

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

Fernanda Torres Oliveira

**RIO COMPRIDO: IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO ELEVADO PAULO DE
FRONTIN ATRAVÉS DE UMA PESQUISA EXPLORATÓRIA**

Rio de Janeiro

2023

FERNANDA TORRES OLIVEIRA

**RIO COMPRIDO: IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO
ELEVADO PAULO DE FRONTIN ATRAVÉS DE UMA
PESQUISA EXPLORATÓRIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Gestão Pública.

Orientador: Prof. Gustavo Antonio das Neves Bezerra

Rio de Janeiro

2023

CIP - Catalogação na Publicação

T693r Torres Oliveira, Fernanda
Rio Comprido: Impactos da Construção do Elevado Paulo de Frontin através de uma Pesquisa Exploratória / Fernanda Torres Oliveira. -- Rio de Janeiro, 2023.
43 f.

Orientador: Gustavo Antonio das Neves Bezerra.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Bacharel em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social, 2023.

1. História da Cidade do Rio de Janeiro. 2. História da Região do Rio Comprido. 3. Construção do Elevado Paulo de Frontin. I. das Neves Bezerra, Gustavo Antonio, orient. II. Título.

FERNANDA TORRES OLIVEIRA

RIO COMPRIDO: IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO ELEVADO PAULO DE FRONTIN ATRAVÉS DE UMA PESQUISA EXPLORATÓRIA

Trabalho de Conclusão de Curso entregue ao Curso de Bacharelado em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel.

Apresentado em: 19/12/2023

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 **GUSTAVO ANTONIO DAS NEVES BEZERRA**
Data: 24/01/2024 14:49:04-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Gustavo Antonio das Neves Bezerra
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Documento assinado digitalmente
 **LUIS REGIS COLI SILVA JUNIOR**
Data: 07/02/2024 18:13:14-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Luis Régis Coli Silva Junior
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

Dedico não só esse trabalho, como meu empenho, horas de estudo, a minha pessoa, caráter, à minha família. Sem o amparo, insights e força, minha vida com certeza não seria a mesma.

RESUMO

Este trabalho apresenta uma análise sobre os impactos que a construção do Elevado Paulo de Frontin trouxe para o bairro do Rio Comprido ao longo dos anos, através de uma pesquisa exploratória, que contou com levantamento histórico, indicadores socioeconômicos e aplicação de formulário de perguntas relacionado às impressões subjetivas sobre o bairro. O objetivo principal é identificar os principais problemas no entorno da construção, assim como os impactos para moradores, transeuntes e também eventuais soluções para mitigar algumas dificuldades apresentadas. A pesquisa utiliza uma abordagem bibliográfica qualitativa, que inclui alguns autores imponentes, inclusive Jane Jacobs, que versa sobre impactos urbanos. Além disso, o estudo compara também o Viaduto 31 de Março, situado no Catumbi, como outro caso em que houve a transformação do local por se preconizar vias expressas. Com isso, foi possível propor alternativas para evitar que projetos futuros de intervenção urbana tenham o poder de deteriorar bairros, assim como fomentar a insegurança no local e diminuir a incidência de luz solar nos apartamentos.

Palavras-chave: Elevado Paulo de Frontin; Rio Comprido; vias expressas; Jane Jacobs; intervenção urbana

ABSTRACT

This present study offers an analysis of the impacts that the construction of Paulo de Frontin overpass has brought to the Rio Comprido neighborhood over the years after its construction, through research that included historical observation, data collection, and a survey about the neighborhood. The main objective is to identify the core problems associated with the construction, as well as the impacts on residents and passersby, while also proposing potential solutions to mitigate some of the difficulties encountered. The research uses a qualitative bibliographic approach, involving several influential authors, including Jane Jacobs, who deliberates on urban impacts. Furthermore, as an important point of the analysis, the study also compares 31 de Março overpass, located in Catumbi, as another case where the area was transformed due to the construction of expressways. Furthermore, it was possible to propose alternatives to hinder future urban intervention projects from having the potential to degrade neighborhoods, as well as to foster insecurity and reduce the incidence of sunlight in the residences.

Key-words: Paulo de Frontin Overpass; Rio Comprido; freeways; Jane Jacobs; urban intervention.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Túnel Rebouças, no Rio de Janeiro, em 1968

Figura 2 - Resultado queda do Elevado Paulo de Frontin

Figura 3 - Carro danificado pela queda do Elevado

Figura 4 - Extensão Elevado Paulo de Frontin

Figura 5 - Síntese opinião sobre o Rio Comprido

Figura 6 - Número de registros de ocorrências

Figura 7 - Proposta Viaduto

Figura 8 - Projeto renovação Elevado Paulo de Frontin

Figura 9 - Construção Elevado 31 de Março

Figura 10 - Elevado da Perimetral

Figura 11- VLT Centro

Figura 12 - Elevado Harbor Drive

Figura 13 - Arredores do Elevado Harbor Drive

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AISP: Áreas Integradas de Segurança Pública

CISP: Circunscrições Integradas de Segurança Pública

CREA/RJ: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro

CNU: Congress for the new urbanism

DER: Departamento de Estradas e Rodagem

INPS: Instituto Nacional de Previdência Social

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ISP: Instituto de Segurança Pública

PROURB: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ

RISP: Regiões Integradas de Segurança Pública

UPPS: Unidades de Polícia Pacificadora

VLT: Veículo leve sobre trilho

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	11
2.1 História da Cidade do Rio de Janeiro	11
2.1.1 História da Região do Rio Comprido	13
2.1.1.1 Construção do Elevado Paulo de Frontin	16
2.1.1.1.1 Mudança da Estrutura da Cidade com o Elevado	18
3 OBRAS VIÁRIAS E “MORTE E VIDA DAS GRANDES CIDADES”	19
4 ELEVADO NOS DIAS ATUAIS	23
4.1 Organização social do bairro	23
4.1.1 Uma Pesquisa Exploratória	26
4.1.1.1 Segurança no Bairro	28
4.1.1.1.1 Propostas para a Revitalização da Região do Elevado Paulo de Frontin	29
5 ANÁLISE COMPARATIVA COM O BAIRRO DO CATUMBI	31
5.1 Locais com substituição do Elevado	35
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
REFERÊNCIAS	41

1. INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado “Rio Comprido: Impactos da construção do Elevado Paulo de Frontin através de uma pesquisa exploratória” visa analisar a repercussão da construção do Viaduto Engenheiro Freyssinet, conhecido popularmente como Elevado Paulo de Frontin, na vida dos moradores locais, além de fomentar o debate sobre os impactos que permeiam o planejamento urbano, o meio ambiente e história da região. Inaugurado em 1974, o viaduto se tornou um protagonista na desvalorização do bairro do Rio Comprido, transformando um bairro anteriormente bucólico e com amplo espaço para pedestres na Avenida em uma área afetada e conhecida por diversos problemas, especialmente de segurança.

Idealizado como parte integrante da Linha Vermelha, o viaduto teve suas obras iniciadas em 1969, mas ficou marcado por um trágico acidente já no primeiro ano de funcionamento. O desastre, que ocorreu quando um caminhão tentou atravessar um dos vãos, resultou em 65 mortes e dezenas de feridos, segundo o “Acervo Globo”. Após mais de cinco décadas, o viaduto permanece como uma importante ligação entre as Zonas Norte e Sul da cidade, embora tenha impactos significativos na vida dos moradores locais, como a falta de luz solar, poluição sonora e do ar, perda de privacidade e a desvalorização imobiliária.

É essencial ressaltar que este trabalho também apresentará uma comparação ao caso do Viaduto do Catumbi, ampliando a análise para além do Rio Comprido. Para fundamentar as implicações dessas construções, recorreu-se às ideias da renomada autora Jane Jacobs, que oferece esclarecimentos sobre os impactos urbanos até os dias de hoje. Metodologicamente, a pesquisa adota uma abordagem bibliográfica exploratória, com menção às obras de Jacobs, por exemplo, e explorando casos similares, como o Viaduto do Catumbi.

O cerne desta pesquisa reside na compreensão histórica do bairro do Rio Comprido e, também, nas motivações técnicas - no caso é possível citar a facilidade na mobilidade urbana, afinal, através desse elevado, é possível chegar a diferentes áreas da cidade; otimização do espaço, onde é possível trafegar tanto por baixo, quanto por cima do elevado e, por fim, com intuito de minimizar interrupções, pois não há sinais de trânsito, ser uma via expressa - por trás da construção do viaduto, assim como os impactos que ele trouxe à mobilidade e à qualidade de vida dos moradores. Aliado a isso, para documentar o argumento de deterioração local pelo elevado, foi proposto um formulário, que ajudou na elucidação da imagem do bairro. A pesquisa

também preocupou-se em registrar alternativas voltadas a evitar a repetição de projetos com impactos semelhantes por parte das autoridades públicas e da engenharia no futuro. Com isso, foram expostos alguns projetos desenvolvidos por docentes e por entidades privadas com a intenção de promover melhorias na região. Além disso, este trabalho pretende contribuir para o entendimento crítico dessas intervenções urbanas e para a formulação de estratégias mais sustentáveis e harmônicas com as comunidades locais.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

2.1. HISTÓRIA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

O Rio de Janeiro, conhecido nacional e internacionalmente por sua paisagem natural e por sua história, também é marcado por um processo de urbanização complexo e plural. Desde sua fundação pelos portugueses em 1565, a cidade tem testemunhado uma evolução urbana que abrange séculos de mudanças sociais, políticas e econômicas. A urbanização do Rio de Janeiro não apenas reflete a transformação de um pequeno porto colonial em uma metrópole globalmente reconhecida, mas também revela as lutas e desafios enfrentados em meio à busca por modernidade, equidade e sustentabilidade. Esta análise pretende explorar os principais momentos e fases da urbanização do Rio, desde suas origens coloniais até os desenvolvimentos mais recentes, destacando os principais pontos, influências históricas e as complexas interações entre planejamento urbano, crescimento populacional e desafios sociais ao longo de sua trajetória que ecoam até os dias atuais.

A cidade do Rio de Janeiro teve seu início em meio a quatro proeminentes montanhas, que mais tarde foram demolidas para dar lugar à expansão urbana. Até o fim do século XVII, o Rio não era uma cidade com muitas perspectivas e as oportunidades não eram a todos, eram relativas. Essencialmente, a cidade tinha base agrária, mas também uma expressiva produção de açúcar. Outro destaque era o seu porto, grande receptor escravos africanos à América do Sul, tanto que o Rio de Janeiro é conhecido como o lugar que recebeu o maior número de escravos no mundo, cerca de 1 (um) milhão de escravos em um período de 40 (quarenta) anos - segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), conforme escrito na página virtual do Instituto:

O Brasil recebeu perto de quatro milhões de escravos, durante os mais de três séculos de duração do regime escravagista. Pelo Cais do Valongo, na região portuária da cidade, passou cerca de um milhão de africanos escravizados em cerca de 40 anos, o que o tornou o maior porto receptor de escravos do mundo. (IPHAN, 2023)

No decorrer do século XVII, a cidade testemunhou a construção de diversas igrejas, o que marcou um período de significativo desenvolvimento religioso e arquitetônico. No entanto, essas construções só foram possíveis devido a um marco relevante que surgiu ao final desse século, alterando drasticamente o curso da história do Brasil e do Rio de Janeiro: a exploração do ouro em Minas Gerais. Essa atividade gerou um rápido crescimento populacional na cidade e teve por consequência a transferência para o Rio de Janeiro da capital da colônia, cuja proximidade com Minas Gerais tornou mais viável fiscalizar a atividade econômica do que estando em Salvador. Além disso, favorecia, por conta do porto, que os portugueses enviassem ouro à Europa.

Maurício de Abreu, em seu livro “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”, descreve fenômenos que atravessaram o século e que até hoje são visíveis ao cotidiano de quem anda ou conhece a cidade. Segundo o autor, o surgimento das favelas ocorreu em uma época em que os regulamentos urbanísticos formais estavam rígidos, embora essas restrições tivessem pouco impacto sobre a formação daquelas. O crescimento das favelas pode ser explicado, entre outros fatores, pela falta de uma coalizão social favorável à realização de políticas habitacionais que atendessem a um intenso fluxo migratório que ocorria no século XX. Esse fluxo migratório dava-se principalmente devido ao déficit de direitos trabalhistas e à concentração de terras no Brasil rural, fazendo com que as cidades se tornassem mais atrativas à classe trabalhadora. Esse fluxo também era potencializado porque havia uma necessidade por mão de obra barata para o crescimento do setor industrial, comercial e da reprodução da própria burguesia na esfera do consumo (que demandava trabalhadoras domésticas), o que resultou na vinda de milhões de pessoas de diversas regiões do país, que começaram a ocupar as favelas em face do déficit habitacional (muita das vezes motivadas pela proximidade que havia entre a casa na favela e trabalho). Além disso, os terrenos que eram ocupados pelas favelas não tinham valor imobiliário, afinal, as construtoras formais tinham predileção em construir edifícios em áreas planas ou preferiam intensificar o povoamento em áreas já urbanizadas e consolidadas. Outro ponto importante sobre o crescimento das favelas é que, mais notadamente no século XX, os discursos populistas eram proeminentes e, em certa medida, de acordo com o autor, a existência das favelas era funcional para os políticos ao passo que eles ganhavam votos e, em contrapartida, essas habitações ganharam certa “proteção” contra intervenções mais rigorosas.

Diversas razões, segundo o autor, convergem para a compreensão de que o panorama urbano do Rio de Janeiro, no período entre 1930 e 1964, assumiu características menos segregadoras. Apesar da estratificação social no espaço urbano, se comparada ao período

anterior, as regiões mais abastadas continuavam sendo aquelas que recebiam os esforços do governo. Porém, a população das favelas da zona sul também podia experimentar o benefício, ainda que de forma indireta. Por volta dessa mesma década, houve um crescente aumento da densidade populacional na zona sul, além de grandes investimentos privados, fazendo com que emergisse a necessidade de diversificar as opções de reprodução do capital, viabilizando o transporte individual cada vez mais intenso e priorizado - um dos símbolos do acúmulo de renda. Com esse novo ideal de vida, o Rio de Janeiro precisou se reinventar para conseguir suportar as demandas viárias dos cidadãos e isso culminou na transformação da cidade.

Após a Segunda Guerra Mundial, o crescimento populacional na zona sul não conseguiu descentralizar as principais fontes de emprego da classe média carioca, que permaneceram concentradas no centro da cidade. A administração pública e outras atividades continuaram a se concentrar no centro, exacerbando os problemas de deslocamento entre o centro e a zona sul. Isso demandou melhorias no transporte público e nas vias de circulação, especialmente devido ao aumento do uso de veículos particulares, impulsionado pela concentração de riquezas na região. As décadas de 1950 e 1960 foram marcadas por uma "febre viária" que não apenas transformou a aparência da cidade, mas também trouxe mudanças substanciais em sua estrutura. A busca por melhor acessibilidade interna e externa à cidade levou a intervenções urbanas, resultando em novas vias expressas, túneis e viadutos - assunto esse que tangencia esse Trabalho de Conclusão de Curso. Segundo o texto (Abreu, 2006, p. 134), os governos subsequentes a Carlos Lacerda intensificaram a concentração de investimentos estatais nas áreas mais ricas da cidade, onde a densificação urbana exigia obras viárias mais elaboradas e a modernização da infraestrutura. Os investimentos públicos, incluindo ações do governo federal, se expandiram consideravelmente. Alguns exemplos desse cenário incluem, segundo o texto, o alargamento da Praia de Copacabana, a construção do Elevado Paulo de Frontin, a expansão da Avenida Perimetral e a implementação do metrô. Essas ações remodelaram a paisagem urbana do Rio de Janeiro, refletindo uma era de transformações profundas na cidade.

2.1.1 HISTÓRIA DA REGIÃO DO RIO COMPRIDO

Localizado estrategicamente na região central do Rio de Janeiro, o bairro do Rio Comprido é uma área que mescla história e cultura, agregando uma grande metamorfose no que tange às memórias. Esse território já apresentou diversos usos sociais da terra, inclusive, consonante à história do próprio Rio de Janeiro, o que será visto mais adiante. O bairro foi

protagonista de diversas fases de transformações, disputas territoriais e mudanças sociais, as quais é possível observar até os dias atuais.

A região onde hoje fica o bairro do Rio Comprido foi palco de embates entre conquistadores europeus e as comunidades indígenas. No contexto da colonização do Brasil pelos portugueses, o confronto entre esses dois grupos marcou a trajetória do bairro e influenciou sua evolução ao longo dos séculos. Esse cenário pode ser constatado quando os primeiros exploradores do continente europeu chegaram à região e encontraram o território habitado pelos povos originários munidos de culturas, idiomas, religião e modo de vida distintos dos europeus. Por conta da ambição dos europeus em buscar riquezas, expandir sua influência territorial e consequente poderio, ocorreram vários conflitos com os povos originários. Essas ondas de conflitos eram largamente motivadas por interesses materiais e por conta do colonialismo, perspectiva pela qual o europeu se sentia central e superior às demais etnias. Isso ocorreu de modo massivo no território brasileiro, fazendo com que a identidade dos vários povos ali presentes fosse excluída.

No caso do bairro do Rio Comprido, a intenção de permanecer naquele território ia além da simples posse de terras; abrangia todos os elementos associados a essa aquisição, como, por exemplo, a exploração de mão de obra dos povos originários e, posteriormente, negros. A obtenção da terra significava também a aquisição de poder e influência na região, bem como a capacidade de manejar o ambiente integralmente para explorar os recursos comerciais potenciais. A atividade mencionada acima está relacionada à produção de açúcar, que foi uma fonte essencial para riqueza da Colônia, que possuía dependência de disponibilidade de mão de obra e de terras férteis e apropriadas para cultivo.

A potencialidade hídrica da região também desempenhou um papel significativo nesse contexto - por conta da proximidade do bairro com alguns cursos d'água, viabilizando a produção de açúcar. Um outro fator a ser ressaltado é que, como era um lugar propício para o cultivo, o preço do solo se valorizou, afinal, ofereciam umidade necessária para o cultivo eficiente da cana de açúcar - que exige muita água. E com isso, fomenta-se o interesse pela região do Rio Comprido por parte dos colonizadores europeus. Porém, não eram apenas os produtores europeus que tinham predileção pela área: os jesuítas também tiveram um papel de protagonismo em relação ao território e à potencialidade hídrica. Os jesuítas, além de terem suas funções principais de catequizar, exerciam atividades comerciais como a produção e a purgação de açúcar para o centro da cidade, mas, além disso, havia também o controle territorial das vias que faziam o percurso entre centro e floresta do Rio de Janeiro. Ademais, o território

do bairro servia como refúgio estratégico contra-ataques de grupos estrangeiros e indígenas. Nesse cenário, a proximidade dos recursos hídricos não apenas garantia o sucesso das atividades agrícolas, mas também era um elemento de segurança e controle sobre os fluxos comerciais e políticos.

O Rio Comprido, como um dos principais fornecedores de cana de açúcar da capital, também foi palco de exploração de mão de obra. Em primeiro plano, a exploração incidiu sobre o povo indígena local, que foi submetido a trabalhos compulsórios. Logo após, com a expansão e êxito da produção açucareira, a exploração se estendeu aos africanos escravizados, que foram trazidos para a região para suprir a crescente procura por mão de obra nas plantações. Em suma, segundo Siqueira (2013), a riqueza hídrica do bairro, que possuía inúmeros rios, em conjunto com terras férteis, foram determinantes na configuração das atividades políticas, sociais e econômicas que moldaram o bairro ao longo de sua história.

Após muitos conflitos, exploração da terra e de mão de obra compulsória, em 1875 a Câmara Municipal oficializou o bairro pelo que é conhecido hoje, como “Rio Comprido”. Um dos processos de apagamento da memória do colonizador tangencia não só os costumes e idiomas, mas também o próprio nome dado pelos povos originários ao local, afinal, como disserta Abreu (2010), historicamente o bairro era conhecido como “Yguasú”, de origem indígena, onde o ‘y’ significava água e ‘guasú’ significa grande. Portanto, iguassú ou iguaçu, em guarani, tem a definição de ‘água’ grande ou ‘rio grande’ em português.

A cronologia nos leva a relatar sobre um significativo evento na sociedade brasileira: a libertação da escravidão, em 1888 e, posteriormente, a Proclamação da República, em 1889 - processos que culminaram em outra versão não só do Brasil, como do bairro. Como sabido, a libertação da escravidão, por mais positiva que tenha sido, resultou em novas formas de segregação racial - que até os dias de hoje ocorre. Com isso, surge uma paisagem em que as classes socialmente desfavorecidas e politicamente marginalizadas ganham evidência. É possível evidenciar essa afirmação através do trecho:

Em 1888, com a Libertação da Escravidão, e no ano posterior, 1889, com a Proclamação da República, o processo de construção do lugar sofre outra metamorfose. Emerge o espaço do marginalizado social e politicamente. Submerge o espaço do nobre. Diminui a quantidade de ricos do entorno, que se retiram das regiões do entorno da Avenida Paulo de Frontin. Tomam esta decisão por conta das constantes cheias no Rio Comprido e do aumento das favelas na região, que, neste momento histórico, apenas começavam a despontar na paisagem carioca. Durante curto período, o espaço da Avenida Rio Comprido passa a ser considerado o espaço do caos, de malandros, pivetes e pobres pelos atores sociais que dominavam o lugar de outrora. Esmiuçemos este processo. (EMMANUEL, 2019, p. 135)

No que tange os primeiros anos do século XX, ocorre no Rio de Janeiro uma repressão severa sobre as áreas habitadas por pessoas de baixa renda, impulsionada pelas ações de remoção e demolição coordenadas pelo governo Pereira Passos. Segundo Abreu (1997), Pereira

Passos havia comandado, até então, a maior transformação verificada em território carioca com intuito de estimular o processo de exportação e importação através da modernização do porto e criar importância para a cidade, afinal, era uma das maiores produtoras do mundo. Assim, diante do rápido crescimento da cidade em direção à zona sul, o surgimento de um novo e exclusivo meio de transporte (automóvel), o avanço tecnológico do sistema de transporte público que atendia às áreas urbanas, e a crescente relevância internacional da cidade não combinavam com a manutenção de uma área central ainda mantendo suas características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde coexistiam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços. Era essencial eliminar a concepção de que o Rio de Janeiro estava associado à febre amarela e condições anti-sanitárias, e torná-lo um genuíno símbolo do “Novo Brasil”. Essa abordagem começou a se consolidar lentamente no final do século XIX, atingiu o auge na primeira metade do século XX e se materializou de forma mais evidente na década de 1970, com a construção do Viaduto Engenheiro Freyssinet, conhecido também como Elevado Paulo de Frontin. A elaboração desse projeto resultou na desumanização do espaço, na degradação do ambiente, com redução de luz solar, aumento da violência e poluição emanada pelos carros e na deterioração das relações sociais entre os transeuntes e moradores locais.

O bairro do Rio Comprido, situado na Zona Norte do Rio de Janeiro, atua como uma área de transição entre o Centro e a Zona Sul da cidade - tanto através do elevado Paulo de Frontin, quanto através do bairro vizinho, o Catumbi. Com um posicionamento estratégico, o bairro é conectado por diversas linhas de ônibus e pelo Elevado Paulo de Frontin, uma via importante que facilita a mobilidade na região. Contudo, assim como muitas áreas urbanas do Rio de Janeiro, o Rio Comprido enfrenta desafios diários relacionados à segurança pública. Questões como criminalidade e tiroteios afetam algumas partes do bairro com maior frequência.

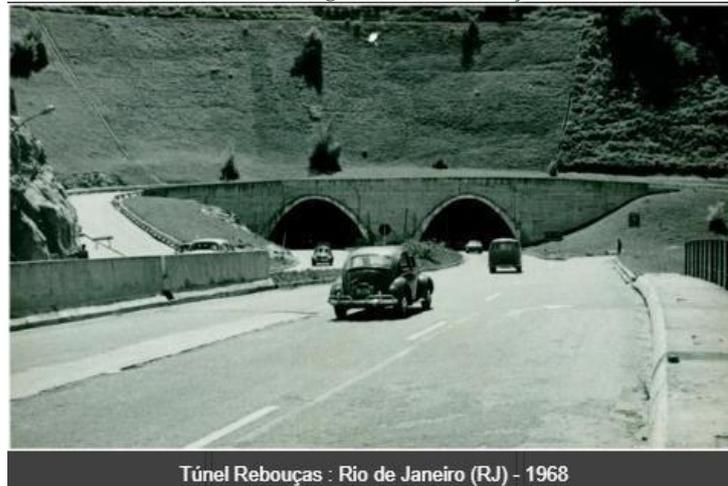
A presença de favelas acaba sendo uma das principais características do bairro, retratando desigualdades socioeconômicas presentes na região. Essas áreas informais frequentemente carecem de infraestrutura básica e serviços públicos, impactando a qualidade de vida de seus residentes.

2.1.1.1 CONSTRUÇÃO DO ELEVADO PAULO DE FRONTIN

O impacto do rodoviarismo nas cidades se manifesta significativamente através da construção de viadutos, alterando tanto a paisagem quanto a dinâmica urbana. Durante esse período, principalmente sob a administração do presidente Juscelino Kubitschek, houve um notável aumento no consumo de veículos no Brasil. No Rio de Janeiro, diversas intervenções

urbanas ocorreram durante o período desenvolvimentista, como a criação da Avenida Brasil, Avenida Presidente Vargas, Túnel Santa Bárbara e o Aterro do Flamengo, seguidas pela abertura do Túnel Rebouças e a construção do Elevado Paulo de Frontin.

Figura 1 - Túnel Rebouças



Túnel Rebouças : Rio de Janeiro (RJ) - 1968

Fonte: IBGE, 1968

Como dito anteriormente, após a edificação do Túnel Rebouças, veio a construção do Elevado Paulo de Frontin, que teve início em agosto de 1969, durante a gestão do governador Negrão de Lima. A extensão original estava planejada para 1230 metros, com um custo estimado de 14 milhões de cruzeiros e conclusão prevista para abril de 1971. No entanto, em outubro desse mesmo ano, o então governo da Guanabara decidiu acelerar o cronograma, buscando concluir a obra até março de 1970 - com os trabalhos ocorrendo 24 horas por dia, com intuito de alcançar essa meta de conclusão da obra. Ainda assim, em janeiro de 1970, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) admitiu que a conclusão ocorreria em meados de 1971. Esse atraso se deu porque uma das expropriações envolveu o edifício do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), sobre o qual não houve concordância entre o governo da Guanabara e o Ministério do Trabalho quanto ao montante de compensação.

Um marco trágico foi o desabamento do viaduto em 20 de novembro de 1971, causado pelo excessivo peso de uma betoneira transportando cimento, resultando em dezenas de mortos e feridos. A estrutura de concreto não comportou o peso e ruiu na convergência entre Avenida Paulo de Frontin e Rua Haddock Lobo, atingindo também a linha de ônibus 415, fazendo como vítimas fatais o motorista e 7 (sete) passageiros. Após o acidente, o governador da época, Chagas Freitas, revisou o plano do projeto do viaduto.

Figura 2 - Resultado queda do Elevado Paulo de Frontin

Fonte: Gazeta, 2021

Figura 3 - Carro danificado pela queda do Elevado

Fonte: Gazeta, 2021

A construção de viadutos trouxe alterações significativas, sendo um espaço de passagem para muitos e, ao mesmo tempo, um local de trabalho e fluxo intenso. Além disso, a construção do viaduto Paulo de Frontin, propiciou e propicia até hoje, a sensação de insegurança, afinal, não há muito movimento de pedestres e o local é escuro.

2.1.1.1.1 MUDANÇA DA ESTRUTURA DA CIDADE COM O ELEVADO

A cidade, de modo mais simplificado, não sente tanto as consequências da construção do elevado quanto os moradores e comerciantes locais. Ao longo do tempo pôde se perceber a degradação do local e também do bairro, afinal, com a edificação do elevado o local perdeu luz solar, ganhou mais poluição por conta dos combustíveis dos carros, as pessoas perderam privacidade porque há um tráfego intenso de veículos próximo a janela de muitos moradores, além do estado poluído do rio que passa por ali por baixo. Basicamente, no bairro do Rio Comprido, hoje, pouco se vê o que “batizou” o bairro.

O Elevado Paulo de Frontin, situado no Rio Comprido, trouxe uma série de mudanças significativas para a cidade. Primeiramente, a construção desse viaduto visava melhorar a mobilidade urbana, propiciando uma nova rota de tráfego que teria como objetivo principal aliviar o congestionamento e permitir um acesso mais rápido entre a Zona Norte e a Zona Sul. Contudo, essa transformação na paisagem urbana culminou em diversos impactos. Por mais que houvesse esse efeito positivo, aqueles que residem nas proximidades do elevado frequentemente percebem níveis elevados de ruído e poluição do ar devido ao tráfego constante, fazendo com que o mercado imobiliário da região decresça. Citando a poluição do ar, vem também a questão do impacto ambiental, uma vez que a construção de grandes infraestruturas viárias geralmente, envolve a remoção de áreas verdes e a perturbação de ecossistemas locais.

No caso do Elevado Paulo de Frontin, também é possível observar que o rio que corta a extensão da avenida está todo poluído, sendo esse rio responsável também pela poluição de outros rios e do próprio mar.

Figura 4 - Extensão Elevado Paulo de Frontin



Fonte: Diário do Rio, 2019

Além disso, vale mencionar as consequências sociais e culturais desse tipo de transformação, uma vez que essas estruturas impactam a maneira como as pessoas se deslocam e interagem na cidade. No caso, a região do elevado é vista mais como uma área de passagem, não de permanência entre as pessoas e transeuntes. Também, não há nada que faça com que as pessoas sejam instigadas a permanecer no local. Existe um pequeno comércio debaixo da construção, mas com pouca expressão. Esse comércio está situado mais perto da Praça Condessa Paulo de Frontin, perpendicular ao viaduto, com algumas lojas e com o pólo têxtil localizado na Aristides Lobo. Embaixo do viaduto é fácil contar quantas lojas existem e isso também reforça o argumento de que a área é uma zona para carros, afinal, é raro ver pessoas andando pela extensão da construção - salvo exceção da Rua do Bispo, onde tem mais movimento de pessoas e, também, onde o comércio está mais localizado.

3. OBRAS VIÁRIAS E “MORTE E VIDA DAS GRANDES CIDADES”

Em consonância com a reflexão sobre o Elevado Paulo de Frontin, no Rio Comprido, é válido ponderar sobre a importância da autora estadunidense Jane Jacobs. Jacobs foi urbanista e ativista social, porém, também foi pioneira no que concerne à repercussão da construção de vias expressas. A obra que será usada como base será a “Morte e Vida de Grandes Cidades”, onde a autora se contrapõe às tendências modernistas que favoreciam as grandes intervenções e argumentava que a vitalidade de uma cidade reside na diversidade de seus habitantes, na

mistura de usos do solo e na criação de espaços públicos elementares. Jacobs via a cidade como um organismo vivo, onde a interação social e autenticidade das comunidades eram cruciais para a mudança do ecossistema do local.

O caso do Rio Comprido se encaixa como exemplo: a construção do viaduto instituiu a “morte” do bairro, afinal, todo aquele espaço que antes era de lazer e convivência, hoje dá lugar ao medo segundo muitos relatos. Logo, a ação de construir um elevado naquela localidade foi mais benéfica para os transeuntes motorizados, pois o bairro como um todo se desvalorizou. Um exemplo disso são os imóveis, que, na percepção dos moradores e frequentadores do bairro, ficaram mais baratos, além da promoção de poluição e diminuição da luz solar no entorno do elevado. A respeito dessa ausência de fluxo de pessoas andando abaixo do elevado, Jacobs disserta que o espaço urbano deve ser um local de encontros e que são as pessoas que conferem vitalidade aos ambientes, como evidenciado na seguinte citação:

As ruas e suas calçadas, os principais espaços públicos de uma cidade, constituem seus órgãos mais essenciais. Ao imaginar uma cidade, o que nos vem à mente? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecem cativantes, a cidade será vista como cativante; se parecerem monótonas, a cidade será vista como monótona. (JACOBS, 2014, p. 30)

Consoante à perspectiva de Jane Jacobs, as ruas e calçadas urbanas desempenham funções cruciais que vão além da mera circulação, sendo consideradas verdadeiros órgãos vitais para o funcionamento das cidades. A estética das ruas não apenas influencia, mas é um fator determinante na atratividade de uma cidade. Além disso, segundo a autora, a segurança nas calçadas emerge como um elemento de vital importância. Em bairros inicialmente rotulados como "tranquilos", problemas de insegurança persistem, e a evasão das ruas contribui para intensificar essa potencial periculosidade. A sensação de medo, independentemente de ser real ou imaginária, desempenha um papel crucial na percepção geral de insegurança, mas é a violência efetiva que constitui a verdadeira raiz desse temor. Segundo a autora, uma via com estrutura para acolher indivíduos desconhecidos e tornar a segurança um elemento-chave, em virtude da sua presença - como ocorre nas vias de bairros bem-sucedidos - deve apresentar três características fundamentais:

Primeira, deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais. Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. E terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia. Quase ninguém faz isso. Há muita gente que gosta de entreter-se, de quando em quando, olhando o movimento da rua. (Jacobs, 2014, p. 34)

A condição essencial para a segurança, segundo Jane Jacobs, é a presença significativa de estabelecimentos e outros espaços públicos ao longo das vias do bairro, com ênfase especial em locais frequentados durante a noite. Estabelecimentos como lojas, bares e restaurantes desempenham papéis diversos e complexos para promover a segurança nas calçadas. A partir desse argumento da autora, é possível identificar um argumento plausível sobre a insegurança no local, afinal, a área padece de estabelecimentos comerciais ao longo de sua extensão, principalmente de restaurantes. Ao longo da via é possível ver mais movimentação de veículos do que de pessoas fazendo o percurso, por toda extensão à pé, o que corrobora também com a sensação de insegurança. Segundo Jacobs, um dos modos de conviver com a insegurança seria se refugiar em veículos, o que converge também com a preocupação dos urbanistas em fazer mais viadutos para melhorar a mobilidade porque as pessoas foram tendo seus automóveis não só com o fomento desenvolvimentista, mas também, com o intuito de ter seu espaço privado e, idealmente, mais seguro. Jacobs, em dado momento, reverbera esse argumento quando cita que:

os próprios lojistas e outros pequenos comerciantes costumam incentivar a tranquilidade e a ordem; detestam vidraças quebradas e roubos; detestam que os clientes fiquem preocupados com a segurança. Se estiverem em bom número, são ótimos vigilantes das ruas e guardiões das calçadas. (Jacobs, 2014, p. 35)

Outro ponto que a autora cita e que podemos identificar no caso do bairro carioca, é a localidade agonizar e decair não só em termos de valor da terra, mas também qualitativos. Além disso, Jacobs versa que as partes que são mais agradáveis (aquelas em que o público é atraído a permanecer) são as que, geralmente, são zonas adjacentes a esses usos coletivos de grandes proporções, como as vias expressas. A autora também menciona que, quanto mais desprovida de oportunidades essa região se tornar para atividades econômicas, menor será a quantidade de frequentadores e menos atraente fica o próprio local e, para ilustrar esse argumento, cita que: “(...) a presença de pessoas atrai outras pessoas (...)” (Jacobs, 2014, p. 35). Inicia-se, assim, um processo de desintegração ou degradação. De modo complementar, Jacobs argumenta que à medida que o centro urbano se desloca, o que existia anteriormente na localidade acaba não tendo tanto valor, afinal, nesse espaço, não há nada mais que atraia os usos.

Com isso, pode-se citar a crítica da autora sobre o planejamento urbano contemporâneo, além da monumentalidade e da padronização, mas também sobre as áreas desocupadas e carentes de vitalidade, resultantes da homogeneização nas grandes cidades. Essas condições acabariam fomentando a separação geográfica, cultural e econômica, o que, de acordo com as crenças de Jacobs, entra em conflito com a noção de bem-estar. Para Jane Jacobs, a essência da vida nas cidades reside na interação e nas conexões interpessoais, e o ambiente que favorece isso é o espaço público das ruas.

Além desses pontos, há também outras convergências entre a autora e o estudo em questão. Como já descrito, Jane Jacobs defendia uma abordagem que enfatizava a importância de um bairro, por exemplo, ser relativamente autossuficiente e também ter diversos usos do solo. Jane Jacobs (2014, p. 178) relata que:

Apesar de as linhas férreas, as orlas marítimas, os campi, as vias expressas, os estacionamentos extensos e os parques amplos serem diferentes entre si, esses espaços também têm muito em comum a tendência de se situarem em vizinhanças agonizantes e decadentes. E, se observarmos as partes das cidades literalmente mais atraentes – ou seja, aquelas que literalmente atraem pessoas, em carne e osso –, notaremos que essas localidades afortunadas raras vezes se encontram em zonas imediatamente adjacentes a usos únicos de grandes proporções. (...) As fronteiras tendem, assim, a formar hiatos de uso em suas redondezas. Ou, em outras palavras, devido ao uso super simplificado da cidade em certo lugar, em grande escala, elas tendem a simplificar também o uso que as pessoas dão às áreas adjacentes, e essa simplificação de uso – que significa menos frequentadores, com menos opções e destinos a seu alcance – se autoconsome. Quanto mais estéril essa área simplificada se tornar para empreendimentos econômicos, tanto menor será a quantidade de usuários e mais improdutivo o próprio lugar. Tem início então um processo de desconstrução ou deterioração.

Simultaneamente, a autora preconizava tomadas de decisão mais partilhadas entre Estado e sociedade, uma vez que a sociedade seria impactada pela empreitada do Estado. O elevado, como é sabido, não envolveu participação efetiva da população local, até mesmo por conta do momento histórico vivido - a ditadura militar. Jacobs também tinha ideias mais promissoras sobre o futuro das cidades, afinal, ela sugeria que os bairros deveriam conter espaços públicos seguros e transporte público acessível. Porém, a construção do elevado se mostrou altamente segregadora - a nível das comunidades - e também priorizou o tráfego motorizado ao invés do espaço público.

Outro dado interessante se refere à capacidade de desenvolvimento do bairro. Afinal, a partir do momento em que o viaduto foi aberto ao público, em 1974 (GAZETA RIO, 2021), apenas dez solicitações de licenças (MARTINS, 2015) para construção foram registradas na Secretaria Municipal de Urbanismo em uma avenida com cerca de dois quilômetros de extensão e com tamanha importância na mobilidade e na centralidade da cidade. Esses projetos consistem principalmente em postos de gasolina, um edifício da Comlurb, um polo têxtil e edifícios residenciais.

Contextualizando com a autora, é possível tecer uma crítica a estrutura. Ao se planejar a construção desse viaduto, não se levou em consideração os preceitos defendidos pela autora Jane Jacobs, afinal, com sua implementação, o tráfego de automóveis foi preconizado em detrimento da interação humana. Por isso, é válido afirmar que o Elevado Paulo de Frontin reforçou, subjetivamente, as barreiras físicas entre as pessoas, prédios e comunidades separadas por ele, fazendo com que a mobilidade a pé não fosse tão propícia no entorno do viaduto, dificultando o convívio entre os indivíduos. Outro ponto a se salientar, seria que a não participação das camadas populares na Administração Pública, no que tange a construção do elevado, implicou em um compartilhamento desigual de decisões e poder. A imposição de uma

infraestrutura desse porte muitas vezes é marcada por um processo decisório que pode não refletir os anseios e necessidades da população local. Os impactos desse projeto podem ter gerado conflitos e interesses antagônicos entre os habitantes do Rio Comprido e as autoridades responsáveis pela construção do viaduto.

Dentro desse contexto, observa-se que a democracia, enquanto regime democrático de direito, pode ter sido desafiada durante o processo de construção do Elevado Paulo de Frontin. A consolidação da democracia pressupõe a inclusão e participação efetiva da população nas decisões que afetam seu cotidiano, e a forma como a construção do viaduto foi conduzida pode ter gerado questionamentos sobre a representatividade e participação democrática no planejamento urbano.

4. ELEVADO NOS DIAS ATUAIS

4.1 ORGANIZAÇÃO SOCIAL DO BAIRRO

O bairro do Rio Comprido emerge como um retrato dinâmico do crescimento urbano e da transformação ao longo dos anos. Sendo um bairro limítrofe ao Alto da Boa Vista, Catumbi, Estácio, Praça da Bandeira, Santa Teresa, Laranjeiras e Tijuca, ele se situa na região central da cidade, o que o privilegia diante de outros bairros na cidade. O bairro experimentou um aumento populacional (FLUMINENSE, 2023), ainda que discreto, ao longo dos anos. Na última década, o bairro testemunhou um notável crescimento populacional, refletindo uma escolha crescente por esse local como lar. Em 2010, a comunidade contava com 78.975 habitantes, e ao longo dos anos subsequentes, experimentou um aumento consistente.

Os dados demográficos revelam que em 2018, o número de residentes alcançou 82.287, sinalizando um incremento significativo em comparação com a contagem inicial da década. No ano seguinte foram registrados 82.589 habitantes, portanto, praticamente o mesmo número do ano anterior. A localização estratégica do bairro, a proximidade com o centro da cidade e a eficiência dos meios de transporte público que atendem à região são elementos-chave que tornam o bairro uma escolha atrativa para moradores em busca de comodidade e acessibilidade.

A acessibilidade pode ser descrita como uma das características mais marcantes do bairro, afinal, durante a história, assim como é atualmente, foi motivo da escolha de moradia por muitos indivíduos. No final do século XIX, a região já sinalizava que teria potencial de atração de pessoas por conta da infraestrutura e esse argumento pode ser verificado em:

A proximidade à região central da cidade e o fácil acesso às zonas suburbanas e à zona sul, somando-se ao fato de que nesta época o bairro era favorecido por linhas de bondes, comércio, boas escolas etc, incluindo a tranquilidade e o clima ameno da região, devido ao fato de se localizar próximo ao maciço que se constitui

da floresta da Tijuca, fica claro o porquê da supervalorização deste bairro neste período histórico. (EMANUEL, 2019, p. 150)

Atualmente, pode-se dizer, que o Rio Comprido não se distingue do passado quando o assunto é mobilidade. A região conta com, em média, 11 linhas de ônibus que interligam a cidade e são elas: 110, Rodoviária - Leblon, 112, Rodoviária - Gávea, 133, Rodoviária - Largo do Machado, 201, Rua Santa Alexandrina - Castelo, 202, Rua Sampaio Viana - Aeroporto Santos Dumont, 416, Horto, 410, Gávea/ PUC, 426, Usina - Jardim de Alah, 473, São Januário - Lido, 607, Rio Comprido - Cascadura, 711, Rio Comprido - Benfica. Diante disso, é possível observar a facilidade de deslocamento pela cidade através dos ônibus, mas tendo também, ainda que mais distante, possibilidade de integração com o metrô Estácio. Essa integração com o resto da cidade é possível por conta de duas vias importantes para o bairro. A Avenida Paulo de Frontin, que estende-se ao longo do Rio Comprido, proporcionando uma ligação direta ao centro da cidade e outros pontos-chave da metrópole carioca e, também, a Rua do Bispo, que liga a Tijuca ao bairro propriamente dito.

Além disso, deve-se considerar que na década de 2010 o Rio de Janeiro viveu algum período de estabilidade quanto às Unidades de Polícia Pacificadora (UPPS), que podem ter aumentado a expectativa de segurança na região. Esse acréscimo de sensação de segurança pode ter aumentado também a esperança de que a boa infraestrutura do Rio Comprido permaneceria estável, incluindo escolas, hospitais e uma variedade de serviços, desempenhando um papel crucial na atração de novos residentes. Além disso, o bairro também é convidativo para pessoas interessadas na localização estratégica da região, pois oferece facilidade em mobilidade urbana e aumenta tanto as chances do indivíduo ser empregado, assim como do trabalho não ser precário (RIBEIRO; RODRIGUES; CORREA, 2008). Com isso, o estudo supracitado corrobora para a ideia que pessoas que possuem acesso à áreas com mobilidade satisfatória, possuem mais chances de serem empregadas, enquanto as que residiam em áreas com baixa mobilidade, tinham essa chance diminuída - reafirmando, assim, a exclusão social e a motivação de tantas pessoas se alocarem para morar perto da região central da cidade. De modo a ilustrar a afirmação, é possível mencionar que o economista e coordenador da Casa Fluminense, Vitor Mihessen, que diz: “Essa concentração do emprego contribui para o inchaço das favelas do Rio”, onde justamente enfatiza o argumento anterior no que tange a vagas de emprego. Em outro momento, Mihessen declara: “A Rocinha é um exemplo disso. As pessoas preferem abrir mão de certa qualidade de vida, de infraestrutura, para morar perto do trabalho.” O desenvolvimento econômico e as oportunidades de emprego locais ou em bairros adjacentes,

provavelmente contribuem para o aumento da população do Rio Comprido, uma vez que cria um ambiente propício para que as pessoas se mantenham próximas a essa infraestrutura ofertada.

A nível educacional, o Rio Comprido abriga escolas públicas e privadas, oferecendo educação para diversas faixas etárias. No entanto, a qualidade da educação pode variar, refletindo um cenário comum em muitas partes do Brasil. Inclusive, abriga o Colégio de Aplicação da UERJ e a Fundação Osório, além de escolas municipais, estaduais e 1 (uma) universidade, a UniCarioca. Há pouco tempo, havia também a Universidade Estácio de Sá, que não se situa mais no bairro, segundo relatos, por conta da própria violência.

No que tange à saúde, além da região abrigar a Secretaria Municipal de Saúde, a região possui 2 (duas) unidades de saúde públicas, que são: Clínica da Família Estácio de Sá e Centro Municipal da Saúde Salles Neto, porém há também alguns hospitais particulares, inclusive, um que é referência em oncologia e o Hospital Central da Aeronáutica.

Outro ponto a destacar diz respeito ao emprego. A região possui vasto comércio, com foco na área têxtil e, segundo dados da Casa Fluminense, de 2018, o bairro possui mais de 130 mil empregos formais e, portanto, está em 5º lugar entre os bairros que mais emprega formalmente no Rio de Janeiro - atrás apenas do Centro, Barra da Tijuca, Niterói e Botafogo. A remuneração média de trabalhadores formais varia, na região, conforme raça e, com isso, brancos recebem, em média, cerca de R\$ 6.335,53, enquanto negros no emprego formal recebem cerca de R\$3.747,02 - o que pode atesta um quadro de desigualdade racial, com a crescente discrepância no acesso à educação e também à falta de oportunidades.

Ademais, é importante mencionar a quantidade de comunidades no bairro, que, ao longo do tempo, teve sua expansão ampliada. Hoje, no bairro, são 34 comunidades cadastradas pela Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, às quais se denominam como: A.M e Amigos do Vale, Azevedo Lima, Bispo, Catumbi, Comunidade de Clara Nunes, Coroado, Estrada Joaquim Mamede, Júlio Otoni, Luiz Marcelino, Matina, Morro da Coroa, Morro da Liberdade, Morro do Chacrinha, Morro do Escondidinho, Morro dos Prazeres, Morro dos Santos Rodrigues, Morro Ocidental Fallet, Pantanal, Parque Rebouças, Paula Ramos, Rato, Rodo, Rua Projetada A, Salgueiro, Santa Alexandrina, São Carlos Sumaré, Travessa Vista Alegre, Unidos de Santa Tereza, Vila Anchieta, Vila Elza, Vila Pereira da Silva, Vila Santa Alexandrina e Vila Santa Bárbara - algumas, portanto, fazem parte do Complexo do Turano. Um fato curioso é que foi no Rio Comprido que se constituiu, em 1901, uma das primeiras favelas da cidade, a Vila Anchieta.

Em relação ao lazer, turismo e cultura, embora o Rio Comprido esteja integrado ao núcleo histórico da cidade e seja parte do principal centro econômico e cultural do município, a área carece desse tipo de infraestrutura adequada para atender tanto aos habitantes locais quanto aos residentes de bairros vizinhos. Os moradores não têm muitas opções de lazer. Por perto há clubes mais antigos - que não são acessíveis para todos - que enfrentam desafios para se manterem em funcionamento. Essa realidade resulta na necessidade constante dos moradores de se deslocarem para fora do bairro, em busca de opções de lazer e comércio que não estão disponíveis no bairro.

Porém, ainda que haja problemas, segundo dados do Data Rio de 2000, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do bairro do Rio Comprido é de 0,849, portanto um índice bem alto.

4.1.1 UMA PESQUISA ENQUETE EXPLORATÓRIA

Os resultados apresentados a seguir foram obtidos por meio de um formulário de pesquisa, uma ferramenta essencial para a coleta de dados neste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). O formulário foi projetado para explorar a percepção dos indivíduos acerca do bairro, fornecendo uma análise abrangente das percepções, experiências e opiniões dos participantes. A participação ativa dos 24 respondentes ocorreu a partir do compartilhamento do link do formulário da pesquisa em grupos de mensagens instantâneas e enriqueceu este processo e a análise a seguir destaca padrões e tendências com intuito de fomentar o entendimento crítico acerca do tema. Em média, nessa pesquisa, a média de idade das pessoas era de 50 anos para cima, o que auxiliou bastante na análise, visto que do tempo em que nasceram até os dias vigentes, pouca coisa mudou em relação a percepção do bairro.

A análise das respostas revelou o domínio de avaliações negativas na percepção das pessoas. Essas avaliações refletem uma visão crítica e insatisfação generalizada, sugerindo um consenso desfavorável entre os participantes sobre o bairro. Essa tendência negativa nas avaliações ressalta a importância de abordar questões críticas e implementar possíveis melhorias, direcionando a pesquisa para uma compreensão mais aprofundada dos fatores subjacentes a essas percepções desfavoráveis.

4.1.1.1 SEGURANÇA NO BAIRRO

A falta de segurança é uma preocupação persistente de moradores e governos cariocas e, o Rio Comprido, não é uma exceção. Embora seja uma área com história e diversidade cultural proeminentes, a falta de segurança é uma questão que impacta negativamente a qualidade de vida dos moradores e visitantes.

O Rio Comprido, como qualquer outro bairro do Rio de Janeiro, enfrenta desafios relacionados à segurança que vão desde crimes violentos até questões de segurança no trânsito. Porém, na localidade e noticiários, é mais conhecido pelos tiroteios, assaltos à mão armada e disputas pelo domínio do tráfico de drogas. Em 2019, segundo a Casa Fluminense, a região registrou um alarmante total de 105 tiroteios, evidenciando a complexidade das questões de segurança que afetam seus moradores. Além disso, a presença do viaduto, embora tenha potencial de melhorar a mobilidade, também pode criar ambientes propícios para atividades ilegais, como assaltos e vandalismo.

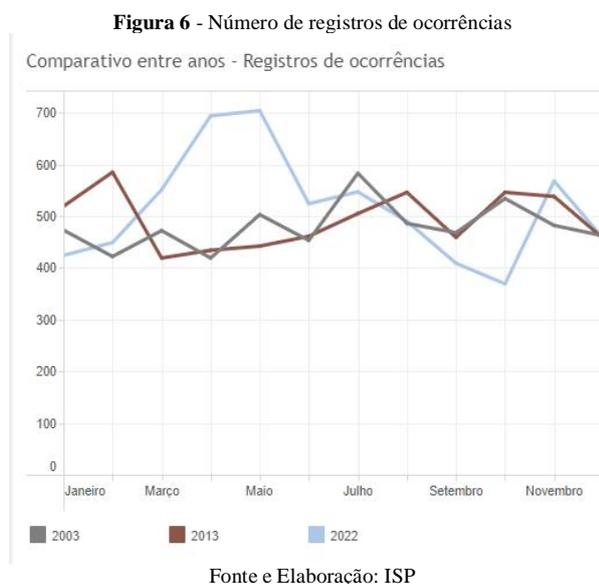
De um modo geral, a presença de viadutos em áreas urbanas muitas vezes gera sombras e áreas de difícil visibilidade, o que pode favorecer ações criminosas e comportamentos indesejados. Em adição, a falta de iluminação adequada em algumas partes que se situam abaixo da construção agrava a sensação de insegurança no local, especialmente durante a noite.

A segurança no Rio Comprido é uma preocupação que afeta não apenas os moradores, mas também o potencial econômico e cultural da área. Uma sensação generalizada de insegurança no local pode afastar investimentos, promover desvalorização imobiliária e impactar negativamente a vida cotidiana dos habitantes. Essa colocação pode ser evidenciada através dos dados do Instituto de Segurança Pública (ISP), que, através de seu site, disponibiliza dados sobre as regiões do Rio de Janeiro por meio da divisão territorial da base de segurança.

Primeiramente, com o propósito de otimizar as operações de Segurança Pública no Estado do Rio de Janeiro, especialmente a coordenação operacional e o planejamento das agências policiais, foram estabelecidas no dia 25 de junho de 2009, por meio do Decreto Estadual nº. 41.930, as Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP) e as Circunscrições Integradas de Segurança Pública (CISP). Com isso, haveria a complementação das áreas de divisão geográfica, conforme definido na Resolução SSP nº 263 de 27 de julho de 1999, quando foram criadas as Áreas Integradas de Segurança Pública (AISP).

No presente trabalho, foram avaliados dados da CISP, pois eram os dados mais aproximados do bairro. O CISP 6, que abarca o bairro do Rio Comprido, também contempla o Catumbi, Cidade Nova, Estácio, Rio Comprido e Centro (parte) - portanto, bairros adjacentes

e, no caso do Catumbi e do Estácio, com os quais há quase uma simbiose territorial. Logo, os dados da região indicam que, sem discriminação de crimes, apenas com o boletim de ocorrência, houve 6.186 crimes na região no ano de 2022 - dado esse que também pode não sinalizar a realidade total, vide que nem todos fazem boletim de ocorrência. De modo mais específico, no que concerne ao total de roubos, a região acumulou, no ano de 2022, 852 roubos de janeiro a setembro e, esse ano vigente, 502 roubos, portanto, uma variação de 41,1%. Porém, em comparação entre setembro do ano passado e deste ano, de 58 roubos, para 63.



Em última análise, a falta de segurança no Rio Comprido é um desafio complexo que requer um esforço conjunto de diversos setores da sociedade para criar um ambiente mais seguro e acolhedor. À medida que essas questões são abordadas, é possível que o Rio Comprido se torne um bairro mais seguro e próspero, onde as pessoas possam desfrutar do espaço público com tranquilidade.

4.1.1.1.1 PROPOSTAS PARA A REVITALIZAÇÃO DA REGIÃO DO ELEVADO PAULO DE FRONTIN

A tentativa de implementação de um projeto de melhoria para a área do Elevado Paulo de Frontin surge como uma resposta à degradação da área que, ao longo do tempo, vem sendo esquecida pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Diante da insatisfação evidenciada pelo impacto do elevado na qualidade de vida e na dinâmica urbana do bairro, a iniciativa de introduzir melhorias representa uma oportunidade significativa para redefinir o cenário local. Ao introduzir melhorias planejadas e sensíveis às necessidades da comunidade, busca-se não

somente corrigir aspectos problemáticos, mas também estabelecer um caminho para a renovação do Rio Comprido que, ultimamente, não tem todo seu potencial aproveitado para fins históricos e nem arquitetônicos.

Para evidenciar essa busca pela melhoria do bairro, já houve vários projetos e estudos. Um, inclusive, do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (Proub) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ, que reuniu 40 projetos para a área em 2018. Segundo o jornal “O Globo”, na ocasião, a apresentação desses projetos aconteceu através de maquetes e painéis e contou com a comunidade local e os próprios estudantes da UFRJ. Na época, o estudante do Proub e integrante do Coletivo Baixo Rio - cujo objetivo é discutir intervenções urbanas no bairro do Rio Comprido -, Guto Santos, afirmou que: “O Rio Comprido está esquecido há 50 anos. Um local estratégico, uma espécie de eixo central da cidade, que deve ser mais bem explorado. ”

O Coletivo Baixo Rio, tem como alicerce a gestão participativa, afinal, eles buscam participação ativa da população, do setor público, privado e acadêmico. O objetivo, segundo foi comentado na matéria jornalística do jornal “O Globo”, é criar uma cidade mais sustentável e segura, repensando ruas, parques, praças e a paisagem urbana - o que, em certa medida, é o que a autora Jane Jacobs preconiza.

Figura 7 - Proposta Viaduto



Fonte: O Dia, 2018.

Uma reportagem da Revista “Veja Rio”, publicada em 2021, anuncia a possibilidade da área do Elevado Paulo de Frontin virar espaço de lazer e a inspiração seria justamente o “High Line”, situado em Nova Iorque. O projeto receberia suporte financeiro da Fundação Cesgranrio, sediada na região, com respaldo da Unicarioca e mais três instituições - portanto,

um projeto feito pela iniciativa privada. A reportagem diz ainda que diferentemente do projeto que o inspirou, o parque se situaria embaixo do elevado, justamente onde há pouca movimentação.

Figura 8 - Projeto renovação Elevado Paulo de Frontin



Fonte: Veja Rio, 2021

Apesar da importância da revitalização, é necessário também pensar na conservação do espaço. O veículo jornalístico “Grande Tijuca”, em 2021, ponderou sobre a má conservação do Elevado e alertou as entidades responsáveis sobre risco na estrutura, ocasião em que até o CREA/RJ - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro -, alertou sobre os perigos da estrutura. Portanto, é válido pensar tanto em medidas para melhorar o entorno do viaduto como também é importante pensar em medidas para manter o elevado em condições de se manter.

5. ANÁLISE COMPARATIVA COM O BAIRRO DO CATUMBI

Assim como o Elevado Paulo de Frontin impactou o bairro do Rio Comprido, as relações interpessoais e a relação dos moradores com o Estado, a construção do Viaduto 31 de Março, no Catumbi, também causou expressiva repercussão. Como já exposto, o Elevado Paulo de Frontin foi construído no auge da ditadura militar no Brasil. Esse período histórico é relevante para entender o contexto da sua construção, uma vez que muitas obras de infraestrutura urbana foram realizadas nesse período, muitas vezes com o intuito de facilitar o controle e a mobilidade na cidade. O Elevado Paulo de Frontin se destaca como parte desse conjunto de projetos que moldaram a paisagem urbana carioca naquela época, contribuindo para a modernização e o desenvolvimento da cidade, mas também refletindo o contexto político autoritário da ditadura militar brasileira, quando as pessoas não podiam se manifestar contra a construção. Afinal, os próprios moradores não vislumbravam algo tão positivo quanto quem o projetou.

Figura 9 - Construção Elevado 31 de Março



Fonte: Alberto Lopes, 1977.

De modo similar ao elevado construído no Rio Comprido, a construção do viaduto do Catumbi também fez com que diversas moradias fossem desapropriadas, segundo VOGEL e MELLO (1980, p. 21). Além disso, fez também com que pessoas fossem obrigadas a se deslocar do local onde viviam, apagou tradições, tudo isso com apoio estatal e com a premissa de “intervenção de limpeza” (IBIDEM, p. 28). No caso, a construção do Catumbi teve amparo do prefeito da época, que ordenou a demolição de casas com intuito de abrir espaço para a construção do então viaduto.

De modo a fazer com que o leitor entenda o contexto, será dissertado sobre a história do bairro também, assim como outras demolições que ocorreram. O bairro do Catumbi, antes de ter se tornado mais um bairro de transição, é histórico e está localizado na área central do Rio de Janeiro. A raiz do bairro está profundamente ligada à urbanização e transformação da cidade ao longo dos séculos XIX e XX. Originalmente, o bairro possuía um território de vegetação densa e pouco habitada, mas gradualmente se tornou parte do crescimento urbano do Rio de

Janeiro. Durante o século XIX, o Catumbi começou a ser povoado, principalmente por imigrantes europeus que buscavam oportunidades na cidade em expansão: “Grande parte dos habitantes se filia a etnias mediterrâneas, conformando pequenas colônias de portugueses, italianos, espanhóis e ciganos” (Vogel, et.al, 1980, p. 14). No entanto, o bairro também testemunhou o surgimento de favelas e moradias informais devido à urbanização desordenada.

Com essa urbanização desordenada e, posteriormente, forçada pelo poder público municipal da época, o bairro do Catumbi se “perdeu” das suas origens. O livro “Quando a Rua Vira Casa” descreve que, no passado, os moradores locais tinham o costume de, por exemplo, fazer uma fogueira na rua e cozinhar legumes em dias frios, assim como também havia o costume de se fazer procissões pela extensão do bairro. Esses costumes teriam “se perdido”, porém não foram os únicos. Com a prerrogativa de “intervenção de limpeza” (VOGEL;

MELLO, 1980, p. 28), várias casas foram postas abaixo e, com isso, pessoas tiveram que se alocar em outros lugares. A desconsideração de todo esse contexto de perdas sociais tornou a construção do elevado menos onerosa ao poder público, porém, em detrimento daqueles que moravam no bairro, satisfazendo apenas o interesse de melhorar a mobilidade urbana para a Zona Sul.

O aumento expressivo da presença de automóveis, a partir dos anos 1950, como resultado da concentração de renda nas camadas médias da sociedade carioca, provocou o surgimento de diversos projetos voltados para a construção de vias destinadas a facilitar a mobilidade dessa classe. O bairro do Catumbi, com sua localização privilegiada, próximo ao centro da cidade e também da zona sul, desempenhou um papel proeminente nas reformas urbanas. Com isso, inevitavelmente, foi transformado em um extenso corredor viário, razão pela qual muitos dos residentes caracterizam o Catumbi como um "bairro de passagem" dentro do cenário carioca. O túnel Santa Bárbara, cuja construção teve início em 1948, representando uma das primeiras iniciativas no bairro alinhadas às demandas do automóvel, foi inaugurado em 1963, durante a gestão do governador Carlos Lacerda. Entretanto, para viabilizar essas obras, várias famílias foram deslocadas. (VOGEL; MELLO, 1980, p. 21).

O geógrafo britânico David Harvey corrobora com a ideia de mercantilização da vida urbana, dialogando assim, com o Catumbi, que teve sua história apagada, assim como o deslocamento de pessoas de suas moradias por conta das mudanças urbanas no local.

“(...) Como em todas as fases precedentes, esta expansão mais recente do processo urbano trouxe com ela incríveis transformações no estilo de vida. A qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria, assim como a própria cidade, num mundo onde o consumismo, o turismo e a indústria da cultura e do conhecimento se tornam os principais aspectos da economia política urbana. (...) O poder financeiro apoiado pelo Estado força a desobstrução dos bairros pobres, em alguns casos, tomando posse violentamente da terra ocupada por toda uma geração.” (Harvey, 2012, pp. 81).

Os fenômenos de urbanização que impactaram o bairro do Catumbi também foram integrados ao discurso modernizador. Argumentava-se que o bairro era excessivamente degradado, justificando assim as intervenções urbanas em nome do desenvolvimento e progresso da região e da cidade. Além disso, a suposta necessidade de áreas especializadas funcionalmente, seja para vias ou lazer, justificou a erradicação imediata de partes substanciais do tecido urbano da Cidade Nova e do Catumbi. Residências, estabelecimentos comerciais, fábricas, oficinas, bares e botecos, cinemas, clubes e templos, foram apagados do cenário, juntamente com as ruas, calçadas e esquinas, onde fluía a diversidade animada. Para corroborar e ilustrar o que se disserta no livro supracitado, é possível mencionar o Sambódromo, que é um

exemplo inegável desse processo. Para um desfile carnavalesco que ocorre anualmente, foi criado, no início da década de 1980, um espaço privativo. Onde antes existia a Rua Marquês de Sapucaí, com suas residências, comércios, bares e oficinas, agora se estende uma avenida fechada na maior parte do ano. Com isso, pode-se observar o fomento aos festejos efêmeros através dos planejadores urbanos e também da própria prefeitura da cidade.

Diante do exposto, é possível mencionar o sociólogo Lefebvre, que permitiu a compreensão de que "O propósito principal da cidade, incluindo as ruas, praças, edifícios e monumentos, é a festa (que consome recursos de forma improdutiva, sem outra vantagem além do prazer e do prestígio, despendendo grandes riquezas em objetos e dinheiro)" (Lefebvre, 2012, p.12). A festa, para Lefebvre, é o significado que facilita a apropriação da cidade de maneira não produtiva, ou seja, sem atribuir à festa o valor de mercadoria. Quando derivada da relação entre as pessoas e o espaço que ocupam, a festa não tem o mesmo significado quando incorporada a um evento específico. Portanto, não é possível associar o evento, como o desfile das escolas de samba, ao verdadeiro sentido de festa e samba que permeia a história do bairro Catumbi.

Dito isso, a demolição da Rua Marquês de Sapucaí fez com que a rua se tornasse problemática para o lazer e a socialização de jovens e crianças. A construção do Sambódromo fez existir a festa, mas em detrimento das relações interpessoais, por exemplo. A especialização viária e a redução da diversidade, com seus mecanismos de controle e incorporação, exemplificam um dos tipos de processo que podem resultar em características problemáticas para a rua. Nesses casos, temos ruas impessoais, onde os indivíduos se tornam meros transeuntes anônimos (VOGEL; MELLO, 1980, p. 105). Com isso, a área é transformada em um ambiente propício a assaltos, roubos, crimes violentos e outras ameaças à integridade física e moral daqueles que são obrigados ou se aventuram a usá-las.

Os processos de segregação socioespacial que ocorreram no bairro do Catumbi resultaram na transformação do espaço, na apropriação dele como mercadoria e, junto com isso, nos interesses dos agentes detentores do poder econômico. As consequências das intervenções urbanísticas são evidenciadas pelo descaso e pelo esquecimento (intencional ou não) aos quais o bairro foi submetido. O bairro e o sambódromo não estabelecem um diálogo, não mantêm uma conexão. O sambódromo é uma entidade estranha dentro do Catumbi. No entanto, o bairro foi drasticamente afetado, fragmentado e segregado para dar lugar ao palco do "maior espetáculo da Terra".

Além disso, é crucial mencionar a construção do Viaduto 31 de Março como parte desse contexto. Esse projeto de infraestrutura, muitas vezes associado a momentos políticos conturbados, contribuiu significativamente para a alteração do tecido urbano do Catumbi. O viaduto, ao ser construído, não apenas modificou a paisagem física, mas também desencadeou uma série de impactos sociais e econômicos no bairro. O desenvolvimento dessa estrutura viária foi, em muitos aspectos, uma manifestação visível da influência política e econômica na configuração do espaço urbano, resultando em transformações que continuam a afetar a comunidade até os dias atuais.

5.1 LOCAIS COM SUBSTITUIÇÃO DO ELEVADO

A contemplação de elevados na paisagem do Rio de Janeiro não vem dos dias atuais. Com o objetivo principal de melhorar a mobilidade na cidade, eles foram erguidos e são utilizados por milhares de pessoas diariamente. Além do exemplo em questão, que é o do Elevado Paulo de Frontin, há também o famoso Elevado da Perimetral, que foi demolido completamente em 2014. A premissa da demolição do Elevado da Perimetral foi a estética, mas havia também o argumento, da própria prefeitura, de que o próprio elevado provocava engarrafamentos.

O projeto final da Perimetral surgiu no ano de 1955 e o primeiro trecho do projeto foi executado em 1960, interligando as avenidas General Justo e Presidente Vargas. Após esse lapso temporal, a construção voltou a ser erguida em 1968, a qual foi estendida para a Avenida Rodrigues Alves. Depois de pronta, a Perimetral proporcionava acesso ao Aeroporto Santos Dumont, assim como a Ponte Rio-Niterói e, abarcava também a Linha Vermelha, a Linha Amarela, a Rodovia Washington Luís, a Via Dutra, a então BR-465 e a Rodovia Rio-Santos, além de garantir a ligação com a Baixada Fluminense e a zona norte, sul, oeste e centro da capital carioca.

Figura 10 - Elevado da Perimetral



Fonte: Rio Memórias, 1960

Pouco tempo depois, no final dos anos de 1990 e no início dos anos 2000, a ideia de demolir o Elevado da Perimetral persistiu. Como saída para a não demolição, assim como em outros países, existiu a ideia de fazer do local uma espécie de jardim suspenso, como é o caso do ‘‘High Line Park’’, situado em Nova Iorque. Porém, a ideia não seguiu em frente por um tempo. Só no começo dos anos 2010 que a ideia saiu do papel com a ajuda de parcerias que viabilizaram a demolição. Hoje a cidade vivencia o projeto do Porto Maravilha, que transfere o então fluxo de veículos do elevado para o túnel Prefeito Marcelo Alencar, - responsável pela conexão da região central e Aterro do Flamengo - e propõe a utilização de VLTs (veículos leves sobre trilhos), como alternativa à melhoria do sistema público de transportes, ligando o centro da cidade e ao Aeroporto Santos Dumont.

Figura 11 - VLT Centro



Fonte: CCPAR Rio, 2014

Diante disso, é possível considerar que o caso do Elevado Paulo de Frontin, no Rio Comprido, não é singular. A inspiração para a melhoria do espaço do viaduto em questão, é o “High Line Park”, que se situa em Manhattan, Nova Iorque. A história dele nos remete ao século XIX, quando ainda era uma linha férrea e que preconizava inseguranças por conta dos constantes episódios de violência por conta da existência dele. Como solução, os trilhos foram posicionados em uma linha ferroviária elevada, no mesmo local. O uso foi revisto por conta da reclamação de moradores locais, mas também por conta do aumento do transporte rodoviário. Os moradores também reivindicam a não demolição do espaço e sugeriram a revitalização do local com a criação de um parque linear, que conecta várias partes do oeste da cidade e é um exemplo de projeto de revitalização urbana.

Além do caso anteriormente mencionado, há também o do Viaduto Harbor Drive, situado em Portland, nos Estados Unidos. Conforme informações do site do Congress for the New Urbanism (CNU), a construção do Viaduto Harbor Drive durou apenas 24 anos e, com isso, foi o primeiro a ser demolido em solo norteamericano. A demolição do viaduto ocorreu após a construção de outras estradas pelas proximidades, resultando na redução do tráfego de veículos no Viaduto Harbor Drive. Diante desse cenário, o governo da cidade de Portland optou por devolver aos cidadãos a extensa área subutilizada. Consequentemente, um amplo parque foi estabelecido, e as antigas fábricas foram substituídas por edifícios mistos de alto valor imobiliário.

Figura 12 - Elevado Harbor Drive



Fonte: Oregon Live, 2014

Figura 13 - Arredores do Elevado Harbor Drive



Fonte: Oregon Live, 2014

Por fim, ademais de ser um fenômeno mais proeminente em território norte americano, a Ásia também vivenciou demolição de viadutos. No caso, o Viaduto de Cheonggyecheon, em Seul, na Coreia do Sul, que foi construído em 1971 e que foi, diferentemente dos demais, demolido por motivos não estéticos e sim, pela tentativa de planejar uma cidade mais sustentável. A importância dessa intervenção urbana pode ser evidenciada pela dimensão da obra, que tinha extensão de 5,8 quilômetros e cortava o centro de Seul. Conforme apontado por Cecilia Herzog

(2013), a transformação de Seul teve início na década de 1980, impulsionada pela demanda crescente da população por melhores condições de vida. Os Jogos Olímpicos de 1988 foram fundamentais no processo de melhoria da capital, afinal, houve o estímulo de projetos de grande porte. Paralelamente, o governo demonstrava interesse em fazer uma cidade sustentável. Alinhado à reabilitação urbana iniciada com os Jogos Olímpicos, o então prefeito da cidade, Lee Myung-bak, deu início, em 2002, à revitalização do rio Cheonggyecheon, incorporando um extenso parque fluvial em seu entorno. Com isso, o viaduto existente foi removido.

Em retrospectiva, ao analisarmos a história de demolições e revitalizações de viadutos em diferentes partes do mundo, percebemos um padrão de transformação urbana impulsionado por diversos motivos. No Rio de Janeiro, a demolição do Elevado da Perimetral, em 2014, reflete a busca pela melhoria estética e pela redução de congestionamentos, direcionando o tráfego para soluções mais modernas, como o túnel Prefeito Marcelo Alencar e os VLTs do projeto Porto Maravilha. A inspiração internacional, exemplificada pelo "High Line Park" em Nova Iorque, tem o potencial de influenciar projetos locais, como o caso do Elevado Paulo de Frontin no Rio Comprido. No contexto norte-americano, o Viaduto Harbor Drive em Portland foi demolido para devolver aos cidadãos uma área subutilizada, exemplificando uma abordagem de renovação urbana. Já em Seul, o Viaduto de Cheonggyecheon foi removido não apenas por razões estéticas, mas como parte de uma visão mais ampla de tornar a cidade sustentável, destacando a importância de atender às demandas da população e adaptar-se aos desafios contemporâneos. Assim, essas experiências globais de intervenções urbanas demonstram a capacidade de cidades em evolução de redefinir seu cenário, promovendo uma convivência mais harmoniosa entre infraestrutura, estética e sustentabilidade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com um país e, conseqüentemente, cidade marcada pelo rodoviarismo e pela crescente deterioração do transporte público, a utilização de carros particulares é vista quase como essencial. Ademais, apesar dos congestionamentos serem resultados de um planejamento urbano ineficaz, é importante mencionar que o aumento no número de veículos particulares também contribui para os engarrafamentos.

A pesquisa realizada abrangeu a história da cidade do Rio de Janeiro, com especial atenção para a região do Rio Comprido e, com principal foco, na construção do Elevado Paulo de Frontin e foi dividida em quatro grupos: ex-moradores, moradores, pessoas que não moram

e não frequentam e, também, os que não moram, mas frequentam o bairro. Ao longo do trabalho, foi enfatizado sobre o quão a estrutura do Elevado mudou, danificou e também foi mencionado sobre os benefícios no que tange a mobilidade na região.

Na segunda parte do TCC, foi discutido sobre a relação entre as ideias de Jane Jacobs, renomada urbanista, e o Elevado Paulo de Frontin. Essa análise proporcionou uma base sólida para se discutir sobre o processo de construção, assim como para analisar as razões que explicam por que o elevado não é tão benéfico de acordo com a uma linha *jacobseana*, que é favorável à ocupação do território através das pessoas.

A terceira seção concentrou-se no cenário atual do Elevado, examinando a organização social do bairro e analisando os resultados das respostas a um formulário exploratório (que não visou trazer dados quantitativos definitivos ou representativos) que proporcionou uma visão ampla e também enfática sobre o que as pessoas, que não são moradoras, acham do bairro. A segurança no bairro foi um ponto focal, e discutimos as tentativas de revitalização da região, reconhecendo os desafios e oportunidades associados.

No último capítulo, houve a análise comparativa com o bairro do Catumbi, mais precisamente sobre o Elevado Trinta e Um de Março. Esta abordagem comparativa pôde fornecer mais uma perspectiva sobre o impacto da infraestrutura urbana na configuração dos bairros no Rio de Janeiro.

Em suma, este trabalho oferece uma visão multifacetada da história, presente e potencial futuro da região do Elevado Paulo de Frontin. Ao associar elementos históricos, teorias urbanas, dados atuais e comparações, é possível delinear um panorama abrangente da influência do Elevado na cidade do Rio de Janeiro, contribuindo para a compreensão mais profunda das dinâmicas urbanas.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2006.

BRITO, Leonardo Oliveira. **50 anos da queda do Elevado Paulo de Frontin**. Disponível em: <https://gazetario.com.br/2021/11/21/50-anos-da-queda-do-elevado-paulo-de-frontin/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

ELEVADO DA PERIMETRAL. Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/elevado-da-perimetral/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

EMMANUEL, Bernardo. **O outro espaço público: uma leitura do lugar abaixo do Viaduto Paulo de Frontin**. 2019. 282 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

GLOBO, Memória. **Queda do Paulo de Frontin**. 2021. Disponível em: <https://memoriaglobo.globo.com/jornalismo/coberturas/queda-do-paulo-de-frontin/noticia/queda-do-paulo-de-frontin.ghtml>. Acesso em: 15 nov. 2023.

IBGE. Catálogo. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=439929&view=detalhes>. Acesso em: 25 nov. 2023.

Juciano Martins RODRIGUES. **A concentração do emprego na metrópole do Rio de Janeiro e seus efeitos sobre a mobilidade urbana**. 2017. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetroles.net.br/concentracao-do-emprego-e-seus-efeitos-na-mobilidade-do-rio/#:~:text=afirmarmos%20no%20in%C3%ADcio,-,O%20munic%C3%ADpio%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20concentra%2074%2C2%25%20dos,20%20munic%C3%ADpios%20da%20regi%C3%A3o%20metropolitana..> Acesso em: 26 nov. 2023.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LLOYD, Michael. **Portland 's Harbor Drive was an urban development landmark, before going away (historical photos)**. Disponível em:

https://www.oregonlive.com/multimedia/2014/05/portlands_old_harbor_drive_was.html.

Acesso em: 02 nov. 2023.

LOPES, Alberto. **Engenharia - Construção - História da Cidade do Rio de Janeiro - Bairro do Catumbi - Bairro de Laranjeiras - Fotografia com data de 4 de Maio de 1977: Viaduto Avenida 31 de Março** / Dimensões: 18 x 24 cm. /. Disponível em:

<https://www.albertolopesleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=9334103&ctd=6&tot=&tipo=&artista=>.

Acesso em: 28 nov. 2023.

LUZIA MAIA (Rio de Janeiro). **High Line carioca? Elevado Paulo de Frontin pode virar espaço de lazer: projeto prevê transformar a parte debaixo do viaduto com inspiração no High Line Park, um jardim suspenso em Nova York que abriga atrações artísticas.**

Projeto prevê transformar a parte debaixo do viaduto com inspiração no High Line Park, um jardim suspenso em Nova York que abriga atrações artísticas. 2021. Disponível em:

<https://vejario.abril.com.br/cidade/elevado-paulo-frontin-revitalizacao-parque>. Acesso em: 16 nov. 2023.

MAURICIO PEIXOTO (Rio de Janeiro). **Moradores do Rio Comprido apresentam projetos urbanísticos que visam à melhoria do bairro.** 2023. Disponível em:

<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/moradores-do-rio-comprido-apresentam-projetos-urbanisticos-que-visam-melhoria-do-bairro-23290011>. Acesso em: 16 nov. 2023.

MARTINS, Sabrina Bridi Marcondes. **Além das muretas do Elevado Paulo de Frontin.** 2015. 183 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Urbana e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

Mattos, Gabriela (Rio de Janeiro). **Projeto prevê revitalização do Rio Comprido: Coletivo Baixo rio discute propostas, neste sábado, na Unicarioca.** Coletivo Baixo Rio discute

propostas, neste sábado, na Unicarioca. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/05/5539142-projeto-preve-revitalizacao-do-rio-comprido.html>. Acesso em: 16 nov. 2023.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RODRIGUES, Juciano Martins; CORREA, Filipe Souza.

Território e Trabalho: Segregação e Segmentação Urbanas e Oportunidades

Ocupacionais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.. In: XVI ENCONTRO

NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, Não use números Romanos ou letras, use somente números Arábicos., 2008, Minas Gerais. Trabalho. Rio de Janeiro:., 2008. p. 2-21.

RIO DE JANEIRO. COMPANHIA CARIOCA DE PARCERIAS E INVESTIMENTOS -

CCPAR. VLT Centro. Disponível em: <https://www.ccpa.rio/projeto/vlt-centro/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

Saulo Aguiar SIQUEIRA. **Rio Comprido: Lugar de Memória e Identidade.** 2013. 75 f.

TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.