa Alexandrina a diversos locais do bairro do Rio Comprido.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Disponível em: <http://riocomprido.blogspot.com.br/p/rio-comprido-memoria-oral.html>. Acesso em: 9 fev. 2014.



As antigas chácaras foram loteadas e urbanizadas, e a população da região cresceu, conforme pode ser verificado na Tabela 1, elaborada com base em Abreu (1987). Apesar de já ter o nome do bairro oficializado, o crescimento populacional apresentado é referente à freguesia do Espírito Santo, onde a maior parte do Rio Comprido estava compreendida. Segundo Santos (1965), a freguesia do Espírito Santo passou a ter inúmeros atrativos, como: boas escolas, comércio, indústrias, festividades religiosas e facilidade de locomoção por meio dos bondes.

Tabela 1 - População residente na freguesia do Espírito Santo - 1870/1930

Ano	População residente
1870	10.796
1872	14.130
1890	31.389
1906	59.117
1920	77.798
1930	Não houve recenseamento

Baseado em ABREU (1987).

O crescimento populacional observado acima também teve forte influência com o fim da escravidão em 1888, quando um grande contingente populacional, oriundo da zona rural, se instalou na área central da cidade. Esse fluxo populacional deu origem às favelas e cortiços, promovendo a degradação e a saturação de áreas que não possuíam nenhum tipo de saneamento. Somado a isso, iniciou-se, no final do século XIX, o processo de industrialização no País, que atraiu estrangeiros de várias partes do mundo, principalmente italianos, que possuíam mão de obra mais especializada. Assim, uma boa parte dessa população ocupou a região da freguesia do Espírito Santo, onde estava localizado o bairro do Rio Comprido.

Sobre a formação das favelas, Santana e Soares (2009) comentam:

Os trabalhadores do final do século XIX e início do século XX tinham dificuldades em arcar com os elevados custos dos transportes coletivos existentes na cidade. Os aluguéis também eram obstáculo quase intransponível ao mercado imobiliário formal, bastante valorizado devido à forte especulação. Com a necessidade de ficar próximo ao mercado de trabalho, não restavam alternativas à população, a não ser ocupar os morros localizados nas proximidades da cidade velha. A procura insistente por

moradias agravava o déficit habitacional no Rio de Janeiro, dessas dificuldades surge a alternativa popular de autoconstrução. (SANTANA; SOARES, 2009, p. 2)

Portanto, pode-se dizer que o Rio de Janeiro assistiu a um período de prosperidade e desenvolvimento durante a presença da família real portuguesa, que durou cerca de 80 anos. Mas, com o fim da escravidão, num período de transição para o regime republicano, no final do século XIX, a cidade passou por problemas decorrentes do novo contingente populacional, que se instalou de forma desordenada e insalubre.

No intuito de mudar este cenário, uma série de ações foram realizadas: o início do século XX foi marcado por grandes reformas urbanísticas e por uma política higienista no município do Rio de Janeiro, durante a gestão do prefeito Pereira Passos, o que atingiu também o bairro do Rio Comprido.

Entretanto, melhorias significativas só chegaram ao bairro a partir do governo do prefeito Paulo de Frontin, em 1919, que deu o nome à principal avenida do bairro. Segundo Maurício de Abreu, “a administração de Paulo de Frontin durou apenas seis meses, porém foi de densidade máxima, já que nunca ninguém fez tanto em tão pouco tempo” (ABREU, 1987, p. 36). Como pode ser observado na Figura 30, o bairro passou por um período de valorização, com melhorias urbanísticas, o que a tornou uma área nobre da cidade.



Figura 30 - Foto da Avenida Paulo de Frontin, nos anos 1920.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Disponível em: [www.rioquepassou.com.br](http://www.rioquepassou.com.br). Acesso em: 9 fev. 2014.

Outra contribuição importante foi a presença da colônia alemã, que se instalou no Rio Comprido por volta do final da Segunda Guerra Mundial, devido ao clima ameno do local. Os alemães ajudaram na construção de hospitais, escolas e clubes da região, e ainda hoje é possível identificar remanescentes da arquitetura típica alemã.

Além disso, o bairro sempre possuiu uma excelente localização geográfica, já que é próximo ao centro da cidade e às zonas norte e sul, além de, na época, ter oferta de linhas de bonde, comércio, escolas, etc. A população mais pobre foi retirada da área formal do bairro e se instalou definitivamente nos morros da região. Infelizmente, este período áureo do bairro durou apenas até a década de 1960.

Paralelamente ao crescimento do bairro do Rio Comprido, outra área da cidade do Rio de Janeiro também estava em expansão, a zona sul. A região litorânea passou a ganhar destaque e ser a preferência da alta sociedade carioca.

O interesse em ocupar as regiões de praia surgiu em meados do século XVII e, mais visivelmente, no século XVIII, na Europa, especialmente em função do discurso médico sobre os benefícios da água do mar. No Brasil, esta prática só foi ocorrer no século XIX, vindo a se consolidar no século XX.

Claudia Braga Gaspar (2004), autora do livro *Orla carioca: história e cultura*, resgata, através de outras fontes bibliográficas, a relação homem e praia no Brasil no início do período colonial:

No princípio, o Rio de Janeiro dos europeus ficava atrás da praia, porque só a terra lhes interessava. Vindos do mar para conquistá-la, os primeiros colonizadores deixavam as águas doces e salgadas do Novo Mundo entregues ao lazer de um povo brincalhão, que andava nu, e tinha os dias contados, mas vivia o presente como se fosse durar para sempre. (GASPAR, 2004, p. 31)

No século XVI, a orla brasileira se destinava basicamente à navegação e à carga e descarga de mercadorias. Este conceito só mudou com a importação do modelo europeu, através do príncipe regente Dom João que, mesmo exilado na colônia, tinha conhecimento dos banhos terapêuticos difundidos nesse continente. Vemos então que a cidade do Rio de Janeiro foi precursora na ocupação litorânea, e, sendo capital do Império, essa prática espalhou-se por todo o território nacional.

Outro fator que ajudou na consolidação da área litorânea no Rio de Janeiro foi a implantação, no final do século XIX, da malha férrea (bonde), cujo traçado privilegiava quem queria deslocar-se em direção às praias.

Além da costa litorânea, outros bairros da zona sul também tiveram grande desenvolvimento e expansão nas primeiras décadas do século XX, como a Lagoa, o Jardim Botânico e a Gávea. Essa região foi ocupada por fábricas têxteis no final do século XIX, fazendo aumentar significativamente a população local. Foi na década de 1920 que estes bairros começaram a ser efetivamente urbanizados e a integrar a nova área de expansão da cidade.

Na década de 1950, as fábricas têxteis foram fechadas e essas áreas urbanizadas, e as ocupações de favelas foram retiradas. Desta forma, consolidou-se uma vocação de área nobre àqueles bairros que dura até hoje.

Com o crescimento da zona sul da cidade e com a intenção de desafogar o trânsito da área central, principal concentração econômica, comercial e industrial da cidade, juntamente com a necessidade de facilitar o acesso às zonas norte e sul, a Câmara Municipal e o Governo do Estado da Guanabara passaram a estudar uma alternativa que conectasse essas três áreas. A melhor opção foi a construção de um túnel, o conhecido Túnel Rebouças, que teve seu nome dado em homenagem aos irmãos engenheiros responsáveis. As obras tiveram início em abril de 1962 e o túnel foi inaugurado em 3 de outubro de 1967, na gestão de Francisco Negrão de Lima, governador do extinto Estado da Guanabara.

Após a inauguração do novo túnel, que ligava o bairro do Rio Comprido ao Cosme Velho e à Lagoa, na zona sul da cidade, o fluxo de veículos aumentou consideravelmente, provocando congestionamentos constantes na nova alternativa de ir e vir das zonas norte e sul, que evitava passar pelo centro da cidade.

Por esse motivo, outro projeto de grande porte passou a ser elaborado para tentar solucionar os problemas no trânsito: a construção do Viaduto Eugène Freyssinet, também conhecido como Elevado Paulo de Frontin, que inicialmente ligava o Túnel Rebouças ao bairro do Estácio. Posteriormente, o viaduto foi ampliado e conectado à Linha Vermelha<sup>23</sup>.

A tecnologia adotada na construção do elevado era algo revolucionário para a época. Seu nome é uma homenagem ao engenheiro francês Eugène Freyssinet, que desenvolveu a técnica do concreto protendido, adotada nesta obra (Figura 31).

---

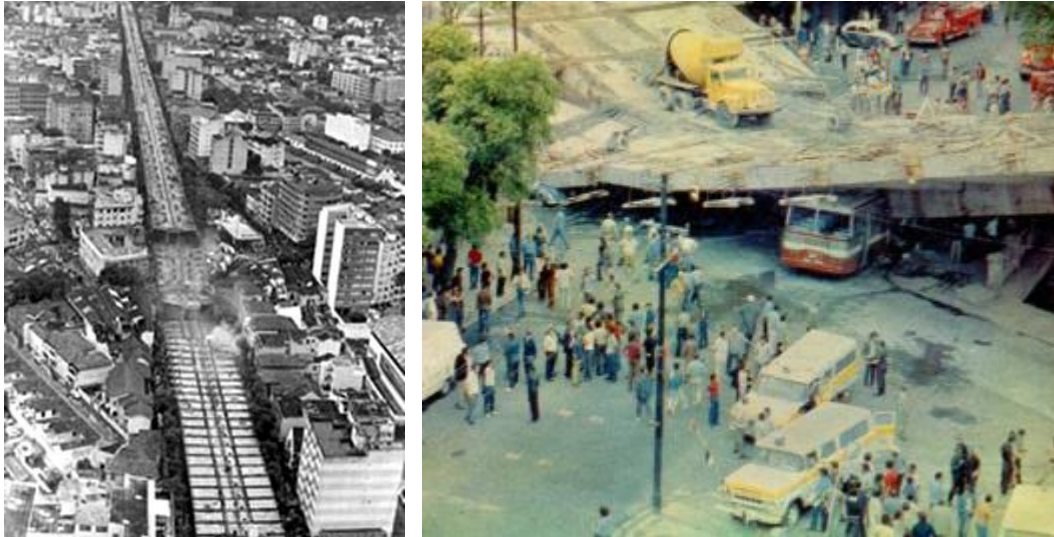
<sup>23</sup> A Linha Vermelha fazia parte de um plano de desenvolvimento elaborado pelo poder público da época, com o objetivo de adequar o espaço urbano às necessidades do automóvel, por meio das autoestradas, conhecidas por nomes de linhas coloridas (Linha Vermelha, Linha Amarela, Linha Lilás, etc.), as quais interligariam diversas áreas da cidade.



Figura 31 - Construção do Viaduto Eugène Freyssinet, também conhecido como Elevado Paulo de Frontin.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> Disponível em: <http://oriodeantigamente.blogspot.com.br/2011/01/elevado-paulo-de-frontin.html>. Acesso em: 9 fev. 2014.

Um pouco antes da inauguração do elevador, em 1971, um trecho de 122 metros do viaduto desmoronou em pleno sábado do dia 21 de novembro, por volta do meio-dia. Este acidente foi considerado um dos mais graves da história da engenharia nacional, matando 28 pessoas e ferindo outras 30, além de ter destruído 17 automóveis, 3 táxis, 1 caminhão e 1 ônibus (Figuras 32 e 33).



Figuras 32 e 33 - Desmoronamento de trecho do Viaduto Eugène Freyssinet.<sup>25</sup>

Após a tragédia, o elevador teve a sua inauguração em 1974, após ser reconstruído e ampliado em mais dois quilômetros, até o Campo de São Cristóvão – parte mais antiga da Linha Vermelha.

A Figura 34, a seguir, indica a implantação do viaduto no bairro do Rio Comprido, e os diversos momentos da região podem ser avaliados através do crescimento populacional ao longo das décadas, conforme as Tabelas 2 e 3<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Disponível em: <http://oriodeantigamente.blogspot.com.br/2011/01/elevado-paulo-de-frontin.html>. Acesso em: 9 fev. 2014.

<sup>26</sup> Devido à forma diferenciada no tratamento dos números fornecidos pelo IBGE (entre 1940 e 1960 – crescimento populacional segundo distritos e circunscrições e entre 1970 e 2010 – crescimento populacional da III Região Administrativa - Rio Comprido), não foi possível unificá-los em uma única tabela. Isto porque as áreas de abrangência são diferentes, tornando difícil a unificação dos dados.

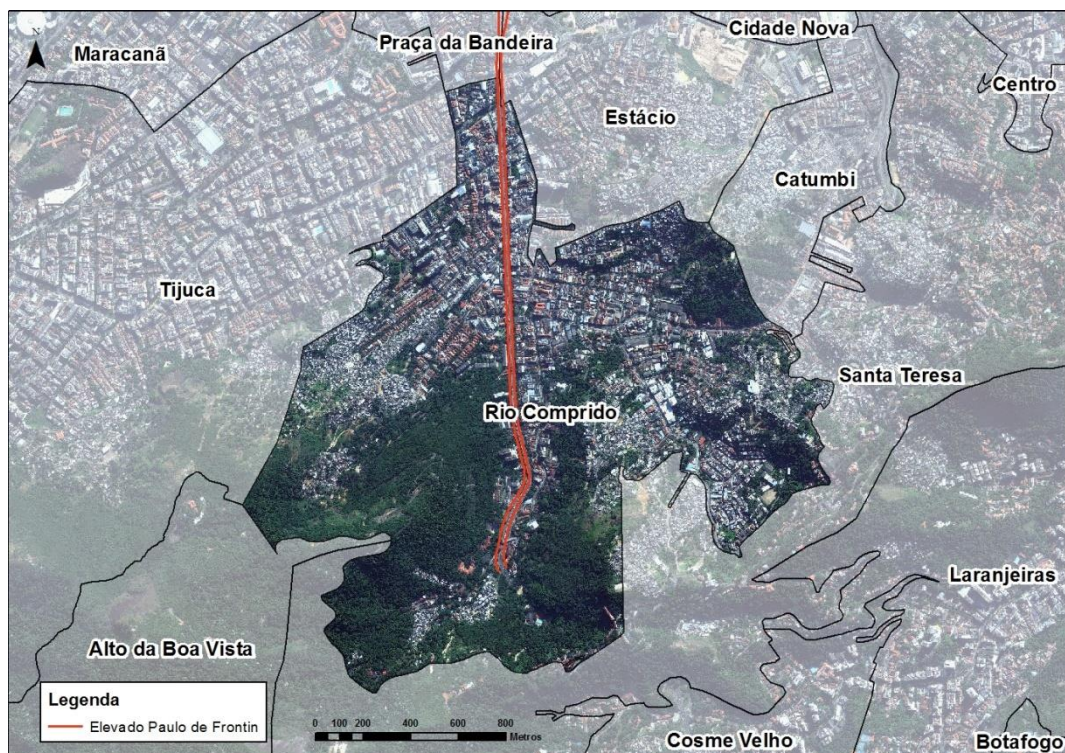


Figura 34 - Mapa da delimitação do bairro do Rio Comprido, com a indicação do Elevado Paulo de Frontin. Elaborado por: Isabel Mattar.

Tabela 2 - População residente nos distritos e circunscrições da região do Rio Comprido - 1940/1960

Ano	População residente	Observação
1940	61.957	
1950	70.979	Período de ascensão do bairro
1960	83.896	

Fonte: IBGE, 1940; IBGE, 1950; IBGE, 1960.

Tabela 3 - População residente na III Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010

Ano	População residente	Observação
1970	97.270	Período após a construção do Túnel Rebouças
1980	93.933	Período após a construção do Elevado Paulo de Frontin
1991	82.307	Período de esvaziamento do bairro
2000	73.661	
2010	78.975	Período após a implantação de UPPs e do início das obras para os grandes eventos na cidade

Fonte: IBGE, 1970; IBGE, 1980; IBGE, 1991; IPP, 2014.

Nota: A III Região Administrativa do município do Rio de Janeiro compreende os bairros do Rio Comprido, Estácio, Catumbi e Cidade Nova. O levantamento por bairros só foi instituído pelo IBGE a partir do Censo Demográfico de 2010.

Após a implantação do Elevado Paulo de Frontin, a principal avenida do bairro viu sua iluminação natural ser prejudicada e aumentar a poluição sonora, visual e do ar, fazendo com que as famílias mais abastadas se mudassem para outras regiões da cidade, podendo ser este um dos motivos do esvaziamento do bairro, conforme dados da Tabela 3.

Pode-se dizer também que houve um crescimento significativo da ocupação irregular nas encostas do Maciço da Tijuca, formando as favelas do Fogueteiro, Querosene e os Complexos do Turano e Paula Ramos. Esta questão será melhor explorada no subcapítulo “O Rio Comprido em números”, deste trabalho.

Ainda de acordo com a Tabela 3, verifica-se que a última década é marcada por um novo período de valorização do bairro. É possível supor que um dos motivos se deve à implantação de uma UPP (Unidade de Polícia Pacificadora) no Complexo do Turano, em 2010, um dos conjuntos de favelas do Rio Comprido. Desde 2008, o Governo do Estado do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria Estadual de Segurança, vem implantando as UPPs com o objetivo de instituir polícias comunitárias em favelas, como forma de desarticular quadrilhas.

Aliado ao fator segurança, outro motivo da valorização é a expectativa gerada pela realização de grandes eventos na cidade, como a Copa do Mundo de 2014 e a Olimpíada de 2016. Esses eventos provocaram uma grande valorização dos imóveis, não só no Rio Comprido, mas em todo o Rio de Janeiro. Os imóveis do bairro passaram a ser mais procurados principalmente em função dos valores mais baixos e da localização.

Além disso, o Rio Comprido também tem atraído a atenção de novos expoentes da arte urbana, que viram no bairro um local ideal para instalarem seus ateliês. Segundo uma reportagem na Revista O Globo, de 22 de setembro de 2013:

A migração da classe artística para a região teve início há três anos, após a chegada das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) aos morros que rodeiam o bairro. A redução da violência, os preços ainda possíveis dos imóveis (o metro quadrado do Rio Comprido custa R\$ 5 mil, enquanto no Leblon, bairro mais valorizado da cidade, chega a R\$ 14 mil, de acordo com o índice Fipe/ZAP) e a localização estratégica (está a dez minutos da zona sul e do centro) encabeçam os fatores que impulsionam a retomada do lugar, que tem origem nobre e ganhou ares soturnos após a construção do Elevado Engenheiro Freyssinet, em 1971 (DALE, 2013).

Apesar desse novo período de valorização imobiliária do bairro, não existe nenhum projeto em estudo ou em execução, por parte da Prefeitura, para a revitalização da Avenida Paulo de Frontin ou para a melhoria da região. Pelas



Figuras 35 e 36 é possível verificar as dimensões e a volumetria do viaduto, além do impacto que este causa na região.



Figura 35 (acima) - Vista da Avenida Paulo de Frontin sob o elevado e no limite com a Praça Condessa Paulo de Frontin. Figura 36 - Vista da Avenida Paulo de Frontin sob o elevado próximo à esquina da Rua Haddock Lobo.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Disponível em: Google Earth. Acesso em: 21 out. 2014.

Nota: O Google Earth é um *software* gratuito e disponível ([www.google.com.br/intl/pt-BR/earth](http://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth)) para quem queira conhecer virtualmente a região analisada neste trabalho.

### 3.2.2

#### Rio Comprido em números

No item anterior, foi possível conhecer um pouco da história do Rio Comprido. Nesta parte do trabalho, apresentamos o bairro por meio de números, ou seja, levantamentos feitos pelo IBGE ou por outros órgãos pertinentes.

Para melhor entendimento e caracterização do bairro, é preciso entender como foi o processo metodológico da divisão territorial do município do Rio de Janeiro. Este conteúdo encontra-se no Apêndice A, ao final do trabalho.

Com o entendimento das divisões estabelecidas pela Prefeitura, fica fácil compreender que o Rio Comprido está inserido na III Região Administrativa, juntamente com os bairros do Catumbi, Cidade Nova e Estácio, pertencendo à Área de Planejamento 1, conforme a Figura 37, a seguir, que destaca o Elevado Paulo de Frontin.

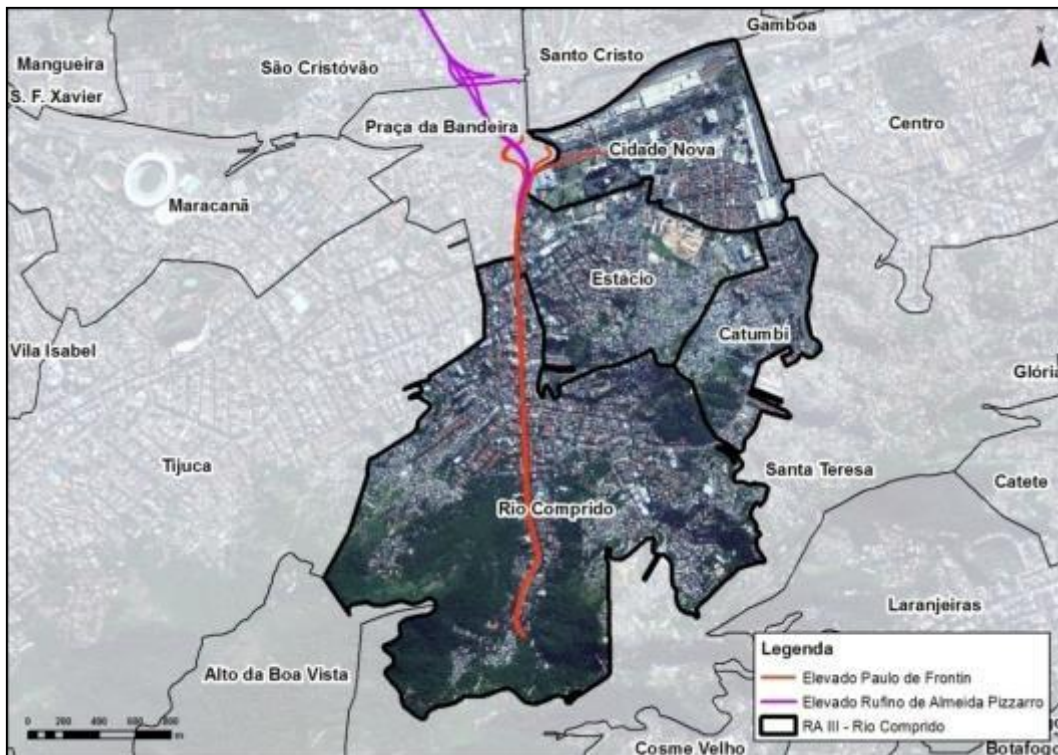


Figura 37 - Mapa com delimitação da III Região Administrativa - Rio Comprido.  
Elaborado por: Isabel Mattar.

O Rio Comprido é um bairro muito pequeno da cidade, somando o equivalente a 0,27% da área total do município do Rio de Janeiro. Essa região é caracterizada por sua intensa ocupação – mais de 60% de área urbana –, conforme

dados do Portal Geo, de 2011, isto porque possui em seu patrimônio paisagístico parte do Maciço da Tijuca e os cursos d'água do Rio Bananal e do Rio Comprido, que podem ser verificados na Figura 38.



Figura 38 - Mapa hidrográfico do bairro do Rio Comprido. Elaborado por: Isabel Mattar.

O bairro possui uma população residente de 78.975 habitantes e uma elevada densidade demográfica bruta<sup>28</sup>, 236 hab/ha, conforme dados de 2010 do Portal Geo. Nesse caso, é possível concluir que a densidade demográfica líquida deva ser ainda maior, pois não leva em consideração, por exemplo, áreas da Mata Atlântica não ocupadas.

Como já mencionado no item anterior deste capítulo, na última década a III Região Administrativa vem passando por um processo gradativo de crescimento populacional, após um período de queda, como consequência da valorização imobiliária e da instalação de UPPs na região, o que pode ser verificado no Gráfico 1, a seguir.

<sup>28</sup> Relação entre a população residente e a área bruta que ela ocupa.

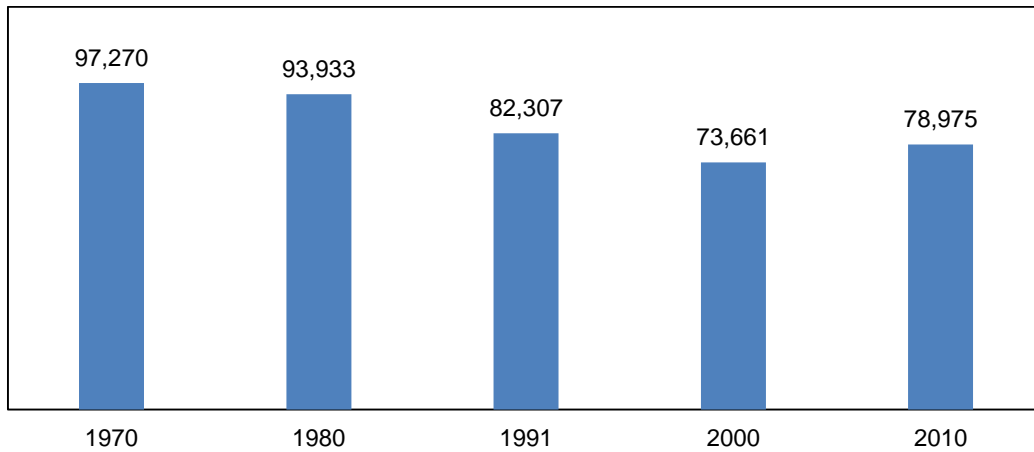


Gráfico 1 - População residente na III Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010

Fonte: IBGE, 1970; IBGE, 1980; IBGE, 1991; IPP, 2014.

Com relação à população, cerca de  $\frac{1}{5}$  é composto por jovens com menos de 15 anos. Os habitantes em idade produtiva (15 a 59 anos) representam mais de 65% de seu contingente demográfico, enquanto aqueles com mais de 60 anos equivalem a aproximadamente 15%, segundo dados de 2010 do Portal Geo.

Ainda de acordo com esse órgão, a estrutura de rendimento médio mensal dos chefes de famílias, no Rio Comprido, demonstra que aproximadamente 75% de seus domicílios têm um rendimento inferior a 10 salários mínimos. Entretanto, estes dados não estão atualizados (são de 2000), e não foram revistos no Censo Demográfico de 2010. É muito provável que essa situação esteja diferente hoje, visto que houve uma mudança no padrão dos moradores em função da gentrificação da zona sul da cidade, que provocou o deslocamento de pessoas de classe média para esta região.

Com relação à educação, o Rio Comprido é bem servido por unidades educacionais de nível municipal, estadual e federal, além de instituições particulares. É possível destacar a Escola Municipal Pereira Passos, cujo edifício é tombado a nível municipal, o CAP-UERJ, uma das mais tradicionais instituições de ensino do município, a Fundação Osório, a qual é vinculada ao Exército e as Universidades Estácio de Sá e Unicarioca, que são particulares. Como é possível observar, a rede de ensino na região atende não só aos jovens nela residentes, mas também a estudantes de outros bairros da cidade.

Entretanto, mesmo com uma boa oferta educacional, o bairro apresenta um nível alto de analfabetismo: 9,44% de pessoas de 7 a 14 anos de idade e 2,99% de

peças com 15 anos ou mais de idade são analfabetas, conforme dados do Portal Geo.

No campo da saúde, o bairro conta com algumas unidades hospitalares importantes do município. Como o Hospital Central Aristarcho Pessoa, que pertence ao Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro, e o Hospital da Aeronáutica, entre outros. Mas, a nível municipal, o Hospital Salles Netto, tão comentado nas entrevistas realizadas neste trabalho, referência e pioneiro na área de pediatria, foi fechado recentemente.

Isso indica que o bairro possui uma boa infraestrutura, que vem de seu período áureo, e tenta sobreviver sem muitos investimentos, pois muitas vezes é esquecido pelo poder público.

O uso do solo no Rio Comprido, ainda hoje, é majoritariamente residencial, ocupando praticamente 90% dos imóveis do bairro, como pode ser visto no Gráfico 2, obtido a partir de dados de 2011, do Portal Geo.

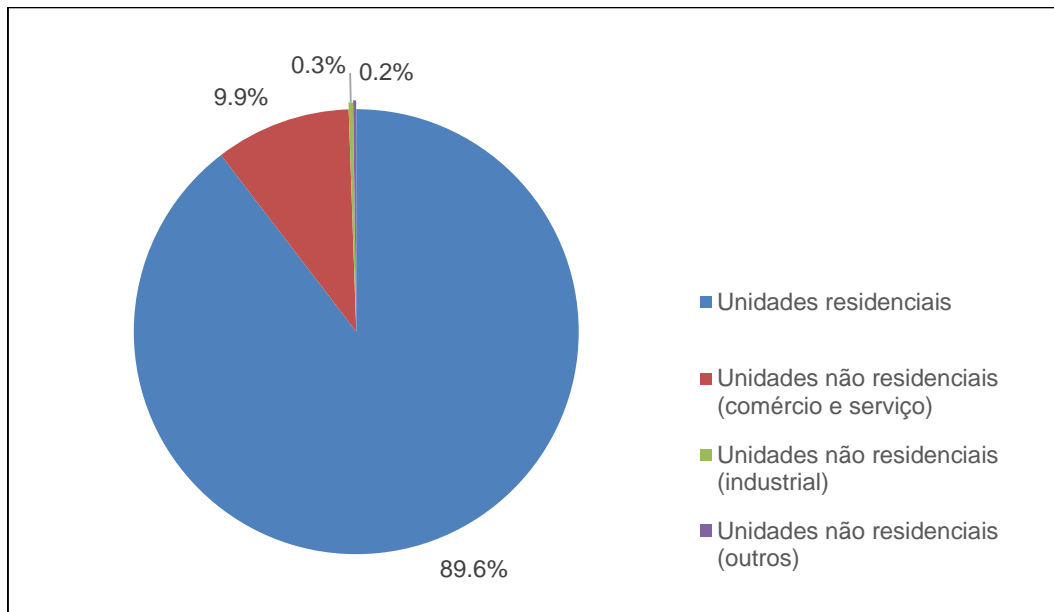


Gráfico 2 - Percentual de imóveis segundo o uso no bairro do Rio Comprido - 2011.

Fonte: IPP, 2014.

Já em termos de área construída, este quadro muda um pouco, ou seja, mais de 40% corresponde ao uso não residencial, conforme pode ser verificado no Gráfico 3, a seguir, também com dados de 2011 do Portal Geo.

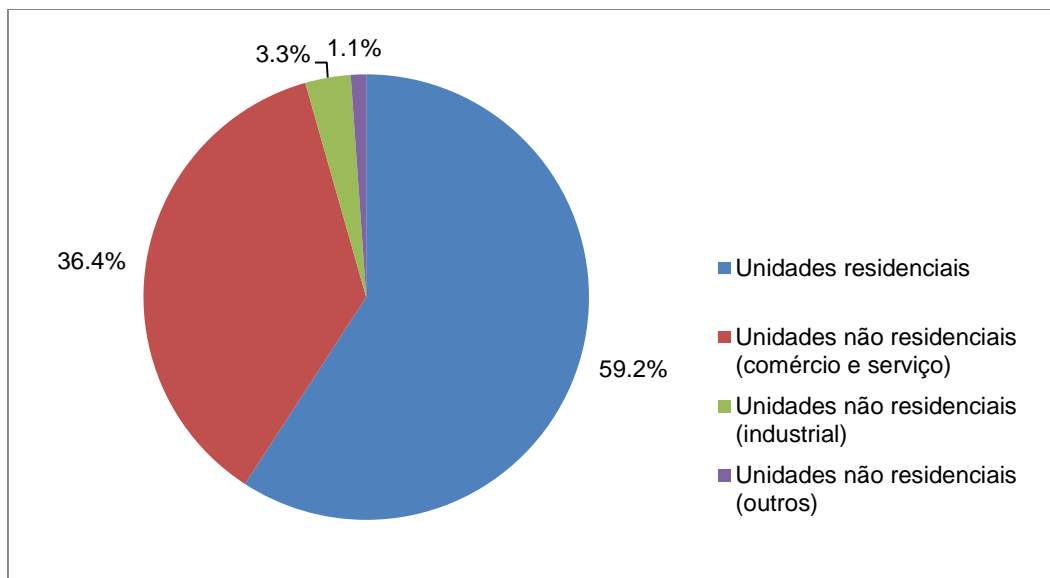


Gráfico 3 - Área segundo o uso no bairro do Rio Comprido - 2011

Fonte: IPP, 2014.

Esta situação é reflexo da legislação estabelecida para o zoneamento do bairro, determinado pelo Decreto 322/76. Na Figura 39 é possível observar o zoneamento estabelecido para a região, que considera a área até a cota 100 apenas como zona residencial, sendo possível uso não residencial em edificação de uso exclusivo apenas, e somente na faixa laranja. Isto quer dizer que não é permitido o uso misto, ou seja, residencial com comercial, o que seria uma excelente forma de impulsionar o comércio local no bairro.

Além disso, como pode ser observado na Figura 40 e no Quadro 3, o número de comunidades ao longo dos anos cresceu bastante no Rio Comprido e nos seus arredores, que possuem atualmente 34 comunidades cadastradas e identificadas pela Prefeitura do Município do Rio de Janeiro.

É bom ressaltar que foi no bairro do Rio Comprido que se estabeleceu uma das primeiras favelas da cidade, a Vila Anchieta, em 1901.

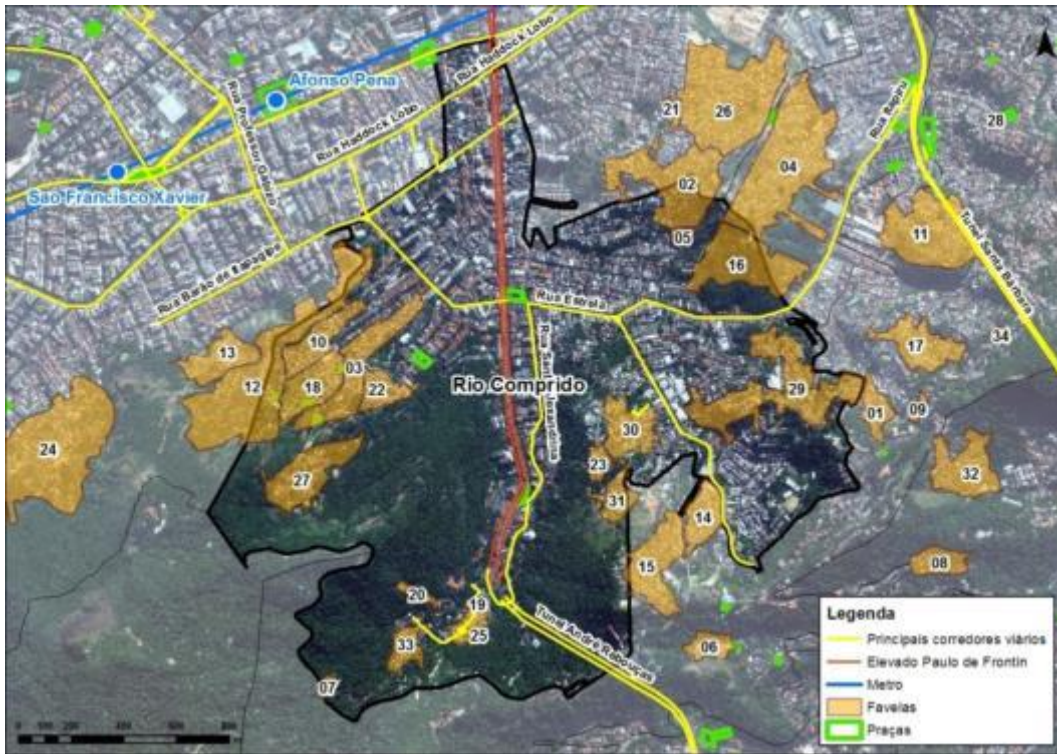
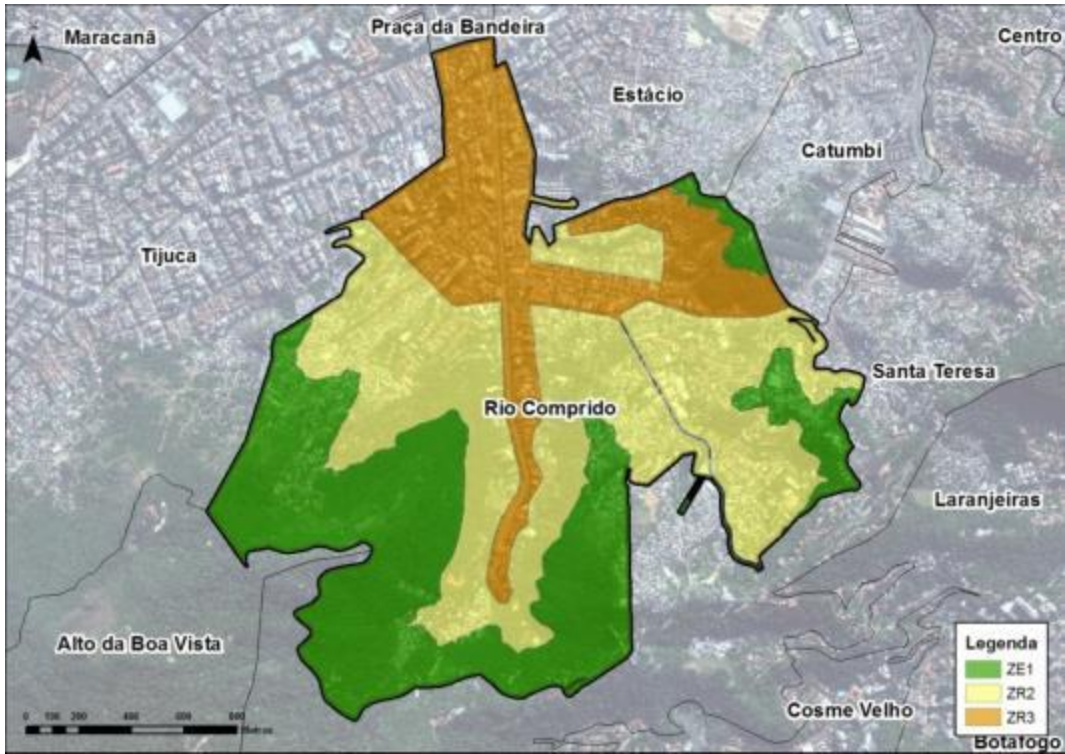


Figura 39 (acima) - Zoneamento do bairro do Rio Comprido estabelecido pelo Decreto 322/76. Figura 40 - Mapa com a delimitação das favelas no bairro do Rio Comprido e seus arredores. Elaborado por: Isabel Mattar.

Quadro 3 - Favelas no bairro do Rio Comprido e seus arredores

Legenda	Nome	Legenda	Nome
01	A.M. e Amigos do Vale	18	Pantanal (RA - Rio Comprido) (*)
02	Azevedo Lima	19	Parque Rebouças
03	Bispo (*)	20	Paula Ramos
04	Catumbi	21	Rato
05	Comunidade de Clara Nunes	22	Rodo (*)
06	Coroado (AMAPOLO)	23	Rua Projetada A - Rio Comprido
07	Estrada Joaquim Mamede	24	Salgueiro
08	Júlio Otoni	25	Santa Alexandrina
09	Luiz Marcelino	26	São Carlos
10	Matinha (RA - Rio Comprido) (*)	27	Sumaré (*)
11	Morro da Coroa	28	Travessa Vista Alegre
12	Morro da Liberdade (*)	29	Unidos de Santa Tereza
13	Morro do Chacrinha (*)	30	Vila Anchieta
14	Morro do Escondidinho	31	Vila Elza
15	Morro dos Prazeres	32	Vila Pereira da Silva
16	Morro Santos Rodrigues	33	Vila Santa Alexandrina
17	Ocidental Fallet	34	Vila Santa Bárbara

(\*) Comunidades que compõem o Complexo do Turano.

Com relação ao lazer, turismo e cultura, apesar de o Rio Comprido estar inserido no núcleo histórico da cidade e no principal centro econômico e cultural do município, a AP-1, o bairro e toda a Região Administrativa onde ele está inserido não possui infraestrutura tanto para os usuários locais quanto para moradores de bairros vizinhos. Isso é possível observar na Figura 39, que indica as poucas praças existentes na região. Os moradores contam apenas com antigos clubes, que lutam para sobreviver.

Esta situação acaba fazendo com que os moradores tenham de sair constantemente do bairro, tanto para buscar lazer quanto comércio, procurando em outros lugares o que não encontram no Rio Comprido.



### 3.2.3

#### Considerações sobre o tópico

Este item do trabalho teve como principal objetivo apresentar um panorama histórico do bairro do Rio Comprido, bem como dados estatísticos.

Através da história, pode-se verificar que o bairro em questão passou por períodos de ascensão e declínio, sendo ainda possível observar que as intervenções no espaço urbano, aliado ao interesse político de cada época, são capazes de promover a melhoria ou o abandono de um lugar. E que, hoje, o bairro em questão está passando por um novo momento de ascensão, mesmo que de forma lenta e gradual, principalmente em função do processo de gentrificação que está ocorrendo em todo o Rio de Janeiro.

Este processo é decorrente dos altos preços na cidade, principalmente na zona sul, o que vêm atraindo novos moradores para o Rio Comprido devido ao baixo custo dos imóveis e pela localização privilegiada.

Diferente da maioria dos processos de gentrificação, isso vem ocorrendo independentemente da ação do poder público na região. Ou seja, pessoas de maior poder aquisitivo estão optando em morar no Rio Comprido e, com isso, atraindo um novo nicho de mercado para atender a esta população, além de despertar o interesse imobiliário nesta área da cidade, o que provoca um aumento do valor dos imóveis.

Esta falta de interesse por parte do poder público, após a construção do Elevado Paulo de Frontin até o momento, pode ser justificada através dos dados estatísticos, já que o Rio Comprido possui uma área territorial muito pequena se comparada com outros bairros da cidade. Além disso, ele é majoritariamente residencial e o comércio e serviço prestados não possuem expressão dentro do cenário econômico do município. Ou seja, o bairro não se caracteriza como uma região política e economicamente forte e atraente no que diz respeito à investimentos, apesar da sua localização estratégica e das melhorias promovidas nas imediações.

### 3.3

#### Alguns paralelos

Os viadutos, de uma forma geral, são elementos do espaço urbano que têm como principal função facilitar o fluxo de veículos. Ao mesmo tempo, pode-se dizer que provocam impactos na região onde estão inseridos.

Por este motivo, verificou-se a necessidade de saber se as condições do bairro do Rio Comprido, após a construção do elevado, seriam semelhantes às de outros bairros da cidade com características parecidas. Com esta intenção, foram escolhidos o bairro de São Cristóvão e a zona portuária do Rio, composta pelos bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde. Estas duas regiões, assim como o Rio Comprido, são áreas muito antigas da cidade que também foram cortadas por viadutos, construídos no mesmo período da década de 1970.

Entretanto, esse levantamento é apresentado de forma sucinta, já que estes bairros não são objetos deste estudo. Comenta-se apenas o necessário para permitir a comparação entre estas três regiões da cidade, as quais fazem parte da mesma Área de Planejamento, a AP-1.

#### 3.3.1

##### O bairro de São Cristóvão

São Cristóvão é um dos bairros mais antigos da cidade do Rio de Janeiro. Foi com a chegada da família real portuguesa, em 1808, que o bairro teve o seu apogeu, que durou todo o período imperial, até 1889.

Esse bairro, que abrigou a elite aristocrática, recebeu investimentos em infraestrutura, adequada para a época, para atender a uma população exigente.

Segundo Abreu (1987), o bairro se beneficiou de intervenções urbanísticas de grande porte, como aterro e saneamento de áreas alagadiças, canalização de rios que atravessavam a região, abertura de ruas, iluminação pública e domiciliar a gás, esgotamento sanitário, fornecimento de água encanada e a construção do Canal do Manguê.

No final do século XIX, iniciou-se o processo de industrialização. Para atender a este novo setor da economia, muitos imigrantes estrangeiros vieram, além de migrantes internos oriundos de outras regiões do País.

Devido a sua boa infraestrutura urbana, serviu como berço da indústria no Rio de Janeiro, mudando completamente a paisagem da região. Então, gradativamente, o bairro deixou de abrigar a elite da cidade, que passou a se deslocar para a zona sul, e transformou-se em um bairro industrial com habitações destinadas ao proletariado. Além da infraestrutura, a região possuía uma localização estratégica, entre dois eixos ferroviários e o porto.

Foi com o Plano Agache, do final da década de 1920, que esta condição de bairro industrial se consolidou em São Cristóvão, através de decretos municipais. E, por tal razão, muitos investimentos foram feitos na construção de equipamentos públicos com fins sociais, destinados às classes proletárias da região.

Com a inauguração da Avenida Brasil, em 1946, as indústrias de maior porte saíram de São Cristóvão, permanecendo lá somente pequenas indústrias e confecções, depósitos e o comércio atacadista ou especializado.

O bairro passou por um processo de desvalorização ainda maior a partir da década de 1970, a qual foi marcada por ações legislativas antagônicas.

Primeiro, um decreto municipal elaborado em 1970 (Decreto 3800/70) desestimulou o uso residencial no bairro. O impedimento de construir novas habitações promoveu a degradação e a descaracterização do que lá existia. O segundo decreto, em vigor desde 1976 (Decreto 322/76), impedia a instalação de novas indústrias na região. Isto provocou o esvaziamento populacional e econômico de São Cristóvão.

Em 1974, o Elevado Paulo de Frontin foi ampliado até o Campo de São Cristóvão, e o trecho que vai até a Ilha do Fundão só foi finalizado em 1992, quando o bairro já se encontrava em franca decadência.

Na Figura 41, vemos a delimitação de São Cristóvão e dos demais bairros que complementam a VII Região Administrativa - São Cristóvão (Benfica, Vasco da Gama e Mangueira), bem como a indicação dos viadutos que cortam o bairro, que apesar de ser o mesmo possui três nomes diferentes: Elevado Paulo de Frontin, Elevado Rufino de Almeida Pizarro e Linha Vermelha.

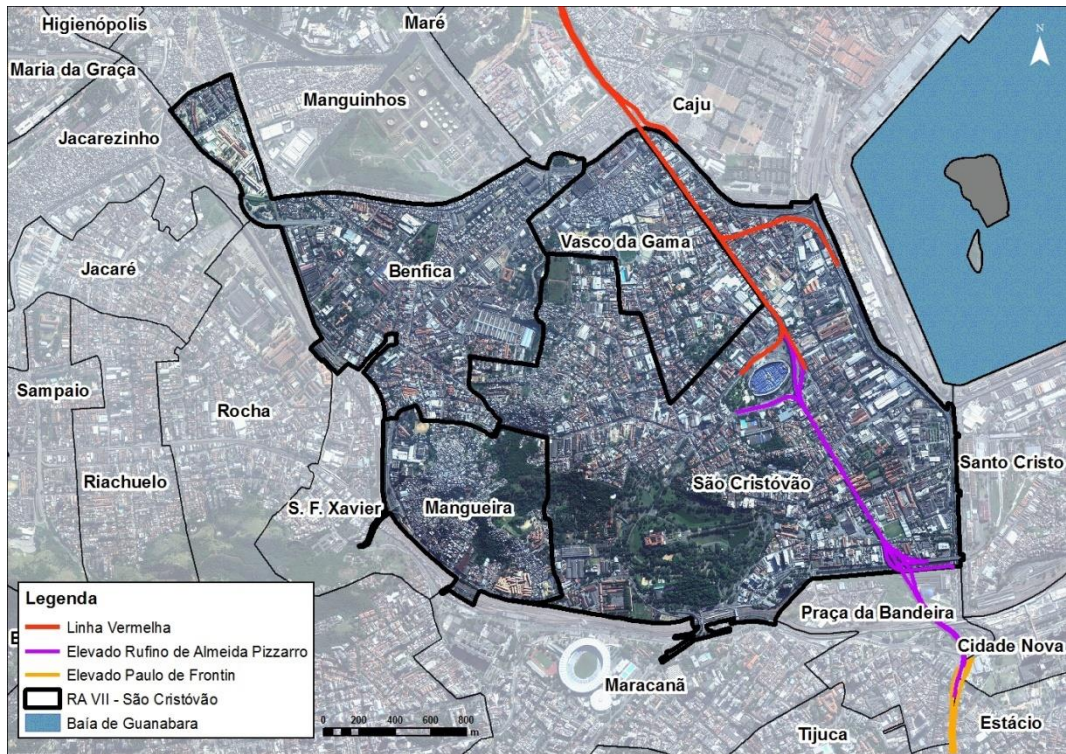


Figura 41 - Mapa com delimitação dos bairros que compreendem a VII Região Administrativa - São Cristóvão. Elaborado por: Isabel Mattar.

Na década de 1980, o governo procurou alavancar a construção no bairro criando o primeiro PEU (Projeto de Estruturação Urbana) para a região, o qual não teve o resultado previsto. Sendo assim, a fim de preservar a paisagem histórica e cultural, foi criada em 1993 a APAC (Área de Proteção do Ambiente Cultural) de São Cristóvão.

Em 2004, o PEU foi revisto e lançada a Lei Complementar 73, que alterou o gabarito e o zoneamento da região. Essas alterações tiveram como objetivo promover a revitalização urbanística e socioeconômica da área.

Aliado a essa nova lei, o estímulo dos grandes eventos na cidade do Rio de Janeiro, como a Copa do Mundo de 2014 e a Olimpíada de 2016, vem promovendo uma melhoria, ainda que gradual, nos quatro bairros da VII Região Administrativa, com a construção de novos empreendimentos habitacionais. Entretanto, na área sob o viaduto e no seu entorno imediato, ainda não é possível verificar tais mudanças.

Os diversos momentos do bairro de São Cristóvão podem ser avaliados através do crescimento populacional ao longo das décadas, conforme as Tabelas 4 e 5<sup>29</sup>:

Tabela 4 - População residente nos distritos e circunscrições da região de São Cristóvão - 1940/1960

Ano	População residente	Observação
1940	70.984	
1950	76.604	Baixo crescimento populacional
1960	78.002	

Fonte: IBGE, 1940; IBGE, 1950; IBGE, 1960.

Tabela 5 - População residente na VII Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010

Ano	População residente	Observação
1970	90.667	
1980	93.849	Baixo crescimento populacional em função de ações legislativas e após o primeiro trecho da construção da Linha Vermelha, extensão do Elevado Paulo de Frontin
1991	79.852	Período de esvaziamento e depreciação do bairro, apesar da criação do PEU
2000	70.945	Após o segundo trecho da construção da Linha Vermelha
2010	84.908	Início das obras para os grandes eventos na cidade

Fonte: IBGE, 1970; IBGE, 1980; IBGE, 1991; IPP, 2014.

Nota: A VII Região Administrativa do município do Rio de Janeiro compreende os bairros de São Cristóvão, Mangueira, Benfica e Vasco da Gama. O levantamento por bairros só foi instituído pelo IBGE a partir do Censo Demográfico de 2010.

As Figuras 42 e 43 mostram duas ruas do bairro, onde é possível verificar as dimensões e a volumetria do viaduto, além do impacto que este causa na região.

<sup>29</sup> Devido à forma diferenciada no tratamento dos números fornecidos pelo IBGE (entre 1940 e 1960 – crescimento populacional segundo distritos e circunscrições e entre 1970 e 2010 – crescimento populacional da VII Região Administrativa - São Cristóvão), não foi possível unificá-los em uma única tabela. Isto porque as áreas de abrangência são diferentes, tornando difícil a unificação dos dados.



Figura 42 (acima) - Vista da Rua São Cristóvão, com o Viaduto Rufino de Almeida Pizarro, que corta o bairro de São Cristóvão, ao fundo. Figura 43 - Vista da Rua Bela, sob o Viaduto Rufino de Almeida Pizarro, que liga o Elevado Paulo de Frontin à Linha Vermelha, no bairro de São Cristóvão.<sup>30</sup>

Como pode ser observado, São Cristóvão, assim como o bairro do Rio Comprido, está passando por um lento processo de melhoria da qualidade do espaço urbano. Que é promovido, principalmente, pela iniciativa privada, com a construção de novos prédios, em função do processo de gentrificação que está

<sup>30</sup> Disponível em: Google Earth. Acesso em: 21 out. 2014.

ocorrendo em toda a cidade, gerado pela oportunidade trazida com os grandes eventos no Rio de Janeiro. Além disso, deve-se levar em conta que a Região Administrativa de São Cristóvão é vizinha à I Região Administrativa (da zona portuária da cidade), que está sofrendo mudanças profundas (como será visto em seguida).

Em compensação, no que diz respeito ao poder público, não é possível verificar, até o momento, alternativas ou projetos para melhorar as regiões impactadas com viadutos no bairro de São Cristóvão, somente alterações na legislação urbanística, que atingem principalmente o setor privado.

### 3.3.2

#### A zona portuária do Rio de Janeiro

Os bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde fazem parte da denominada zona portuária do Rio de Janeiro, que é uma das áreas mais antigas da cidade, anteriores aos bairros de São Cristóvão e Rio Comprido.

Até o início do século XVIII, estes bairros foram ocupados por pescadores e algumas chácaras e, desde o começo, mostravam sua vocação portuária.

Foi no decorrer do século XVIII que o mercado de escravos foi transferido para esta área da cidade, mais precisamente para onde está localizado o atual bairro da Saúde. A transferência dos armazéns de escravos ocorreu porque o núcleo central da cidade não comportava mais este tipo de atividade. E, de acordo com o professor Vicente Del Rio, em sua tese de doutorado sobre a área portuária do Rio de Janeiro, foi “daí talvez a origem de um processo de desvalorização da área que, junto com as próprias características das funções portuárias, teriam uma conotação bastante negativa” (DEL RIO, 1991, p. 186), que perdurou até o início do século XXI.

Neste período se inicia a concentração urbana nos morros da região, com a retaliação das antigas chácaras.

O mercado de escravos e de mercadorias se intensificou ainda mais com a chegada da família real portuguesa, no começo do século XIX. A população praticamente dobrou em um curto espaço de tempo e, com isso, gerou novos valores e interesses, além de novos vetores de expansão.

Por este motivo, o comércio marítimo ia de “vento em popa” e uma nova especialidade começou a se desenvolver por lá também: as primeiras atividades industriais, representadas por oficinas de fundição, serralherias e pequenas fábricas de objetos ligados às atividades portuárias.

Todo o desenvolvimento desta região da cidade estava diretamente relacionado à consolidação da sua função primordial, a portuária, sendo criadas, por exemplo, a Escola Naval e a via férrea para a distribuição das mercadorias, além do desenvolvimento de infraestruturas como linhas de bondes, eletricidade, iluminação pública, ampliação do terminal marítimo, entre outras.

O fim da escravidão e a mudança do regime político, com a criação da República, no final do século XIX, propiciaram períodos de grandes mudanças sociais, políticas e econômicas.

O déficit habitacional foi imenso, visto que os negros livres não tinham para onde ir. Com isso, intensificaram-se no centro do Rio os cortiços, as casas de cômodos e as denominadas “cabeças de porco”, além das autoconstruções nos morros, as primeiras favelas da cidade.

O crescimento populacional, então, foi provocado não só pela migração de ex-escravos das zonas rurais, mas por muitos imigrantes que vieram em busca de empregos no setor industrial. E, segundo a pesquisa de Del Rio (1991), a zona portuária foi a região que mais absorveu imigrantes, pois era o polo industrial da cidade na época.

Como a metrópole não estava preparada para esta nova demanda habitacional, a situação ficou ainda mais grave pela falta de higiene e saneamento. A zona portuária, que sempre foi vista com maus olhos, neste período passou a ter uma imagem ainda mais negativa, como podemos perceber no trecho a seguir:

Em termos sociais, a área portuária não poderia ter pior fama e piores condições de vida que as verificadas na entrada do século. Em insalubres habitações coletivas, focos de epidemias, ao longo da Rua da Saúde, junto a áreas alagadiças, nas encostas dos morros, ou misturadas às atividades portuárias, a maioria da população era de baixa-renda. Conhecido “antro de malandragem”, lá muita gente estava ligada à marginalidade (como os famosos grupos de capoeira, então fora-da-lei), à prostituição, ou simplesmente eram ex-escravos não integrados ao mercado de trabalho formal. A Saúde era, inclusive, pejorativamente conhecida por Pequena África e é tida como berço do samba, carnaval, capoeira, futebol e violão. (DEL RIO, 1991, p. 203)

Além disso, o setor portuário já não estava mais atendendo à demanda comercial, pois perdia a liderança nacional na exportação para o Porto de Santos.



Em função das constantes epidemias e com objetivo de recuperar a boa imagem do Rio de Janeiro no exterior, muitas obras sanitárias foram feitas. Famílias inteiras foram tiradas do centro da cidade para promover a higienização e embelezamento da região, além da modernização do porto para recuperar sua hegemonia comercial. Segundo Del Rio, “a modernização do Porto e as obras de melhoramentos do Rio se deram graças a elevados endividamentos do País [...] num processo de progressiva dependência externa” (DEL RIO, 1991, p. 205).

Consequentemente, parte da população pobre avançou pelas encostas dos morros, consolidando as favelas no Rio de Janeiro, e a outra parte foi em direção à zona norte, nas imediações das linhas férreas, promovendo o crescimento do subúrbio carioca, em áreas mais distantes do centro da cidade. Mesmo com grandes obras no centro do Rio,

Curiosamente, o entorno imediato à área portuária, ou seja, os bairros assentados nos morros desde o da Conceição até o do São Diogo, e alguns bolsões nas áreas planas, mantiveram-se relativamente estáveis, não apresentando muitas mudanças morfológicas, ou mesmo em sua tipologia arquitetônica” (DEL RIO, 1991, p. 213).

No início dos anos 1950, foi elaborado, por uma empresa francesa, um anteprojeto para o metrô. Tratava-se de um grande projeto viário que só seria implantado, parcialmente, no início dos anos 1970.

Neste projeto estava incluído grande trecho em elevado, cortando a cidade, inclusive por sobre toda a extensão da Av. Rodrigues Alves, na área portuária. Vindo em elevado desde o Aeroporto Santos Dumont por sobre o centro, a Perimetral faria a ligação de tráfego expresso desde a zona sul à Av. Brasil e zona norte” (DEL RIO, 1991, p. 221).

Após a modernização do porto, no início do século XX, e a implantação da Perimetral, as intervenções urbanísticas nestes bairros foram pontuais, bem diferentes de outras regiões da cidade, que passaram por processos de construção, demolição e reconstrução, dando espaço a arranha-céus.

A zona portuária manteve suas antigas construções, o comércio local e as características culturais da população que ali se instalou ao longo dos anos. Esta condição fez com que a região ficasse à margem da cidade, ou seja, sem investimentos e sem projetos de modernização por um longo período. Por um lado, esse abandono do poder público promoveu a preservação da imagem do passado da cidade. Por outro, provocou sua depreciação e degradação.

Essa paralização da região foi devida, principalmente, às suas características físicas e ambientais. Mas também o foi por causa da proteção criada a partir de

decretos, como o projeto SAGAS – cujo nome é formado pelas iniciais dos três bairros: Santo Cristo, Gamboa e Saúde –, implantado no início dos anos 1980, com o objetivo de propor uma nova legislação que preservasse o patrimônio arquitetônico e cultural da área.

Somente em 2009, em função da previsão da Olimpíada de 2016 no Rio de Janeiro, foi promulgada uma nova lei para a região portuária da cidade, que iria mudar definitivamente a cara destes bairros.

A Lei Complementar 101/2009 instituiu a Operação Urbana Consorciada (OUC) e criou a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) do Porto do Rio de Janeiro, que teve como objetivo realizar um novo zoneamento e estabelecer novos parâmetros urbanísticos, além de incluir diretrizes de projetos urbanos a serem implantados.

O projeto abrange uma área de 5 milhões de metros quadrados, e o conjunto de intervenções e medidas são coordenadas pelo Poder Público Municipal e por investidores privados.

A seguir, a Figura 44 mostra os quatro bairros da I Região Administrativa (Caju, Santo Cristo, Gamboa e Saúde), além dos limites de intervenção estabelecidos pela LC 101/09, bem como a indicação dos principais elevados que cortam os bairros, inclusive a Perimetral.

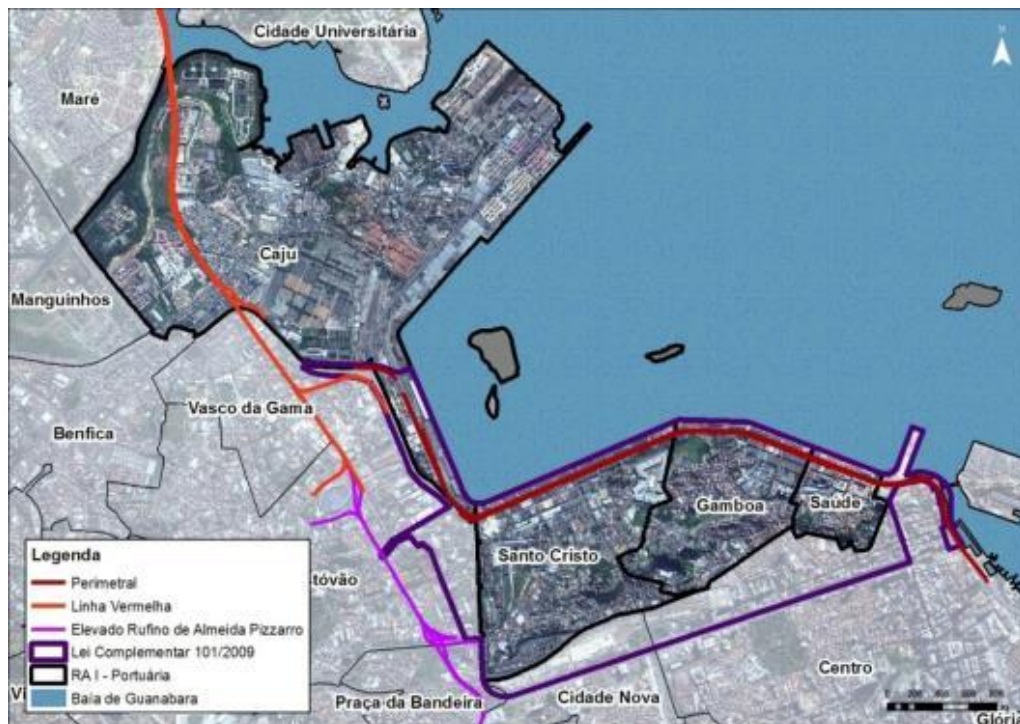


Figura 44 - Mapa da I Região Administrativa - Portuária, com o limite da LC 101/09 e os elevados que cortam os bairros. Elaborado por: Isabel Mattar.

Uma das principais obras de intervenção – certamente a mais polêmica – foi a demolição do Elevado da Perimetral, que teve seu último trecho derrubado em 19 de julho de 2014.

Pelo que é possível observar no projeto do Porto Maravilha, o elevado era considerado um dos elementos de degradação do espaço da zona portuária, além de encobrir a vista da Baía de Guanabara.

Entretanto, o processo de degradação dos bairros onde a Perimetral estava inserida é muito anterior à construção do viaduto, como pode ser verificado na análise histórica da região. Bem diferente do que ocorreu no bairro do Rio Comprido, que se tratava de uma área nobre da cidade, mas bem parecido com o que aconteceu no bairro de São Cristóvão. Ou seja, os bairros da região portuária já estavam passando por um longo período de esvaziamento populacional e degradação do espaço que só veio a ser intensificado com a construção da Perimetral.

Outro fato a ser considerado é o resultado que o professor Vicente Del Rio (1991), em sua tese de doutorado, obteve a partir de “imagens mentais” e “mapas mentais”.

Neste trabalho, ele realizou 250 entrevistas com moradores, trabalhadores ou usuários da zona portuária. O que vale a pena ressaltarmos dessa pesquisa é que o Elevado da Perimetral não se encontra entre os cinco primeiros elementos físicos mais citados pelo bairro.

A população que utiliza o espaço urbano da zona portuária aponta outros elementos físicos como mais importantes ou mais marcantes, como, por exemplo, determinadas ruas, praças, hospitais e a rodoviária. E, do ponto de vista imaterial, questões como a segurança, o abandono e a falta de infraestrutura se mostraram mais relevantes do que a presença incômoda do viaduto.

Nessa pesquisa, os moradores dos bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde, apesar de terem, em sua maioria, levantado mais pontos negativos do que positivos, afirmaram gostar do lugar onde vivem. Portanto, podemos perceber que as pessoas naturalizaram o viaduto, e outros aspectos dos bairros tornaram-se mais significativos do que a própria presença da Perimetral.

A seguir, as Figuras 45 e 46, da Avenida Rodrigues Alves, sob o antigo Elevado da Perimetral, em que é possível verificar as dimensões e a volumetria do viaduto, além do impacto que causava na região.



Figura 45 - Vista da Avenida Rodrigues Alves, na região da rodoviária, sob o Elevado da Perimetral.<sup>31</sup>



Figura 46 - Vista da Avenida Rodrigues Alves, na esquina com a Rua Professor Pereira Reis, sob o Elevado da Perimetral.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> Disponível em: Google Earth. Acesso em: 10 out. 2014.

Os diversos momentos dos bairros da Gamboa, Santo Cristo e Saúde podem ser avaliados com base no crescimento populacional dessa região ao longo das décadas, conforme apresentado nas Tabelas 6<sup>33</sup> e 7, a seguir.

Tabela 6 - População residente nos distritos e circunscrições da região da zona portuária do Rio de Janeiro - 1940/1960

Ano	População residente	Observação
1940	108.933	
1950	84.044	Período de esvaziamento e depreciação dos bairros
1960	65.048	

Fonte: IBGE, 1940; IBGE, 1950; IBGE, 1960.

Tabela 7 - População residente na I Região Administrativa do município do Rio de Janeiro - 1970/2010.<sup>34</sup>

Ano	População residente	Observação
1970	51.115	
1980	46.080	Após a implantação do Elevado da Perimetral
1991	44.070	Após a implantação do Projeto SAGAS
2000	39.973	
2010	48.664	Início das obras para os grandes eventos na cidade

Fonte: IBGE, 1970; IBGE, 1980; IBGE, 1991; IPP, 2014.

Nota: A I Região Administrativa do município do Rio de Janeiro compreende os bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde e Caju. O levantamento por bairros só foi instituído pelo IBGE a partir do Censo Demográfico de 2010.

<sup>32</sup> Disponível em: Google Earth. Acesso em: 10 out. 2014.

<sup>33</sup> Devido à forma diferenciada no tratamento dos números fornecidos pelo IBGE (entre 1940 e 1960 – crescimento populacional segundo distritos e circunscrições e entre 1970 e 2010 – crescimento populacional da I Região Administrativa - Portuária), não foi possível unificá-los em uma única tabela. Isto porque as áreas de abrangência são diferentes, tornando difícil a unificação dos dados.

<sup>34</sup> Devido à forma diferenciada no tratamento dos números fornecidos pelo IBGE (entre 1940 e 1960 – crescimento populacional segundo distritos e circunscrições e entre 1970 e 2010 – crescimento populacional da I Região Administrativa - Portuária), não foi possível unificá-los em uma única tabela. Isto porque as áreas de abrangência são diferentes, tornando difícil a unificação dos dados.

### 3.3.3

#### Considerações sobre o tópico

Este item do trabalho teve como principal objetivo apresentar outras duas regiões da cidade do Rio de Janeiro que possuem características semelhantes às do bairro do Rio Comprido.

Analisando a história do bairro de São Cristóvão e da zona portuária da cidade, foi possível verificar que, apesar da semelhança, pela implantação de viadutos, estes bairros apresentavam condições diferentes das do Rio Comprido.

Até o momento da inauguração do Elevado Paulo de Frontin, o bairro do Rio Comprido era considerado um bairro nobre da cidade, onde residiam famílias de classe média e alta, além de possuir uma infraestrutura adequada para a época e para a população local. Logo, o viaduto exerceu, *a priori*, forte impacto na região.

Já os bairros de São Cristóvão e da zona portuária apresentavam um esvaziamento populacional e econômico anteriores à construção do viaduto da Linha Vermelha e da Perimetral. Portanto, não é possível afirmar que estes bairros passaram por um processo de degradação a partir dessas obras.

Além disso, foi verificado, através das entrevistas realizadas por Vicente Del Rio (1991) com moradores e usuários da zona portuária, que o Elevado da Perimetral exercia pouca influência no cotidiano dessas pessoas.

## 4

### Resgate de histórias sobre o Elevado Paulo de Frontin

#### 4.1

##### As entrevistas

Esta parte da pesquisa foi realizada de forma empírica, ou seja, por meio de um método científico que se apoia em experiências vividas. Pode-se dizer que partindo da observação e da experiência é possível obter conclusões de fatos do senso comum que não haviam sido interpretados ou organizados de forma racional ou metodologicamente.

Por isso, a memória oral, mesmo que seletiva e parcial, contribui para a identificação e percepção de um lugar. O resgate de histórias individuais e coletivas complementa a história contida em livros e documentos. É por este motivo que foram feitas diversas entrevistas com um público diferenciado, para que fosse possível obter o maior número de informações.

Foram realizadas 21 entrevistas com moradores e ex-moradores do Rio Comprido. O número de entrevistados desta amostragem não é significativo em relação ao conjunto populacional do bairro, mas abrange categorias diferentes de moradores. Neste caso, a qualidade da informação, em sua profundidade, teve mais relevância do que a quantidade e a aplicabilidade em termos estatísticos.

Foi por meio das entrevistas com antigos moradores do bairro, que viveram antes da abertura do Túnel Rebouças e da construção do Elevado Paulo de Frontin, que foi possível identificar como estas grandes obras impactaram a população local e como a nova geração de moradores lida com a questão do viaduto.

Além dos antigos e novos moradores, foram entrevistados profissionais da área técnica e acadêmica, a fim de averiguar as percepções destas pessoas com relação ao bairro e o viaduto.

As entrevistas foram aplicadas ao longo do ano de 2014, sendo que a maioria foi realizada no primeiro semestre. Os resumos individuais de cada entrevista estão nos Apêndices.

#### 4.1.1

##### Elaboração de questionários

Foram elaborados cinco tipos de questionários para atender a públicos distintos de entrevistados.

Os três primeiros se destinaram às entrevistas com antigos e novos moradores, de forma a abranger três categorias: a primeira, de pessoas que viveram no Rio Comprido antes da construção do Elevado Paulo de Frontin e depois saíram do bairro; a segunda, de pessoas que viveram antes da construção do viaduto e permanecem até os dias de hoje; e a terceira, de pessoas que chegaram ao bairro após a construção do elevado. Os dois últimos questionários foram destinados a profissionais da área técnica e acadêmica.

##### **Questionário 1: Antigos moradores que saíram do bairro**

1. Que sentimentos você tinha pelo bairro do Rio Comprido antes da construção do elevado na Avenida Paulo de Frontin?
2. Que sentimentos você tem pelo bairro hoje?
3. Como era o bairro antes do elevado?
4. Quais foram os impactos na vida da sua família com a notícia da construção do elevado?
5. A sua família permaneceu morando no bairro durante e após a construção do elevado?
6. Qual foi a motivação para a saída do bairro?
7. Você acredita que o acidente foi motivador da saída de famílias do bairro ou o elevado por si só já foi o motivo?
8. Sua família escolheu que bairro para morar?
9. Você conhece famílias que permaneceram no bairro?
10. O que mudou no bairro com o elevado?
11. Você retorna ao bairro para rever parentes e antigos conhecidos? Qual a sua sensação quando passa por lá?
12. Você se considera, hoje, classe baixa, média ou alta? E na época da construção do elevado?
13. Você percebe mudanças no bairro nos últimos anos?
14. Que sugestão você daria para melhorar a qualidade do bairro, principalmente a Avenida Paulo de Frontin?



**Questionário 2: Antigos moradores que permanecem no bairro**

1. Que sentimentos você tinha pelo bairro do Rio Comprido antes da construção do elevado na Avenida Paulo de Frontin?
2. Que sentimentos você tem pelo bairro hoje?
3. Como era o bairro antes do elevado?
4. Quais foram os impactos na vida da sua família com a notícia da construção do elevado?
5. A sua família permaneceu morando no bairro durante e após a construção do elevado?
6. Você conhece famílias que saíram do bairro? Para que bairros essas famílias foram?
7. Você acredita que o acidente foi motivador da saída de famílias do bairro ou o elevado por si só já foi o motivo?
8. O que mudou no bairro com o elevado?
9. O que o bairro tem de bom para você permanecer até hoje?
10. Você se considera hoje classe baixa, média ou alta? E na época da construção do elevado?
11. Você percebe mudanças no bairro nos últimos anos?
12. Que sugestão você daria para melhorar a qualidade do bairro, principalmente da Avenida Paulo de Frontin?

**Questionário 3: Novos moradores que vieram após a construção do elevado**

1. Por que você escolheu o bairro do Rio Comprido para morar/trabalhar?
2. Qual o seu bairro de origem?
3. O elevado foi de alguma forma um inibidor para a sua escolha?
4. Que impactos a presença do elevado causa no seu dia a dia?
5. O elevado te incomoda de alguma forma? (barulho, poluição, falta de iluminação natural, etc.)
6. Você acha que pessoas que não são do bairro têm preconceito com relação ao Rio Comprido? Por quê?
7. O que o bairro tem de bom, para você?
8. Você percebe mudanças no bairro nos últimos anos?
9. Você se considera, hoje, classe baixa, média ou alta?

10. Que sugestão você daria para melhorar a qualidade do bairro, principalmente a Avenida Paulo de Frontin?

#### **Questionário 4: Profissionais da área técnica**

1. O que você acha de adotar, nos dias de hoje, a solução de viadutos para resolver as questões do trânsito no Rio de Janeiro?
2. Qual a sua opinião a respeito da demolição de viadutos em várias cidades do mundo como solução nas últimas décadas?
3. Você acredita que a demolição da Perimetral foi a melhor solução para a região portuária do Rio de Janeiro? Haveria soluções alternativas para melhorar o entorno da Perimetral sem a sua demolição?
4. Você conhece o bairro do Rio Comprido? Qual o sentimento que você tem ao passar por lá?
5. O que você acha do elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin?
6. Você acredita que o elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin atende à sua demanda hoje? E daqui há 20 anos, por exemplo?
7. Uma solução, como a demolição da Perimetral, cabe para o elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin?
8. O que pode ser feito na Avenida Paulo de Frontin para aliviar o impacto que o elevado causa nos moradores e nos transeuntes?

#### **Questionário 5: Profissionais da área acadêmica**

- 1) O que você acha de adotar, nos dias de hoje, a solução de viadutos para resolver as questões do trânsito no Rio de Janeiro?
- 2) Qual a sua opinião a respeito da demolição de viadutos em várias cidades do mundo como solução nas últimas décadas?
- 3) Você acredita que a demolição da Perimetral foi a melhor solução para a região portuária do Rio de Janeiro? Haveria soluções alternativas para melhorar o entorno da Perimetral sem a sua demolição?
- 4) Você conhece o bairro do Rio Comprido? Qual o sentimento que você tem ao passar por lá?
- 5) O que você acha do elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin?
- 6) Você acredita que o elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin atende à sua demanda hoje? E daqui há 20 anos, por exemplo?

- 7) Uma solução, como a demolição da Perimetral, cabe para o elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin?
- 8) O que pode ser feito na Avenida Paulo de Frontin para aliviar o impacto que o elevado causa nos moradores e nos transeuntes?
- 9) Você já orientou ou já fez algum trabalho, a nível acadêmico, de intervenção no espaço urbano que continha um viaduto? Se sim, que resultados foram obtidos com relação aos moradores do local? Que tipo de solução foi adotado?

## 4.1.2

## Síntese das entrevistas

Quadro 4 - Síntese das entrevistas com moradores que moraram antes da construção do elevado e depois saíram

Localização		Bairro do Rio Comprido			Avenida Paulo de Frontin		
Entrevistado		“A”	“B” e “C”	“D”	“E”	“F”	“G”
Tempo de permanência		Saiu em 1972	Saiu em 1974	Saiu em 1977	Saiu em 2011	-	Saiu em 1977
Tipo de uso		Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Resid.
O que o bairro tinha de bom antes da construção do viaduto	Tranquilidade	X	X	X	X	X	X
	Beleza	X	X	X	X	X	X
	Relacionamento com os vizinhos	X	X	X	X	X	X
	Localização						
Se preocupou com o fato de haver um viaduto na Avenida Paulo de Frontin	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
O viaduto foi motivador da saída da família	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
O acidente com o viaduto foi motivador da saída da família	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
Qual o destino que a família optou		Leblon	Ipanema	Tijuca	Ilha do Governador	Rio Comprido	Ipanema
Ainda frequenta o bairro	Sim		X	X	X	X	
	Não	X					X
Qual a classe social da família e dos vizinhos antes da construção do viaduto	Alta	X	X		X	X	
	Média			X			X
	Baixa						
Apesar da saída, percebe mudanças na região com a instalação da UPP	Sim		X	X		X	
	Não				X		
	Não soube opinar	X					X
Ainda mantém o imóvel	Sim		X			X	
	Não	X		X	X		X
Retornaria para o local de origem	Sim			X	X	X	
	Não	X	X				X

Quadro 5 - Síntese das entrevistas com moradores que moraram antes do elevado e permanecem até hoje

Localização		Bairro do Rio Comprido			Avenida Paulo de Frontin		
Entrevistado		"H"	"I"	"J"	"L"	"M" e "N"	"O"
Tempo de permanência		Há 52 anos	Há 60 anos	Há 70 anos	Há 60 anos	-	-
Tipo de uso		Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Resid.	Comerc.
O que o bairro tinha de bom antes da construção do viaduto	Tranquilidade	X	X	X	X	X	
	Beleza	X	X	X	X	X	
	Relacionamento com os vizinhos	X	X	X	X	X	
	Localização						X
Se preocupou com o fato de haver um viaduto na Avenida Paulo de Frontin	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
Acredita que o acidente com o viaduto foi motivador da saída de famílias do bairro	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
O que o bairro tem de bom hoje	Tranquilidade						
	Beleza						
	Relacionamento com os vizinhos	X	X	X	X		
	Localização	X	X	X	X	X	X
O elevado incomoda de alguma forma (barulho, poluição, falta de iluminação, etc.)	Muito						
	Médio						
	Pouco	X	X	X	X	X	X
Qual a classe social da família e dos vizinhos	Alta						
	Média	X	X	X	X	X	X
	Baixa						
Percebe mudanças na região com a instalação da UPP	Sim	X	X	X	X	X	X
	Não						
	Não soube opinar						
Está satisfeito com o local do imóvel	Sim	X	X	X	X	X	X
	Não						
Sairia do bairro se tivesse oportunidade	Sim						
	Não	X	X	X	X	X	X
	Dado não informado						

Quadro 6 - Síntese das entrevistas com moradores que vieram depois da construção do elevado

Localização		Bairro do Rio Comprido			Avenida Paulo de Frontin		
Entrevistado		“P”	“Q”	“R” e “S”	“T”	“U”	“V”
Local de origem		Rio Comprido	Copa-cabana	Minas Gerais	Teresópolis	Rio Comprido	Centro
Tempo de permanência		37 anos	9 anos	10 anos	10 anos	5 meses	26 anos
Tipo de uso		Resid. Comerc.	Resid.	Resid. Comerc.	Resid.	Resid. Comerc.	Comerc.
Motivação para a escolha do bairro	Preço		X	X	X	X	X
	Localização	X	X	X	X	X	X
	Tamanho do imóvel		X	X	X	X	X
	Gosta do bairro	X				X	
O viaduto foi de alguma forma um inibidor	Sim			X	X		
	Não	X	X			X	X
O que o bairro tem de bom	Tranquilidade						
	Beleza						
	Relacionamento com os vizinhos	X		X			
	Localização	X	X	X	X	X	X
O elevado incomoda de alguma forma (barulho, poluição, falta de iluminação, etc.)	Alta						
	Média			X	X		
	Baixa	X	X			X	X
Percebe preconceito contra o bairro	Sim		X	X			
	Não	X			X	X	X
Qual a classe social da família e dos vizinhos	Alta						
	Média	X	X	X	X	X	X
	Baixa						
Percebe mudanças na região com a instalação da UPP	Sim	X	X	X		X	
	Não				X		
	Não soube opinar						X
Está satisfeito com o local do imóvel	Sim	X	X	X	X	X	X
	Não						
Sairia do bairro se tivesse oportunidade	Sim						X
	Não	X		X		X	
	Dado não informado		X		X		

Quadro 7 - Síntese das sugestões para a melhoria do bairro do Rio Comprido e da Avenida Paulo de Frontin

Local	Sugestões
<b>Bairro do Rio Comprido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpeza;</li> <li>• Segurança;</li> <li>• Transportes;</li> <li>• Iluminação;</li> <li>• Conserto das calçadas;</li> <li>• Recapeamento das ruas;</li> <li>• Substituição das manilhas;</li> <li>• Poda das árvores;</li> <li>• Paisagismo;</li> <li>• Cobertura nos pontos de ônibus;</li> <li>• Revitalização da Praça Condessa Paulo de Frontin e do seu entorno;</li> <li>• Comunidades assistidas com projetos sociais;</li> <li>• Lazer (centro cultural, praça de esportes, academia para a terceira idade, etc.).</li> </ul>
<b>Avenida Paulo de Frontin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpeza do rio;</li> <li>• Manutenção do elevado;</li> <li>• Colocação de uma barreira acústica no elevado;</li> <li>• Pintura do viaduto, cedendo as colunas para o grafismo;</li> <li>• Iluminação adequada;</li> <li>• Colocação de painéis de propaganda nas colunas do viaduto;</li> <li>• Implantação de letreiros luminosos para orientar o trânsito;</li> <li>• Aprofundamento do leito do rio de forma a fechá-lo na superfície;</li> <li>• Implantação de um parque ao longo da avenida com áreas de lazer nos canteiros centrais (ciclovía, praças, jardins, restaurantes, estacionamentos, bancas de jornal, quiosques de plantas, etc.);</li> <li>• Conserto das calçadas;</li> <li>• Devolução dos guarda-corpos originais da abertura da avenida;</li> <li>• Estímulo à recuperação das fachadas dos comércios;</li> <li>• Aumento da calçada no lado das residências de forma a estimular a instalação de comércio de entretenimento como bares, casas de chá, sorveterias, restaurantes e cinemas;</li> <li>• Divisão da via em partes, para que empresas adotem estes espaços fazendo a sua manutenção e conservação;</li> <li>• Demolição do viaduto.</li> </ul>

Quadro 8 - Síntese das entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica

Entrevistado		“1”	“2”	“3”	“4”
Formação profissional		Arquiteta	Engenheiro	Arquiteta	Arquiteto
Atuação profissional		Subsecretária de Obras do Município do Rio de Janeiro	Coordenador da Coordenadoria Geral de Projetos da Rio-Obras	Professora e arquiteta assistente do Ministério Público	Professor e sócio de escritório de paisagismo e meio ambiente
Sobre a adoção de viadutos para resolver as questões do trânsito	A favor				
	Contra	X	X	X	X
Sobre a demolição de viadutos	A favor	X	X		
	Contra				
	Depende de outros fatores			X	X
A demolição do Elevado da Perimetral foi a melhor solução	Sim	X	X		
	Não			X	X
Conhece o bairro do Rio Comprido	Muito				X
	Pouco	X	X	X	
Conceito sobre o Elevado Paulo de Frontin	Bom				
	Ruim	X	X	X	X
O Elevado Paulo de Frontin atende à demanda hoje	Sim	X	X		
	Não			X	X
Sobre a possibilidade de demolição do Elevado Paulo de Frontin	A favor	X	X	X	
	Contra				X
	Difícil execução	X	X		
	Alternativas para a questão viária			X	
	Intervenção local				X



Quadro 9 - Síntese das sugestões para a melhoria da Avenida Paulo de Frontin, de acordo com os profissionais da área técnica e acadêmica

Local	Sugestões
<b>Avenida Paulo de Frontin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenção do elevado;</li> <li>• Colocação de uma barreira acústica no elevado;</li> <li>• Pintura do viaduto, cedendo as colunas para o grafismo;</li> <li>• Iluminação adequada;</li> <li>• Tratamento paisagístico e urbanístico;</li> <li>• Revitalização do rio;</li> <li>• Ciclovias;</li> <li>• Criação de áreas livres para permitir melhor iluminação natural sob o viaduto;</li> <li>• Demolição do viaduto.</li> </ul>

### 4.1.3

#### Análise dos resultados

Todos os 14 moradores entrevistados que viveram no bairro antes da construção do viaduto, tanto os 7 que saíram quanto os 7 que vivem até hoje, possuem recordações positivas do Rio Comprido e relatam o quanto eram felizes e se sentiam privilegiados com a qualidade de vida que o bairro proporcionava. Consideravam como principais qualidades a beleza, a tranquilidade e o ótimo relacionamento com os vizinhos.

Para os 7 moradores entrevistados que ainda vivem no bairro, o aspecto “relacionamento com os vizinhos” ainda é o elo mais forte, mas uma nova característica surgiu em detrimento das demais, a questão da localização estratégica do bairro. Ou seja, beleza e tranquilidade foram substituídas por poluição sonora e do ar, depreciação dos imóveis, diminuição do poder econômico das famílias e abandono do poder público. Entretanto, a abertura do Túnel Rebouças e a construção do Elevado Paulo de Frontin proporcionaram ao bairro acesso fácil e rápido para a zona sul da cidade e para vias expressas como a Avenida Brasil e Linha Vermelha, além da proximidade com o centro e bairros da zona norte.

Para os 7 moradores entrevistados que vieram depois da construção do viaduto, a localização foi o principal motivo para a escolha do bairro, aliado ao baixo valor dos imóveis comparado ao seu tamanho. Para 4 destes novos moradores, o elevado não foi um inibidor para a compra de imóveis no Rio Comprido.

Os 14 antigos moradores entrevistados contaram que não houve uma preocupação, na época, com a construção de um viaduto sobre a Avenida Paulo de Frontin, tanto para os que viviam na própria avenida (7) como para os demais moradores do bairro (7). As notícias da abertura do Túnel Rebouças e da construção do elevado foram vistas com alegria e felicidade por todos da região. O primeiro foi visto como solução para encurtar a distância e o tempo de acesso à zona sul da cidade, conseqüentemente às praias, e o segundo tinha como objetivo retirar o grande fluxo de veículos da Avenida Paulo de Frontin, gerado pelo túnel. Ou seja, o que era “vendido” pelo poder público era que o progresso estava chegando à região: anunciavam os pontos positivos e escondiam os negativos.

Os mais afetados com a construção do elevado foram os moradores das casas da Avenida Paulo de Frontin, que só se deram conta do prejuízo que teriam, tanto financeiro quanto de qualidade de vida, após o início das obras do viaduto. Por este motivo, quase 100% das casas da avenida foram transformadas em estabelecimentos comerciais. Entretanto, por coincidência ou não, os 3 entrevistados da Avenida Paulo de Frontin que saíram do bairro, afirmam que não o fizeram por conta do elevado em si, e sim por motivos pessoais (2) ou pelo aumento da violência (1). Os 4 entrevistados que permanecem concluíram que, apesar do desgaste do período da obra, não possuem a intenção de deixarem suas residências, em parte por um vínculo afetivo com a vizinhança e em parte por questões financeiras.

A mesma situação se configurou para os demais moradores do bairro, ou seja, os 4 entrevistados que saíram do Rio Comprido após a construção do elevado afirmam categoricamente que não saíram por causa do viaduto, e sim por motivos diversos. E os 3 entrevistados que permanecem não observam os impactos diretos do viaduto.

Nas entrevistas feitas com os 7 antigos moradores que saíram do bairro, 4 disseram não ter interesse em retornar ao Rio Comprido para morar e os outros 3 afirmaram que gostariam de retornar ao bairro de origem. O que foi possível observar é que os 4 ex-moradores de melhor poder aquisitivo, que tiveram a oportunidade de ir para a zona sul, lembram-se do bairro com saudade, de um período áureo do Rio Comprido que, acreditam, não volta mais. Já os outros 3

veem neste novo período de crescimento do bairro uma oportunidade para se resgatar um tempo passado.

Os 7 novos moradores do bairro entrevistados, inclusive os 3 que optaram por morar na Avenida Paulo de Frontin, dizem-se satisfeitos com o local em que vivem, apesar de se queixarem do abandono do poder público.

Com relação ao acidente no elevado, os 14 entrevistados que viviam no Rio Comprido à época não acreditam que a tragédia do desabamento tenha motivado a saída de famílias do bairro, e sim o próprio viaduto e as consequências de sua instalação.

De uma forma geral, o destino das famílias que saíram do bairro foi muito variado, em função do poder aquisitivo delas. As mais abastadas acabaram indo para a zona sul, que, na época, era a nova área de expansão da cidade. Outras tantas optaram por morar na região da Tijuca, Grajaú e Vila Isabel, áreas nobres da zona norte. As de menor poder aquisitivo acabaram indo para outros bairros da zona norte, conhecidos como subúrbios. Dos 7 entrevistados que saíram do Rio Comprido, 5 comentaram que retornam com frequência ao bairro para rever parentes e amigos que lá vivem ou porque ainda mantêm seus imóveis alugados.

Com relação à classe social, os antigos moradores (14) afirmam que o Rio Comprido anterior ao elevado era composto por famílias de classe média e média alta, em sua maioria, e algumas de classe mais baixa. Entretanto, havia uma convivência pacífica e harmônica entre todas, não havendo pobreza e violência no local. Nos dias de hoje, apesar dos novos moradores (7) se intitularem de classe média, foi possível observar como esse conceito é elástico: pessoas que, estatisticamente, seriam de classe baixa se consideram de classe média, ao mesmo tempo em que também se intituam assim as de uma classe social supostamente mais elevada.

Quando perguntados se o elevado incomoda de alguma forma, os 14 moradores, antigos e novos, anteriores e posteriores à construção do elevado, afirmam que existe algum tipo de incômodo com relação ao barulho e à poeira. Entretanto, estes não foram os principais inconvenientes citados pelos moradores.

A reclamação de todos os 14 entrevistados foi a ausência do poder público na região. Todos concluíram que a transformação do Rio Comprido, com o elevado, em um “bairro de passagem”, acabou diminuindo o interesse das

instituições públicas e do mercado imobiliário. Aliado a isso, observou-se um crescimento desordenado das comunidades locais, provocando o aumento da violência.

Entretanto, 16 dos 21 entrevistados vêm observando nos últimos anos uma melhora no bairro, principalmente depois da instalação de uma UPP (Unidade de Polícia Pacificadora) no Morro do Turano e em outras comunidades da região. Estas mudanças estão relacionadas à diminuição da violência, de assaltos e de tiroteios.

Aliado a uma maior segurança do bairro, o aumento dos valores imobiliários em toda a cidade do Rio de Janeiro vem provocando uma gentrificação de moradores de bairros da zona sul, que não estão conseguindo manter os altos custos, tendo como consequência uma migração para outros bairros, como é o caso do Rio Comprido.

O aumento dos valores imobiliários no Rio de Janeiro como um todo se deve aos eventos agendados para a cidade: primeiro, a Copa do mundo que ocorreu em junho e julho de 2014 e segundo, a Olimpíada, que acontecerá em 2016. Em função destes eventos, muitas obras estão ocorrendo em toda a cidade, promovendo melhoria de alguns bairros e regiões e atraindo a atenção do mercado imobiliário.

A presença de uma nova geração de moradores no Rio Comprido tem atraído, mesmo que de forma lenta, um comércio diferenciado no local como novos restaurantes e a presença de novos empreendimentos imobiliários.

Apesar das pequenas mudanças no bairro, 3 dos 7 novos moradores entrevistados afirmaram que percebem preconceito por parte de pessoas de fora, quando eles mencionam que moram no Rio Comprido. Isso acontece principalmente com os que vieram da zona sul. Eles comentaram que amigos e parentes são resistentes num primeiro momento, mas quando ultrapassam a barreira do preconceito, ficam admirados e surpresos com o bairro.

Pode-se dizer que quase 100% dos entrevistados que moram no Rio Comprido gostariam de ver o Elevado Paulo de Frontin demolido, como foi o caso do Elevado da Perimetral, na zona portuária do Rio de Janeiro. Entretanto, é possível observar que este desejo está acompanhado do medo em relação ao desperdício de dinheiro público que uma obra deste porte é capaz de gerar,

associado à consciência coletiva que esta estrutura tem um papel fundamental na questão da mobilidade urbana da cidade.

Pelos motivos expostos acima é que a maioria das sugestões para o bairro e para a melhoria da qualidade da Avenida Paulo de Frontin dizem respeito a questões de ordem pública, urbanística, paisagística, de infraestrutura e de manutenção e recuperação do local.

Para complementar os resultados obtidos com as entrevistas dos moradores e ex-moradores do Rio Comprido, foram feitas entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica com o objetivo de traçar pontos afins e contraditórios destas três categorias: os usuários, os práticos e os teóricos.

Por este motivo foram feitas 2 entrevistas com técnicos da Secretaria Municipal de Obras do Rio de Janeiro e 2 entrevistas com professores da área de transportes e projeto urbano da PUC-Rio.

Para os 4 entrevistados (técnicos e acadêmicos), a adoção de viadutos para resolver as questões do trânsito é, atualmente, uma solução ultrapassada. Entretanto, para os técnicos da Prefeitura, responsáveis pelas obras da cidade, muitas vezes este tipo de solução é ainda adotado por questões de viabilidade técnica e orçamentária, mas eles dizem que hoje existe uma preocupação com o impacto que estas estruturas causam onde elas são implantadas.

Com relação à demolição dos viadutos já existentes, os 4 entrevistados consideram que um local sem viadutos possui melhor qualidade do espaço do que um ambiente que possui estruturas como estas.

3 dos entrevistados se dizem a favor da demolição de viadutos se for para melhorar a qualidade do espaço urbano. Entretanto, a professora da área de transportes ressaltou que este tipo de solução deve estar diretamente relacionado a estudos macro e micro de mobilidade urbana e a investimentos em transportes públicos de qualidade, de forma a compensar a ausência destas estruturas que tem importante função viária.

Já para o outro professor, a demolição de viadutos não é a melhor solução. Ele acredita que o Brasil, de uma forma geral, tem necessidades e carências muito maiores e que o custo de uma obra deste porte não se justifica. Por isso, deve-se verificar caso a caso e não generalizar.

No que diz respeito à demolição do Elevado da Perimetral, é possível observar divergências entre o discurso dos técnicos da Prefeitura (2) e dos professores (2). Isto porque os acadêmicos questionam a solução adotada no que diz respeito à mobilidade urbana sustentável, ou seja, consideram que o projeto em questão não contempla a melhoria e ampliação do sistema de transportes públicos a nível macro da cidade, pouco ampliando a capacidade viária existente, o que não resolve o problema atual. Além disso, não veem com bons olhos a eliminação definitiva de um equipamento deste porte, principalmente em cidades que possuem orçamentos limitados e carentes de infraestrutura, como é o caso do Rio de Janeiro.

Para os 2 entrevistados que não trabalham na Prefeitura, a demolição do Elevado da Perimetral tem como princípio somente a revitalização da região, a promoção da paisagem e a mudança do uso do espaço urbano. Bem diferente de outras cidades do mundo, onde estas soluções vêm a reboque de um estudo aprofundado sobre a mobilidade urbana.

Quando perguntados sobre o Rio Comprido, 3 dos 4 entrevistados informaram que conhecem pouco o bairro.

Os 4 entrevistados consideram que o Elevado Paulo de Frontin impacta negativamente a região e a vida dos moradores e se mostraram surpresos quanto ao resultado das entrevistas com moradores e ex-moradores, visto que o elevado em si não se apresenta como principal motivo das queixas dos usuários locais. Diante deste fato, concluíram que o ser humano é capaz de adaptar-se aos mais variados meios, ou melhor, naturalizar determinadas situações.

Quando perguntados sobre a capacidade do Elevado Paulo de Frontin, os 2 técnicos da Prefeitura consideraram que o viaduto atende a população e que atenderá no futuro. Diferente da opinião dos 2 professores, que ressaltaram que os horários “de pico” se estendem cada vez mais, provocando engarrafamentos maiores e mais prolongados. Entretanto, estes consideram que se forem feitos investimentos no setor de transportes públicos o elevado manterá sua função, mas com menor sobrecarga.

Quando perguntados sobre a possibilidade de demolição do Elevado Paulo de Frontin, os funcionários da Prefeitura (2) viram essa solução como distante, devido a dificuldades de execução. Para os acadêmicos (2), esta solução só

poderia se concretizar se fossem feitas propostas alternativas para a questão viária e que o melhor, neste caso, seria a requalificação do espaço já existente.

#### 4.1.4

##### **Considerações sobre o tópico**

Esta parte do trabalho teve como principal objetivo investigar a opinião dos principais impactados com o Elevado Paulo de Frontin: os moradores.

De forma resumida, pode-se dizer que as famílias de maior poder aquisitivo, que viviam nos arredores ou na própria Avenida Paulo de Frontin, acabaram saindo do bairro e indo morar em outras regiões da cidade por motivos diversos, não necessariamente por causa do viaduto. É claro que, para a maioria dos moradores das casas da avenida mais importante do bairro, esta decisão foi traumática, pois se identificavam com o bairro e viram na mudança de cenário um rompimento brusco com suas raízes.

Já as famílias de menor poder aquisitivo e de classe média permaneceram no Rio Comprido, inclusive os moradores da Avenida Paulo de Frontin. Em muitos casos, porque não queriam deixar o bairro que tanto amavam e em outros por conta da depreciação dos valores imobiliários, que impediriam estas famílias de irem para outros bairros da cidade mantendo o mesmo padrão residencial de antes do viaduto.

Com o tempo, o elevado foi naturalizado pela população local e questões como barulho, poluição do ar, pouca incidência de sol, passaram a ser entendidos como contexto estabelecido.

No caso de bairros que possuem estruturas como os viadutos, parece que é de senso comum que estas áreas serão, pelo menos por alguns anos após a sua construção, destinadas ao abandono, à degradação, reduto de uma população de baixo poder aquisitivo e vinculadas a ambientes propícios à violência e ao crime. É como se esta fosse uma condição natural, oriunda de um fator externo, neste caso, personificado pelo viaduto, mas incontrolável e imprevisível, sobre a qual nada se poderia fazer.

Pelas entrevistas é possível perceber que esta naturalização não está diretamente ligada ao grau de instrução ou classe social. Apesar de boa parte da população do bairro possuir baixo poder aquisitivo, os moradores do entorno

imediatamente do Elevado Paulo de Frontin, em sua maioria, são de classe média e possuem bom nível de escolaridade.

As obras *Splintering urbanism*, *Morte e vida de grandes cidades* e *Tudo que é sólido desmancha no ar*, utilizadas como base teórica neste trabalho, falam, cada uma a seu modo, sobre a existência de uma hierarquia social e condição cultural nas grandes cidades, que faz com que as pessoas de determinadas regiões se sintam de alguma forma inferiorizadas. Em contrapartida, a elite local e o governo se beneficiam e reforçam esta condição valorizando determinados bairros com altos investimentos em detrimento de localidades carentes de infraestrutura.

É possível observar esta situação no Rio de Janeiro, se compararmos o Rio Comprido a outros bairros da zona sul do Rio, como Botafogo, que também é considerado um bairro de passagem, mesmo não tendo um viaduto. Apesar de possuírem características bem distintas, carregam o “peso” de serem considerados bairros de passagem e, a reboque, todos os inconvenientes desse rótulo.

No inconsciente coletivo dos cariocas, Botafogo é “melhor” do que o Rio Comprido. Isto porque Botafogo é um bairro da zona sul, tem praia, infraestrutura adequada, lazer e diversão. Entretanto, seu trânsito é tão intenso quanto no elevado e na Avenida Paulo de Frontin. Comparando estes dois bairros em termos de poluição sonora e do ar, segurança e congestionamento, por exemplo, Botafogo não fica atrás do Rio Comprido. Entretanto, boa parte da população considera ser melhor morar em Botafogo do que no Rio Comprido.

Mas, considerando que Botafogo é descrito por várias pessoas como o “subúrbio” da zona sul, é possível utilizar outros exemplos, como as principais avenidas dos bairros do Jardim Botânico, da Lagoa ou de Copacabana. Estas áreas são consideradas nobres do Rio de Janeiro, mas possuem os mesmos problemas: poluição sonora e do ar, falta de segurança, além dos engarrafamentos diários e constantes. Entretanto, apesar dos inconvenientes, é difícil encontrar alguém que não goste de morar lá. Assim como é difícil encontrar quem não gostaria.

Como se pode perceber, existe a naturalização de determinadas situações que se repetem em diversos lugares da cidade, não necessariamente em um lugar impactado com a presença de um viaduto.



Certamente, assim como muitos moradores do Rio Comprido, os da zona sul colocam na balança os pontos positivos e negativos, e os primeiros tendem a ganhar.

A diferença entre os bairros da zona sul e o Rio Comprido é com relação aos investimentos públicos que são feitos em cada região. Isto se reflete na questão do lazer, turismo e cultura.

No caso do Rio Comprido, pode-se perceber a adaptação na dinâmica do bairro após a construção do elevado, quando a Avenida Paulo de Frontin deixou de ser essencialmente residencial e passou a ser comercial. Esta é uma espécie de adaptação ao espaço urbano que se mostrou incompatível com a condição anterior ao viaduto. Portanto, a partir de um fator externo, ações modificadoras foram necessárias para integrar as pessoas ao novo meio urbano naturalizado por elas. Hoje, o elevado é considerado por muitos a marca do local.

A nova geração de moradores, apesar de não apreciar a aparência do entorno com o elevado, procura ver o que o bairro tem de melhor, como a localização, os preços dos imóveis mais em conta, o comércio e a existência de lugares bucólicos e agradáveis que ainda se mantêm pela proximidade com o Maciço da Tijuca, conseguindo encontrar simplicidade e natureza bem próximas do centro nervoso da cidade.

Mesmo os novos moradores que optaram por apartamentos na Avenida Paulo de Frontin não compraram estes imóveis às cegas, pois sabiam bem o que estavam levando: barulho, poeira, poluição. O fato é que a maioria da nova população de classe média que ali se instalou só teve a oportunidade de comprar apartamentos com uma boa metragem quadrada e em um lugar de boa localização geográfica na cidade porque eles vinham com estes “brindes”. Ou seja, de certa forma, foi o elevado que propiciou a vinda deles para o Rio Comprido.

De forma a complementar à pesquisa com os moradores e ex-moradores do Rio Comprido, foram feitas entrevistas com profissionais da área técnica e acadêmica.

Pode-se dizer que o resultado de todas as entrevistas realizadas (25) foi bastante desafiador. Isso porque as três categorias – usuários, práticos e teóricos – possuem visões diferentes sobre o mesmo assunto e há pouca troca de informações entre estes três grupos.

Estas falhas de comunicação e diferenças de pontos de vista demonstra a real necessidade de se colocar em prática o que o Estatuto das Cidades propõe: a participação popular nas intervenções urbanísticas da cidade, e dessa forma, o atendimento das reais necessidades dos usuários.

## 5

### Conclusão

Pode-se dizer que a vida cotidiana dos moradores das grandes metrópoles, hoje tão cheia de compromissos e horários a cumprir, nos leva a perceber que um dos principais aspectos que contribui significativamente para o elevado nível de estresse das pessoas são os relacionados ao trânsito, em especial aos constantes congestionamentos.

Os problemas da mobilidade urbana foram tratados na primeira parte desta dissertação, onde foi possível observar como ocorreu este processo de mudança no planejamento e no traçado urbano em função dos conceitos do urbanismo moderno.

Várias são as vantagens que o automóvel de passeio proporciona, como o conforto, a mobilidade, a disponibilidade e a rapidez. Entretanto, pode-se dizer que o território urbano trocou espaços livres e de convivência por um traçado rodoviário monofuncional que separa e desagrega, prejudicando no fim a qualidade de vida dos habitantes.

Por este motivo, vimos que algumas cidades do mundo estão buscando devolver à população espaços urbanos anteriormente degradados e abandonados em função da implantação de estruturas rodoviárias impactantes, como os viadutos. Algumas delas chegaram a demolir essas estruturas.

Pelos exemplos encontrados e expostos neste trabalho, conclui-se que a opção pela demolição de estruturas de grande porte é realizada em países considerados ricos e desenvolvidos. Além disso, este tipo de solução vem acompanhado de investimentos em transportes públicos, a fim de substituir com qualidade o uso do automóvel de passeio, e na educação da população.

Um dos exemplos citados é a demolição do Elevado da Perimetral, marco histórico para o Rio de Janeiro. Entretanto, pelas trajetórias de alguns bairros da cidade apresentadas nesta dissertação, pode-se dizer que não há planejamento urbano dissociado de interesses políticos e econômicos.

No passado, existia a imposição de obras na cidade sem que a população tomasse conhecimento dos impactos que elas poderiam ocasionar. O poder público agia sem ter a preocupação em solucionar possíveis problemas e acabava

abandonando essas áreas à própria sorte, com o discurso de que era para o bem da cidade e da população.

Nos dias de hoje, ainda se observa a imposição de obras pelo poder público. Entretanto, em função do Estatuto das Cidades, criado em 2001 pela Lei Federal nº 10.257, que determina que as ações e decisões devem estar de acordo com a participação popular através de debates, audiências e consultas públicas, e considerando que a mídia e os meios de comunicação proporcionam a disseminação da informação, pode-se dizer que ações impositivas e autoritárias se tornaram cada vez mais difíceis. Mesmo com estes instrumentos, ainda se percebe uma pequena participação da população.

O que foi possível averiguar neste trabalho é que as hipóteses levantadas no início da pesquisa são verdadeiras quando analisamos a história da região onde o viaduto está inserido, como se pode observar por meio dos Censos Demográficos e do potencial construtivo.

Por meio das entrevistas realizadas, pôde-se perceber que, em seus primeiros anos de implantação, o Elevado Paulo de Frontin foi o principal motivador de depreciação e abandono do bairro. Mas com o passar do tempo, para a nova geração de moradores e para os antigos que permaneceram, o viaduto deixou de ser um fator determinante para a qualidade do espaço urbano, passando a ser apenas mais um item da lista de problemas existentes na região como a violência e o desinteresse do poder público.

Aliado ao exposto acima e analisando criticamente a legislação urbanística dos bairros estudados, pode-se dizer que este também foi um fator que contribuiu para a estagnação destas regiões nos diversos períodos históricos.

Portanto, não é possível atribuir a condição de estagnação do bairro do Rio Comprido simplesmente à presença do viaduto, mas à ausência do poder público, conforme enfatizado pelos moradores nas entrevistas, e à própria legislação aplicada ao bairro.

Assim, pode-se concluir que a presença de um viaduto não é determinante, mas sim um agravante. Ou seja, não é possível atribuir a depreciação e degradação de um bairro à presença de um viaduto por si só, mas sim à falta do poder público na região onde ele está inserido.

É fato que a implantação de um viaduto diminui significativamente a qualidade do espaço urbano, aumentando a poluição sonora, visual e do ar, prejudicando o meio ambiente e criando espaços escuros e áridos para a população local. Entretanto, no inconsciente coletivo atribui-se também aos viadutos prejuízos indiretos como: a saída da população de maior poder aquisitivo, o crescimento da população informal e o aumento da violência.

Em contrapartida, para os moradores que permaneceram no bairro mesmo após a construção do elevado, assim como para os novos moradores, o viaduto já está naturalizado como parte integrante da paisagem, não sendo o alvo das principais reclamações, mas sim a ausência do poder público.

Portanto, a presença ou não do viaduto torna-se menos relevante se comparado com as necessidades básicas da população, como iluminação pública, segurança, limpeza, transportes, áreas de lazer, redes de infraestrutura adequadas, etc.

Não há dúvidas de que um ambiente sem viadutos apresenta uma qualidade do espaço melhor. Mas devemos lembrar que essas estruturas também podem ser transformadas em grandes obras de arte a céu aberto ou serem integradas ao cotidiano urbano, como foi possível observar em algumas cidades do mundo.

Por fim, concluímos que há várias soluções que podem ser adotadas em áreas impactadas com a construção de um viaduto. O importante é que essa decisão contemple a participação dos usuários afetados e a condição econômica de cada lugar. Desta forma será possível ter uma cidade mais justa, democrática e de qualidade para seus habitantes.

## Referências bibliográficas

ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: IplanRio, 1987.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BITAR, Omar Yazbek. **Avaliação da recuperação de áreas degradadas por mineração na Região Metropolitana de São Paulo**. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado) – Departamento de Engenharia de Minas, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo.

BOCAREJO, Juan Pablo; LECOMPTE, Maria Carolina; ZHOU, Jiangping. **Vida e morte das rodovias urbanas**. São Paulo/Rio de Janeiro: ITDP-EMBARQ, 2013, 27p.

DALE, Joana. Novo bairro da arte. **Revista O Globo**, Rio de Janeiro, p. 22-27, 22 set. 2013.

DEL RIO, Vicente. **Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro**: a contribuição do estudo da percepção ambiental. São Paulo, 1991. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 5. ed. Curitiba: Positivo, 2010.

FERREIRA, Maria Teresa Henriques Alves. **Construir no construído**: Nó de Alcântara, novos pólos de urbanidade multifuncionais e sustentáveis. Lisboa, 2012. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.

FLEIUSS, Max. **História da cidade do Rio de Janeiro (Districto Federal)**. São Paulo: Melhoramentos, 1928.

GASPAR, Claudia Braga. **Orla carioca**: história e cultura. Rio de Janeiro: Metalivros, 2004.

GERALDO, José. **História da Praça Condessa de Frontin**: Projeto Rio Boa Praça. Rio de Janeiro: Fundação Roberto Marinho, 1985.

GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. **Splintering urbanism**. New York: Routledge, 2001.

HERZOG, Cecília Polacow. **Cidades para todos: (re) aprendendo a conviver com a natureza**. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad X-Inverde, 2013. p. 234-257.

IPLANRIO. **Caderno das Áreas de Planejamento – AP1: Boletim Especial**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1995.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção cidades)

MCLUHAN, Marshall. **Understanding media: the extensions of man**. New York: McGraw-Hill, 1964.

SANCHES, Patrícia Mara. **De áreas degradadas a espaços vegetados**. São Paulo, 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

SANTANA, Fábio Tadeu de Macedo; SOARES, Marcus Rosa. Reforma Passos: cem anos de uma intervenção excludente. In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12. 2009, Montevideo. **Anais...** Montevideo, 2012.

SANTOS, Noronha. **As freguesias do Rio Antigo**. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1965.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. **Guia do patrimônio cultural carioca: bens tombados**. 3. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Patrimônio Cultural, 2000. p. 112.

SHLEE, Mônica Bahia et al. Proteção de paisagens culturais no Rio de Janeiro: novas estratégias e experimentações - o caso da região de São Cristóvão. **Oculum Ensaios**, n. 9-10, p. 66-85, jan./dez. 2009.

SILVA, Ana Maria Ribeiro. **Requalificação urbana: o exemplo da intervenção Polis em Leiria**. Coimbra, 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra.

SINERGIA ESTUDOS E PROJETOS LTDA. **Relatório de atualização do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da operação urbana consorciada da região do Porto do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Sinergia Estudos e Projetos Ltda, 2013. Anexo: XI.

SIQUEIRA, Saulo Aguiar. **Rio Comprido: lugar, memória e identidade**. Rio de Janeiro, 2013. Monografia (Graduação) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

SKIDMORE, Thomas E. **Uma história do Brasil**. Tradução Raul Fiker. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da engenharia do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Clavero, 1994. p. 370-373.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Manole, 2005.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas**. Tradução Pedro Maia Soares. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

### Material em meio eletrônico

FRANCA, Soad F.. **A aplicação de indicadores de avaliação da qualidade do espaço urbano no Distrito Federal do Brasil**: conceitos e métodos para o planejamento sustentável das cidades. 2010. Disponível em: <[http://www.usp.br/nutau/sem\\_nutau\\_2010/perspectivas/franca\\_soad.pdf](http://www.usp.br/nutau/sem_nutau_2010/perspectivas/franca_soad.pdf)>. Acesso em: X ago. 2014.

KOGAN, Gabriel. **A naturalização dos problemas urbanos**. 2012. Disponível em: <<http://cosmopista.com/2012/09/27/a-naturalizacao-dos-problemas-urbanos>>. Acesso em: 8 out. 2014.

IBGE. **Censo Demográfico: Rio de Janeiro - 1940**. Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/65/cd\\_1940\\_p15\\_rj.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/65/cd_1940_p15_rj.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico: Rio de Janeiro - 1950**. Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/67/cd\\_1950\\_v23\\_t1\\_rj.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/67/cd_1950_v23_t1_rj.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico: Guanabara - 1960**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/312/cd\\_1960\\_sinopse\\_preliminar\\_gb.pdf](http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/312/cd_1960_sinopse_preliminar_gb.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico: Guanabara - 1970**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/311/cd\\_1970\\_sinopse\\_preliminar\\_gb.pdf](http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/311/cd_1970_sinopse_preliminar_gb.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico: Rio de Janeiro - 1980**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/310/cd\\_1980\\_v1\\_t1\\_n17\\_rj.pdf](http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/310/cd_1980_v1_t1_n17_rj.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico: Rio de Janeiro - 1991**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/309/cd\\_1991\\_v6\\_n18\\_rj.pdf](http://www.ibge.gov.br/biblioteca/visualizacao/periodicos/309/cd_1991_v6_n18_rj.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2013.

IPP (ARMAZÉM DE DADOS). **Bairros Cariocas**. Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/amdados800.asp?gtema=15>> Acesso em: 2014.

Portland's Harbor Drive. Disponível em: <<https://www.cnu.org/highways/portland>>. Acesso em: 02 mar. 2014.



## Apêndice A – Definição de Termos

Para auxiliar no entendimento deste trabalho, faz-se necessário a definição de termos, como os que estão a seguir.

### a) **A qualidade do espaço urbano**

Segundo o Dicionário Aurélio (FERREIRA, 2010), alguns dos significados da palavra *qualidade* são: “a maneira de ser boa ou má de uma coisa”, “superioridade/excelência”, “aquilo que caracteriza uma coisa, conjunto de condições para o bem-estar de um indivíduo ou conjunto de indivíduos”.

Como este trabalho é referente à qualidade do espaço urbano, entende-se qualidade como o aspecto visual, a utilização do espaço pelos moradores, usuários e transeuntes, o meio ambiente natural e urbano, a mobilidade, etc.

Segundo um trabalho realizado no Programa de Pós-Graduação e Pesquisa da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, “a qualidade do espaço urbano está diretamente relacionada à qualidade de vida na cidade, lugar que reúne cada vez mais pessoas, e torna-se o foco dos estudos e atenções” (FRANCA, 2010, p. 1).

Dessa forma, a qualidade do espaço urbano é um dos fatores mais importantes na decisão de intervenções de grande porte, como a construção ou a demolição de um viaduto ou a requalificação de espaços onde este já existe.

### b) **Requalificação**

Quando falamos em requalificação, entendemos como aquelas intervenções urbanísticas que promovem uma melhoria significativa na qualidade do espaço. Segundo Ana Maria Ribeiro Silva (2011),

a requalificação urbana visa a melhoria da qualidade de ambiente e de vida nas cidades, e envolve a articulação e integração de diversos componentes como, por exemplo, a habitação, a cultura, a coesão social e a mobilidade. A adoção e implementação de programas urbanos [...] revelam a primazia da reutilização de infraestruturas e equipamentos existentes em detrimento da construção nova e a reutilização/reconversão de espaços urbanos (devolutos, abandonados ou degradados) com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e fruição. (SILVA, 2011, p. 6)

**c) A naturalização dos problemas urbanos**

Segundo o Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa (FERREIRA, 2010), este termo refere-se, primeiro, ao ato ou efeito de se naturalizar; segundo, à aquisição por estrangeiro dos direitos garantidos aos nacionais; terceiro, à aclimatação, e por fim, à introdução (na língua) de palavras estrangeiras.

Entretanto, a palavra *naturalização* é também hoje empregada com outro significado, que não consta no dicionário formal: como o ato de tornar um fato ou problema uma situação natural, cotidiana, incorporada à vida das pessoas e aceita pelo senso comum, não sendo possível mudá-la. Condição bem diferente do estabelecido pelo Estatuto das Cidades, em que a sociedade tem como princípio básico o direito de reivindicar melhores condições de vida e do espaço urbano.

Em um breve artigo, Gabriel Kogan fala sobre “a naturalização dos problemas urbanos”, explicado a seguir:

Difunde-se por aí a ideia de que o trânsito é algo natural de grandes cidades. O crescimento da cidade (o natural crescimento desordenado) levaria ao aumento da população e, assim, ao aumento do número de carros. Restaria apenas a opção pelo crescimento da infraestrutura rodoviária, com a duplicação de avenidas como as Marginais, construção de túneis e pontes estaiadas. Abstrai-se assim que o trânsito é consequência de uma política desastrosa de transportes, que coloca o automóvel como o principal meio de locomoção. Abstrai-se assim uma longa história de *lobby* e pressões da indústria automotiva para maiores investimentos em infraestrutura rodoviária. Abstrai-se assim a ausência de investimentos maciços em transporte público, como metrô, e em políticas habitacionais que densificariam o tecido urbano. Abstrai-se ainda uma política econômica que reduz impostos para a compra de automóveis, mas que, por sua vez, não fomenta a fabricação de trens e implantação de linhas (KOGAN, 2012).

**d) Adaptação**

Pelo Dicionário Aurélio, o significado de adaptação é o ato de adaptar. E adaptar tem a ver com tornar apto e fazer com que uma coisa combine convenientemente com outra, além de acomodar e apropriar (FERREIRA, 2010).

Ou seja, diferentemente de naturalização, *adaptação* tem a ver com ações modificadoras para se integrar ao meio em que se está inserido.

**e) Gentrificação**

Outro conceito levantado neste trabalho é o de *gentrificação*, que é a forma aportuguesada da palavra inglesa *gentrification*.

O Dicionário Aulete<sup>35</sup> foi o pioneiro em registrar essa palavra, e a define como “a ação ou resultado de gentrificar, retorno à condição de nobre”, e mais, é “o processo de recuperação do valor imobiliário de região central da cidade após período de degradação; enobrecimento de locais anteriormente populares [Processo criticado por especialistas em planejamento urbano e urbanismo]”.

O interessante desta palavra é que ela traduz de forma sucinta um fenômeno complexo e controverso. Isto porque a injeção de investimentos em infraestrutura e segurança por parte do governo em uma determinada região da cidade, a fim de revitalizá-la, normalmente provoca uma grande valorização imobiliária no local e no seu entorno imediato, gerando aumento do custo de vida e, gradativamente, a expulsão de antigos moradores com poder aquisitivo mais baixo.

Além disso, vale ressaltar que, apesar de a definição do dicionário se referir às áreas centrais das cidades, este fenômeno não se limita a elas.

#### **f) Degradação**

O conceito de degradação é amplo e complexo, e pode dar margem a inúmeras definições dependendo do ramo profissional que o utilize. Por tal motivo, é preciso defini-lo para compreender a intenção deste estudo.

A degradação pode estar relacionada a um ambiente natural ou urbano. Segundo Sanches (2011), “no contexto do ambiente natural, o termo degradação está muito relacionado a perturbações e distúrbios do ecossistema”.

Já no ambiente urbano, pode-se relacionar degradação com a “perda da função urbana do uso do solo”, conforme Bitar (1997). Na visão de Vargas e Castilho (2005), o conceito de degradação urbana está associado “à perda de sua função, ao dano ou à ruína das estruturas físicas, ou ao rebaixamento do nível do valor das transações econômicas de um determinado lugar”.

Como esta dissertação é referente ao ambiente urbano, quando falamos em área degradada a entendemos como área subutilizada, abandonada e com perda de qualidade do ponto de vista econômico, ambiental, social, cultural e patrimonial. Em termos econômicos, é uma área desvalorizada e com poucos investimentos no setor imobiliário. Sob o aspecto social, há uma grande concentração de uma população de baixa renda e o favorecimento da violência e do crime. Em termos

---

<sup>35</sup> Disponível em: [http://www.aulete.com.br/site.php?mdl=aulete\\_digital](http://www.aulete.com.br/site.php?mdl=aulete_digital).

ambientais, a área é prejudicada pela escassa fauna e flora, pouca iluminação e ventilação, além da poluição e contaminação das águas fluviais. Do ponto de vista cultural, a área não possui atividades culturais que atendam à população local. E, por fim, sob o aspecto patrimonial, abandono de imóveis antigos ou subutilização dos mesmos.

Portanto, a degradação de uma área urbana está muito relacionada às intervenções na paisagem urbana, ou seja, as intervenções são capazes de valorizar uma área ou degradá-la.

**g) Bairro de passagem**

A expressão “bairro de passagem”, comumente utilizada e conhecida pelo senso comum, denota um sentido pejorativo e agrega características negativas a um determinado lugar. No entanto, pode-se dizer que estes bairros possuem uma localização estratégica, pois estão no caminho de outras áreas de cidade e, portanto, têm como um dos seus papéis interligar regiões. Por este motivo, possuem uma movimentação frequente de pessoas que não moram no bairro, mas passam por eles para chegar ao seu destino. São bairros com trânsito intenso frequente e, muitas vezes, tumultuado.

**h) Poder público**

Poder público está diretamente relacionado com políticas públicas, ou seja, algumas das atribuições do governo municipal são a de realizar obras e serviços que atendam à sua comunidade.

## Apêndice B - Bairros de Planejamento, Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento

### Bairros de Planejamento

O bairro é o nível mais básico da divisão territorial de uma cidade. Até 1981, a cidade era dividida em 96 bairros fiscais (Portaria “N” SFI n° 10 de 23/05/1968), que não correspondiam às áreas reconhecidas pela população como tal.

Foi através do Decreto 3.158, de 23/07/81, que o Rio de Janeiro passou a ter 153 bairros, os quais tiveram suas áreas territoriais delimitadas, reconhecidas e integradas através de indicadores físico-urbanísticos, ambientais, sociais e geoeconômicos.

Em documento elaborado pela Prefeitura em 1981, denominado *Bairros do Município do Rio de Janeiro*, ficou definido o significado de bairro no qual foi baseada a divisão do território:

Ao conceituarmos Bairro consideramos então ser este a porção do território que reúne pessoas que usam o mesmo equipamento comunitário, que mantém relações de vizinhança e que reconheçam seus limites pelo mesmo nome (IPLANRIO, 1995)

Ainda hoje este conceito prevalece e atualmente o município do Rio de Janeiro possui 160 bairros, segundo o *site* Armazém de Dados<sup>36</sup>, da Prefeitura.

### Regiões Administrativas

Com o objetivo de descentralizar a administração municipal, foram criadas as Regiões Administrativas, delimitadas geograficamente em 1966, através do Decreto “N” 657/66, pela Lei 1.054 de 29/08/66, com o uso de bases estatísticas e empíricas.

Entretanto, embora as denominadas RAs tenham sido avaliadas em termos de homogeneidade intraespacial, o que prevaleceu foram os fatores intencionais de atuação dos setores de responsabilidade governamental.

---

<sup>36</sup> Disponível em: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>>

Com o passar dos anos, o número de RAs foi sendo modificado e, atualmente, o município do Rio de Janeiro é dividido em 34 Regiões Administrativas, conforme a Figura A.1.



Figura A.1 - Delimitação das Regiões Administrativas do município do Rio de Janeiro.

## Áreas de Planejamento

O município do Rio de Janeiro foi dividido em Áreas de Planejamento, assim denominadas no Plano Urbanístico Básico da Cidade do Rio de Janeiro – PUB-Rio, publicado em 1976 e aprovado pelo Decreto 1.269, de 27/10/77.

Inicialmente foram definidas seis áreas, coincidentes com a delimitação das Regiões Administrativas já existentes. Em 1981 procedeu-se à criação dos Bairros de Planejamento e em 1985 foram retificados e alterados os limites e o número de Regiões Administrativas. Portanto, as Áreas de Planejamento foram então reduzidas de seis para cinco, conforme a Figura A.2.

## Áreas de Planejamento

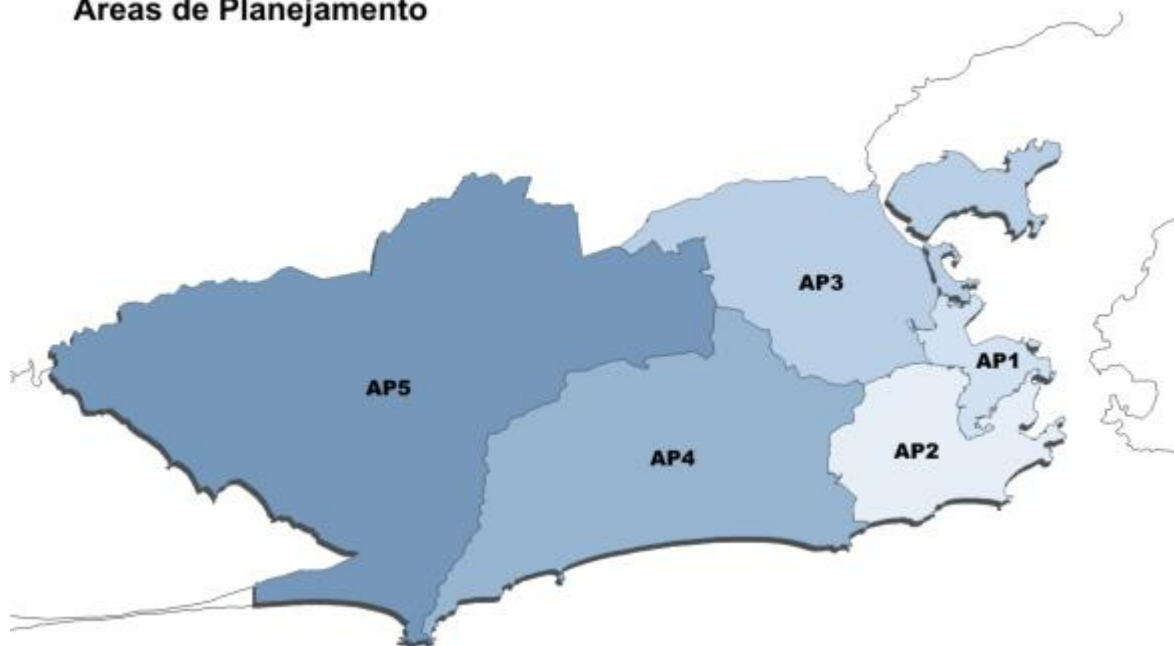


Figura A.2 - Divisão territorial do município do Rio de Janeiro em Áreas de Planejamento.

O método de delimitação da cidade em áreas de planejamento teve início com a identificação de 31 áreas com a mesma caracterização ambiental, através da seleção de fatores como: elementos naturais (elevações, rios e canais, lagoas e depressões) e elementos artificiais (rodovias, ferrovias, usos institucionais). Além disso, foram utilizados indicadores de diferenciação e de integração destas áreas (uso e ocupação do solo, sistema viário, relevo, áreas vazias, áreas militares, áreas inundáveis, ilhas, lagoas e o mar). Em especial, foram considerados os aspectos de taxas de ocupação (alta, média e baixa) e altura das edificações (elevada, média e baixa).

Posteriormente, foram utilizados indicadores socioeconômicos para reagrupar as 31 áreas em 13 conjuntos das Regiões Administrativas, a fim de identificar áreas homogêneas de características socioeconômicas parecidas.

A esses estudos se somaram o estudo das inter-relações dinâmicas dos espaços urbanos e uma pesquisa de opinião pública. O primeiro foi realizado a partir da identificação dos eixos de circulação e deslocamento, dos centros funcionais e suas áreas de influência. A pesquisa de opinião pública, realizada a partir da identificação de problemas em fase aguda, como segurança, saneamento básico e outros, revelou uma distribuição diferenciada nas RAs.

O resultado do diagnóstico feito sobre as áreas homogêneas reduziu a divisão do território para 11 áreas, as quais atendiam aos critérios de planejamento baseados nas proposições do PUB-Rio. Entretanto, estas 11 áreas foram reagrupadas e reduzidas a 6 áreas, sem a intenção de aplicação das ações propostas no plano.

### **O esforço da compatibilização**

Durante muito tempo informações, dados e divisões territoriais de naturezas diversas conviveram em um mesmo espaço urbano, como, por exemplo, a delimitação dos bairros fiscais e dos bairros de planejamento, o que dificultava o entendimento e o planejamento da cidade.

Há alguns anos vem se observando um esforço em compatibilizar as informações, como é o caso do reconhecimento e da delimitação dos bairros coincidentes com o limite das Regiões Administrativas e estas inseridas dentro dos limites das Áreas de Planejamento.

Esta compatibilização de dados é igualmente importante a nível estadual, para que ocorra um planejamento integrado, por exemplo, entre as empresas de serviços públicos e os órgãos de segurança, bem como entre as Secretarias de Educação e Saúde.

Também é possível constatar avanços significativos junto ao IBGE, no sentido da compatibilização entre os setores censitários (menor unidade agregada de coleta de dados nos censos) e os Bairros de Planejamento e, conseqüentemente, com as Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento. O intuito dessa iniciativa foi o de possibilitar a constituição de uma base de dados socioeconômicos consistente para apoiar o planejamento urbano.

A possibilidade de se obter dados primários em unidades cada vez menores (setores censitários) e, conforme o caso, agrupá-los em unidades maiores, torna desnecessária a mudança sucessiva dos limites das divisões espaciais existentes. Esse aspecto é importante uma vez que a principal consequência dessas mudanças é a perda de correlação entre as divisões e a descontinuidade de informação, em particular a obtenção de séries históricas.

Por este motivo, para facilitar o planejamento de diferentes regiões da cidade, sem comprometer a base de dados e a delimitação oficial do município,



novos agrupamentos de áreas foram efetuados dentro da concepção de Unidades de Planejamento (UEPs), que podem agrupar um ou mais bairros. Segundo esta concepção, o planejamento local é realizado através da elaboração de Projetos de Estruturação Urbana (PEUs), incidentes sobre uma UEP. O processo de elaboração dos PEUs foi iniciado em 1977 e ainda hoje está em reformulação.

## Apêndice C - Entrevistas

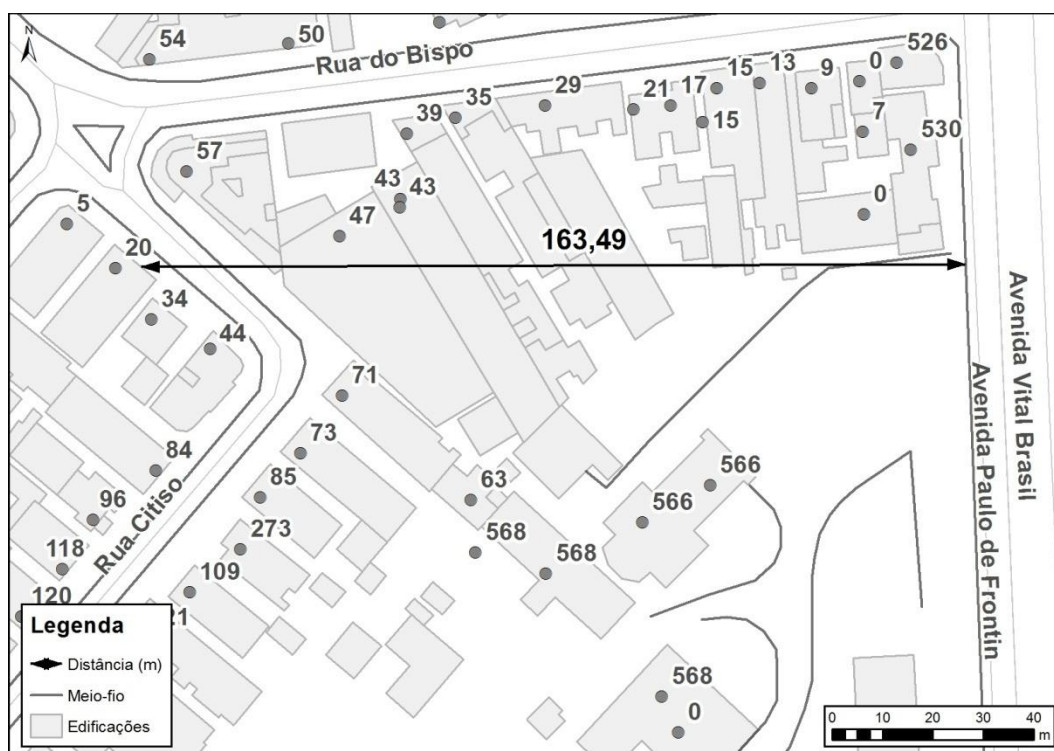
### Entrevistas com moradores do bairro do Rio Comprido que viveram antes da construção do Elevado na Avenida Paulo de Frontin e depois saíram

#### Ex-moradora “A” (entrevista realizada em 14/03/2014)

“A” nasceu e morou no Rio Comprido no primeiro andar do prédio de número 20 da Rua Citiso.

Do período anterior à construção do elevado, lembra-se das belas casas e da volta na pracinha depois do jantar. “Meu sentimento em relação ao bairro daquela época é de um Rio que já não existe. [...] Morávamos num cantinho muito especial”.

“A” saiu do Rio Comprido muito nova, antes da segunda inauguração do viaduto, e sua família acabou se desfazendo do imóvel e indo morar no Leblon. Relata que muita gente saiu do bairro, indo principalmente para a zona sul, mas eles mantiveram as amizades. Diz que o bairro propriamente dito não lhe toca mais, mas fica feliz por manter os amigos da sua juventude ainda hoje.



Localização do prédio número 20 da Rua Citiso e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Conta que o elevador não interessava muito aos que viviam naquela região do bairro, porque estes usavam a Avenida Paulo de Frontin para acessar o túnel. O túnel, sim, foi uma grande novidade, pois propiciou a chegada à zona sul em poucos minutos.

Diz que, apesar da boa qualidade de vida que ela, a família e os vizinhos tinham, já naquela época o Rio Comprido era muito fraco em termos de comércio. Além disso, a partir do momento em que foi instalada a Universidade Estácio de Sá, o movimento de veículos ficou muito grande e começaram os furtos. Depois, a violência foi aumentando. O incômodo da faculdade e da existência de um morro próximo foi provocando a saída das pessoas.

Conta que no local onde morava havia pessoas de alto poder aquisitivo e de classe média. Cita que muitos vizinhos saíram dali para morar na Avenida Vieira Souto ou em belos apartamentos da zona sul. Acredita que muitas famílias permaneceram no Rio Comprido porque ali nasceram e possuíam um vínculo muito estreito com o bairro, mas quando este começou a mudar, acabaram optando por se mudarem também.

Com relação ao acidente do viaduto, acredita que foi uma fatalidade e que não foi determinante para a saída das pessoas do bairro. O que estimulou a saída de famílias da Avenida Paulo de Frontin foi o barulho e a poluição, além do fato de a avenida ter se tornado mais feia.

“A” diz que não retorna mais ao Rio Comprido, pois ela não possui parentes ou amigos por lá.

Como sugestão, “A” acredita que colocar proteções acústicas no viaduto para diminuir o barulho melhoraria a qualidade de vida das pessoas que moram na Avenida Paulo de Frontin.

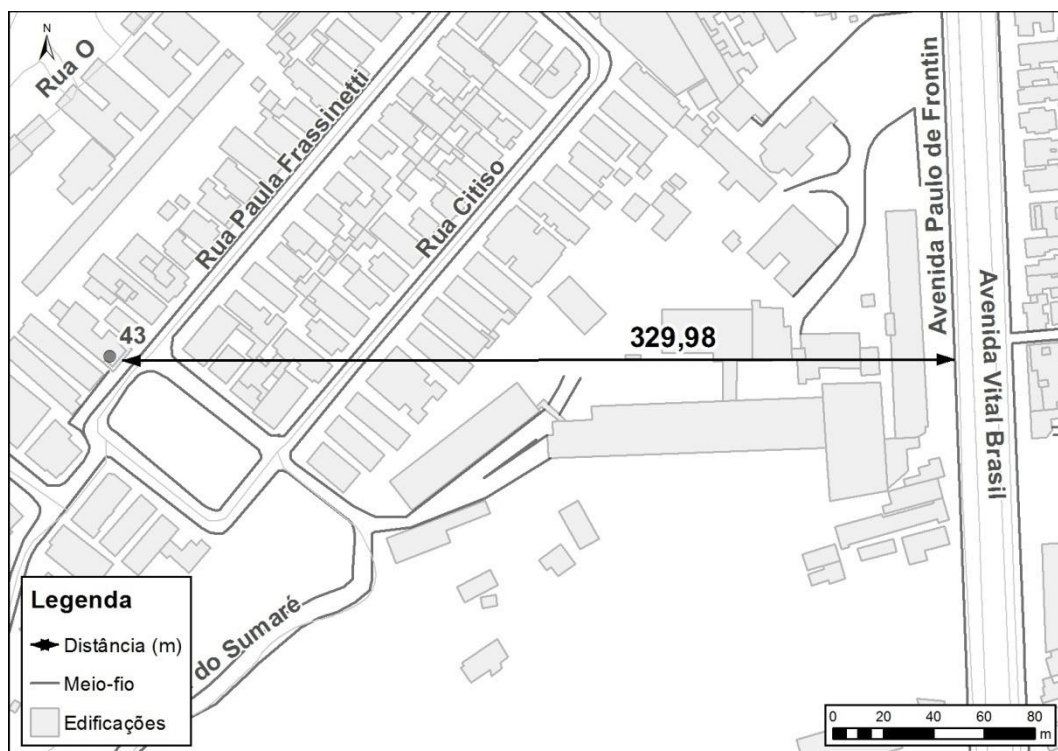
### Ex-moradoras “B” e “C” (entrevista realizada em 14/03/2014)

As ex-moradoras “B” e “C” são, respectivamente, mãe e filha. Elas viveram no Rio Comprido até o ano de 1974, saindo um pouco antes da segunda inauguração do elevador e indo para o bairro de Ipanema. O último endereço que tiveram no Rio Comprido foi o apartamento do quinto andar do prédio de número 43 da Praça Del Vecchio.

“B” lembra-se com muita saudade do bairro, pois foi lá que nasceu, passou sua infância e adolescência, conheceu o seu marido, casou e teve sua única filha, “C”. Emocionada, diz “foi uma fase muito boa de vida, que não volta, pela idade e pela vivência”.

“C” também diz ter muitas recordações da sua infância, pois considerava o Rio Comprido um bairro seguro, onde era possível passear à noite, além do fato de todos os vizinhos se conhecerem. Lembra-se da Avenida Paulo de Frontin muito bonita e arborizada, sem trânsito e onde as pessoas podiam andar de bicicleta. Complementa que depois da construção a avenida ficou bem feia.

A filha conta que a saída da família não foi por causa da construção do elevador e sim pela possibilidade de morar mais próximo da praia, de outras facilidades e pela qualidade de vida que Ipanema oferecia na época.



Localização do prédio número 43 da Praça Del Vecchio e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

“C” disse também que a facilidade de ter tudo perto, como é o caso de Ipanema, ela não encontrava no Rio Comprido e não encontraria hoje, pois lá o comércio ainda é bem precário e básico, sendo necessário sair da região para fazer compras. Nesse aspecto, acredita que o Rio Comprido não evoluiu, ficou estagnado. Complementa que não saberia dizer se o elevado contribuiu para isso, mas acredita que o mesmo acabou transformando o Rio Comprido em um bairro de passagem e sem atrativos.

“B”, que tem mais de 80 anos, ainda mantém seu apartamento alugado no Rio Comprido e diz não ter a intenção de se desfazer dele, mas que, apesar da saúde, não retornaria para o bairro. Diz que o irmão ainda mora no Rio Comprido e está bem satisfeito. Ele, apesar de ter morado na Tijuca por um tempo, acabou retornando ao bairro de origem. Entretanto, conta que a esposa do irmão não está gostando de morar lá visto que a região não tem as mesmas facilidades que a Tijuca em termos de serviço e comércio. É visitando o irmão que “B” mata as saudades do bairro e sente-se feliz em reviver os momentos do passado.

“C” também retorna ao bairro para visitar parentes e amigos. Conta que gosta de ir lá porque relembra os bons momentos e muitas emoções retornam à mente. Entretanto, apesar de frequentar ainda o bairro, observa que a instalação da Universidade Estácio de Sá prejudicou muito a região onde ela morava, tornando a área um grande estacionamento. Além disso, observa muito o movimento de motos, que fazem o transporte para as comunidades. “Não é mais o silêncio que havia antes. Mudou e mudou para pior”.

Diz que sente muita pena quando retorna ao bairro, pois muitas casas bonitas da época estão se deteriorando com o tempo por falta de reforma ou estão completamente descaracterizadas, como é o caso da casa dos avós, que acabou virando uma empresa de segurança. Quando perguntada se voltaria para o bairro, comenta que “não gostaria de voltar”. “É um outro Rio Comprido. Não é mais o mesmo Rio Comprido onde todos se conheciam, que se frequentavam e iam na casa uns dos outros”.

“C” conta que a família e ela não se preocuparam com a notícia de que fariam um elevado na Avenida Paulo de Frontin, pois o viaduto não influenciaria o local onde viviam, mas afirma que imaginava que os moradores da avenida

ficariam muito prejudicados. Com relação ao acidente que houve com o elevado, acredita que foi uma fatalidade e que não motivou a saída de famílias do bairro.

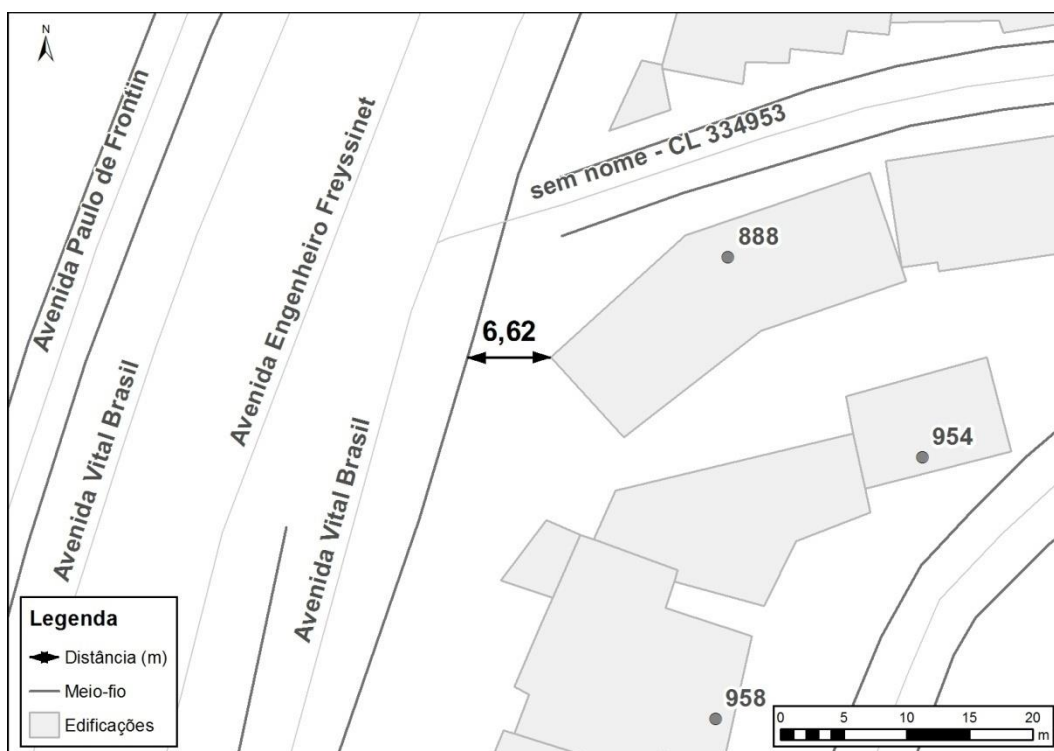
Já em relação à abertura do Túnel Rebouças, “C” diz que foi um divisor de águas para eles, já que os avós moravam em Copacabana. Relata ainda que os avós passavam o verão em Copacabana e no inverno retornavam ao Rio Comprido, até que chegou ao ponto deles se mudarem definitivamente para perto da praia.

“B” afirma que sua família e os vizinhos tinham uma condição financeira muito boa, considerando-os de classe alta.

Com relação a sugestões para a melhoria do bairro e da Avenida Paulo de Frontin, “C” afirma que é totalmente contra a demolição do viaduto, mas acredita que melhorando a Praça Condessa Paulo de Frontin, embelezando-a e tornando o ambiente mais verde, o bairro iria ter outra imagem. Já “B” não acredita que haja soluções para melhorar a qualidade do bairro.

### Ex-moradora “D” (entrevista realizada em 02/05/2014)

A entrevista feita com “D” foi respondida por escrito. A seguir, as respostas enviadas por e-mail, na íntegra, com uma pequena introdução feita pela entrevistada.



Localização da casa 1 do número 888 da Rua Santa Alexandrina e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

“Meus pais casaram e foram morar na Rua Santa Alexandrina 888 casa 1 em 1949. Tenho 3 irmãos mais velhos. Nasci em 1958 e me mudei em 1977. Ia semanalmente ao bairro onde fazia unhas e cortava os cabelos. Depois de 2000 passei a cortar os cabelos de 3 em 3 meses. Mantenho contato com a escola que estudei, os colegas de turma e meus ex-vizinhos até hoje.”

### **1. Que sentimentos você tinha pelo bairro do Rio Comprido antes da construção do Elevado Paulo de Frontin?**

“Um ambiente de cidade do interior. Meu pai sempre dizia isso para a família. Era capaz de sair de casa, pegar um carro e ir à Praça Condessa Paulo de Frontin de pijama. Claro que de flanela, comportado... mas ia. E adorava fazer isso.

Sabíamos que nossa vida era privilegiada. Brincávamos na maior liberdade. Tínhamos o rio ainda limpo onde pegávamos barrigudinhos, espaço, árvores, morros arborizados.

Percebíamos a presença marcante de 3 classes sociais. Predominando a média alta, média e “c”, mas a convivência era super harmônica e respeitosa. Era um bairro residencial. Todo mundo se conhecia. Sentimento de uma grande família.”

### **2. Que sentimentos você tem pelo bairro hoje?**

“De desperdício, de baixa-estima, impotência, saudade, abandono, falta de informação, de conformismo por parte dos atuais moradores tão marcados por promessas não cumpridas. De revolta por todo este contexto. Vontade de sacudir as pessoas e dizer: ‘Olha, o elevado foi construído em 1974 e você continua dizendo que o bairro foi destruído por ele. E aí? O que você vai fazer para mudar esta situação?’.”

### **3. Como era o bairro antes do elevado?**

“Residencial; mais casas do que prédios; comércio de subsistência, mas tínhamos 3 supermercados bons, 8 grandes padarias: Dominante, Maia, Vera Cruz, na Itapiru, na Campos da Paz, na Sampaio Viana, na Maia Lacerda e na Barão de Itapagipe; muitos colégios públicos e particulares; boa quantidade de farmácias e bons hospitais: Bombeiros, Aeronáutica, Amparo, Casa de Portugal e

Salles Netto; 5 clubes: Ginástico ou Alemão, Minerva, Ibéria, do Curió e Casa dos Poveiros e outros 3 bem próximos; bem arborizado e com os morros tendo sua cobertura vegetal exuberante e bem preservada; ótimo clima; muitas linhas de ônibus e, antes disso, muitas mais de bonde.

As favelas existentes ainda eram bem reduzidas e as crianças das 3 classes conviviam nas brincadeiras de rua e nas escolas, inclusive nas particulares e religiosas onde as freiras davam muitas bolsas.

Todas as famílias se conheciam e eram solidárias. Os empregos de menor salário eram ocupados pelos moradores do próprio bairro, com isso existia uma "familiarização" nas relações de trabalho tanto no comércio, quanto nos empregos nas residências: pedreiro, marceneiro, eletricista, bombeiro, jardineiro, passadeira, lavadeira, empregada doméstica, faxineira, babá, cozinheira, padeiro, leiteiro, paneleiro, tringue-lingue, amolador de facas e conserto de panelas.

O bairro também era muito musical. Brinco que os boêmios do Estácio moravam no Rio Comprido. Tínhamos muitos blocos e ranchos. Só na rua em que morava existiam dois. E o carnaval ainda era amador e ninguém trocava de camisa. A disputa era acirrada. Acredito que existiam mais de 10 blocos que desfilavam na praça. Aliás, é bom comentar que os bairros estavam muito ligados. O Rio Comprido, o Estácio, o Catumbi e Santa Teresa. Até porque, dos quatro, o Rio Comprido era o que tinha melhor comércio. Tive muitos colegas que moravam nos outros bairros e estudavam na mesma escola.

Muitas festas de rua incrementadíssimas, fartura, as quadrilhas ensaiavam meses antes da festa (ainda não existia aquela profissionalização de quadrilhas em festas juninas). Tinha um pouco de turma de rua, mas a violência era pequena.

Os moradores jovens que se casavam continuavam morando no bairro.

Recentemente uma senhora, minha ex-vizinha, que continua morando no mesmo local me contou que se surpreendeu quando mudou para o bairro em 1949 também e que recebia a visita do pessoal que comemorava a Folia de Reis. Antes morava em Ipanema e lá já não existiam grupos de Folia de Reis. Descobri recentemente que ainda existe no Morro do Turano. Procissões, desfile com Dragões da Independência para comemorar o aniversário do General Osório só parou em 1964 quando os dragões se mudaram para Brasília. Esta mesma senhora encenava todos os anos o Auto de Natal e as crianças eram os atores. Festa



disputada pelas crianças da vizinhança. Fazíamos passeios com vizinhos, piqueniques, viagens, etc.

Convivíamos com 4 grupos que se inter-relacionavam no bairro: amigos da escola, amigos da igreja, amigos do clube e amigos da rua. No meu caso específico, os amigos de rua envolviam umas 80 famílias.”

**4. Quais foram os impactos na vida da sua família com a notícia da construção do elevado?**

“Como mudamos pouco depois, em 1977, não foi tão impactante assim. Claro que perdemos muito espaço verde porque a minha rua ficava colada ao início do elevado. Aliás, minha janela ficava no térreo e bem de frente para o elevado. A uns 30 metros somente.”

**5. A sua família permaneceu morando no bairro durante e após a construção do elevado?**

“Sim. Mudamos em 1977 e não foi em função do túnel ou do elevado. Até então o impacto era positivo: facilidade de locomoção.”

**6. Qual foi a motivação para a saída do bairro?**

“Mudar para imóvel próprio.”

**7. Você acredita que o acidente foi motivador da saída de famílias do bairro ou o elevado por si só já foi o motivo?**

“Acho que o acidente não gerou consequências entre os moradores. O motivador foi mesmo o elevado: poluição do ar, barulho, proximidade das janelas dos moradores com bom poder aquisitivo para se transferir para outros bairros, trânsito, batidas de carros, sujeira, falta de luminosidade e perigo porque a rua principal do bairro ficou abandonada. Ninguém mais circulava a pé por lá.”

**8. Sua família escolheu que bairro para morar?**

“Tijuca.”

### **9. Você conhece famílias que permaneceram no bairro?**

“Uns 10%. Agora os jovens que se casavam já procuravam outros bairros para morar. Isso também causou um envelhecimento na população de melhor poder aquisitivo que continuou no bairro.”

### **10. O que mudou no bairro com o elevado?**

“TUDO! Diminuiu o interesse imobiliário e acho até que isso teve um lado positivo porque as casas foram preservadas. Não se construía novos prédios. Por outro lado, fez com que os preços despencassem. Então pessoas com baixa renda já conseguiam alugar casas grandes, com muitos cômodos gerando uma "favelização" desses imóveis. E estes moradores não tinham o mesmo interesse de manutenção e nem o mesmo poder financeiro. Resultado: mantivemos as casas, mas elas se deterioraram muito rápido. A economia do bairro faliu. O comércio e os serviços que prestavam serviços de qualidade se transferiram ou faliram. Então novos comerciantes, assim como os novos moradores, conseguiam alugar as lojas, mas não tinham capital para alavancar negócios e/ou mantê-los. As escolas particulares faliram ou quase faliram. Diminuiu o número de alunos, isso gerou contratação de professores que custavam menos, que gerou queda na qualidade do ensino, que gerou nova evasão de alunos, que gerou...”

O que restou no bairro teve que se adequar à nova clientela classe C. As favelas, de 1974 para cá, cresceram infinitamente. A violência virou rotina. Os atuais moradores não têm as mesmas informações, não se conhecem, não convivem mais com a vizinhança, não são solidários, são muito acomodados com a situação que encontraram. E este estado de abandono criou uma nova classe de "líderes" comunitários que vivem do tráfico de interesses entre o partido do governo e os moradores. 75% dos moradores, quase todos de baixa renda, vivem o bairro pela influência desses líderes comunitários. 20% usam o bairro como dormitório e 5% tentam fazer alguma coisa para mudar a situação.”

### **11. Você retorna ao bairro para rever parentes e antigos conhecidos?**

#### **Qual a sua sensação quando passa por lá?**

“Retorno. Saudade, revolta e vontade de lutar por um Rio que já existiu. Se posso fazer alguma diferença, certamente tenho mais chances num lugar que conheço.”

**12. Você se considera hoje classe baixa, média ou alta? E na época da construção do elevado?**

“Não pelos critérios atuais, mas era classe média. Sou classe média hoje.”

**13. Você percebe mudanças no bairro nos últimos anos?**

“Sim.

PRIMEIRO: os especuladores imobiliários "descobriram" o Rio Comprido como bairro dormitório. Acho que muito em função do crescimento da Barra e do Recreio. Conheci alguns moradores do bairro que o usam como dormitório. SEGUNDO: o aumento da frota de carros particulares, a falta de transporte de massa, os engarrafamentos e o conseqüente aumento do custo do frete fizeram com que empresas se interessassem pelos bairros próximos ao centro da cidade. TERCEIRO: a instalação das UPPs deu alguma tranquilidade e gerou o QUARTO: moradores da zona sul estão indo morar no bairro para fugir dos preços dos altos aluguéis.

Tudo isso gerou um “boom” no preço e no aluguel dos imóveis. Uma especulação preocupante num bairro com casas históricas e lindas, novas lojas de marca se instalando no bairro como Americanas Express, Subway, Tim, etc.; empresas de médio porte, empresas de serviços que dependem de locomoção rápida.

Mas os serviços de infraestrutura não acompanharam esta mudança. Os esgotos transbordam em diversos pontos do bairro, quase que diariamente, em frente aos hospitais, na Av. Paulo de Frontin, nas ruas do Bispo, Aristides Lobo, Barão de Petrópolis e da Estrela. Há pouquíssimas linhas de ônibus que já não atendiam à população original. Aumento de oferta de emprego no bairro, etc. A violência continua quase que a mesma só que os registros de crimes não são estimulados. A delegacia que atende ao bairro fica num lugar terrível e as pessoas não registram. Por sua vez o PM diz que a estatística melhorou.”

**14. Que sugestão você daria para melhorar a qualidade do bairro, principalmente da Av. Paulo de Frontin?**

“Que a Prefeitura preste os serviços no bairro:

A LIMPEZA urbana é precária: não tem garis suficientes no asfalto, não tem mais os garis comunitários, não existe fiscalização dos serviços de varrição,

não tem papeleiras pelo bairro, nem caçambas, nem coleta seletiva, nem lixo zero. A população do bairro se comporta de maneiras diferentes. Algumas favelas já estão sensibilizadas e recolhem o lixo no local devido, mas a Comlurb não recolhe numa periodicidade eficaz. O lixo acaba entupindo os valões e desemboca no Rio Comprido.

O COMÉRCIO é imundo. O supermercado é caótico. Pior do que em qualquer outro bairro porque não tem concorrência. Não existe fiscalização. A Prefeitura poderia criar uma linha de crédito e/ou parceria com grandes empresas para estimular a recuperação das fachadas dos comércios.

A Prefeitura pode cuidar das fiações elétricas, da iluminação, do asfalto, das calçadas todas destruídas. Fazer um choque de ordem e manter os serviços constantes.

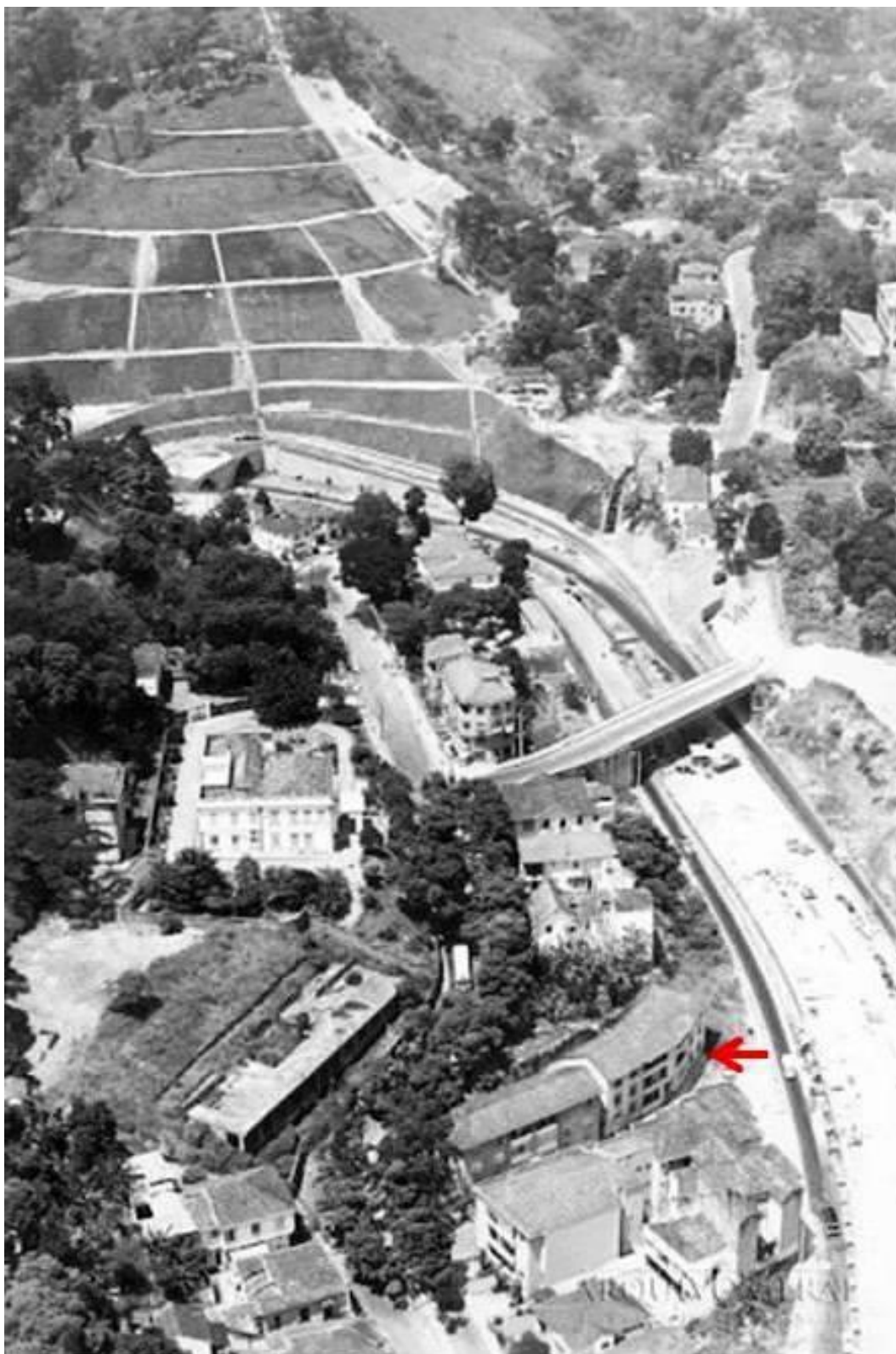
A Prefeitura pode devolver ao bairro o Hospital Municipal Salles Netto que foi fechado recentemente com a conivência das lideranças e transformado em centro de saúde. Mesmo já tendo terrenos indicados para a construção das Clínicas da Família pelo Conselho Distrital de Saúde.

O Administrador Regional poderia privilegiar ações que possibilitassem a interação entre os moradores do bairro.

Enquanto a Prefeitura não equipa a cidade de transporte de massa, o que possibilitaria a demolição do elevado, ela pode revitalizar o entorno da Av. Paulo de Frontin. Reduzir o fluxo de automóveis no trecho da avenida entre o Túnel Rebouças e a Praça Condessa Paulo de Frontin (inclusive). Só neste sentido. Os carros que quisessem alcançar o bairro desciriam pela Rua Santa Alexandrina. Transformar o piso desse trecho em paralelepípedo para dificultar a opção dos motoristas e reduzir para uma única pista rolante. Criar vagas para automóveis embaixo do elevado, organizar e decorar o espaço com jardineiras e calçadas, pintar o monstrengo, iluminar. Aumentar a calçada no lado das residências e estimular a instalação de comércio de entretenimento como bares, casas de chá, sorveterias, restaurantes e cinemas.

Devolver os guarda-corpos originais da abertura da avenida que retiraram há menos de dois meses e fizeram um serviço bem porco.

O bairro não tem nenhum centro cultural, praça de esportes, nem academia para a terceira idade.”



Vista aérea do período de construção do Elevado Paulo de Frontin. A seta vermelha indica a janela do quarto de "D", conforme informado pela mesma. Fonte: Arquivo Geral do Município do Rio de Janeiro.

## Entrevistas com moradores da Avenida Paulo de Frontin que moraram antes da construção do elevado e depois saíram

### Ex-moradora “E” (entrevista realizada em 29/03/2014)

“E” nasceu e se criou no bairro do Rio Comprido e viveu praticamente a vida toda na Avenida Paulo de Frontin, por mais de 50 anos. Primeiramente, na casa dos pais. Após o casamento, mudou-se para um apartamento de frente no segundo andar do número 368 da avenida. Saiu do bairro definitivamente há três anos, quando vendeu o apartamento e foi morar na Ilha do Governador para ficar mais próxima do filho. Mas afirma categoricamente que se arrepende de ter saído de onde morava, pois, além de gostar do bairro onde sempre viveu, considera que em questão de mobilidade o Rio Comprido é excelente. Quando perguntada dos sentimentos que tinha pelo bairro, “E” falou: “Amava... sabe por quê? Ali era uma província. Era do tempo de antigamente”. Afirma que ainda hoje o bairro parece uma cidade do interior, onde todos se ajudam.



Localização do prédio de número 368 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

“E” conta que a notícia da construção de um viaduto na avenida foi vista com bons olhos pela família e pela maioria dos moradores e que o mesmo nunca a

incomodou em nada, nem mesmo na questão do barulho. Não acredita que o acidente foi motivador da saída de famílias do bairro. Além disso, afirma que todos os seus vizinhos do prédio permaneceram após a construção do elevador.

Falando ainda da saída de moradores da avenida, “E” complementou:

O povo cresce, e hoje em dia a coqueluche do novo rico é a Barra. O pessoal quer dizer que mora na Barra. E também tem outro detalhe, os filhos vão casando e as casas vão ficando grandes. Aí um casal pra morar num casarão [...] não tem lógica. E as casas vão deteriorando pelo tempo e o poder aquisitivo vai caindo.

Considera que, com o passar do tempo, a parte comercial e de serviços foi melhorando e acha que em função de estar próximo de comunidades a área fica mais protegida, não havendo assaltos aos moradores locais. Também afirma que nunca viu mendigos na rua, no trecho onde ela morava. Além disso, acredita que o bairro melhorou com a chegada da UPP.

Diz que retorna ao bairro com frequência, já que possui alguns familiares que ainda vivem no Rio Comprido e afirma que os mesmos não querem sair de lá. Chegou a citar o caso do filho de uma prima que “é do Tribunal de Contas e tem uma cobertura, e ele diz que nem pra Barra ele vai. Quem ficou não sai mais e se eu não tivesse a influência do meu filho eu não sairia”. Continuando, ela falou:

Mas hoje em dia, se eu tivesse condição de sair daqui (Ilha do Governador), era pra lá que eu ia. [...] Eu pra Barra não teria condições financeiras. Eu gosto muito da Barra, mas tem um problema, o trânsito. E eu não dirijo. O meu poder aquisitivo não sustenta a Barra, agora ali (Rio Comprido)... brincando! E é um lugar acolhedor, onde ainda tenho minhas primas e os antigos vizinhos...

Com relação a sua classe social e a de seus vizinhos, considera que todos são de classe média. Perguntada sobre as sugestões para o bairro, “E” diz não ter o que falar. Disse que basta que o governo se interesse pela região.



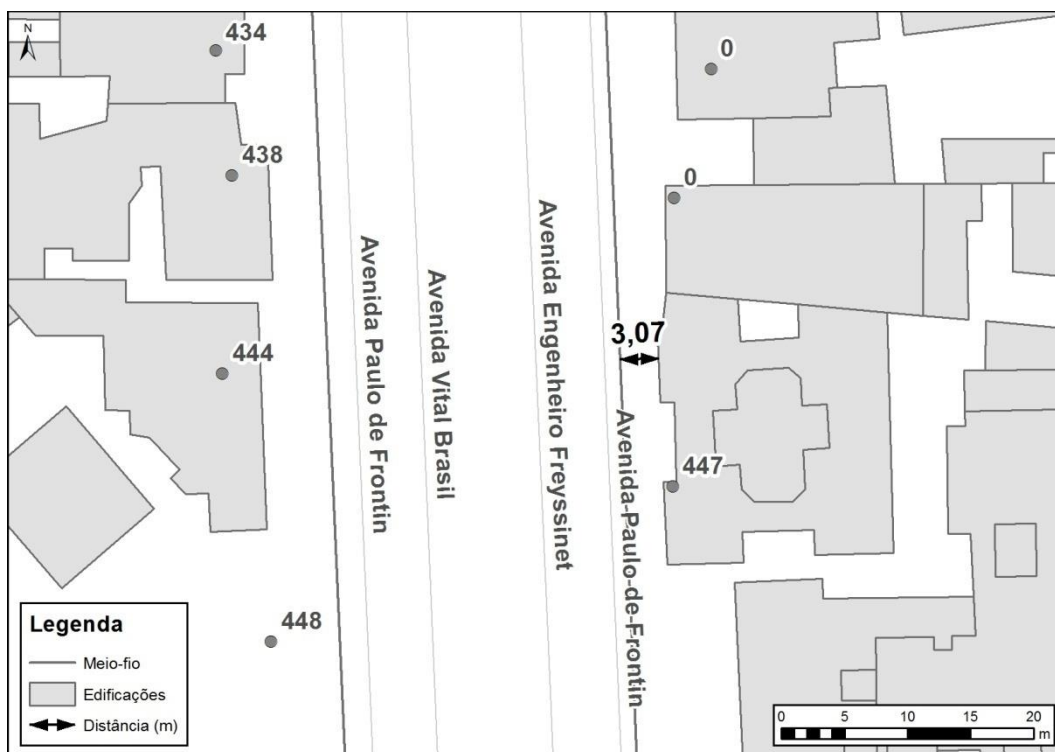
Vistas frontal e lateral do prédio número 368 da Avenida Paulo de Frontin.  
Fonte: Arquivo pessoal (maio/2014).

### Ex-morador “F” (entrevista realizada em 06/04/2014)

“F” tem 60 anos e é nascido e criado no Rio Comprido. Primeiramente morou na Avenida Paulo de Frontin, 447, apartamento 17 e hoje continua no bairro, na Rua Aureliano Portugal.

Diz que é difícil explicar o sentimento que tem pelo bairro, pois gosta muito de morar no Rio Comprido. Lembra que a Avenida Paulo de Frontin, antes mesmo do túnel, era toda arborizada com *flamboyants* de ambos os lados. Além disso, conta que fez muitas amizades no bairro, que era aristocrático.

Cita alguns nomes conhecidos e importantes que eram assíduos frequentadores ou que nasceram e moraram no Rio Comprido, como as atrizes Lucinha Lins e Marília Pêra, os cantores Jorge Ben Jor, Tim Maia e Gonzaguinha. Conta também que foram seus vizinhos na Avenida Paulo de Frontin o cronista do jornal Última Hora, Antonio Jobim, o dono da construtora João Fortes e o dono das indústrias Granfino, Sylvio Coelho, além da mãe do ex-presidente da República Costa e Silva, entre outros. Conta ainda que a antiga casa de festas Le Buffet foi primeiramente a casa do senador Nelson Carneiro.



Localização do prédio de número 447 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.



Explica que a construção do elevador foi uma consequência da abertura do Túnel Rebouças e conta que na época da obra ele e sua família não se preocuparam com o fato de haver um viaduto na Avenida Paulo de Frontin. Diz que já estavam acostumados com o trânsito intenso da via e o barulho constante em função do túnel. E afirma que, com o elevador, essa situação acabou piorando, mas que, mesmo tendo condições para saírem do bairro na época, eles acabaram optando por ficar.

“F” conta que morou com os pais até se casar e quando se casou, comprou outro apartamento na Avenida Paulo de Frontin, também de frente para o viaduto. Mais tarde, acabou indo para a Rua Aureliano Portugal, não pela questão do elevador, mas para ficar mais próximo da sogra, que também morava no bairro do Rio Comprido e estava doente. Diz que nunca teve problemas com o viaduto e considera que a Rua Aureliano Portugal, onde mora até hoje, era muito pior porque era próxima de comunidades e na época não existia a UPP, a qual trouxe segurança para o bairro, mesmo não sendo uma segurança total.

Disse que não acredita que o acidente foi motivador da saída das pessoas do bairro e que ainda hoje possui imóveis alugados na Avenida Paulo de Frontin.

Afirma que a dinâmica do bairro mudou com a construção do elevador, no que diz respeito ao tráfego de veículos. Diz que para quem mora na região foi até melhor em termos de trânsito, pois o mesmo acabou se subdividindo e a maior parte dos veículos passa por cima. Entretanto, na época em que a Universidade Estácio de Sá foi instalada, considera que a região ficou tumultuada, principalmente pela questão do estacionamento, e que essa universidade acabou também sofrendo com a questão da violência e dos assaltos, por conta do crescimento das comunidades.

Diz que não pensa em se mudar e que considera a região muito bem localizada. Além disso, enquanto a maioria das pessoas veem o Rio Comprido como um bairro de passagem, “F” o denomina como um bairro que tem história.

Afirma ainda que novos empreendimentos estão sendo lançados na região, o que proporcionará uma maior valorização do bairro como um todo.

“F” acha difícil avaliar que tipos de classes sociais existem no seu entorno. Conta que, antes da UPP, algumas pessoas tiveram a chance de sair das comunidades e ir para a área formal do bairro, porque o valor dos imóveis era

baixo. Mas, com a instalação da UPP, houve uma valorização imobiliária e os preços aumentaram, assim como em todo o Rio.

Diz que o viaduto estragou a beleza do bairro e afirma que hoje seria possível demolir o viaduto e fazer pistas subterrâneas, assim como está sendo feito na região do Porto Maravilha.

Como sugestão, acredita que é preciso consertar as calçadas, substituir as manilhas e fazer um novo paisagismo para a região. Afirma que continua tendo o mesmo sentimento que tinha tempos atrás pelo bairro, mas que gostaria de ver as comunidades assistidas por projetos sociais e a área formal, por políticas públicas.



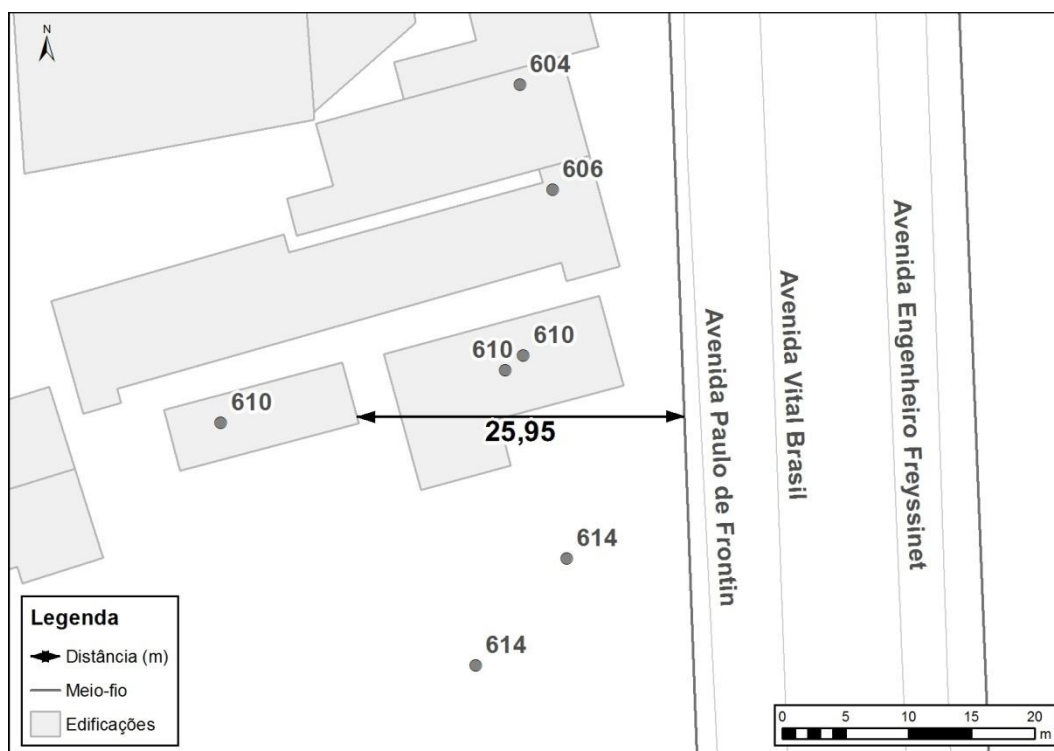
Vistas frontal e lateral do prédio número 447 da Avenida Paulo de Frontin.  
Fonte: Arquivo pessoal (maio/2014).

### **Ex-morador “G” (entrevista realizada em 26/04/2014)**

“G” morou na Avenida Paulo de Frontin por 20 anos, de 1957 a 1977, na casa de número 610, fundos. Passou parte de sua infância, adolescência e juventude lá, quando saiu para se casar e morar em Ipanema com a esposa. Os pais dele permaneceram na mesma casa por mais dois anos, quando decidiram sair do bairro, por motivos de segurança, e optaram por se mudar para a Barra da Tijuca.

Conta que gostava muito de morar no Rio Comprido e que tem boas recordações da Avenida Paulo de Frontin, antes do Túnel Rebouças, já que a avenida era praticamente sem saída e que as crianças da região aproveitavam para brincar na rua.

Hoje, vê o Rio Comprido com tristeza, pois não reconhece mais o bairro onde passou uma parte feliz da sua vida.



Localização do prédio de número 610 fundos da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Conta que ele e a família receberam com tranquilidade e felicidade a notícia da abertura do Túnel Rebouças, pois facilitaria a chegada à zona sul da cidade. E, posteriormente, também ficaram entusiasmados com a construção do elevador, pois imaginavam que iria melhorar o trânsito na região que se agravou com a abertura do túnel.

Após a construção do viaduto, o que mais passou a incomodar foi o barulho, pois a casa era de altos e baixos e se escutava o trânsito da Avenida Paulo de Frontin e do elevador. Sobre isso, falou:

Todo aquele silêncio que nós tínhamos, passarinhos que ouvíamos, etc., foi uma coisa que se perdeu. Virou lugar de buzinas, engarrafamentos, a qualidade do ar diminuiu [...]. Então, a qualidade de vida caiu bastante.

Afirma que a saída da família do bairro não foi em função do elevador, mas sim pela falta de segurança, visto que seus pais haviam sido assaltados várias vezes, a última de forma bem agressiva. Acredita que, se não houvesse o

problema da violência na região, os pais teriam continuado morando no Rio Comprido.

Não acredita que o acidente com o viaduto tenha sido motivador da saída de pessoas do bairro, pois considera que foi uma fatalidade. Apesar de ter sido uma tragédia que marcou muito a época, que fez surgir uma grande desconfiança com relação à obra toda, logo em seguida ficou confirmado que a construção era segura e tudo voltou à normalidade.

Com relação aos serviços, considera que na época em que viveu lá o comércio atendia bem a população local e que não sentia falta de nada. Lembra que havia um cinema na Praça Condessa Paulo de Frontin, que durou pouco tempo. E se recorda que esta mesma praça era o local de encontro de jovens e idosos para conversar e jogar.

Conta que sua escolha de morar em Ipanema, e a dos pais, na Barra da Tijuca, foi a oportunidade da época, pois os preços eram mais baixos, parecendo ser uma opção vantajosa, além de considerarem uma melhora na qualidade de vida por estarem próximos da praia.

Diz que hoje não conhece ninguém no bairro do Rio Comprido. Ou porque perdeu o contato com as pessoas ou porque elas também se mudaram do bairro. Conta que atualmente só passa pelo Rio Comprido “por cima” e raramente pela Avenida Paulo de Frontin. Afirma que, quando passa por ali, sente uma certa nostalgia, mas que tudo mudou muito e que, para ele, o bairro passou a ser só de passagem.

Acredita que ele e os vizinhos da redondeza eram de classe média.

Diz que, como não frequenta mais o bairro, não observa nenhuma melhora, nem mesmo com relação à instalação da UPP. Conta que ficou traumatizado com os assaltos que ocorreram em sua casa e que procura evitar passar pela região. O que ele nota é que no período em que ele viveu no bairro as casas eram bem conservadas e que havia por parte da Prefeitura uma fiscalização para que houvesse uma conservação e manutenção das edificações. Observa que, desde o período da construção do elevador, grande parte dos prédios está em mau estado de conservação. Sobre este assunto, comentou que “o visual ficou bastante comprometido, não só pela obra, mas pelo desinteresse das pessoas em continuarem mantendo aquilo lá”.

Com relação a sugestões, acredita que deveria haver investimentos por parte do governo em revitalizar a Praça Condessa Paulo de Frontin e o seu entorno. Imagina que a falta de cuidado aconteça em todo o bairro, não só na Avenida Paulo de Frontin. Além disso, falou sobre a segurança:

Requer um investimento em segurança na área e para toda a cidade, que está precisando, não só para a Avenida Paulo de Frontin. Eu não sei avaliar o efeito da instalação da UPP, mas certamente contribui para melhorar. A partir do momento que você começa a aumentar a segurança tudo muda. A própria cidade começa a viver mais, as pessoas saem mais, fazem mais coisas. Deixam de ficar sitiadas em suas casas para poderem se movimentar, irem a uma atividade qualquer a céu aberto que exista no bairro. Eu me lembro que quando eu era criança tinha muitas festas na igreja, as diversas ruas se enfeitavam e faziam festas de São João na rua, por exemplo, coisa que depois eu deixei de ver [...]. Sem segurança a cidade perde a vida noturna, as pessoas vão do trabalho para as casas para não correrem risco de assaltos.



Vista do portão e da casa dos fundos do número 610 da Avenida Paulo de Frontin.  
Fonte: Arquivo pessoal (maio/2014).

### **Entrevistas com moradores do bairro do Rio Comprido que viveram antes da construção do elevador na Avenida Paulo de Frontin e permanecem até hoje**

#### **Morador “H” (entrevista realizada em 15/03/2014)**

“H” veio do Nordeste com 18 anos e vive no Rio Comprido há 55 anos. Ele mora na Rua do Bispo, número 19, na alameda principal, conhecida como Comunidade 117.

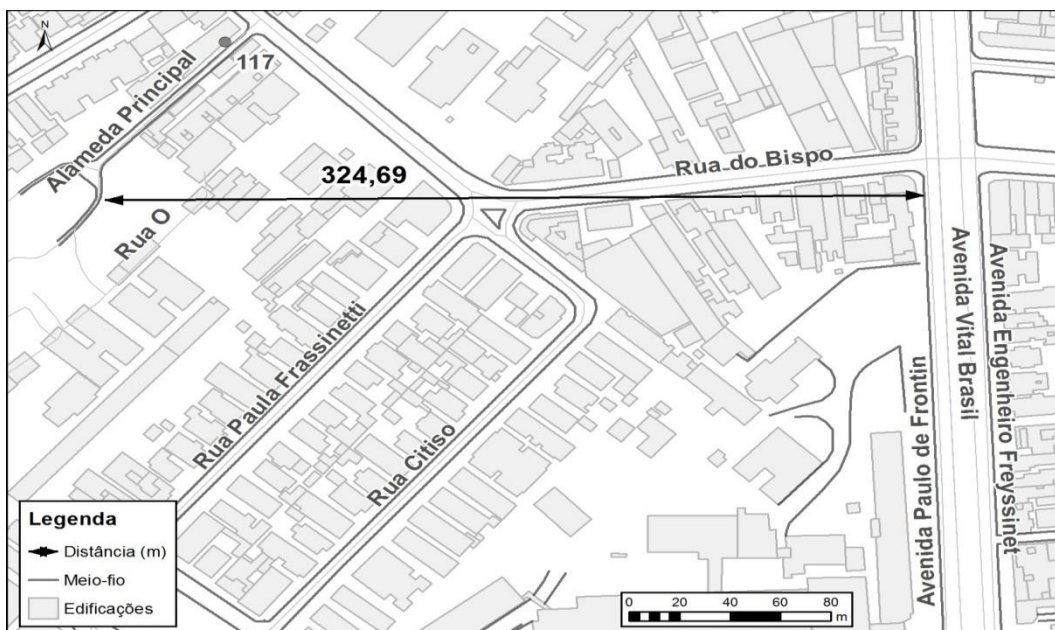
Diz que adora o bairro e que teve apenas uma decepção no Rio Comprido: quando foi assaltado na Avenida Paulo de Frontin, esquina com a Rua do Bispo, e

acabou reagindo, levando um tiro. Conta que os bandidos eram menores de idade, e que um fugiu e o outro foi preso, mas solto logo em seguida. Considera, entretanto, que foi uma fatalidade. Diz que o melhor do bairro é a localização, por estar perto de tudo. Mas se ressentido de haver muita pobreza na região.

Informou que a notícia da construção do túnel foi uma alegria para a população local, mas que depois a região passou a ficar muito congestionada. Em contrapartida, conta que não se incomodou com o fato de ter um elevador na Avenida Paulo de Frontin e que o mesmo não o incomoda até os dias de hoje. Mas considera que as pessoas que viviam na avenida ficaram bastante incomodadas com a construção do viaduto, tendo que vender os imóveis por valores bem abaixo do que realmente valiam, ou acabaram deixando-os vazios.

Informa que vários vizinhos da sua comunidade saíram do bairro, mas que não teve nada a ver com a questão do viaduto. Da mesma forma, acredita que o acidente do elevador não foi causador da saída de pessoas do Rio Comprido, e sim uma fatalidade.

Considera que o Rio Comprido permaneceu igual, mesmo depois da construção do elevador, e que, em termos de serviços, falta segurança, mesmo após a instalação da UPP. Conta que os idosos se reúnem na Praça Condessa Paulo de Frontin, mas acabam passando por situações constrangedoras, por estarem misturados com mendigos e usuários de drogas. Estes últimos, “E” acredita serem da universidade. Diz que, por morar em uma comunidade, considera que as pessoas sejam de baixa renda.



Localização do prédio número 19 da Comunidade 117 e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

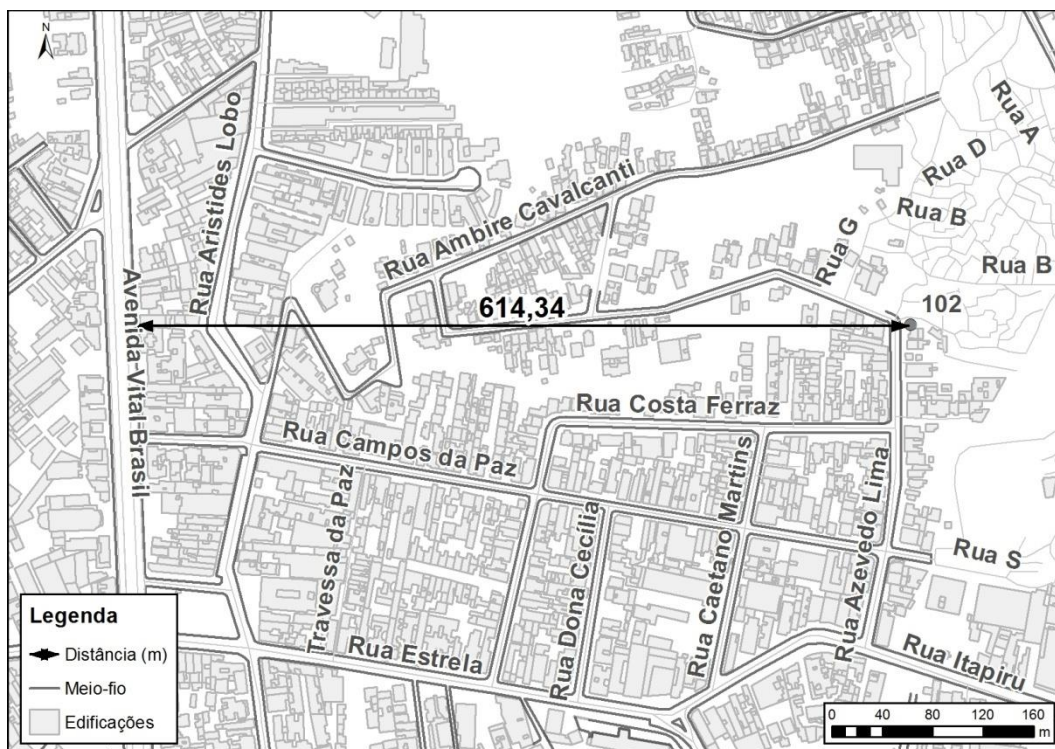
Não quis dar nenhuma sugestão, pois considera que o governo é que tem de fazer algo para o bairro. “H” foi mais um dos moradores que se queixou da situação do Hospital Municipal Salles Netto, que está perto de fechar.

### Moradora “I” (entrevista realizada em 27/03/2014)

“I” mora no Rio Comprido há 60 anos. Atualmente, reside no edifício número 102 da Rua Azevedo Lima. Considera o bairro bom para se morar e não tem a menor intenção de se mudar. Entretanto, nos dias de hoje, diz que se sente muito triste por ver a região totalmente abandonada pelo poder público.

Antes da construção do elevador, conta que o bairro era tranquilo e residencial. Comenta que existia uma convivência muito próxima com artistas, como era o caso da Família Pêra, da atriz Marília Pêra, que era uma das suas vizinhas.

No período da construção do elevador, relata que as pessoas ficavam muito preocupadas por conta dos estrondos que se escutavam, oriundos da obra, e que muitas pessoas morreram na construção. Conta que conhecia duas famílias que moravam na Avenida Paulo de Frontin e que o sentimento delas era de medo. Comentou que, na época, a maioria das pessoas, apesar de saberem que era uma nova ligação para a zona sul da cidade, não tinham ideia de como ela seria.



Localização da casa de vila de número 102 da Rua Azevedo Lima e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Sua família permaneceu no bairro, mas muitas outras acabaram saindo da Avenida Paulo de Frontin no período da construção, além de outras tantas que foram desapropriadas. Diz que a maioria era de classe média e acabaram indo para os bairros da Tijuca, Grajaú e Vila Isabel, dependendo da situação financeira de cada uma. Comenta que as pessoas não saíram por causa do acidente e sim por conta do próprio elevado.

Acredita que o Rio Comprido virou um bairro de passagem, com a construção do viaduto, e que não mudou muita coisa ao longo destes anos, apenas para pior, isto porque houve uma desvalorização dos imóveis. Em contrapartida, acredita que o elevado foi bom para a cidade para facilitar a ligação com a zona sul.

Com relação aos transportes, diz que algumas linhas passam por baixo do elevado, mas que os ônibus já chegam lotados ao Rio Comprido.

Declara que o que mais gosta no Rio Comprido são os amigos. Além disso, diz que o bairro, apesar de ficar próximo da zona sul, tem características de subúrbio, pois os vizinhos se conhecem e se encontram sempre, principalmente na Praça Condessa Paulo de Frontin. Diz que muitas pessoas que acabaram saindo do bairro hoje querem retornar, pois ainda mantém os vínculos de amizade com os antigos moradores.

Diz que a UPP melhorou o bairro, pois os traficantes não andam mais com armas na mão, mas a violência e roubos de carros continuam, principalmente na Avenida Paulo de Frontin. Diz que um dos principais problemas é a questão do lixo. Comenta que o bairro é muito sujo e que não há conscientização por parte do governo, ainda mais em se tratando do Rio Comprido, que possui uma população de baixa renda. Exemplifica falando que vê funcionários da Prefeitura multando moradores que jogam lixo na rua, mas que a coleta é muito precária.

Diz que o bairro é cercado por comunidades e que, por isso, tem uma numerosa população de baixa renda, mas que também existe uma classe média e que muitos artistas plásticos estão se mudando para o Rio Comprido.

“T” desabafa sobre os problemas que verifica no bairro, citando que uma placa de trânsito está virada há meses e que mesmo reclamando junto à Prefeitura não aparece ninguém. A Comlurb coloca caçambas de lixo na entrada das comunidades, mas demora muito para coletar e, por isso, quando chove o lixo



acaba esparramando e entupindo os bueiros e o rio. As ruas estão cheias de buracos, vira e mexe alguém cai e se machuca. Informa que a Prefeitura está substituindo as muretas do rio, que eram peças históricas do bairro, e as substituindo por muros de concreto, destruindo a memória local. Comenta sobre o Hospital Municipal Salles Netto, pioneiro e referência na área de pediatria, que está a ponto de acabar porque a Prefeitura quer substituí-lo por uma clínica da família ou centro municipal da saúde. “Por que precisa colocar a clínica dentro do hospital Salles Netto?”, diz. “Por que querem acabar com um hospital que funciona ainda?”.

Quando perguntada se tem sugestões, diz que não há muito o que se melhorar no bairro. Afirma que a presença do poder público já seria um ótimo investimento para a região, pois acredita que pequenas ações já seriam suficientes: poda de árvores, cobertura nos pontos de ônibus, recapeamento das ruas, limpeza do canal, manutenção do elevador, segurança para o comércio local, etc. Mesmo nas comunidades, alerta, quando é feita uma obra, não perguntam para os moradores ou para sua associação quais são as necessidades, e acabam fazendo obras que não atendem à população. “Queremos o necessário e não esbanjar o dinheiro público”.

### **Morador “J” (entrevista realizada em 01/04/2014)**

“J” é nascido e criado no Rio Comprido e vive no bairro há 70 anos. Mora na Rua Santa Alexandrina, número 45, em uma casa de vila.

Lembra do Rio Comprido antes da construção do elevador e afirma que tem como recordação um tempo de liberdade, em que podia pescar no rio, de margens floridas e arborizadas, jogar bola na rua e apreciar as bandas que tocavam no coreto do bairro. Hoje, apesar dos problemas, afirma que ainda tem um sentimento de amor e carinho pelo bairro.

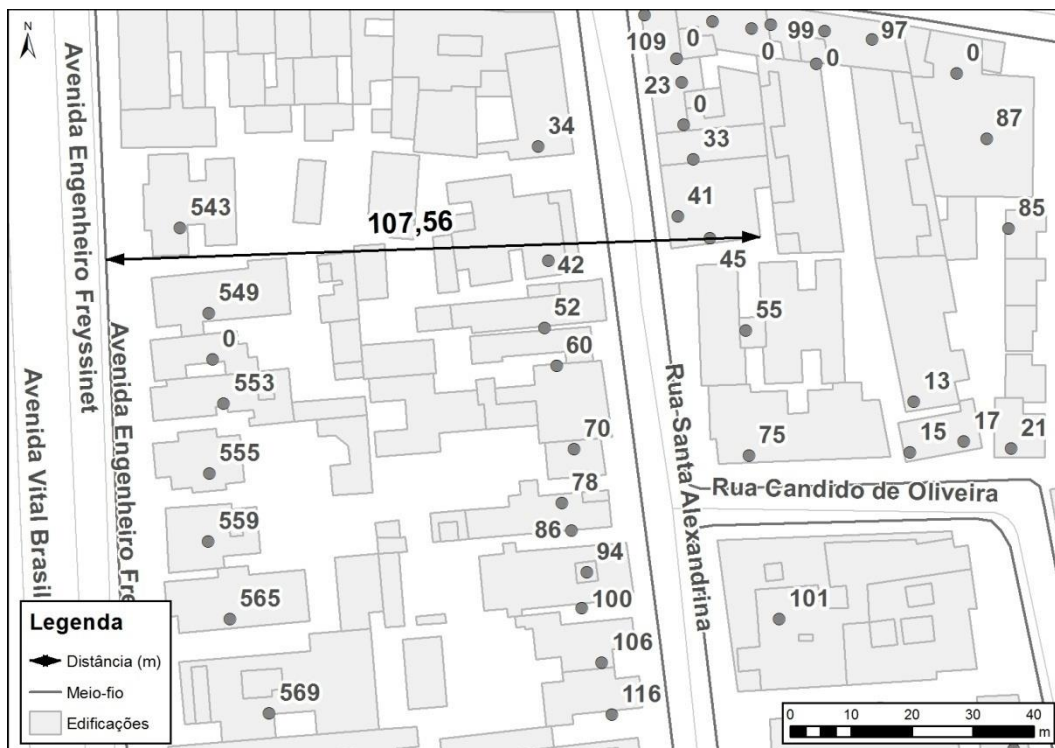
Conta que a notícia da construção do elevador foi bem recebida por todos. Entretanto, após a construção, os imóveis se desvalorizaram, principalmente os da Avenida Paulo de Frontin: os apartamentos ficaram devassados e barulhentos. Considera que o elevador deixou a avenida feia e que não houve, ao longo dos anos, a manutenção e reforma necessárias.

Afirma que conhece várias famílias que saíram do bairro após a construção do elevado, que foram morar no Catumbi, Bairro de Fátima, etc., de acordo com suas possibilidades financeiras. Citou o caso de uma sobrinha, que quando foi vender seu imóvel, na Avenida Paulo de Frontin, viu que o valor era muito inferior ao que pagou. Acabou saindo do bairro e indo morar na Tijuca.

Acredita que o elevado não foi motivador da saída de famílias do bairro, apenas daquelas que moravam na Avenida Paulo de Frontin, que se sentiram prejudicadas com a construção do viaduto. Complementou que o acidente com o elevado também não motivou a saída de famílias do Rio Comprido, pois acredita que foi uma fatalidade e que poderia ter acontecido em qualquer outro lugar.

Considera que a dinâmica do Rio Comprido mudou com a construção do elevado. Antes era um bairro residencial e, com o viaduto, acabou se tornando um bairro de passagem. Acredita que esta ideia ficou no inconsciente das pessoas e considera que os políticos nunca deram importância à região por a considerarem assim.

Afirma que o melhor do bairro são as amizades que criou ao longo da vida. Mas sente falta do poder público atuando na região. Considera que a situação está mudando e melhorando e que o Rio Comprido está deixando de ter aquela imagem de bairro de passagem, visto que o mesmo possui uma localização estratégica.



Localização da casa de vila de número 45 da Rua Santa Alexandrina e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

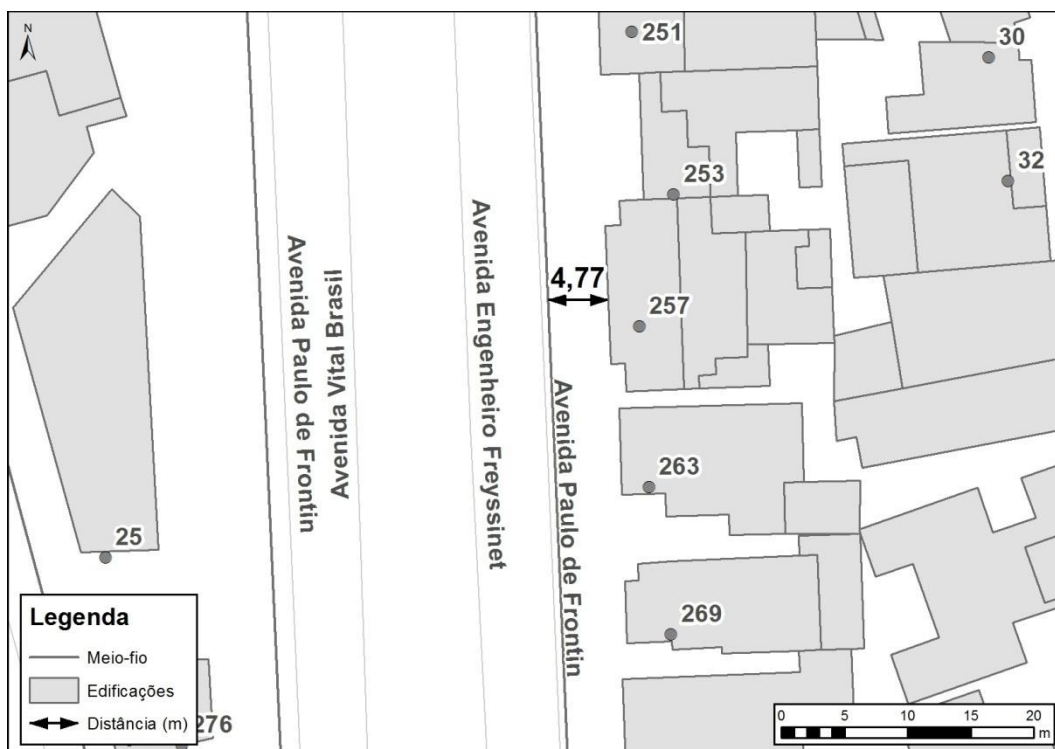
Diz que a presença da UPP melhorou muito o bairro, principalmente pela diminuição dos tiroteios. Acredita que há muito para se fazer ainda, principalmente socializar as favelas do entorno e oferecer mais escolas com melhores professores. Citou a questão do Salles Netto, hospital pediátrico prestes a fechar.

Como sugestão, “J” diz que o poder público deveria ser mais atuante, por meio de pequenas ações que fazem a diferença para o morador, como a poda das árvores, a iluminação no bairro e o embelezamento local. Com relação à opção de demolir o viaduto, considera que não seja a melhor solução, pois seria como jogar dinheiro público fora.

## Entrevistas com moradores da Avenida Paulo de Frontin que moraram antes do elevador e permanecem até hoje

### Moradora “L” (entrevista realizada em 22/03/2014)

“L” tem 67 anos, nasceu e foi criada no bairro do Rio Comprido. Morou na Rua Sampaio Viana até os 15 anos e depois se mudou com a família para o terceiro andar do prédio de número 257 da Avenida Paulo de Frontin.



Localização do edifício de número 257 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Lembra do bairro antes da construção do elevador com saudades: “Numa época em que a Avenida Paulo de Frontin era uma avenida bucólica, linda, cheia de *flamboyants*, cheia de generais. As pessoas com dinheiro moravam lá”.

Hoje, “L” ainda gosta do bairro e diz que não se mudaria, mesmo se tivesse condições financeiras para sair, pois considera que uma das vantagens da região é a sua localização. Garante que o fato de morar quase na esquina com a Rua Haddock Lobo lhe proporciona maior mobilidade, visto que essa área é melhor servida por linhas de ônibus e se localiza próximo à estação de metrô da Estácio, bem diferente de outras áreas do Rio Comprido.

Afirma que o pior do contato direto com o elevador é o barulho e a poeira. Sobre isso, falou:

A ligação zona sul-zona norte ficou maravilhosa, não resta a menor dúvida. Houve necessidade, sim, acredito até que o progresso precisava disso. Mas eles poderiam ter criado uma barreira acústica para diminuir o nosso problema.

Conta que a construção do Túnel Rebouças foi muito bem vista pelos moradores, pois facilitaria e muito a ligação com a zona sul da cidade. Já na época da construção do elevador, considera que foi um período de muito sofrimento para as famílias que moravam na avenida, inclusive a dela, e que causou muitos transtornos. Comenta que a obra se estendia pela noite, sendo um incômodo constante para os moradores. “Muitas pessoas surtaram. Deram tiros pra cima. Foi um horror, muito sofrimento”.

Considerando a questão do acidente justamente próximo do prédio onde ela e sua família viviam, diz que foi uma cena trágica. As pessoas queriam se jogar das janelas devido ao desespero. Lembra que ninguém do Rio Comprido morreu no acidente e que sua família teve de se mudar no período de reconstrução deste trecho do viaduto, permanecendo na casa de parentes por dois meses.

Porque as britadeiras começaram todas novamente. Foi uma *coisa!* Muita gente foi parar em neurologista, muita gente ficou doente, muita gente surtou, porque ia começar tudo de novo. O filme voltou.

Conta que alguns vizinhos saíram do prédio por causa da construção do viaduto e foram para a Tijuca, mas a maioria permaneceu nos seus apartamentos do Rio Comprido. Com relação ao acidente, não soube informar se pessoas saíram do bairro por este acontecimento. Acredita que o elevador por si só provocou a saída de diversos moradores.

Conta também que o Rio Comprido não mudou muito ao longo dos anos e considera que é um bairro provinciano e de passagem. Diz que a falta de serviços no bairro não tem nada a ver com o elevado e imagina que o Rio Comprido continuaria sendo um bairro residencial, tradicional com um comércio local mesmo sem o viaduto.

“L” diz que não vem percebendo mudanças na região, nem mesmo com relação à instalação da UPP, e afirma que nunca foi assaltada no bairro.

No que diz respeito à sua condição financeira e a de seus vizinhos, considera que são de classe média. Além disso, comentou que muitos artistas plásticos e novos empreendedores estão se instalando no Rio Comprido, principalmente por conta dos baixos valores dos imóveis. Acredita ainda que essa mudança irá mudar gradativamente o perfil da população.

Com relação a sugestões para o bairro, não vê possibilidades de melhora, considerando que o Rio Comprido é muito pequeno. Sobre este assunto, diz:

Eu não vejo saída. Porque a Avenida Paulo de Frontin é eminentemente residencial, apesar de algumas firmas terem se estabelecido ali [...]. Você não poderia ter ali um cinema, um supermercado. Ali, não. A Paulo de Frontin é o que é! Ela é uma avenida de passagem, agora. Não tem como melhorar a Paulo de Frontin.

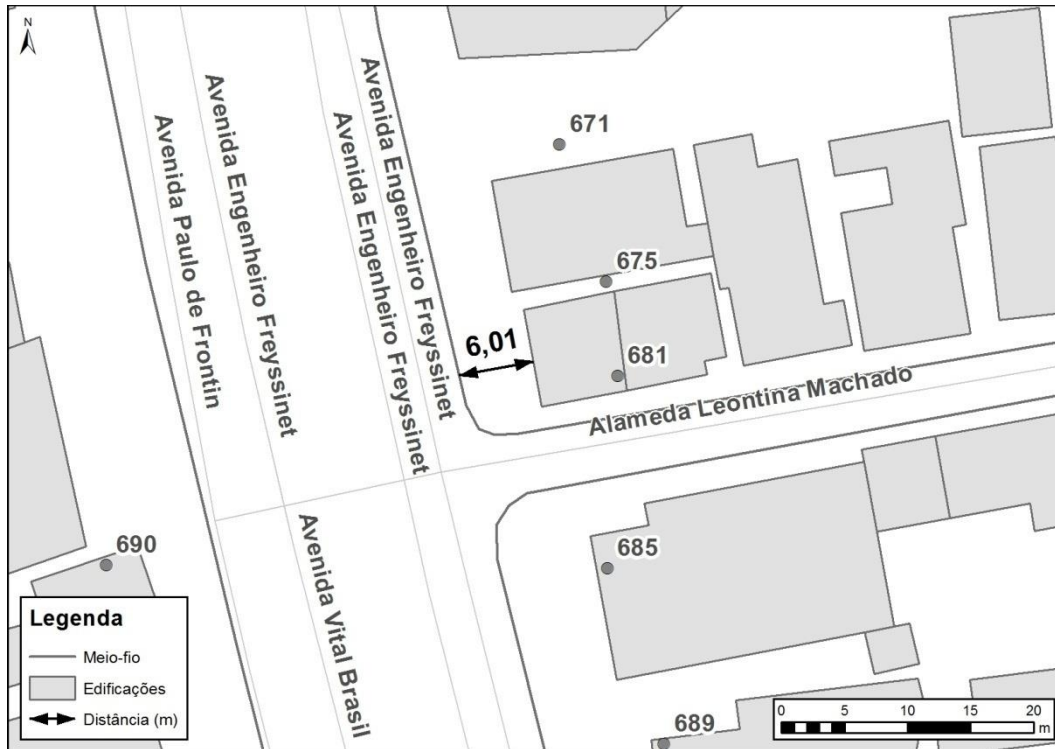
Complementa que o comércio local atende à população. Mas considera que para melhorar a situação do morador da Avenida Paulo de Frontin, a solução seria colocar uma barreira acústica. Entretanto, comenta que os novos moradores do prédio onde vive estão colocando janelas antirruído para amenizar o barulho nos apartamentos.



Vistas frontal e lateral do prédio número 257 da Avenida Paulo de Frontin. Fonte: Arquivo pessoal (maio/2014).

### Casal de moradores “M” e “N” (entrevista realizada em 06/07/2014)

“M” e “N” são casados desde 1975 e vivem no Rio Comprido desde que nasceram. Eles moram na casa 6, da vila de número 681, localizada na Avenida Paulo de Frontin, para onde “N” se mudou ainda criança.



Localização da casa 6 da vila de número 681 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar

Eles se recordam da avenida ladeada por *flamboyants*, com as calçadas em pedra portuguesa, e das belas casas que ali existiam. Contam também que o rio era limpo e que as crianças costumavam ficar na beira “caçando” peixinhos, além de brincar na rua.

Quando perguntada sobre os sentimentos que tinha pelo bairro antes da construção do elevado, “N” respondeu: “De beleza, de amor, de liberdade. Hoje, não mais”.

“M” falou um pouco sobre a história do bairro e comentou que o mesmo é muito antigo e que por isso foi um dos primeiros lugares da cidade a ter luz elétrica, água e transporte. Ressaltou também as benfeitorias trazidas com os imigrantes alemães que vieram na década de 1940, durante a Segunda Guerra Mundial e que acabaram se instalando no Rio Comprido. Conta que a presença

deles acabou atraindo hospitais, clubes e escolas para atender a esta população exigente e trabalhadora. Além de terem construído suas casas num estilo tipicamente alemão, que ainda hoje é possível ser observado em alguns remanescentes na região.

Sobre a construção do Túnel Rebouças e do Elevado Engenheiro Freyssinet, “M” explicou:

O governo, querendo melhorar o acesso à zona sul, resolveu fazer o Túnel Rebouças. E para eles fazerem o túnel, verificaram que o fluxo de veículos ia ficar muito grande, aí bolaram este elevado, este monstrengo. Esse elevado acabou com o bairro do Rio Comprido. O Rio Comprido que era um bairro aristocrático virou um local de passagem. Os moradores todos, que tinham poder aquisitivo elevado, foram embora. E as casas, 80% foram transformadas em firmas. Os que ficaram foram porque não tinham condição de sair.

Eles comentaram que a notícia da construção do viaduto não foi vista com maus olhos pela população local. Pelo contrário, as pessoas se entusiasmaram com o fato de estarem mais próximas da zona sul, e a maioria não tinha noção do impacto que o elevado causaria.

“N” comenta que, no período da construção do viaduto, as casas foram bastante prejudicadas, inclusive a dela, pois surgiram rachaduras que até hoje não conseguem recuperar.

“M” afirma que a grande maioria dos moradores da Avenida Paulo de Frontin foi morar na zona sul e acredita que o acidente com o elevado não foi motivador da saída das pessoas da região, e sim o próprio viaduto, que prejudicou muito os moradores que ali viviam.

Eles comentam que a principal mudança com a construção do elevado foi a transformação do Rio Comprido de bairro residencial para um bairro de passagem. E, por este motivo, eles se ressentem muito do descaso do poder público, visto que foram prejudicados com a obra. Sobre esta condição do bairro, “M” complementa dizendo que é muito comum sentirem preconceito de pessoas de outros bairros quando falam que moram no Rio Comprido.

Afirmam que o melhor do bairro, hoje, é a sua localização. Além disso, consideram que a Avenida Paulo de Frontin é bem servida de transportes, coleta de lixo e abastecimento de água. Já o pior do local onde moram é o barulho, mas falam que já se acostumaram com esta situação.

Dizem que não sairiam do bairro, primeiro porque gostam do Rio Comprido e possuem “raízes” ali. Segundo, porque acreditam que se fossem vender o imóvel, certamente só conseguiriam “comprar uma quitinete em Copacabana”.

Ambos se consideram, bem como a seus vizinhos, de classe média.

“M” afirma que vem observando mudanças no bairro com relação à segurança, após a instalação da UPP na região, e comenta que pessoas que saíram do Rio Comprido hoje manifestam vontade de voltar. Além disso, nota a presença de alguns artistas que estão procurando o bairro devido ao valor e o tamanho dos imóveis.

Quando perguntado sobre sugestões para o Rio Comprido, diz que o seu sonho é ver o viaduto demolido, assim como foi feito com o Elevado da Perimetral, e as comunidades ao redor mais assistidas socialmente, inclusive em termos de moradias. Entretanto, acredita que o bairro tende a melhorar, devido aos investimentos e melhorias dos bairros vizinhos. Com relação à Avenida Paulo de Frontin, consideram que o primordial é a limpeza e a manutenção do elevado e do rio, além da iluminação.



(Esquerda) Vista da casa 6 da vila 681 da Avenida Paulo de Frontin, com o elevado ao fundo. (Direita) Vista do Maciço da Tijuca no interior da vila 681 da Avenida Paulo de Frontin, com o Elevado ao fundo. Fonte: Arquivo pessoal (junho/2014).





Vista lateral da casa 6 da vila 681 da Avenida Paulo de Frontin. Fonte: Arquivo pessoal (junho/2014).

### **Empresário “O” (entrevista realizada em 29/09/2014)**

“O” é dono de uma empresa de engenharia localizada no número 121 da Avenida Paulo de Frontin. Além de empresário, também é professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – FAU/UFRJ e já foi presidente do CREA-RJ.

Conta que era morador da Tijuca e possuía seu escritório no centro da cidade. Neste trajeto, passava pelo Rio Comprido, bairro que sempre achou muito bonito e agradável. Lembra que, quando era garoto, tinha muitos amigos que moravam por ali e por isso frequentava a região desde cedo.

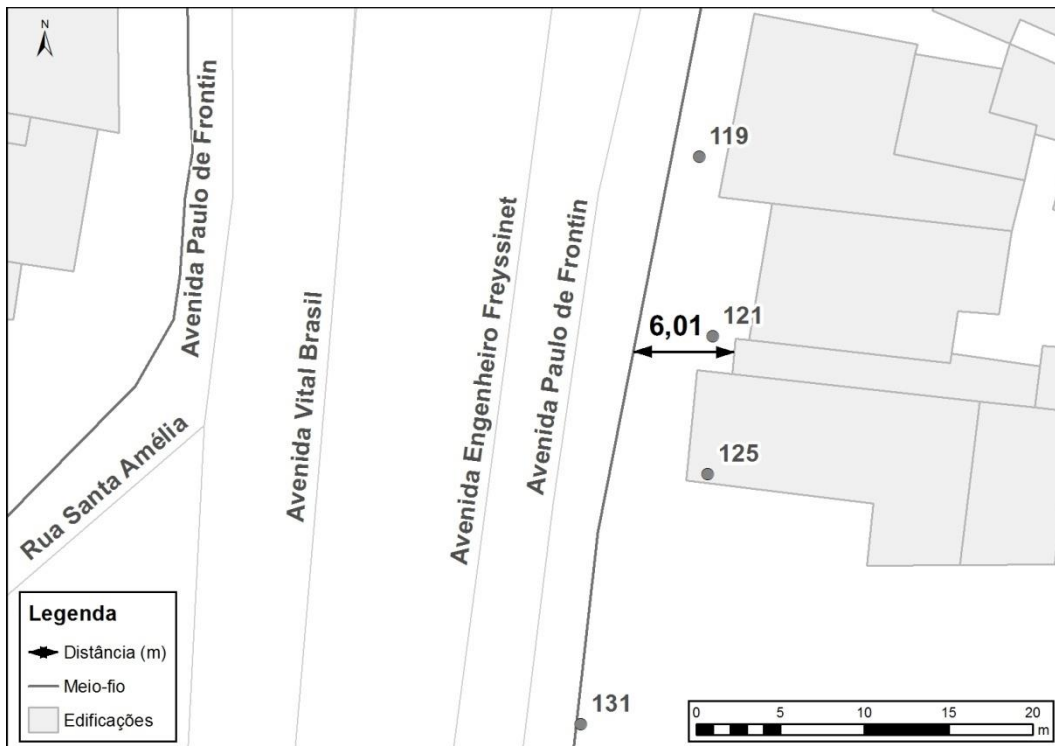
Comprou o imóvel na Avenida Paulo de Frontin no período entre a construção do Túnel Rebouças e a do elevador, mas a empresa foi definitivamente instalada quando da inauguração do viaduto. Sua escolha pelo local foi uma combinação de oportunidade e baixo preço do imóvel, associada à localização estratégica que o bairro oferecia.

“O” disse que na época da construção do elevador já imaginava que o bairro perderia o caráter residencial e que haveria uma valorização comercial na região. Comenta que, para a sua empresa, não houve nenhum prejuízo pelo fato de estarem próximos ao viaduto e salienta que tanto para ele como para os funcionários a localização era e ainda é estratégica.

Sobre os incômodos que o elevador provoca, “O” diz que para ele não há qualquer tipo de inconveniente. A antiga casa onde a empresa foi instalada passou por uma reforma na qual foram eliminadas as janelas frontais e criados jardins internos. Portanto, possíveis problemas relacionados à poluição sonora e à poeira foram sanados com um bom projeto de arquitetura para o local.

Com relação ao acidente, “O” não acredita que foi motivador da saída de famílias da região, mas sim o próprio viaduto. Sobre isso, imagina que 100% das casas da avenida se transformaram em empresas. Ele mesmo já adquiriu ao longo dos anos mais quatro imóveis na Avenida Paulo de Frontin, expandindo seus negócios.

Comenta que vem observando mudanças no bairro ultimamente, no que diz respeito à segurança, com a instalação de UPPs na região, às novas construções ao redor, à melhoria do comércio local, etc.

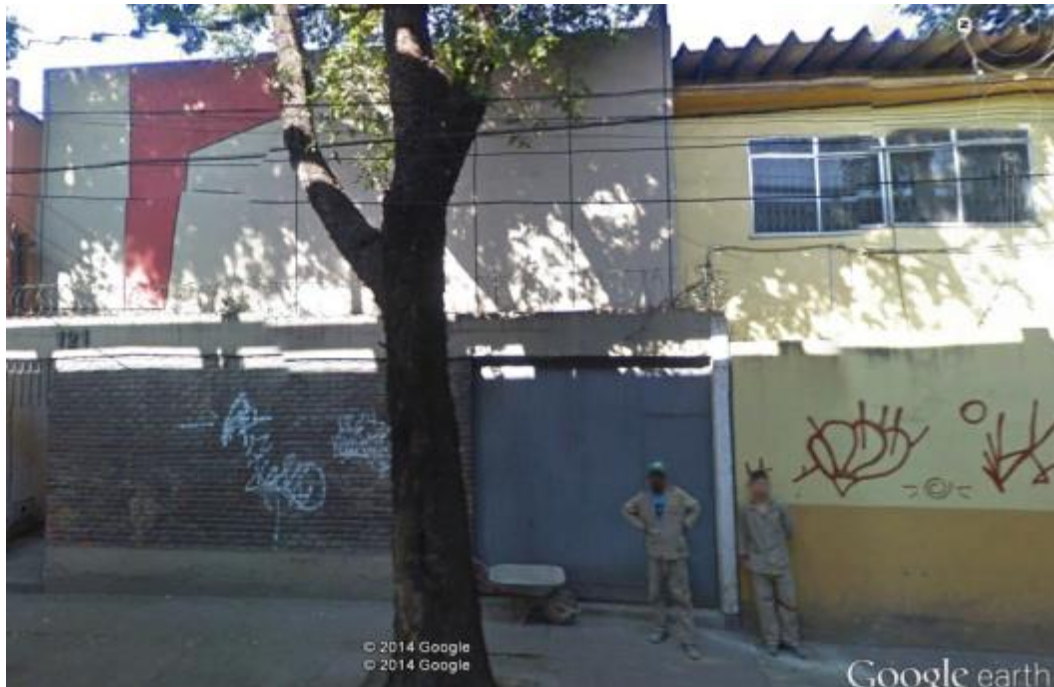


Localização do número 121 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Observa que houve uma mudança no perfil econômico das pessoas que residem na Avenida Paulo de Frontin: considera que a maioria da população, antes do elevado, era de classe média alta, e que, na atualidade, acredita serem de classe média ou média baixa. Além disso, diz que existem muitos imóveis ao longo da avenida invadidos, ainda hoje.

Quando perguntado sobre sugestões para a Avenida Paulo de Frontin, “O” diz acreditar que a demolição do elevado seja a melhor opção. Por outro lado, observa uma melhora significativa no bairro, devido à drenagem do Rio Comprido, à maior segurança, à criação de um polo gastronômico na Praça da Bandeira, além das obras em bairros vizinhos, que possivelmente beneficiarão o Rio Comprido.

Por fim, comenta que não tem interesse em sair do bairro. Mas ressalta que, sendo empresário, pensaria no caso se tivesse uma boa oferta. Além disso, diz que se sua situação financeira fosse outra, até moraria no Rio Comprido, pois acredita que há vários lugares e imóveis interessantes e mais em conta na região, além de bem localizados.



Vista da empresa de número 121 da Avenida Paulo de Frontin. Fonte: Google Earth. Acesso em: 29 set. 14.



Vista lateral do prédio número 121 da Avenida Paulo de Frontin. Fonte: Google Earth. Acesso em: 29 set. 2014.

## **Entrevistas com moradores do bairro do Rio Comprido que vieram depois da construção do elevado na Avenida Paulo de Frontin**

### **Moradora “P” (entrevista realizada em 01/04/2014)**

“P” tem 37 anos e nasceu e foi criada no Rio Comprido. Mora atualmente na Praça Condessa Paulo de Frontin, no primeiro andar do prédio de número 39, e trabalha na porta de sua casa, onde monta todos os dias uma barraca em que vende vários tipos de caldos. É conhecida como a Nêga do Caldo. Empreendedora nata, já participou de programas de televisão, entrevistas e já foi tema de dissertação de mestrado.

Atuante na batalha por melhores condições para o bairro, diz com orgulho: “eu amo o meu bairro, sempre amei”.

Quando “P” nasceu, o elevado já existia. Ela diz que, quando era mais nova, o viaduto a incomodava mais. Isto porque hoje tem outra visão da presença dele no bairro, apesar de considerar a poluição como seu maior inconveniente. Considera o elevado feio e mal-acabado. Entretanto, acredita que sua existência é um mal necessário, e não vê na demolição a melhor solução.

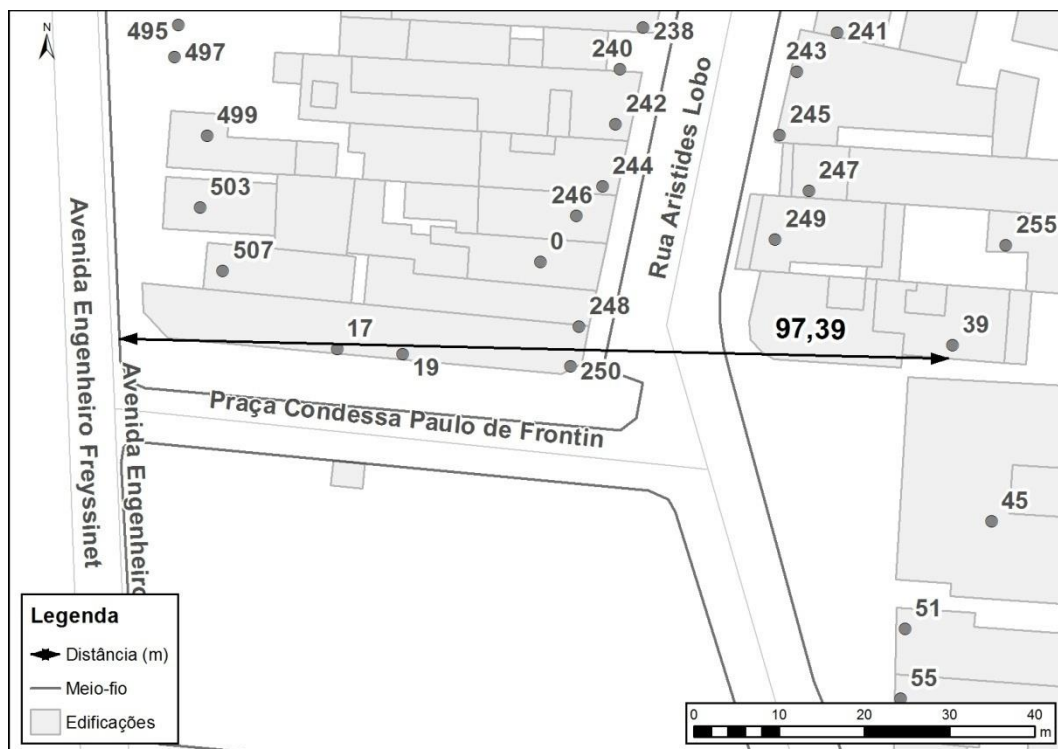
Ao falar do que o bairro tem de bom, “P” diz:

O meu bairro tem tudo de bom. Eu gosto do meu bairro. Ele é perto de tudo. [...] Eu gosto das pessoas daqui. O Rio Comprido trouxe, com a pacificação, pessoas de bairros vizinhos [...], o pessoal da zona sul, que *vieram* morar aqui porque ficou mais calmo, mais tranquilo. Eu gosto do meu bairro.

Relata que pessoas que não são do Rio Comprido têm preconceito contra o bairro, principalmente por medo da violência, mas que vem observando uma mudança nos últimos tempos, principalmente pela presença da UPP. Informa que antes escutavam muitos tiros e que hoje esses são raros.

Diz que conhece pessoas que saíram do bairro e foram para o Méier, Lins, etc., mas também conhece pessoas que saíram do bairro e acabaram voltando. Conta que estas acabaram saindo muito mais por conta da violência do que por outros motivos. Acredita que o elevado não é a causa da saída das pessoas do bairro, apenas do incômodo aos moradores da Avenida Paulo de Frontin, por conta do barulho e da poeira.

Considera o Rio Comprido um bairro de passagem para a zona sul e que, por isso, o poder público atua de alguma forma, mas acredita que falta entrosamento com a comunidade para saber as reais necessidades do bairro.



Localização do prédio de número 39 da Praça Condessa Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Afirma que falta muita coisa para melhorar as condições da região e que os moradores brigam para ter uma clínica da família, principalmente para atender às comunidades carentes, além de saneamento básico e a coleta de lixo mais regular. Considera que faltam campanhas de conscientização, para a população aprender a descartar melhor os resíduos sólidos, já que, segundo ela, o grande problema do Rio Comprido é o lixo. Complementa dizendo que faltam campanhas na parte social e de saúde e acha que as crianças ficam muito ociosas no bairro.

Ainda sobre os problemas da região, comentou sobre a situação do Hospital Municipal Salles Netto, que recebe verba federal para se manter, e onde a Prefeitura quer montar uma clínica da família. Sobre este assunto, desabafou:

Está funcionando, mas está agonizando. Um hospital que não recebe investimento acaba. Médicos se aposentam, enfermeiras se aposentam. O maquinário fica ultrapassado, quebra. Então tem que haver investimento. Cadê o nosso dinheiro? [...] Moro há 37 anos aqui e nunca vi nenhum investimento no meu hospital. [...] E eu falo que é meu porque eu cresci, eu me cuidei aqui e cuidei das minhas filhas [...] e minha mãe se cuidou aqui e todo mundo. Que mal há em ser saudosista? Que governo tão covarde que quer apagar a memória de todo mundo! É doloroso!

Falando em história, “P” comenta sobre as muretas de proteção do rio na Avenida Paulo de Frontin, e se ressentido, dizendo que “tiraram tudo e acabaram com uma história. [...] Por que na zona sul não acontece isso?”.

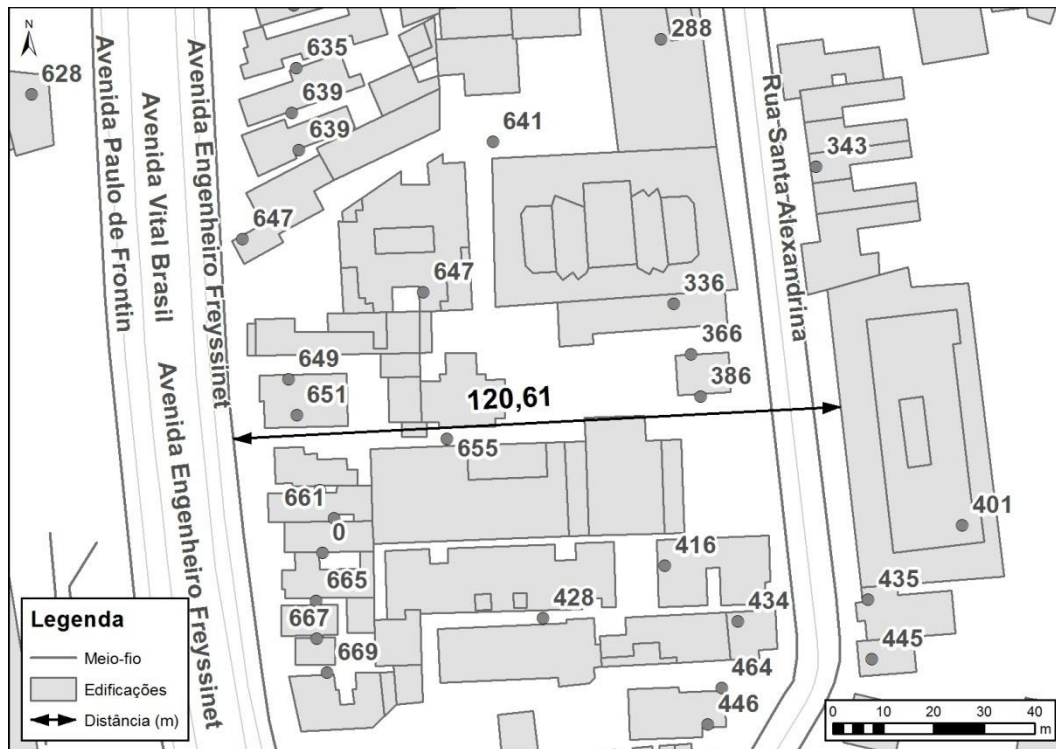
Afirma que o bairro vem mudando. Lembra que o Rio Comprido perdeu muitas empresas por conta da violência, mas que hoje, em função da pacificação, outras empresas estão se instalando na região, pois considera que o bairro é um polo consumidor, mesmo que a população seja de baixa renda. Sobre este assunto, “P” diz: “nós temos vinte e duas comunidades e lá existem pessoas. E pessoas consomem!”.

Sobre sua situação econômica e das pessoas que vivem no entorno, considera que sejam de classe média, apesar de achar o bairro muito diversificado.

Como sugestão para a Avenida Paulo de Frontin, pensa que as colunas do viaduto deveriam ser pintadas e coloridas, além de haver um parque ao longo da avenida com áreas de lazer nos canteiros centrais para a população, de forma a promover o uso daqueles espaços. Por fim, diz que “gostaria que tivesse vida, hoje é morto”.

### Morador “Q” (entrevista realizada em 02/04/2014)

“Q” mora no bairro do Rio Comprido há 9 anos. Ele nasceu e foi criado no bairro de Copacabana, na Ladeira dos Tabajaras, quase na esquina com a Rua Siqueira Campos. Vivia ainda com os pais em um apartamento alugado e colocou como meta na sua vida morar sozinho e sair do aluguel.



Localização do prédio de número 401 da Rua Santa Alexandrina e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Primeiramente, procurou imóveis na zona sul da cidade, onde se deparou com valores muito altos, acima das suas possibilidades financeiras de professor. Por este motivo, começou a procurar imóveis na região do Maracanã e Vila Isabel, visto que gostaria de morar relativamente próximo ao seu trabalho, na zona sul. Enquanto procurava, conseguiu uma indicação de um prédio na Rua Santa Alexandrina, no Rio Comprido, onde havia imóveis espaçosos e por preços acessíveis. Acabou optando por um apartamento de fundos, no prédio número 401 desta mesma rua.

Segundo “Q”, o elevador não foi um inibidor para a escolha do seu imóvel. Comenta que visitou alguns apartamentos de frente para o viaduto e estes sim possuíam o inconveniente do barulho provocado pelos veículos que ali passam.

No seu ponto de vista, “Q” considera que o elevado o incomoda na medida em que há sempre retenções na sua entrada ou saída, retardando o acesso a sua residência. Para o bairro, considera que a falta de iluminação natural faz com que a Avenida Paulo de Frontin esteja sempre escura, provocando um ambiente sombrio. Chamou a atenção também para as condições do viaduto que se encontra em má conservação, apresentando rachaduras e infiltrações. Esteticamente, considera o elevado feio e que acaba por esconder belos e antigos casarões que são anteriores a sua construção. Concluiu que, no seu dia a dia, o elevado não o atrapalha nem prejudica a sua rotina, mas considera que o mesmo esconde a beleza do Rio Comprido e acaba provocando a desvalorização dos imóveis da Avenida Paulo de Frontin e a deterioração de algumas casas, que acabam ficando abandonadas pela presença do viaduto. Outro ponto relevante é que o elevado acaba servindo de abrigo para moradores de rua.

Ele acredita que muitas pessoas ainda têm preconceito contra o bairro, principalmente moradores da zona sul, que consideram que do outro lado do túnel já é subúrbio ou zona norte da cidade. Afirma que, para muitos cariocas, essas áreas são sinônimo de decadência, degradação, violência e perigo. Entretanto, ressalta que o Rio Comprido faz parte do centro da cidade, não da zona norte. Acredita que alguns fatores contribuem negativamente para a imagem do bairro, como a presença de muitas favelas, a existência de algumas casas deterioradas na Avenida Paulo de Frontin e uma certa “desordem” local. Considera que os próprios moradores não cuidam da limpeza e da beleza do bairro.

Diz que hoje já observa uma mudança no perfil socioeconômico da população que está indo morar lá, com a presença de pessoas de classe média como professores, advogados, médicos, comissários de bordo, artistas plásticos, etc., mudando um pouco o perfil da região. Consequentemente, há uma demanda e uma exigência por serviços que antes não havia. É claro que ainda há a presença de uma população pobre, principalmente nos morros, mas a presença de novos serviços vem crescendo, casarões estão sendo recuperados e vários ateliês de arte estão sendo abertos na região. Salienta que estas pequenas mudanças demonstram que a presença da classe média está crescendo, principalmente para fugir dos altos preços da zona sul.



Lembrou que o bairro está se valorizando e deu como exemplo o próprio imóvel, que na época foi comprado por 70 mil reais e hoje está valendo 400 mil reais.

A presença da UPP provocou uma redução sensível da violência no Rio Comprido. Apesar de afirmar que o projeto tem falhas, considera que houve uma ascensão do bairro.

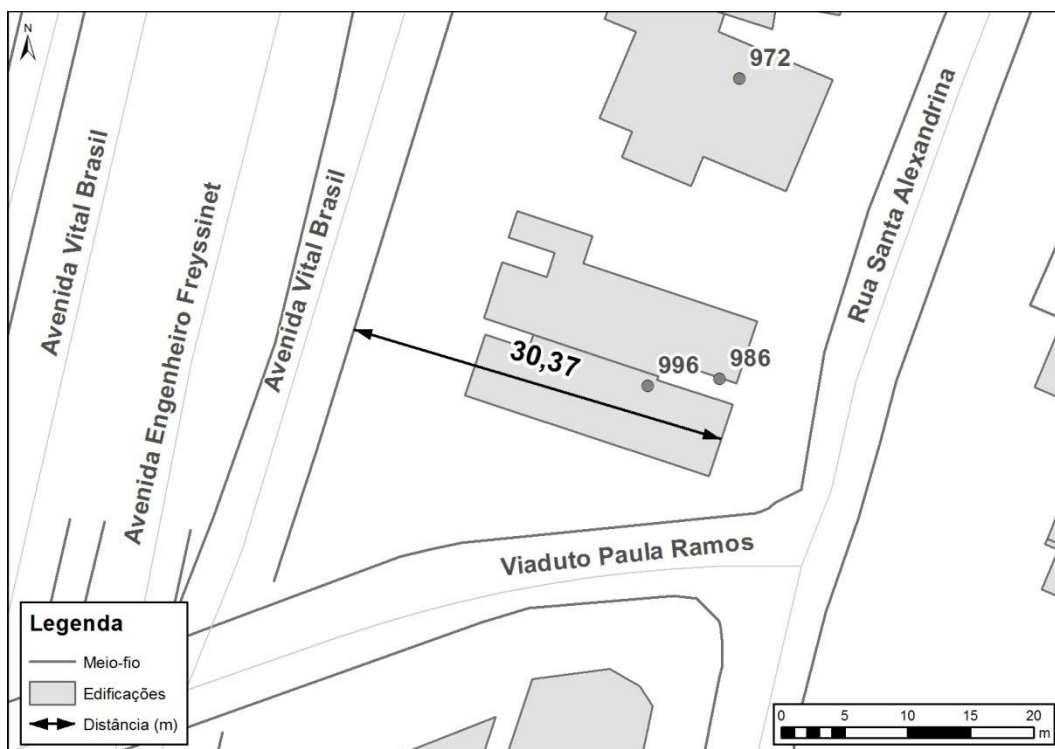
Afirma que o melhor do Rio Comprido é a sua localização privilegiada, pois o bairro fica muito próximo da zona sul, de outras áreas do centro, como a Lapa, e da Tijuca, na zona norte. É fácil o acesso à Leopoldina, à rodoviária, ao Aeroporto Santos Dumont, ao Aeroporto do Galeão, etc. Talvez por esta razão muitas pessoas estejam procurando o bairro para morar, que também possui valores mais acessíveis. Já em termos de serviços, o Rio Comprido deixa a desejar, pois existem apenas os básicos (locadora, padaria, farmácia, agências bancárias, etc.), que, por sua vez, são ainda precários.

Com relação à ideia de o Rio Comprido seja um “bairro de passagem”, “Q” diz que a percebe quando precisa pegar um ônibus ou táxi. Por ainda ser forte a imagem do Rio Comprido como um local perigoso e violento, muitos motoristas de táxi só passam pela região, mas não param. São poucas as linhas de ônibus que têm ponto final no bairro, assim como não há pontos de táxi. Por isso, é difícil encontrar um, principalmente nos fins de semana. Aí, surgem os transportes alternativos, que nem sempre são legalizados.

Na opinião de “Q”, o melhor seria a demolição do viaduto, mas considera que ele é fundamental para a mobilidade urbana. Deu como sugestões a revitalização da Praça Condessa Paulo de Frontin e a criação de outras áreas de lazer no bairro, visto que grande parte dos moradores não se diverte na região, inclusive ele. Para melhorar a qualidade da Avenida Paulo de Frontin, sugere a limpeza do rio, a melhora da iluminação, além da implantação de ciclovias, jardins, restaurantes e áreas de lazer embaixo do viaduto. “Embelezamento também é importante e o morador se sente mais valorizado com isso”.

### Casal de moradores “R” e “S” (entrevista realizada em 15/05/2014)

O casal “R” e “S” não é carioca: ela é mineira e ele, de Volta Redonda, município do Estado do Rio de Janeiro. Ele veio primeiro para o Rio e morou nos bairros de Laranjeiras e Jardim Botânico. Ela veio depois, e a intenção de ambos era continuar morando na zona sul da cidade. Entretanto, em função dos altos valores dos imóveis, acabaram chegando ao Rio Comprido, onde vivem há 10 anos. A opção pelo bairro foi devido à localização, o baixo custo com o aluguel e o tamanho dos imóveis. Acabaram se adaptando bem à região, onde compraram uma casa que hoje serve de moradia e escritório para os dois: ela com seu ateliê de decoração e ele dando aulas de culinária.



Localização do prédio de número 996 da Rua Santa Alexandrina e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

“R” conta que o Rio Comprido parece uma cidade do interior, onde as pessoas se conhecem e se cumprimentam, o que fez com que criassem ao longo do tempo uma ligação afetiva com o lugar. Afirma que gosta do bairro e que não sairia do Rio Comprido para outro bairro do Rio de Janeiro. Entretanto, consideraria sair da cidade em direção a outra menor.

Afirma que, no início, o elevado foi um inibidor para a escolha do casal devido ao seu aspecto feio e soturno, parecendo ser apenas um local de passagem, se a pessoa não conhece o restante do bairro. Mas considera que algumas áreas do Rio Comprido parecem muito com o bairro de Santa Teresa, devido às construções e à ambiência. Sobre este assunto, falou: “É um inibidor tanto para morar ali perto (do elevado), como para morar no bairro, porque dá um aspecto de passagem. Como a Rua Bela, em São Cristóvão”.

Considera que o principal inconveniente do elevado é o barulho, visto que a casa onde vivem e trabalham dão frente também para a Avenida Paulo de Frontin. Conta que o barulho é constante e que já está pensando em alternativas acústicas para melhorar o interior do apartamento. Entretanto, mesmo com este inconveniente, considera que o bairro tem outras vantagens, que os mantém no Rio Comprido. Sobre poluição sonora, ela comentou: “O barulho é bem ruim, mas a gente trabalha para poder diminuir, porque também é ruim em outros lugares. ‘S’ morou na Pinheiro Machado (Laranjeiras), que tem um barulho horrível. Ele sempre reclamou, também”.

Afirma que as pessoas possuem preconceito contra o bairro. Acredita que o carioca, de uma maneira geral, é bairrista, por isso percebe muita discriminação. Conta que muitos amigos não os visitam porque têm medo da região, mas ressalta que, quando ultrapassam este primeiro obstáculo, as pessoas gostam e se surpreendem com o local.

Para “R”, o Rio Comprido possui muitas qualidades, além de sua localização estratégica. Considera que o bairro é formado por moradores que são trabalhadores. Pessoas simples, mas não miseráveis que pedem esmolas pela rua, como ela observa em outras regiões da cidade, e acredita que por conta disto a região possui características de cidade do interior, onde as pessoas interagem mais umas com as outras. Além disso, acha os preços de restaurantes e afins mais em conta, apesar de considerar que a quantidade de estabelecimentos não atende nem aos moradores, tampouco às pessoas que vão ao bairro para trabalhar ou estudar.

Considera ruins os supermercados e a distância da estação de metrô. Conta que existia um ônibus integração do metrô que passava pela Rua Santa Alexandrina e que vivia cheio, mas que há cerca de um ano acabaram com esta linha. Considera que, em termos de transportes, o bairro é precário, pois possui

apenas uma linha de ônibus. Além da ausência do poder público para resolver problemas simples do bairro, como um sinal apagado há mais de três semanas.

Afirma que observou mudanças no bairro com a implantação da UPP, pois houve uma diminuição significativa dos tiroteios. Conta que pensou muitas vezes em se mudar do bairro por conta disto, mas que nos últimos anos isso mudou.

Observa também uma mudança no bairro com a chegada de novos moradores, que vêm em busca de preços mais acessíveis e de uma localização estratégica. Isto está fazendo com que novos serviços sejam inaugurados. Ela o atribui também à diminuição dos tiroteios na região. Sobre isso, falou: “A renovação do bairro também está acontecendo. A gentrificação está acontecendo no Rio de Janeiro quase todo”.

Quando perguntada sobre sua classe social, “R” respondeu:

Vamos falar em números. Pelos números, a classe média possui um salário até 6.000 reais, pelo menos era até o início do ano. Então não posso ser considerada classe média, por isso. Posso ser considerada classe alta. Mas, considerando níveis de consumo, classe média.

Com relação a sugestões, propõe um plano de transportes melhor, incluindo novas linhas de ônibus, pelo menos uma a mais, para circular por todo o bairro. Com relação à Avenida Paulo de Frontin, acredita que melhorando a iluminação e fazendo jardins já melhoraria o aspecto. Também propõe que a via seja dividida em partes, para que empresas possam cuidar e conservar a ambiência do local. Sobre isso, falou: “Se o problema é custo, faz um projeto para que empresas adotem esses espaços. Afinal de contas, a visibilidade é enorme, a cidade inteira passa por aqui”.

Com relação à demolição do viaduto, não considera ser uma ideia viável. Acha que, na teoria, é possível, mas que, na prática, seria um desperdício de dinheiro público.



Vista da casa de número 996 da Rua Santa Alexandrina. Fonte: Google Earth. Acesso em: 18 mai. 2014.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 12133369/CA

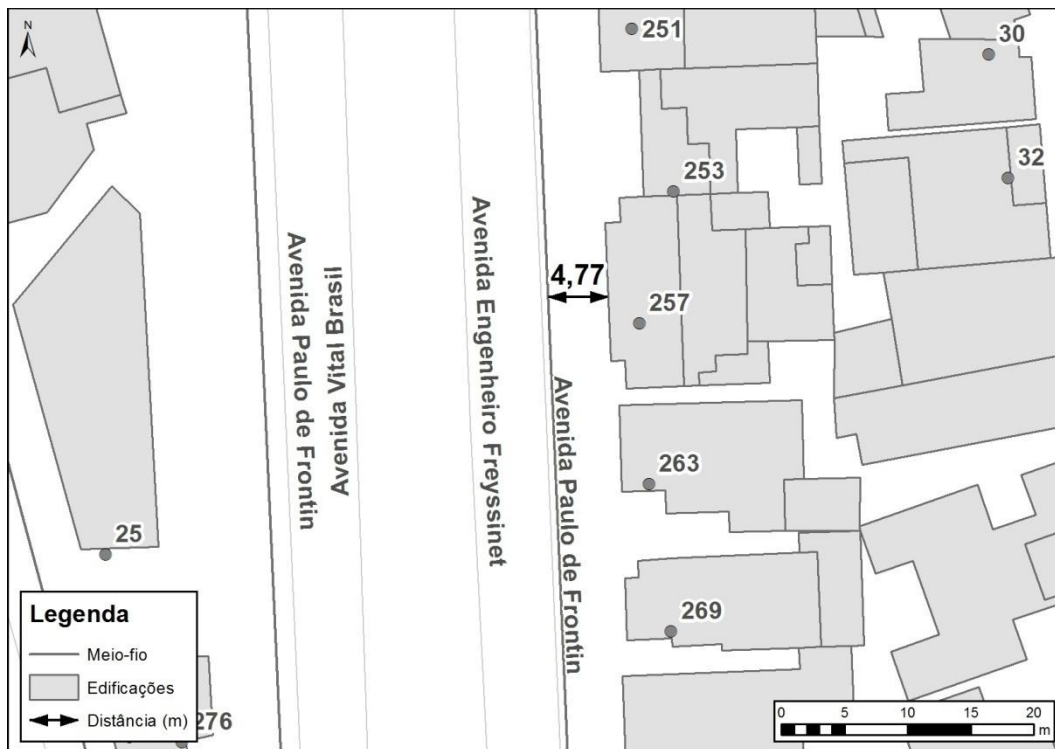


Vista dos fundos da casa de número 996 da Rua Santa Alexandrina, que dá para a Av. Paulo de Frontin, antes do início do elevador. Fonte: Google Earth. Acesso em: 18 mai. 2014.

## Entrevistas com moradores da Avenida Paulo de Frontin que vieram depois da construção do elevado

### Morador “T” (entrevista realizada em 11/04/2014)

“T” é militar aposentado e mora na Avenida Paulo de Frontin, número 257, em um apartamento de frente, há 10 anos.



Localização do edifício de número 257 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar

A mudança para o Rio Comprido foi por razão financeira. Ele nasceu e foi criado em Copacabana, onde viveu por 40 anos. Posteriormente, morou em Teresópolis por 4 anos e, após sua separação, voltou para o Rio de Janeiro, ao bairro do Rio Comprido, onde acabou ficando, por encontrar apartamentos amplos e confortáveis e por preços acessíveis. Diz que o elevado foi um inibidor inicial, mas que logo mudou de ideia quando verificou o tamanho dos imóveis. Em função da relação custo x benefício, acabou optando por um imóvel na Avenida Paulo de Frontin.

Considera que o maior impacto do viaduto seja em relação ao barulho, que é constante, até mesmo durante a madrugada. Outro problema é a poeira que vem da

avenida, o que faz com que ele mantenha as janelas fechadas praticamente o dia todo, sendo necessário utilizar o ar condicionado com maior frequência, principalmente à noite, quando todos da família estão em casa. Em contrapartida, como o apartamento está acima do elevador, considera que ele é bem iluminado durante o dia.

Outro problema que ressaltou é o transbordamento do rio nos períodos de chuva, que traz muitos transtornos aos moradores, pois a água chega a invadir as garagens e causa mau cheiro.

“T” se ressentiu pela falta de atenção por parte do governo e faz uma comparação com os bairros da zona sul:

A Prefeitura deveria olhar além túnel. Atravessando o Túnel Rebouças nós temos uma outra cidade. Temos policiamento, temos guardas municipais, temos limpeza urbana, temos manutenção, um melhor asfalto, uma melhor iluminação. Quando passa para o lado de cá, o que você tem? Falta de guarda municipal, falta de policiamento, falta de limpeza urbana. Nós temos um bairro mais feio, porque temos um viaduto. Se ele fosse pintado e tivesse uma manutenção sofreríamos menos este impacto. Mas eles não fazem nada!

“T” não acredita que haja preconceito contra o bairro, mas sim com relação a qualquer imóvel que esteja localizado próximo de comunidades, porque as favelas levam, de uma certa forma, à insegurança. Mas ressalta que isso acontece em toda a cidade, até mesmo na zona sul.

Diz que o que o bairro tem de melhor é a localização, pois é um ponto central da cidade, e que pode evitar grandes congestionamentos para se deslocar. Em relação aos serviços, considera que a região tem quantidade, mas não qualidade, sendo necessário ir para outros lugares.

Além disso, considera também que os imóveis da Avenida Paulo de Frontin são grandes e confortáveis, já que essa avenida foi, no passado, uma área nobre da cidade. Acredita que se o elevador fosse demolido, assim como está sendo feito com o Elevador da Perimetral, o bairro teria uma enorme valorização.

“T” não vem observando mudanças no bairro, nem mesmo com a instalação das UPPs. Diz que a mesma não afeta em nada o trecho onde mora e que continua escutando tiros, apesar da menor frequência com que ocorrem. Complementa que as UPPs, por estarem nas comunidades, distantes de onde mora, não contribuem para a melhoria de seu entorno, lembrando que não houve melhora no patrulhamento local.

Considera que ele e seus vizinhos são de classe média. Comentou que a Avenida Paulo de Frontin, em particular, possui muitos imóveis comerciais e que os prédios residenciais possuem apartamentos de, no mínimo, 80 metros quadrados. Portanto, conclui que na avenida não existe “mistura” de classes e que todos são de classe média.

Como sugestão para a melhoria do espaço embaixo do elevado, sugere aprofundar o leito do rio, de forma a fechá-lo na superfície, acabando primeiramente com o mau cheiro. Desta forma, os canteiros centrais poderiam ser transformados em praças, estacionamentos, áreas com bancas de jornal, quiosques de plantas e lazer para os idosos e os jovens. Sugere também a pintura do viaduto, cedendo as colunas para o grafismo, prática já existente no bairro, além de uma melhor iluminação embaixo do viaduto, o que valorizaria a região e traria maior segurança. Acredita que vivendo num ambiente mais limpo as pessoas contribuam mais para a sua manutenção. Diz que falta interesse e visão por parte do governo para melhorar o bairro, por meio soluções simples. “Falta o interesse em voltar o olhar para a zona norte da mesma forma que tem o olhar voltado para a zona sul”.

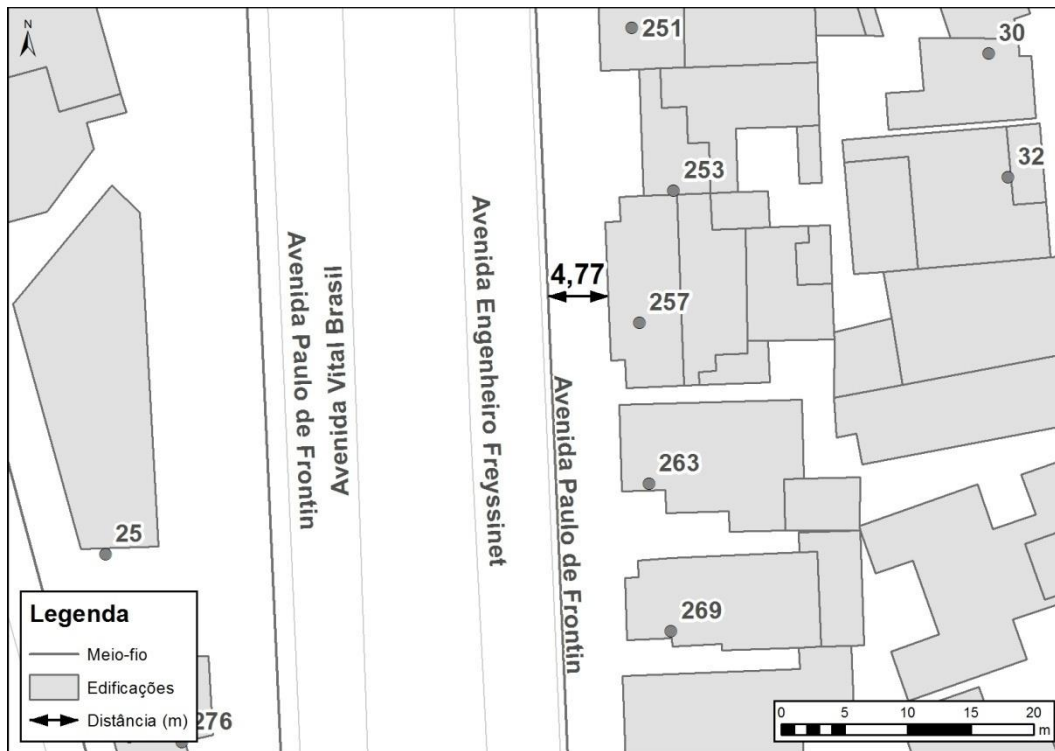


Vistas frontal e lateral do prédio número 257 da Avenida Paulo de Frontin. Fonte: Arquivo pessoal (maio/2014).



### Morador “U” (entrevista realizada em 11/04/2014)

“U” é morador do bairro do Rio Comprido há 49 anos. Morava na comunidade do Morro de São Carlos e se mudou para a Avenida Paulo de Frontin em dezembro de 2013, para um apartamento de frente, no prédio de número 257.



Localização do edifício de número 257 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Apesar da oportunidade de sair da comunidade, principalmente por motivos de segurança, a opção da família foi em permanecer próximo ao local de origem, pois, além de gostarem do Rio Comprido, eles consideram a sua localização privilegiada. Por uma questão financeira, acabaram optando por um apartamento na Avenida Paulo de Frontin, que possui valores imobiliários inferiores a outras partes do bairro.

Informa que o viaduto não foi um inibidor para a escolha da família. Visitaram vários imóveis na Avenida Paulo de Frontin e acabaram optando por um apartamento no primeiro pavimento, abaixo do elevado.

Afirma que o viaduto não causa qualquer tipo de incômodo no seu dia a dia. Ele, como artista plástico, passa a maior parte do tempo em casa, sem incomodar-se com o barulho, com exceção dos horários de pico, quando o barulho é maior no

cruzamento próximo ao prédio, por conta das buzinas dos automóveis. Queixou-se um pouco da questão da luminosidade e da poluição, de uma forma geral.

Acredita que as pessoas não possuem preconceito contra o bairro. Diz que nunca ouviu falar mal e considera que muitas pessoas gostariam de morar no Rio Comprido por conta da sua localização e facilidade de ir para qualquer lugar do Rio de Janeiro.

Afirma que vem percebendo muitas mudanças no bairro nos últimos anos. Observa que a região está deixando de ser um bairro residencial para se tornar um centro comercial, industrial e empresarial. Com relação à UPP, diz que contribuiu para acabar com os casos de falta de respeito e com a ostentação de armas por parte dos traficantes nas comunidades, o que, de certa forma, constrangia os moradores. Entretanto, afirma que o tráfico continua, ainda que de forma sutil. A presença da UPP deu uma sensação de segurança ao bairro, o que vem acarretando a valorização dos imóveis. A título de exemplo, citou que, antes da chegada da UPP, o imóvel onde reside, que possui em torno de 104 metros quadrados, não valia 300 mil reais, mas que acabou sendo comprado por mais de 400 mil reais.

Ele se considera uma pessoa de classe baixa, sem condições de sair da comunidade de São Carlos por conta própria. Entretanto, sua filha, atualmente bem-sucedida, teve a possibilidade de comprar o imóvel. “U” considera que a família hoje seja de classe média, assim como os demais moradores do seu entorno.

Acredita que a via se tornaria mais segura se melhorassem a iluminação debaixo do viaduto, consertassem as calçadas que estão esburacadas e impedissem que os automóveis nela estacionassem. Ainda considera a Avenida Paulo de Frontin perigosa e evita andar nela a pé após as 20 horas.

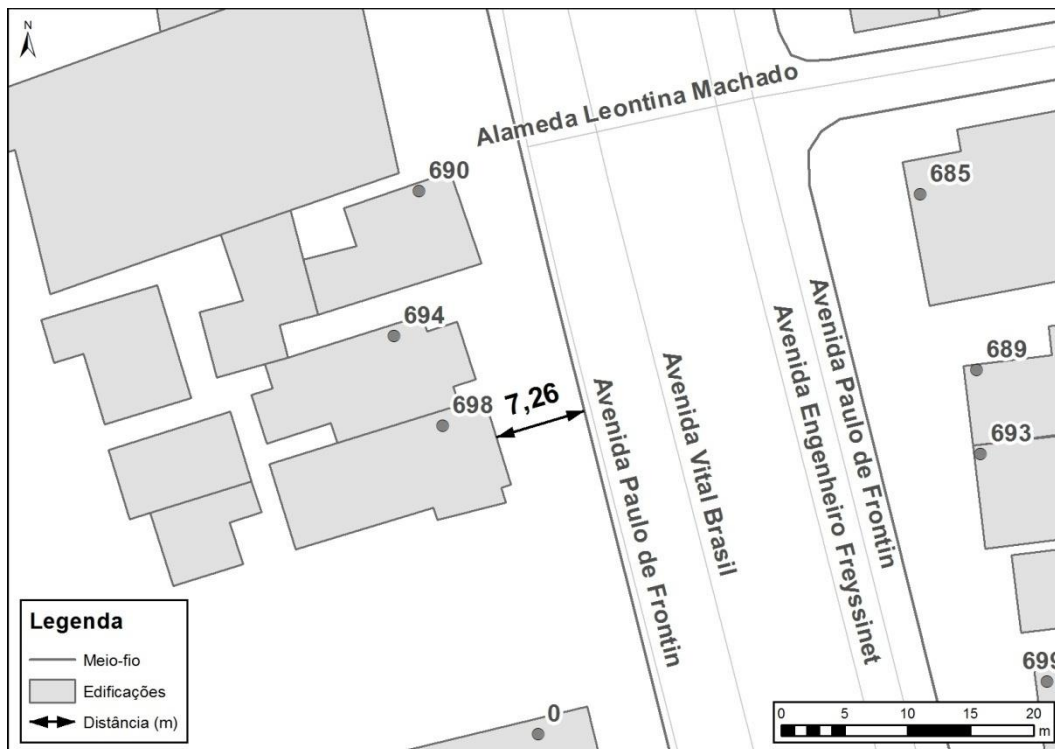


Vista do apartamento 101 da Avenida Paulo de Frontin, 257. Fonte: Arquivo pessoal (abril/2014).

### Empresário do bairro “V” (entrevista realizada em 14/04/2014)

“V” tinha uma empresa de publicidade na Rua da Candelária, no centro da cidade, cujo escritório era pequeno. Para o crescimento da empresa, ele e seu sócio precisavam de um imóvel com mais espaço e foi justamente neste período que ocorreu o acidente do Elevado Paulo de Frontin.

Ele conta que, em função da tragédia, a mídia começou a enfatizar que o bairro teria uma grande desvalorização. Várias pessoas acabaram se mudando nesta época. Em virtude dos baixos preços dos imóveis, eles acabaram chegando ao Rio Comprido em 1972, onde permaneceram até o ano de 1998, instalados no número 698 da avenida, em uma casa de três andares que pertencia à família Castro Palhares, dona da refinaria de Manguinhos.



Localização do edifício de número 698 da Avenida Paulo de Frontin e a distância aproximada entre a edificação e o viaduto. Elaborado por: Isabel Mattar.

Afirma que o elevado não foi inibidor para a escolha do local, visto que se tratava de uma empresa. Conta que a região era muito calma e próxima da Mata Atlântica, o que tornava o ambiente aprazível e fresco. Além disso, árvores da calçada escondiam o viaduto, e o prédio era mais baixo que ele, não prejudicando

nem mesmo o visual. Já em termos de serviço, considera que o Rio Comprido era fraco, só existindo um comércio básico na Rua do Bispo e na Praça Condessa Paulo de Frontin.

Afirma também que, na época da mudança, ainda existiam chácaras na região. Percebeu então o crescimento do bairro com o tempo, quando terrenos começaram a ser vendidos e vários prédios foram construídos, além da mudança de uso residencial para comercial e de serviços.

Considera que a localização era privilegiada, visto que tinham acesso para várias partes da cidade, e diz que não havia nenhum tipo de preconceito, tanto da parte dos funcionários quanto por parte dos clientes. Pelo contrário, todos gostavam do bairro porque era um local de fácil acesso.

Conta que não sentiram o crescimento das favelas na região, pois na Avenida Paulo de Frontin não havia acesso a elas, apenas umas poucas casas de baixa renda na Rua Paula Ramos, na entrada do túnel, mas que não ofereciam qualquer perigo para o local. Lembra que, ao longo dos 26 anos em que teve escritório lá, nunca foram assaltados.

Relata que o escritório acabou fechando por dois motivos: o primeiro, o advento do computador, pois o espaço de que antes necessitavam, para comportar pessoas e máquinas, com o uso de computadores se tornou desnecessário. Então, a casa no Rio Comprido perdeu sua função. Outro motivo foi o Plano Collor, um divisor de águas para a empresa, que os levou a perder muito dinheiro e a adquirir muitas dívidas. Conta que chegaram a ter 67 funcionários e, devido à crise, acabaram ficando com apenas 5. No caso de “V”, ele acabou optando em trabalhar em casa, como consultor de publicidade, e dando palestras e cursos em faculdades e empresas, em várias partes do mundo. Um motivo principalmente financeiro.

Afirma que hoje só passa pelo bairro “por cima”, para chegar a outros lugares, pois não tem mais vínculos com o Rio Comprido. Sobre isso, falou:

Eu passo ali e nem lembro que eu tinha empresa ali. O tempo te consome tanto, a sociedade e o mundo te consomem tanto, que aquilo ali virou passado. [...] Mas foi sem dúvida aquela casa e aquele local, que foram a verdadeira escola da minha vida.

Quando perguntado sobre suas sugestões ao bairro, afirma que falta política pública para resolver a questão da mobilidade urbana, da segurança, da limpeza do rio e do reflorestamento das matas. Entretanto, não acredita que haja demanda para o local, pois não vê o Rio Comprido como uma região prioritária da cidade.

Por isso não há investimentos na região: “A Paulo de Frontin, eu te diria que ela já deu o que tinha pra dar. Ela não é mais prioridade hoje. Ela é um canto no Rio e de passagem”.

“V” acredita que a abertura do túnel e a construção do elevado foram um mal necessário, pois fizeram parte do “progresso”, mas que acabou transformando o bairro em uma região decadente. Sobre isso, falou: “O Rio Comprido foi um local nobre e hoje tem saudade daquele local nobre”.

Para complementar, acredita que para melhorar a qualidade do espaço na Avenida Paulo de Frontin poderia ser permitida a colocação de painéis de propaganda nas colunas do viaduto, além de iluminação adequada e letreiros luminosos para orientar o trânsito, assim como já existe na parte de cima do elevado.



Vistas frontal e lateral do prédio número 698 da Avenida Paulo de Frontin. Fonte: Arquivo pessoal (maio/2014).

## **Entrevistas com pessoas da área técnica e da área acadêmica**

### **Técnica “1” e Técnico “2” (entrevista realizada em 18/07/2014)**

“1” é arquiteta e atualmente é a Subsecretária de Gestão da Secretaria Municipal de Obras, e “2” é engenheiro e trabalha na Coordenadoria Geral de

Projetos da Prefeitura. Ambos possuem uma larga experiência no setor de obras públicas do município.

Com relação à adoção de viadutos, nos dias de hoje, para resolver as questões do trânsito na cidade do Rio de Janeiro, “1” diz que a utilização deste tipo de solução só é adotada em último caso, quando não há outra opção.

Ela complementa que as alternativas, como os mergulhões, por exemplo, apesar de diminuírem o impacto visual, esbarram em diversas questões, como a interferência com várias concessionárias, as dificuldades de execução, como no caso do rebaixamento do lençol freático, e a questão orçamentária.

Devido ao volume de interferências e da complexidade deste tipo de projeto é que, na maioria das vezes, o viaduto acaba sendo a solução mais viável. “2” acrescenta que hoje se procura, ainda na fase de projeto, diminuir os impactos que estes viadutos causarão em uma determinada região.

“1” acredita que, no caso do Elevado da Perimetral, sua presença promoveu uma grande desvalorização da região portuária e que, devido à sua localização estratégica e paisagem privilegiada, verificou-se nos dias atuais que sua demolição era necessária para revitalizar e resgatar uma área da cidade que estava degradada e abandonada.

Ela comenta que em outros lugares do mundo está acontecendo a mesma coisa: as cidades crescem e a ocupação urbana muda, e através de estudos vai se verificando a necessidade de mudanças urbanísticas para atender a esta nova demanda.

Ela disse que o centro do Rio foi por muitos anos o polo econômico, financeiro e empresarial da cidade, mas que atualmente existe uma tendência em espalhar esta concentração para outras regiões da cidade, como a Barra da Tijuca, por exemplo. Então, viu-se nessa oportunidade a possibilidade de revitalizar a área portuária, que por muito tempo ficou esquecida e estanque.

“2” fala da questão da valorização da região portuária: até pouco tempo atrás, o IPTU dos galpões abandonados tinha determinado valor que, com a demolição do viaduto e as novas obras viárias e de urbanização, aumentaram significativamente. Portanto, a valorização do local irá aumentar a receita da tributação dos imóveis, compensando assim o investimento público.

“2” também destacou o bairro Cidade Nova, que por muitos anos também ficou estagnado. Agora, muitas empresas estão procurando a região, o que faz com que ela esteja passando por um processo de crescimento, desenvolvimento e revitalização. “1” lembra que o bairro antes era todo preservado e, por isso, muitos imóveis foram se degradando. Comenta que este tipo de ação acaba “congelando” determinados bairros, não havendo ganho para o local. “1” acredita que só com o passar do tempo, e com estudos sobre cada área da cidade, será possível observar se uma ação foi positiva ou negativa para determinada região. Essa dinâmica permite que avaliemos determinados conceitos e façamos as modificações necessárias, porque “a cidade é orgânica e viva”.

“1” fala sobre o Parque de Madureira, que foi feito ao longo da linha férrea e que revitalizou e valorizou os imóveis que ali existiam: “O valor dos imóveis quintuplicou”.

“1” acredita que a demolição do Elevado da Perimetral foi a melhor solução para revitalização da região portuária, pois torna possível o uso da superfície de forma mais proveitosa e harmônica com o visual que se tem da Baía de Guanabara. E até mesmo porque foi dada uma solução viária, com a construção do mergulhão, que segue uma tendência mundial. Ela complementa dizendo: “É necessário retirar o manto de cima para se descobrir, redescobrir aquela área. Não vejo outra solução”.

Com relação ao Rio Comprido, afirma que conhece o bairro e diz: “Tem o bairro do Rio Comprido e tem a Paulo de Frontin”. Comenta que a impressão que dá é que os moradores da Avenida Paulo de Frontin não fazem parte do bairro, como se o viaduto fosse um obstáculo e os que ali vivem tivessem parados no tempo.

“1” diz que quando passa na Avenida Paulo de Frontin tem a mesma sensação de quando passava na Avenida Rodrigues Alves, onde ficava a Perimetral, ou seja, sensação de desconforto, de poluição, de um ambiente sombrio. Afirma que vários projetos viários no Rio de Janeiro esbarram nos aspectos geográficos da cidade, que fica localizada entre a montanha e o mar. Isso faz com que a complexidade seja maior e as alternativas, menores.

“1” comparou o Rio Comprido com Botafogo, pois considera a ambos bairros de passagem, com muito barulho do trânsito e congestionamentos



frequentes. Entretanto, Botafogo não possui viaduto e muitos de seus moradores o escolheram devido a sua localização estratégica. O mesmo acontece com o bairro do Rio Comprido. Então, considera que o ser humano tem uma enorme capacidade de adaptação e que, quando estes moradores colocam na balança as vantagens e desvantagens, verificam que o viaduto não é tão ruim assim e que, se ele não existisse, provavelmente o trânsito local fosse muito pior.

“2” acrescenta que o crescimento das comunidades na região pode ter desvalorizado muito mais o bairro do que a própria presença do viaduto.

“1” acredita que o elevado sobre a Avenida Paulo de Frontin atende à demanda, mas diz que os horários de pico são sempre mais problemáticos, pois é muita gente saindo ao mesmo tempo, e isso acontece em vários lugares do mundo, até mesmo em estações de metrô. Conta que na década de 1980 o trânsito na região era bem pior e que era comum as pessoas ficarem dentro do Túnel Rebouças por 30 ou 40 minutos. Relata que foram realizadas obras e intervenções na Lagoa e no seu entorno que melhoraram muito o trânsito e que hoje esta situação raramente acontece. Com relação a estudos de demanda e aumento do fluxo de veículos “1” afirma que quem faz este tipo de serviço é a CET-RIO e a Secretaria de Transportes. Entretanto, acredita que a tendência atual é priorizar o transporte público e, conseqüentemente, isso acarretará na diminuição do número de veículos nas ruas no futuro.

“1” e “2” acreditam que a demolição do Elevado Paulo de Frontin seria ótima para a região, mas que é tecnicamente complicada. Para atender ao fluxo de veículos que passam por ali seria necessário fazer um mergulhão, o qual teria de estar abaixo do nível do rio que atravessa a Avenida Paulo de Frontin. Em contrapartida, o nível da entrada do Túnel Rebouças é bem acima do nível da rua, tornando a execução extremamente complexa. Além disso, seria necessário construir o mergulhão antes da demolição do viaduto e, neste caso, ele teria de ser feito abaixo das fundações do viaduto, encarecendo e dificultando ainda mais a sua execução.

Com relação ao fechamento da superfície do rio, “1” comenta que a Rio-Águas não vê esta alternativa com bons olhos, até o momento. Entretanto, acredita que, com a construção do reservatório de retardo que está sendo executado na

Praça da Bandeira, o fechamento do rio será possível, se estudos indicarem a sua viabilidade.

Como solução para diminuir o impacto do elevado na Avenida Paulo de Frontin, “1” acredita que o melhor é fazer a manutenção do mesmo, com pintura, instalação de painéis artísticos, melhoria da iluminação e colocação de uma barreira acústica, que pode ser vidro, tipo *brise-soleil* ou uma barreira verde.

“1” finaliza a entrevista dizendo: “Existe o ideal e o possível. E a Rio-Obras trabalha com o que é possível”.

### **Técnica e acadêmica “3” (entrevista realizada em 08/08/2014)**

“3” é professora da graduação em Arquitetura e Urbanismo e da pós-graduação em Engenharia Civil no Curso de Engenharia Urbana e Ambiental na PUC-Rio e trabalha no Ministério Público, no grupo de apoio técnico especializado.

Quando perguntada sobre a adoção, nos dias de hoje, de viadutos como solução para resolver as questões do trânsito no Rio de Janeiro, “3” afirma que, do ponto de vista do planejamento e da mobilidade urbana, este tipo de solução está ultrapassado.

Conta, que durante anos, dentro de uma abordagem tradicional, os viadutos eram vistos como solução, porque todo o planejamento de transporte estava focado no modo rodoviário. Ou seja, a escala urbana era a escala do automóvel. Consequentemente, o viaduto era a forma mais rápida de ligar um ponto a outro da cidade, sendo conhecidos como as chamadas vias expressas urbanas. Como, exemplo citou a Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, e a cidade de Brasília.

Hoje, a orientação mudou completamente. A mobilidade urbana sustentável pressupõe investimentos em transportes não motorizados (a pé ou bicicleta), além de transportes coletivos em detrimento do automóvel. Sobre isso, diz:

Tem o que a gente chama hoje de mobilidade urbana sustentável, que é uma alternativa a esta abordagem tradicional, voltada para a caminhada, para a bicicleta, para o transporte coletivo. É uma espécie de resgate.

Comenta que ainda é possível verificar nas cidades a adoção de viadutos como solução, a qual é bem aceita pelo senso comum. Entretanto, deu como exemplo a ampliação do Viaduto do Joá, que liga São Conrado à Barra da Tijuca,

no Rio de Janeiro, e que está em execução no momento. Ressalta que a ampliação tem, na verdade, a função de acumular mais carros no elevado e transferir o trânsito de um local para o outro, visto que nas suas extremidades haverá um afunilamento, não resolvendo assim o problema do trânsito na região.

Portanto, segundo “3”, dentro da nova abordagem o viaduto não é a melhor solução. Mas isso pressupõe uma mudança de paradigma e uma mudança de consciência, e este é um processo lento.

“3” aborda o fato de que várias cidades do mundo estão adotando a demolição de viadutos para melhorar os espaços urbanos, mas ressalta que, por trás destas melhorias urbanísticas, há um investimento maciço no transporte público de qualidade.

Ela cita o exemplo da demolição do Elevado da Perimetral, na região portuária do Rio de Janeiro, e a requalificação do espaço urbano naquela área da cidade. Comenta que a Prefeitura defende a demolição do viaduto como se o poder público estivesse indo ao encontro deste novo conceito mundial de mobilidade urbana, quando na verdade o projeto está contemplando somente o fator estético, retirando uma via elevada e a colocando em outro nível.

A questão macro do trânsito é mantida e potencializada, pois o trânsito passará por dentro do centro da cidade, ou seja, sem alterar a lógica de circulação. Estas soluções de rodovias urbanas estão totalmente fora das premissas e dos princípios da mobilidade urbana sustentável. Sobre a questão do Porto Maravilha, fala: “O cenário futuro no Porto ficará pior do que o que se tinha antes das obras”. E complementa: “A demolição do viaduto é simbólica porque denota um rompimento com este modelo rodoviário, mas para isso é preciso vir com investimentos em transportes coletivos e não motorizados”.

“3” considera que o pedestre precisa de um bom lugar para caminhar, e andar embaixo de um viaduto não é a melhor opção. Cita exemplos de cidades que souberam aproveitar estes espaços, como é o caso do reaproveitamento de viadutos ferroviários em Nova York e em Berlim:

O que a gente tem é o viaduto e uma via embaixo dele, e o espaço dominado pelo carro é um espaço insalubre para o pedestre, é um espaço cheio de conflitos. Pensando na Avenida Paulo de Frontin, vamos pensar que o fluxo de carros fosse só por cima e embaixo fosse uma área só dedicada ao pedestre, a atividades urbanas, iluminação indireta, dando outro tratamento ao local.

Quando perguntada se conhece o bairro do Rio Comprido, “3” diz que conhece pouco o bairro. Comenta que sua irmã estudou na Universidade Estácio de Sá do Rio Comprido e que, por isso, de vez em quando passava pela região. Observava na época que o bairro era tipicamente residencial, com um eixo comercial importante: a Avenida Paulo de Frontin. Ela acrescenta que a área tem um grande potencial devido a sua localização, com possibilidades de adensamento.

Sobre o Elevado Paulo de Frontin, “3” considera que o viaduto gera um impacto violento na vida dos moradores da avenida. Do ponto de vista urbanístico, considera-o desastroso a não ser que haja um tratamento do entorno para tentar minimizar os impactos. E do ponto de vista do transporte, considera que este viaduto exerce um papel fundamental dentro da lógica e do sistema de circulação da cidade, já que o transporte coletivo é ineficiente.

Quando questionada sobre a capacidade do Elevado Paulo de Frontin, acredita que ele não absorve toda a demanda, mas ressalta que, enquanto não houver investimentos maciços na infraestrutura de transportes, ele vai continuar sendo essencial. Complementa: “É muito provável que mesmo com a melhoria do transporte público estes dois sistemas coexistam, pois o carro não vai desaparecer, mas a tendência é que ele se torne menos importante”.

“3” explica que o objetivo do transporte público hoje não é promover viagens rápidas, como é o caso de estruturas como os viadutos, mas sim tempos de viagens confiáveis, com um mínimo de conforto e segurança. Bem diferente dos congestionamentos crescentes e constantes observados nas grandes cidades, onde não é mais possível saber quanto tempo se leva para chegar num determinado lugar. O que ela defende é a divisão modal:

O carro vai continuar a existir na nossa sociedade e a gente não está preparado para viver sem ele. O que a gente precisa é investir em soluções em que as pessoas não dependam dele. Então, se você tem a oportunidade de viajar num sistema confiável, com o mínimo de conforto e se você optou em pegar o seu carro e sair com ele, se você ficar num engarrafamento, o problema é seu. Você tem outra alternativa. Só que hoje em dia a gente não tem. Então, a partir do momento em que tiver outra alternativa para este elevado, a função dele vai ser complementar, não mais essencial da forma que ele é hoje. Espero que daqui a 20 anos ele exerça esta função, porque é sinal que a gente mudou os rumos no sentido correto. Ou pelo menos correto no que se pensa hoje, porque quando estes viadutos foram construídos se entendia que isso era o correto.

Sobre a possibilidade de demolição do Elevado Paulo de Frontin, “3” acredita que só será possível quando existirem outras alternativas. Antes disso,

não. Complementa: “Foi de uma coragem enorme a demolição do Elevado da Perimetral. A cidade não estava preparada para isso. Mesmo que isso melhore após o término das obras, não vai mudar em nada o que era”.

Como sugestões para aliviar o impacto que o Elevado Paulo de Frontin causa, ela sugeriu a colocação de barreiras acústicas para amenizar a poluição sonora e o tratamento do espaço urbano embaixo do mesmo. Por fim, complementou que, para ela, o que norteia o desenho urbano é a questão da mobilidade. Definindo isso, é só complementar com a parte paisagística.

**Acadêmico “4” (entrevista realizada em 09/10/2014)**

“4” é professor da graduação da Faculdade de Arquitetura da PUC-Rio e possui um escritório de paisagismo e meio ambiente.

Ele acredita que a adoção de viadutos como solução das questões do trânsito depende muito do local onde esta estrutura será implantada. Isto porque os elevados, de uma forma geral, geram áreas muito problemáticas sob elas. Sobre este assunto, diz: “Não é uma solução contemporânea, porque gera impactos negativos na cidade”.

Entretanto, com relação à demolição dos viadutos existentes nas grandes cidades, acredita que “cada caso é um caso”. Diz que a pertinência da demolição depende muito das condições locais, da proposta que está sendo dada e da viabilidade orçamentária.

Ainda sobre este assunto, comentou sobre a demolição do Elevado da Perimetral. Para “4”, o Rio de Janeiro carece de outras infraestruturas e possui orçamentos limitados. “Então, para se demolir uma estrutura que tem 40 anos, para se fazer um túnel, numa área onde o nível do mar está subindo e é aterro, eu acho que não é o investimento mais pertinente”.

Pelos motivos acima, ele acredita que haveria outras soluções para o Elevado da Perimetral, citando o exemplo do High Line Park, em Nova York.

Com relação ao Rio Comprido, “4” afirma conhecer o bairro, até porque foi orientador de um trabalho final de graduação sobre o local. Comenta que, ao passar por baixo do elevado, se depara com um ambiente escuro e com pouca iluminação natural, onde o rio canalizado é praticamente escondido: “Ela (a Avenida Paulo de Frontin) se encontra num mundo de pedra, de concreto, muito hostil, pouco agradável. Você anda uma rua para trás, você tem uma rua normal, com arborização, com vida, onde você pode imaginar como era antes”.

Sobre o Elevado Paulo de Frontin, acredita que cause um impacto negativo nos moradores que ali vivem: “O viaduto tem uma função para a engenharia, mas não contemplou a cidade”. Para “4”, o viaduto poderia se tornar uma verdadeira obra de arte integrada à cidade.

Com relação à capacidade do Elevado Paulo de Frontin, acredita que a demanda tem que se adaptar à oferta, ou seja, “não adianta a gente fazer viadutos

com oito, dezesseis, quarenta pistas. Vai engarrafar. Basta olhar Los Angeles. O que você multiplicar, engarrafa”.

“4” não vê com bons olhos a demolição do Elevado Paulo de Frontin. Diz que não é a favor de eliminar um equipamento em definitivo. Ele chama a atenção para o fato de o viaduto fazer parte um sistema maior de mobilidade urbana e, por isso, não acredita na eficácia de uma demolição do elevado, mas sim nas intervenções para melhorar o seu entorno.

Quando perguntado se teria sugestões para a Avenida Paulo de Frontin, lembra que o trabalho que orientou teve justamente a função de propor alternativas para esta via, como criar espaços que permitam maior iluminação no bairro, tratamento da parte inferior, com a implantação de ciclovias, valorização da presença do rio, que é um elemento ambiental importante, pintura da estrutura, etc.

Entretanto, ressaltou que este trabalho acadêmico não contemplou a opinião dos moradores. Informou que a aluna foi bastante ao local, para levantar dados, mas que não houve a investigação das necessidades dos usuários, limitando o trabalho a uma interpretação urbana, que identificava trechos diferenciados ao longo da Avenida Paulo de Frontin.