



Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ  
Instituto de Pesquisa e Planejamento  
Urbano e Regional – IPPUR



IPPUR

Programa de Pós-Graduação  
(*Lato Sensu*)  
Especialização em Política e Planejamento Urbano

JOÃO PAULO VASQUES DA ROCHA

## **Avenida Brasil:**

### **Mobilidade e inclusão social?**

Rio de Janeiro – RJ  
2011

JOÃO PAULO VASQUES DA ROCHA

**AVENIDA BRASIL:  
Mobilidade e inclusão social?**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano 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 Especialista.

Orientador: Professor Drº Mauro kleiman

Rio de Janeiro – RJ  
2011

JOÃO PAULO VASQUES DA ROCHA

## **AVENIDA BRASIL:**

### **Mobilidade e inclusão social?**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano 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 Especialista.

Entregue em:

---

João Paulo Vasques da Rocha  
(Discente da instituição)

---

Mauro Kleiman  
(Orientador e Docente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional)

Rio de Janeiro – RJ  
2011

## RESUMO

O presente trabalho dedica-se a análise do papel da Avenida Brasil no acesso às possibilidades que a vida urbana moderna pode oferecer, a se saber: circular, trabalhar, habitar e recrear. Tem-se por objetivo elucidar como o acelerado crescimento urbano da área metropolitana fluminense, não tem sido acompanhado pela adequação da infra-estrutura viária existente e por conseguinte, o transporte de massa é incapaz de suprir às necessidades vigentes. Resultado disso, é que parcela da população carioca e fluminense tem seu poder de mobilidade reduzido e potencializado seu processo de exclusão social. Para a realização deste trabalho houve inicialmente uma revisão bibliográfica sobre o assunto, no que tange aos conceitos de espaço urbano, processos espaciais e seus agentes modeladores, acessibilidade e mobilidade. Em seguida, foi feito um histórico da Avenida Brasil, apontamento dos problemas hoje existentes e dos investimentos contemporâneos na via.

**Palavras Chaves:** Evolução do espaço urbano. Infra-estrutura viária. Mobilidade. Acessibilidade. Inclusão social.

## ABSTRACT

This article is dedicated to analyzing the role of Avenida Brasil access to the possibilities that modern urban life can offer, you need to know: move, work, live and recreate. It has been designed to elucidate how the rapid urban growth of the metropolitan area of Rio de Janeiro, has not been accompanied by the adequacy of existing road infrastructure and following, the mass transport is unable to meet existing needs. Result is that portion of the population of the city of Rio de Janeiro and the State of Rio de Janeiro has its power reduced mobility and strengthened the process of social exclusion. For this work there was initially a literature review on the subject, with respect to the concepts of urban space, spatial processes and their modeling agents, accessibility and mobility. Then was made a historic Avenida Brasil, pointing the problems that exist today and investment in the contemporary way.

**Keywords:** Evolution of urban space. Road infrastructure. Mobility. Accessibility. Social inclusion.

## **SUMÁRIO**

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	7
<b>2 PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO – CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS</b>	9
2.1 DEFINIÇÕES DE ESPAÇO URBANO	10
2.2 ESPECIALIZAÇÃO DO CENTRO E CRESCIMENTO DA CIDADE	12
2.3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE	13
<b>3 OS AGENTES MODELADORES</b>	16
3.1 OS PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS	16
3.2 ESTADO	17
3.3 - OS PROMOTORES IMOBILIÁRIOS	17
3.4 OS PROPRIETÁRIOS DOS MEIOS DE PRODUÇÃO	18
3.5 GRUPOS EXCLUÍDOS	19
<b>4 HISTÓRICO DA AVENIDA BRASIL</b>	20
<b>5 O PAPEL DA AVENIDA BRASIL</b>	24
<b>6 AVENIDA BRASIL HOJE</b>	26
<b>7 INVESTIMENTOS ATUAIS E PROJETOS PARA A VIA</b>	33
<b>8 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	37
<b>9 REFERÊNCIAS</b>	41
<b>ANEXO</b>	46

## 1 INTRODUÇÃO

A delimitação do espaço intra-urbano da cidade do Rio de Janeiro e de sua região metropolitana torna-se cada vez mais árdua, visto que, com o processo de crescimento horizontal, a cidade vai incorporando núcleos urbanos e até mesmo antigas áreas rurais localizados em seu entorno, tornando-se cada vez mais complexa a rede urbana. Com a evolução urbana as áreas vão se modificando e originando diferentes formas e estruturas segundo o processo espacial atuante. A expansão do tecido urbano trouxe consigo a transformação de seus sistemas de infraestruturas, esses que mantêm o complexo urbano em atividade plena.

A articulação resultante do espaço urbano permitiu a circulação de bens, de produtos e de pessoas o que se tornou condição principal para o funcionamento da metrópole, o que dará origem e reforçará uma diferenciação entre núcleos urbanos no que tange ao volume e tipos de produtos comercializados e produzidos e capacidade de atração de pessoas e geração de viagens. O aspecto demográfico e social também irá ser influenciado e influenciará a distribuição da produção, consumo e infraestrutura.

A cidade do Rio de Janeiro e seu o entorno tem se caracterizado por marcada polarização urbana e nítida concentração de postos de trabalho, espaços de consumo, entretenimento e qualificação profissional em algumas porções do território o que acaba provocando um grande crescimento das interações espaciais e concentração dos deslocamentos para algumas áreas em específico. Portanto, os fluxos de transportes são resultantes dos processos que organizam a produção e consumo, porém, a evolução das redes e dos serviços de transportes não se processa de modo imediato e concomitante a essas transformações.

O trabalho tem como eixo central a Avenida Brasil, um dos principais logradouros da cidade do Rio de Janeiro cortando vários bairros da mesma, portanto, servindo como elo entre diversas partes da cidade. Além disso, é reconhecida como a mais importante via de entrada da cidade, pois faz articulações com os municípios vizinhos e o estado de São Paulo. A via que tinha o objetivo de descongestionar a circulação na cidade hoje já não presta com eficiência a esse papel, o que prejudica a vida de milhares de pessoas (com mais de 250 mil veículos/ dia). Foco é evidenciar o processo de

saturação da Avenida Brasil e bem como destacar os problemas sociais consequentes da imobilidade ocasionada.

A justificativa para elaboração do presente trabalho parte da premissa de que o transporte público influencia nas diversas formas de inclusão social, à medida que proporciona aos seus usuários maior cidadania através da integração do indivíduo com os bens de serviço e produção da cidade. Fica evidente que um deslocamento eficiente, da população é essencial para a economia e sociabilidade de uma cidade ou região, principalmente quando este deslocamento é feito de modo rápido, seguro e com conforto.

A má manutenção das vias pode prejudicar o fluxo de pessoas, além de aumentar os riscos de acidentes. Rodovias mal cuidadas resultam em maior consumo de combustível pelos automóveis, aumentam os custos com a manutenção dos veículos, o tempo da viagem e a emissão de gases poluentes na atmosfera. A eficiência dos transportes, no caso específico da estrutura viária, vai estar intimamente ligada à questão do funcionamento das cidades, no que diz respeito às oportunidades (circular, trabalhar, habitar e recrear) que a mesma oferece para sua população. Fica clara a ideia de acessibilidade às diferentes partes da cidade, e que os investimentos em transportes são uma questão de inclusão social.

O sistema de transporte expõe com maior nitidez as diferenças sociais, criando dois grupos na sociedade, aqueles que têm possibilidade de uso de automóveis e aqueles que dependem exclusivamente do transporte público. Cabe ressaltar que as desigualdades sociais não acabam por completo mesmo em condições de transportes satisfatórias. Porém, através do transporte podem-se mitigar as desigualdades sociais, ao passo que ele atua como um facilitador para o acesso dos indivíduos as oportunidades na cidade já mencionadas.

O problema não está ligado tão somente ao crescimento urbano e do número de veículos automotivos, há de se levar em conta também à natureza e ocupação do sítio, uma vez que, se constata os problemas de enchentes e de aumento dos números da violência. Outro fator que afeta no congestionamento da via expressa é o seu mau uso por parte de seus usuários.

Tais fatos evidenciam a importância de se desenvolver estudos promovendo a integração entre o desenvolvimento do uso do solo e os meios de transporte, o que irá assegurar a aplicação dos recursos disponíveis com uma maior eficiência. Entender a evolução do espaço urbano e os conflitos sociais existentes se faz de suma importância para o entendimento da saturação da via.

Quanto à metodologia, no primeiro momento, procurou-se um objeto de estudo que fizesse parte do cotidiano da cidade, onde fosse possível entender e buscar respostas para a saturação da infra-estrutura viária que não acompanhou e continua não acompanhando as demandas da população para interações espaciais dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Após definir o objeto de estudo e caracterizá-lo foram feitas revisão e levantamento bibliográfico dando início à pesquisa. Uma operação de esclarecimento conceitual sobre alguns temas-chave do trabalho foi efetuada. Neste sentido, os conceitos pertinentes foram estudados através da consulta a vários autores pertencentes a diferentes áreas da ciência, contribuindo nesse sentido para o fortalecimento da interdisciplinaridade.

Na primeira parte do trabalho, se discutirá conceitos básicos para o entendimento do processo de produção do espaço urbano, tais como: definições de espaço urbano, especialização do centro, o processo de descentralização, crescimento da cidade, transporte, mobilidade, acessibilidade entre outros. Na segunda parte, é destacada a atuação dos agentes modeladores do espaço urbano. Na terceira parte foi feito um histórico da Avenida Brasil. Na quarta e quinta partes, foram feitos respectivamente o levantamento do papel da via na vida da população fluminense e uma caracterização do atual estágio da via. Na sexta parte foi feito um levantamento de atuais investimentos na Avenida Brasil, bem como, projetos propostos para mesma na e em seguida o estudo se encerra com segue breves considerações finais.

## **2 PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO – CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS**

Trata-se de um estudo de natureza geográfica, afinal, a infraestrutura está inserida em um território específico tendo como ponto de partida o espaço. Espaço esse, tomado como uma porção delimitada do território, no qual operam as ações dos

grupos sociais, ações estas que sofrem transformações ao longo do tempo devido modificações dos padrões econômicos, culturais e ideológicos.

Corrêa (2006, p.26) nos lembra que a sociedade e espaço não podem ser estudados como se fossem coisas separadas, uma vez que "... uma sociedade só se torna concreta através de seu espaço, do espaço que ela produz e, por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade".

## 2.1 DEFINIÇÕES DE ESPAÇO URBANO

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termo de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de uso da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. (CORRÊA, 1989, p.7).

O espaço urbano das grandes cidades capitalistas, como é o caso da cidade do Rio de Janeiro, constitui-se em um grande mosaico com diferentes tipos de uso dos solos e diferentes classes sociais. Ele é simultaneamente fragmentado – devido a essas diversidades – e articulado, tendo em vista que, acontecem interações espaciais entre as diferentes partes da cidade. Dentre as principais motivações para interações espaciais temos os deslocamentos para: trabalho, estudo, procura de serviços e lazer ou relação área produtora e área consumidora.

E como já foi ponderado o espaço é construído socialmente, então devido a isso, o espaço urbano irá refletir em sua paisagem a complexa estrutura social e na medida que estas forças atuam intensamente e durante um longo período de tempo, geram uma marcante fragmentação da composição social.

O espaço urbano que também pode ser chamado de ambiente construído, que na definição de Harvey (1982, p.6-7) seria "a totalidade das estruturas físicas – casas, ruas, fábricas, escritórios, sistemas de esgotos, parques, equipamentos culturais e educacionais etc (...)", também é fundamental para reprodução das classes sociais, seja pela dimensão simbólica de seus fixos (praças, monumentos e igrejas), seja por suas infraestruturas diferenciadas - uns lugares têm melhores escolas, vias, hospitais,

transportes - beneficiando somente uma parcela da população, sendo a outra excluída dos benefícios e oportunidades encontrados na cidade.

A este processo damos o nome de segregação sócio-espacial. O processo de segregação ocorre na medida em que uma classe dominante (com o consentimento do Estado ou omissão dele) tem o poder de selecionar para si as melhores áreas, excluindo o restante da população. Esta classe dominante irá habitar onde deseja, a valorização dos terrenos são dadas, em face à acessibilidade (infra-estrutura e serviços) e amenidades (natureza preservada), boa vizinhanças e melhores construções. Como exemplo, desse tipo denominado de auto-segregação se tem os condomínios de luxo.

Por outro lado ela segrega outros grupos sociais, pois controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, ou seja, tem o controle de toda seletividade. Visto que, uma parcela da população não vai poder cobrir esses gastos e entrar nesse mercado capitalista de habitação; vão procurar alternativas de moradia que sua condição financeira lhe permita, irão ocupar os terrenos menos valorizados, devido a fatores como: piores localizações, distantes das áreas centrais, com precariedade de infra-estrutura e insalubridade. Seja em áreas deterioradas do centro, autoconstrução na periferia ou construção de barracos em favelas ou loteamentos irregulares. Com isso temos a chamada segregação imposta.

Segundo Corrêa (1989, p.65-66) "... segregação espacial pode ser vista como um meio de reprodução social, e neste sentido o espaço social age como um elemento condicionador sobre a sociedade".

Referindo-se á concentração de uma classe no espaço urbano, a segregação não impede a presença nem o crescimento de outras classes no mesmo espaço. Não existe presença exclusiva das camadas mais altas de renda em nenhuma região geral de nenhuma metrópole brasileira (embora haja presença exclusiva de camadas de baixa renda em grandes regiões urbanas). (VILLAÇA, 1996, p.141).

Os grupos humanos estão em constante transformação, sendo o meio urbano sua expressão materializada; este também estará em constante transformação. A paisagem – forma visível do urbano – também sofrerá um constante processo de reorganização espacial que se realiza através: da incorporação de novas áreas ao meio urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, estagnação de

outras, renovação urbana, alocação diferenciada da infra-estrutura e mudança do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade.

A forma como vimos acima é o aspecto visível, materializado; que no caso em questão são as edificações e infraestruturas. Por sua vez, espera-se que as edificações tenham uma determinada função (residencial, comercial e industrial) e a estrutura reporta á maneira pela qual as diversas partes de um todo estão relacionadas.

Para se entender as formas é preciso, porém, identificar primeiro quem a produz e o processo espacial que a provoca. No presente estudo privilegiaremos os seguintes processos espaciais: centralização (que gera a forma área central), descentralização (que gera os núcleos secundários) e segregação (que gera áreas sociais) e que já foi retratada anteriormente.

## 2.2 ESPECIALIZAÇÃO DO CENTRO E CRESCIMENTO DA CIDADE

O primeiro processo espacial a ser analisado será o de centralização, para entendê-lo precisamos antes lembrar o contexto histórico em que ele aconteceu na cidade. Com a industrialização, as empresas nascentes ou em ampliação precisavam se localizar perto dos terminais de transportes (tanto de mercadorias quanto de pessoas), uma vez que, o acesso ao mercado consumidor, mão de obra e matéria prima não é uniforme na cidade. Aí as empresas passam a gozar de vantagens para suas atividades, seja tanto devido á acessibilidade e infra-estrutura (água e esgoto) privilegiada quanto às economias de aglomeração.

Corrêa (1989, p.38) nos lembra que a localização dos terminais ferroviários dentro das grandes cidades fez-se o mais próximo possível um do outro e próximo ainda do terminal marítimo. Isso garantia diminuição dos custos de transbordo. Isso se explica o caso da cidade do Rio de Janeiro, já que, o porto é o principal ponto de contato com o exterior e em se tratando de industrialização, inicialmente tínhamos uma dependência de maquinários e outros insumos estrangeiros.

Em razão dessas vantagens, locacionais e estruturais, o preço da terra irá aumentar. Isso leva à maior seletividade das atividades, só irão permanecer ali atividades altamente lucrativas que puderem arcar com os custos que essa posição geográfica oferece. Com isso outras atividades desaparecem da área central. Isso

explica o decréscimo populacional no centro da cidade do Rio de Janeiro e o crescimento em outras áreas da cidade no final do século XIX e no início do século XX.

O processo de descentralização e formação de núcleos secundários se deve às seguintes razões:

- Deseconomias de aglomeração gerada pela excessiva centralização das atividades econômicas, tais como: elevado custo de uso dos solos, saturação das infra-estruturas principalmente no que relaciona á transportes e telecomunicações, dificuldade de se encontrar terrenos para expansão física das fábricas, impossibilidade de controle do espaço e falta ou ausência de amenidades.
- E a atração para áreas não-centrais devido a uma maior oferta de terrenos (com bom sítio) maiores e mais baratos, infraestrutura adequada, facilidade nos transportes, possibilidade controle do solo e amenidades.

A descentralização de atividades (principalmente a comercial) também esta relacionada ao crescimento da cidade tanto populacional quanto físico. Com o aumento da distância casa / área central as empresas vão procurar descentralizar seus pontos de venda a fim de atender esse público, essa população irá reduzir o custo de transportes para consumir e com isso será induzido a consumir mais.

## 2.3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Não há consenso acerca da definição de mobilidade, ao contrário, este conceito tem se modificado ao longo dos anos, recebendo a contribuição dos mais diversos ramos da ciência. O presente estudo não tem por objetivo se aprofundar no debate, muitos menos traçar um histórico de evolução do conceito, e por essa razão foram selecionados somente apenas alguns desses aspectos, tidos como mais importantes.

Em uma definição bem simples, mobilidade pode ser entendida como a capacidade / facilidade que o indivíduo tem de se mover pelo espaço e se relacionar com o meio, no caso espaço urbano e sociedade. A integração se dá através deste com a atividade produtiva ou com meios relacionados à sua reprodução social tais como: lazer, cultura, saúde, educação.

Portanto, podemos pensar os deslocamentos sob a ótica das necessidades das pessoas, de seu acesso aos serviços e oportunidades que a cidade oferece. É produto de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade. Podemos dividir as motivações em dois grupos:

- Obrigatórios: domicílio-trabalho, domicílio-escola. São regulares e bastante concentrados nos horários de pico;
- Voluntários: casa-compra, casa-lazer. Menos regulares e mais desconcentrados no tempo e espaço.

Afirmando que mobilidade é o grau de capacidade / facilidade com que as pessoas atingem suas atividades desejadas, é pertinente fazer um desdobramento sob as óticas qualitativas (nível de serviço) e quantitativas (índice de mobilidade) das viagens que irão influenciar a capacidade de mobilidade do indivíduo. Esses indicadores da mobilidade vêm sendo utilizados cada vez mais para medir níveis de desenvolvimento e de qualidade de vida do espaço urbano. Áreas com população com maior mobilidade têm mais chances de crescimento, visto que, dentre outras razões a produtividade não será afetada pela falta ou atraso de trabalhadores.

Como exemplo de indicadores, temos:

- Qualitativos (nível de serviço): Conforto, segurança, confiabilidade, proximidade com origem ou destino, preço, disponibilidade, etc.
- Quantitativos (índice de mobilidade): Número viagens por dia, número de destinos diferentes por dia, variedade na oferta de modos de transporte (ônibus, metrô, trens, etc.).

Fatores individuais, como a renda, influenciam diretamente no número de viagens por dia e escolha do modo de deslocamento, à medida que, o custo se torna elevado para um indivíduo de menor renda, esse se utilizará menos dos meios de transportes, ou seja, tem reduzido seu poder de mobilidade.

Sobre isso, Milton Santos em sua obra intitulada “O Espaço do Cidadão” opina que os transportes coletivos nas periferias metropolitanas brasileiras são “caros e ruins, ruins e demorados”. Questiona ainda, como o trabalhador pode conciliar o direito à vida e as viagens diárias entre a casa e o trabalho, que tomam grande parte do tempo na jornada diária:

A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos (SANTOS, 1987, p.67).

Podemos então inferir que o conceito de mobilidade consiste na capacidade de um indivíduo de se deslocar, envolvendo dois elementos. Um é a dependência do indivíduo à performance do sistema de transporte (presença de infraestrutura de transporte, disponibilidade de viagem no horário e destino desejado) e o outro componente depende das características do indivíduo e das suas necessidades (se ele tem carro próprio ou recursos para utilizar o transporte público).

Por vezes, o conceito de acessibilidade é utilizado como se fosse equivalente ao de mobilidade. Todavia, este tipo de prática é incorreta à medida que cada um desses conceitos possui características distintas. Assim como a mobilidade, a acessibilidade é um conceito ainda em transformação, o que facilita essa confusão teórica na utilização de conceitos distintos.

Definiremos acessibilidade como o grau de facilidade de acesso a um determinado ponto dentro do espaço urbano, sendo o sistema de transporte o grande responsável pelo deslocamento dos indivíduos. A acessibilidade, dessa forma, envolve a relação entre capacidade dos meios de transportes e o grau de atratividade das áreas (seja por atividade financeira, lazer, estudo, etc.). Devendo-se considerar ainda as características da população da área de atração em questão, a distribuição geográfica e a intensidade das atividades econômicas.

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. (SANTOS, 1987, p.34).

Na economia dos transportes, a acessibilidade passa a funcionar como uma característica intrínseca à localização e importante fator na determinação do valor da terra, onde cada local ao possuir uma possibilidade de acesso própria acaba condicionando sua ocupação e utilização de forma diferenciada. (LEMOS, 2004, p.7).

Ferreira (2006) acrescenta que faz parte dos condicionantes da acessibilidade a distância percorrida pelo cidadão do ponto de origem até o meio de transporte público e o restante da distância desde o desembarque ao destino desejado. Cabe ressaltar que, além disso, é interessante observarmos que estão ligados à acessibilidade: a diversidade de modos de transporte e o intervalo entre partidas (o tempo de espera pelo acesso), entre outros fatores.

A mobilidade e acessibilidade são assim, medidores significativos para medirmos aspectos que vão além da capacidade de prover transporte público, mas também a questões como cidadania e exclusão social. Isto porque quanto maiores forem às oportunidades de deslocamento (número variado de destinos, meios de transporte, tempo de viagem), maiores são as chances de integração dos indivíduos à cidade e seus serviços.

### **3 OS AGENTES MODELADORES**

#### **3.1 OS PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS**

Mais cedo ou mais tarde, graças ao diferencial da renda, o uso agrícola da periferia é substituído por um urbano, passando, em muitos casos, por uma etapa de esterilização da terra. Há então um processo de valorização fundiária. (CORRÊA, 1989, p.17).

Com a expansão das cidades a partir do centro em direção à periferia que, inicialmente tinham o uso agrícola, os proprietários fundiários de maneira geral deixam de produzir e passam a ter como principal objetivo a conversão das terras rurais em terras urbanas, visto que esta é mais valorizada que a primeira (valor monetário), principalmente para uso comercial ou residencial.

E para isso, procuram especular com os terrenos visando à maximização dos lucros, eles também pressionam o Estado, principalmente na esfera municipal, visando interferir no processo de zoneamento de uso dos solos. Além disso, os mais poderosos pressionam o governo (quando não o são) a investir em infraestrutura, principalmente viária (o que acarreta na valorização de suas terras).

Eles atuam como agentes modeladores do espaço urbano porque ao parcelarem suas terras podem criar tanto bairros de alto status devido a amenidades, como loteamentos populares, com uma população de baixa renda em terrenos mal

localizados e sem infraestrutura adequada. Eles, portanto, tornam-se também promotores imobiliários nesse processo de parcelamento e venda de terras.

### 3.2 ESTADO

O poder público em todas as esferas, mas principalmente a municipal, é um mediador no processo de gestão do solo urbano e é também um agente modelador do espaço, por ser executor de políticas públicas.

A atuação do poder público é fundamental no desenvolvimento e expansão do sistema urbano através da ação de políticas urbanas que tendem a controlar o solo por meio de medidas reguladoras (elaboração de leis, impostos fundiários e imobiliários diferenciados por dimensão, uso do solo e localização, normas de zoneamento, código de obras e serviços urbanísticos/ infraestrutura, água, luz e transportes).

Além disso, atua na renovação de áreas deterioradas da cidade e pelas intervenções no meio físico da área urbana (obra de drenagem, desmontes, aterros e implantação da infra-estrutura). Contudo, neste processo de planejamento urbano não podem ser dissociadas as forças sociais e econômicas que atuam na dinâmica da cidade. Ou seja, o Planejamento não é neutro e tende sempre a atender os interesses da classe dominante.

Como vimos, ele pode ser também agente modelador na medida em que pode atuar de outras maneiras, sendo proprietário fundiário uma vez que, possua terras como reserva de valor tanto para uso próprio no futuro ou venda para outros agentes. Será promotor imobiliário na medida em que, através de políticas de habitação popular, construir casas, ou até mesmo financiar a construção ou compra das mesmas.

### 3.3 OS PROMOTORES IMOBILIÁRIOS

Entende-se como promotor imobiliário um conjunto de agentes que realizam de forma plena ou parcial, as seguintes operações: incorporação, financiamento, estudos técnicos, construção e por fim comercialização de habitações. Ateremos-nos aos dois que são fundamentais no processo de produção da habitação, a saber: incorporadores e construtores.

A figura do incorporador está ligada à lógica da concepção do produto moradia. Esse aumentará seus lucros se incorporar ao empreendedorismo construtivo alguma inovação ao produto final. O incorporador não ganha no trabalho da produção em si, mas sim na especulação de rentabilidade do produto. O valor a mais, agregado pelas novidades que um lançamento possa ter sobre os produtos elaborados anteriormente.

Os construtores são os que realizam o empreendimento dos incorporadores. Este ramo acaba por ganhar através da exploração da força de trabalho, quanto menos pagam ao trabalhador mais lucro obterão. Mas uma das grandes problemáticas do desempenho da construção civil é a terra para realização das obras, a cada novo empreendimento tem-se a aquisição de uma nova terra para desenvolver os projetos.

A princípio, os promotores imobiliários vão ter como público alvo as classes mais ricas com grande poder aquisitivo, isso porque, esse segmento procura um maior lucro por unidade construída vendida. As classes menos favorecidas irão virar público alvo à medida que o Estado ajudar, como por exemplo: créditos para os promotores imobiliários, facilitando desapropriações, políticas e programas de facilitação em geral.

### 3.4 OS PROPRIETÁRIOS DOS MEIOS DE PRODUÇÃO

Os proprietários dos meios de produção são as indústrias e empresas comerciais. As indústrias se destacam porque são grandes consumidoras de espaço devido as suas atividades, precisando de terrenos amplos e baratos que satisfaçam condições de acessibilidade (proximidade com portos, linhas férreas ou rodovias), disponibilidade de mão de obra e, no caso das empresas comerciais, mercado consumidores.

A aquisição de terras para a instalação de suas unidades produtivas pode ser dificultada pela especulação imobiliária, já que, a retenção de terras e conseqüente escassez de ofertas de terrenos, aumentariam o preço das mesmas, o que afetaria as taxas de lucro. Como detém grande poder político e econômico esse ator social pressiona o estado a desapropriar as terras usadas para especulação.

Esse segmento social atua como agente modelador, pois ao produzir seus espaços contribui para uma redefinição dos usos dos solos do seu entorno. Além disso, quando a sua localização não é mais vantajosa há a sua realocação de sua linha de

produção e isso acarretará em modificações, como mudança da forma e função do seu antigo espaço e com isso, poderá haver mudanças significativas na área em seu entorno.

### 3.5 GRUPOS EXCLUÍDOS

O termo exclusão social não é somente atrelado ao nível de renda, mas também a de se levar em conta a dimensão do acesso a oportunidades de emprego, habitação, consumo, saúde, segurança, lazer e cultura. Esse conjunto de atividades é o que assegura a cidadania dos indivíduos, incluindo-os em sociedade. Assim, o conceito de exclusão social é diferente do de pobreza, tendo em vista que políticas públicas bem sucedidas podem resultar em um acesso às oportunidades e por conseguinte, gere um maior grau de inclusão social.

Os grupos sociais excluídos, devido ao seu baixo poder aquisitivo, não tendo como comprar casas prontas ou pagar aluguéis nas áreas centrais têm como possibilidade de moradia áreas degradadas da cidade e casas produzidas pelo sistema de autoconstrução em loteamentos em áreas periféricas da cidade.

O dinheiro pago pelo aluguel, resultando de um enorme esforço de contenção de outros gastos fundamentais, mas não se convertendo em propriedade, e por via em segurança de abrigo, é visto como “dinheiro jogado fora” por não lhes tirar da dependência de uma renda constante e suficiente para pagar pela moradia. (BEOZZO, 1981, p.76).

Os terrenos são vendidos a baixo custo e com o parcelamento em longas prestações, são distantes ou localizados em áreas insalubres ou de topografia desfavorável, de difícil acesso, sem serviços públicos regulares e por vezes sem documentação de venda regularizada. Vende-se com o terreno o ideal da casa própria.

É justamente nas favelas e nos loteamentos periféricos que os grupos excluídos tornam-se, efetivamente, agentes modeladores produzindo seu próprio espaço e fora dos padrões de construção do código de obras. As casas parecem sempre inacabadas. Atuam também pressionando o Estado por melhorias na infraestrutura.

Durham (1996, p.174) aponta duas conseqüências do processo de autoconstrução para a população de mais baixa renda:

A propriedade, mesmo que ilusória, do terreno e o imenso esforço para a construção da casa constituem penosos investimentos a longo prazo - a população se fixa assim de modo relativamente permanente no local, presa a

um projeto interminável. Por outro lado, como tende a ser semelhante o nível de rendimentos dos que compram os terrenos, cria-se uma uniformidade relativa da população relativa da população, segregada pela distância e pela dificuldade de transporte do resto da cidade.

A uniformidade e a segregação relativa parecem favorecer o desenvolvimento de uma sociabilidade local que distingue essa população das camadas mais abastadas. Para estas, as distâncias são eliminadas pelo automóvel e pelo telefone e a sociabilidade se exerce entre parentes e amigos dispersos pela cidade. Na periferia, ao contrário, a vizinhança e o bairro constituem locais privilegiados para a formação de redes de sociabilidade.

Beozzo nos relembra o valor simbólico que o espaço construído possuiu - em especial a casa própria.

O sentimento de que a propriedade da moradia é uma necessidade incondicional é generalizada entre os autoconstrutores, e ao se referirem a essa necessidade expressam sempre a certeza de que a casa própria é a única alternativa habitacional capaz de garantir a proteção do grupo familiar em momentos de crise.(1981, p.75).

### **3 HISTÓRICO DA AVENIDA BRASIL**

A Avenida Brasil foi construída entre 1939 e 1954 na cidade do Rio de Janeiro. O processo que culminou em sua abertura pode ser entendido como um marco na história urbana carioca no século. Sua obra está vinculada a dois elementos: a elaboração de planos urbanos que privilegiavam o sistema viário e movimento do rodoviarismo<sup>1</sup>. A partir da chegada dos veículos impulsionados por motor a explosão, ou seja, logo nos primeiros anos do século XX, passou a se estudar a questão da circulação viária na cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal, e a melhor forma de se expandir os limites da cidade.

Neste sentido, a Avenida Brasil foi concebida para atuar em duas escalas: a regional, visto que se buscava uma melhor integração do vasto território brasileiro apoiado nas rodovias; e a local, devido ao seu papel fomentador na formação dos subúrbios cariocas, pois era um caminho alternativo ao centro da cidade que antes eram realizados pelo interior dos bairros da zona da Leopoldina.

De fato, desde os primeiros anos do século XX, mais precisamente a partir da gestão de Pereira Passos na prefeitura (1903-1906), se estudava uma forma de ligar o Centro da cidade aos bairros situados depois da ponta do Caju, como Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha, até Irajá, tendo como ponto de partida a Avenida Rodrigues Alves e o cais do porto.

---

<sup>1</sup> Movimento que propunha a abertura e conservação de estradas para o desenvolvimento do automóvel como principal meio de transporte urbano e uma forma de lazer social e esportivo para as elites.

Por outro lado, também se considerava a necessidade de se criar uma via que permitisse o acesso mais direto à capital federal. A ligação interurbana com as regiões de Minas e São Paulo seria assim estudada pelos planos urbanos desenvolvidos a partir da segunda metade da década de 1920. (COSTA, 2006, p.4-5).

Porém, os desafios impostos para sua implantação eram inúmeros dentre eles as dificuldades técnicas em abrir uma via em uma região composta por áreas de mangue, sujeitas à maré e cheias dos rios que desembocavam na Baía de Guanabara. Envolveria ainda questões fundiárias.

Na construção de novas estradas a fazerem parte da rede, deveria se levar em conta os trajetos mais econômicos em termos de processos de desapropriação e que pudessem valorizar terras improdutivas. Sendo assim, estes trajetos deveriam estar afastados das aglomerações urbanas, das vias com edificações nas margens, das ruas principais e das terras valorizadas, buscando regiões menos acidentadas e regiões com potencial para cultivo.

Por outro lado, por ser pelo litoral, o trajeto da avenida era afastado das aglomerações urbanas, das ruas principais e das vias edificadas e, ainda por cima, era um terreno plano e com potencial para o cultivo. Neste contexto, o que antes era considerado um entrave físico, tal como havia acontecido entre 1927 e 1930, passou a ser o desejável e a faixa de Manguinhos ganha nova importância. (COSTA, 2006, p.207-208).

Em abril de 1947, seria finalmente inaugurado o trecho que liga São Cristóvão a Manguinhos, com aproximadamente 1.700 metros de extensão, dava-se por concluída a obra da construção da via (ainda sem suas laterais). Pode parecer estranho a demora para conclusão do trecho, em virtude de ser o mais próximo à área central da cidade, porém se trata do terreno mais difícil, pois atravessa a região pantanosa com lodo até 14 metros de profundidade. Como pode se observar na comparação entre as Figuras 1 e 2, foram realizadas obras de drenagem e canalização de águas, além de aterrado com material proveniente do morro do Caju.

Em 1950, são realizadas obras em dois viadutos na Avenida Brasil, um permitiria a ligação dela com a Avenida Rio-Norte (Trevo das Missões) e outro com a Avenida Brigadeiro Trampowsky. Além disso, se dá início as obras de duplicação das duas pistas da Avenida Brasil que já tinham sido planejadas desde o lançamento do plano da rede rodoviária do Distrito Federal, em 1938. As obras de duplicação foram terminadas em 1954.

Figura 1 – Obra de construção da Avenida Brasil em 1941, área pantanosa a direita, trecho próximo a Fundação Oswaldo Cruz.



Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Figura 2 – Avenida Brasil recém inaugurada e com tubulações para obras de drenagem ainda expostas, trecho próximo a Fundação Oswaldo Cruz.



Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

A partir dos anos 70 a Avenida Brasil vai aos poucos deixando de ter cruzamentos e os sinais foram sendo paulatinamente abandonados, devido à necessidade de maior fluidez do trânsito que se torna cada vez mais intenso. Outra modificação significativa na época foi a substituição do canteiro central por mediana de concreto. Por isso, a travessia da via se torna ainda mais perigosa. A solução encontrada pelo governo da Guanabara foi que, conjuntamente com as modificações, começar um programa de instalação de passarelas.

Para acelerar o processo de implantação das passarelas, foi escolhido um modelo pré fabricado com vãos metálicos que necessitavam no local apenas a construção de pilares de concreto, sendo o encaixe das estruturas metálicas nos pilares feitos por um guindaste. Esse tipo de passarela ainda é o mais comum na via mesmo depois de mais 40 anos e de sua incompatibilidade com pessoas de baixa locomoção. Na Figura 3, vemos com maior detalhe essas estruturas.

Figura 3 – Inauguração da passarela na Avenida Brasil.



Fonte: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

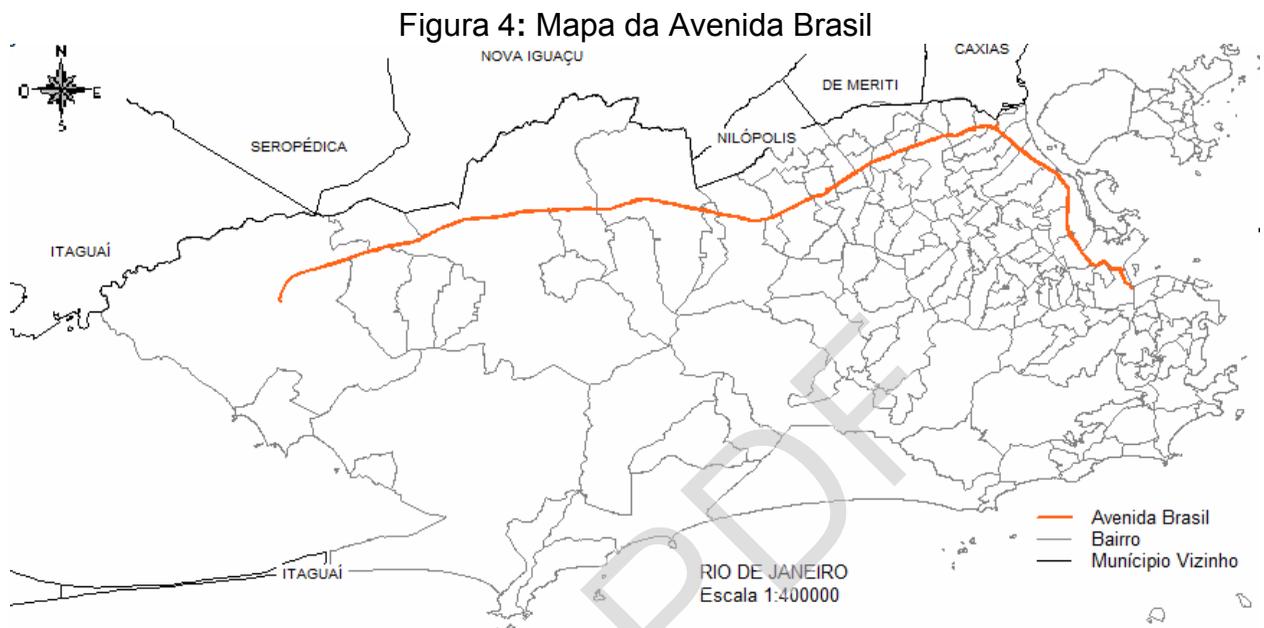
## 4 O PAPEL DA AVENIDA BRASIL

A expansão física da cidade e adensamento populacional de outras áreas da cidade se deve principalmente a dois fatos: o processo de centralização e a introdução de meios de transporte de massa, que foi um dos instrumentos fundamentais para a viabilização. Antes a mobilidade espacial era um privilégio para poucos, pois eram poucas as pessoas que poderiam arcar com os custos dos deslocamentos. Portanto, antes era uma necessidade morar na área central.

O acesso às áreas mais afastadas era feito primeiramente pelas estradas de ferro – os primeiros núcleos urbanos compostos pela burguesia abastada se desenvolveram em torno das antigas paradas de trem, que acabaram doando seus nomes aos futuros bairros formados. O isolamento permitido por este esquema, até esse momento visto como uma vantagem, começou a ser um problema à medida que a população dependente desse transporte aumentava, o que obrigou a se buscar um meio de transporte mais eficiente para o deslocamento para o centro da cidade, ainda detentora das formas de lazer atraentes a esta classe social.

O modal automotivo foi acentuando-se, tanto quanto foram sendo o descaso com investimentos e a “obsolescência” do modal ferroviário, que tinha sido o responsável pelo aparecimento e crescimento de núcleos urbanizados em torno das estações nas Zonas Norte e Oeste. A partir da difusão do automóvel como bem de consumo de massa, no começo do século XX, a Avenida Brasil (Figura 4), infraestrutura viária destinada exclusivamente ao tráfego automotivo, revolucionou a forma de se mover no território.

A Avenida Brasil criou também a incorporação de novos espaços e novas escalas de reflexão, estabelecendo novas formas de vivência e de possibilidades de percepção da cidade. Visto que, a cidade é ordenada em zonas de usos dos solos e densidades diferenciadas, sendo o automóvel capaz de articular suas partes fragmentadas devido à sua flexibilidade, autonomia e velocidade. Com a utilização do automóvel as pessoas costumam mudar a própria concepção do espaço. E os conceitos de distante e próximo, de ágil e de lento, se tornam relativos.



Fonte: Elaboração do autor.

O objetivo do projeto da infraestrutura era a eficiência de deslocamento oferecida pelo meio automotivo, e o desenho da via respondia as necessidades de velocidade, segurança e economia. Porém, o impacto da via tendeu a ser dramático sobre as áreas servidas.

Através de seus impactos sobre o consumo coletivo, os investimentos públicos em infra-estrutura urbana influenciam o nível e distribuição interpessoal da renda real ou das condições de vida... o governo deve utilizar a política de investimentos públicos como ferramenta básica da distribuição da riqueza.(VETTER, 1979, 32.p)

Isso porque, impacta fortemente como grande equipamento de transporte nos deslocamentos, mobilidade e acessibilidade. Sendo também elemento contribuinte à dinâmica do mercado imobiliário, induzindo a incorporação territorial de novas áreas à cidade. Neste estudo vamos focar nossa exposição nos seus impactos na mobilidade e acessibilidade. Quando se faz referência à "acessibilidade", no presente trabalho, esta se traduz na capacidade de um lugar ser alcançado a partir de lugares com diferentes localizações geográficas e configurações sociais.

No entanto, a crescente utilização do modal automotivo não foi acompanhada da modernização e melhoria na rede viária, de modo que para alcançar os bairros suburbanos desde o centro e demais lugares da metrópole exigia-se quase que obrigatoriamente a utilização da via, trazendo muitos obstáculos para a comunicação

entre os lugares. Assim, o que está em jogo são as possibilidades e restrições de mobilidade e aproveitamento das benesses da cidade para a população usuária da via.

## 5 AVENIDA BRASIL HOJE

Maior corredor de ônibus da América Latina, a infraestrutura que dava ao Rio de Janeiro ares de progresso, a esse objetivo já não presta mais, o status de via rápida é equivocado, os congestionamentos são constantes (Figura 5), o que prejudica a vida de milhares de pessoas (com mais de 250 mil veículos / dia). As razões são inúmeras, dentre as quais, a superposição de itinerários e a baixa eficiência das linhas de ônibus, que contam com uma frota aproximada de 425 ônibus operando no corredor.

Figura 5: Congestionamentos na Cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2003.

Como consequência, a questão da acessibilidade, ou seja, a capacidade de um lugar ser acessado de diferentes localizações geográficas e configurações sociais é afetada. Esse importante recurso para reprodução das classes sociais está articulado

às possibilidades de movimentos de circulação e deslocamentos para a camada de renda mais alta, que pode arcar com os custos do transporte individual; e as restrições e até mesmo a total impossibilidade de mobilidade para a de baixa renda, que por muitas vezes não pode nem arcar com os custos dos transportes coletivos. Resulta-se, assim, para as camadas mais desfavorecidas sua marginalização e exclusão social (vide ANEXO, Figura 1).

A força de trabalho, se antes só estava submetida a um prolongamento de sua jornada de trabalho pela sua localização casa-trabalho no território distante, agora passa a somar fatores como o sistema de transporte público ineficiente e congestionamentos gerados pelo maior número de automóveis em uso. No outro extremo a camada de maior renda também tem cada vez mais entraves aos seus fluxos de deslocamentos, acabando por optar pelo transporte privado individual devido a sua maior flexibilidade, o que incide na rede como um todo, aumentando os bloqueios à camada de menor renda.

Sem contar com os engarrafamentos, que resultam em significativa perda de tempo dos usuários tanto do transporte individual quanto dos de ônibus, estes últimos ainda têm que contar com um péssimo serviço prestado pelas empresas de ônibus que operam no corredor. Os veículos em geral, se encontram em péssimo estado de conservação e em grande parte do período de operação trafegam lotados, o que compromete a segurança e conforto dos passageiros.

Os empresários do setor se defendem alegando que os baixos investimentos em veículos novos é resultante dos altos custos operacionais provocados tanto pelos constantes engarrafamentos, quanto por elevados custos de manutenção com a mecânica dos veículos, pois o desgaste das peças é intensificado pela péssima condição da via.

Dentre as péssimas condições da Avenida Brasil podemos destacar a falta de sinalização adequada em alguns pontos, os inúmeros buracos, a falta de passarelas em alguns pontos ou as péssimas condições destas em alguns casos (Figura 6), além de vazamentos de água e esgoto que estão sempre em evidência. Outro problema de infraestrutura que nem sempre está em evidência, mas existe, é a questão do sistema de drenagem precário (Figuras 7 e 8).

Figura 6 – Carro atingido por pedaço de reboco da passarela 7 da Avenida Brasil.



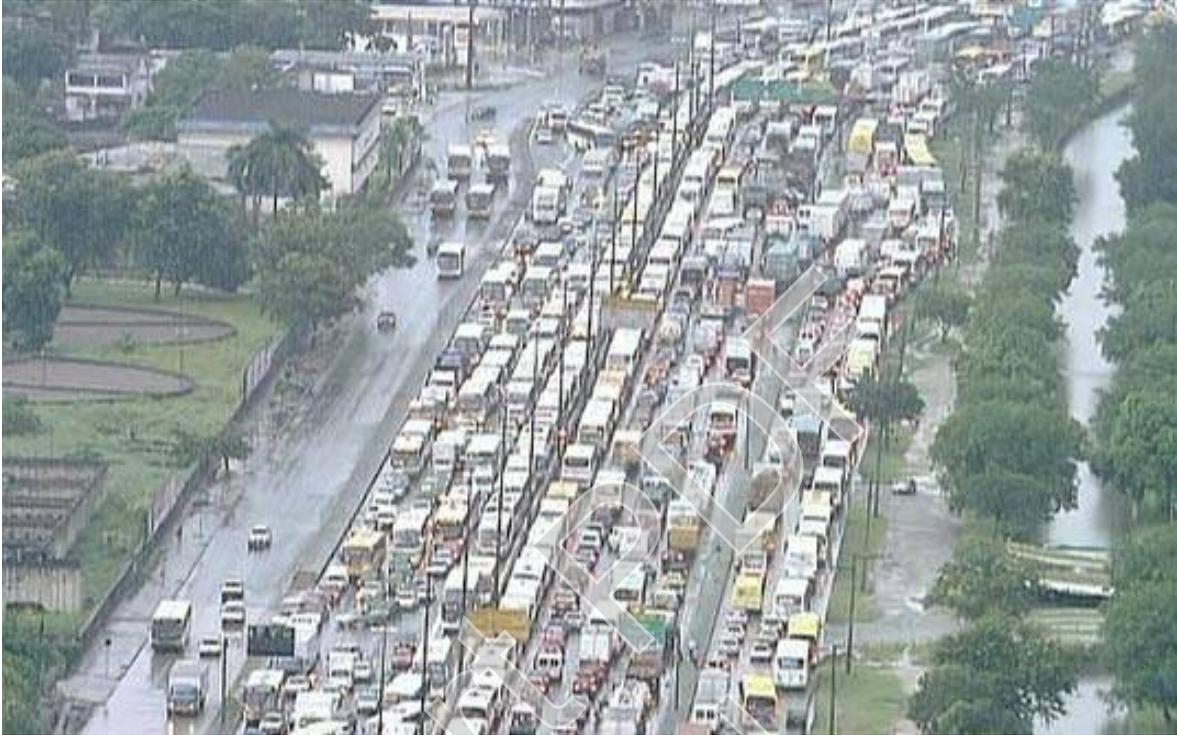
Fonte: TORRES, Ana Carolina In: EXTRA, 08/02/2011.

Figura 7 – Problema de drenagem, bolsões mesmo com o término da chuva.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2011.

Figura 8 – Chuva causa engarrafamento na altura da Penha.



Fonte: O GLOBO, 28/12/09.

A soma de questões naturais, tais como as fortes chuvas que caem durante o verão da cidade, o sítio em terreno mais baixo que as áreas circunvizinhas (muitas áreas da via são resultantes de aterros em antigas áreas de mangue), o efeito da maré alta (a via é próxima de áreas adjacentes da Baía de Guanabara) e a cheia dos rios que cortam a avenida, por si só já dificultam a drenagem. Porém, o problema é intensificado pelo descaso das autoridades competentes com a falta de manutenção e limpeza preventivas das galerias pluviais, aumento dos loteamentos precarizados à margem da via e conseqüente aumento da impermeabilização do solo e a falta de educação ambiental de parte da população carioca que insiste em jogar lixo na Avenida Brasil durante seu tempo deslocamento ou espera.

Esse não é o único exemplo de desrespeito às leis. Em 2009 um acidente na Avenida Brasil virou notícia em todo o país. A presença de quatro cavalos em plena pista central, sentido centro, na altura de Guadalupe somada à alta velocidade e desrespeito a um agente de trânsito resultou em um cavalo morto, um carro com grandes avarias e o motorista com ferimentos leves. Esse não foi o primeiro nem o último acidente com animais na Avenida Brasil.

Um outro flagrante de acidente provocado por animais soltos, também na Avenida Brasil, foi feito em março de 2008. Uma vaca invadiu a pista na altura de Campo Grande, na Zona Oeste. O motorista conseguiu desviar, mas depois, a vaca voltou ao asfalto e foi atropelada. O forte impacto destruiu a frente do carro. O motorista teve ferimentos leves. (GLOBO.COM, 24/08/09)

Acidentes, da mesma ordem, ocorrem pela presença de pedestres nas pistas. Eles se arriscam na travessia de um lado a outro das pistas, motivados ou pela distância da passarela, ou pela falta de segurança (falta de policiamento ou manutenção das estruturas). O fato é que um grande número de pessoas mora as margens da via, sobretudo a população mais carente de recursos financeiros, que com o processo de favelização ocuparam as antigas áreas aterradas ou, mais recentemente, os antigos galpões fabris (ANEXO, figura 2).

No Rio de Janeiro os problemas de habitação das classes mais baixas encontram sua solução na ocupação de terrenos abandonados, desocupados ou sob alguma forma de litígio, preferencialmente próximos aos centros de produção e renda, ou aos vetores de transporte. (PESSOA, 2006, 21.p)

Percebemos uma íntima relação com o nosso objeto. A relação Avenida Brasil / periferia aparece claramente. Basta lembrarmos que, antes de sua abertura, a área denominada hoje de Baixada Fluminense tinha baixa densidade demográfica e mal servida de vias de comunicação. Com a criação da via se pressupunha um maior fluidez e rapidez nos deslocamentos, e a incorporação de novas áreas ao tecido urbano, até mesmo as áreas obtidas por aterramento para sua construção. A principal destinação para essas terras era para uso industrial, o que também atraiu população de baixa renda, e essa, não tendo como entrar no mercado capitalista de produção habitacional acabou gerando o processo de favelização (Figura 9) muito acentuado, principalmente nos anos 60.

A saída das empresas das antigas fábricas às margens da Avenida Brasil, um dos antigos eixos do desenvolvimento industrial da cidade do Rio de Janeiro, é resultado da perda de vantagem locais que a via conferia às indústrias. Com a deseconomia de aglomeração – resultante dos constantes engarrafamentos, falta de segurança e dificuldade de se encontrar terrenos para o crescimento físico das unidades fabris - as empresas foram gradativamente mudando suas unidades de produção para outras áreas da cidade e até mesmo outras cidades ou estados, visto que, nos anos 90 se iniciou a chamada “guerras fiscais”.

Figura 9 – Área favelizada próxima ao Piscinão de Ramos, risco dada a proximidade da pista e fragilidade estrutural das habitações.



Fonte: Arquivo pessoal, 2011.

De parte vital para a expansão da cidade, Maguinhos passa a parte-problema, com grande degradação ambiental, avançado processo de favelização e decadente industrialmente, com suas antigas fábricas abandonadas e seus terrenos e edificações sendo ocupadas por novas favelas, com os vizinhos bairros outrora ocupados pela classe média baixa sendo abandonados e com crescimento nas áreas formais vegetativo em grande contraste ao crescimento das áreas não-formais. (PESSOA, 2006, 8.p)

O GLOBO publicava em 9 de Agosto de 2005:

Uma pesquisa do Instituto Fecomércio-RJ mostra um percentual alto de imóveis fechados. Na Penha, 12,8% (290) dos 2.257 imóveis comerciais, industriais e residenciais estão desocupados. Em Olaria, o índice é de 8,68% (74 dos 1.464 imóveis). Com tantos exemplos de degradação, o economista Ib Teixeira diz não crer mais na recuperação da região: - A violência gera abandono, que gera ocupação, que gera mais abandono dos vizinhos e assim continua a decadência da área. Responsável por uma grande reforma na refinaria, após denunciar o uso de chumbo tetraetila em seu processo industrial, o deputado estadual Carlos Minc (PT) lembrou que a empresa é importante para o desenvolvimento do estado. Ele disse que, apesar disso, são muitos os casos de violência associados à refinaria. - A área é pólvora pura, está colada à Favela de Manguinhos. Há algum tempo temos relatos de tiros dentro da refinaria e nas proximidades. Vizinha à refinaria, a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) está localizada entre favelas e tem enfrentado reveses: é comum balas perdidas atingirem o prédio, em forma de castelo: - A Fiocruz virou uma ilha cercada de favelas por todos os lados - lamenta Ib Teixeira.

Por conta da segurança, muitos usuários evitam a via no período da noite, assaltos a ônibus e arrastões são sempre noticiados, como na notícia exposta abaixo:

Uma tentativa de arrastão na Avenida Brasil, na manhã deste domingo, acabou em morte. De acordo com policiais da Delegacia de Homicídios (DH), Carlos Alberto da Silva, levou um tiro na altura do braço, e morreu na hora. Há suspeitas de que o disparo tenha atingido um órgão vital. Os agentes descartam a hipótese de execução.

O delegado da DH, Ginton Lages, conta que o crime aconteceu por volta das 11h. Segundo testemunhas, quatro homens usando capuz e portando fuzis, fecharam a pista lateral de descida da Avenida Brasil, na altura de Bonsucesso. Eles teriam abordado Carlos Alberto, que estava em uma Toyota Hilux prata, placa KZU-3267, de Pirapetinga, Minas Gerais, e pediram que ele saísse do veículo.

- Ele desceu, mas, assustado, pode ter tentado correr, ou esboçado alguma reação, e acabou sendo baleado - conta o delegado.

A polícia acredita que nenhum pertence da vítima tenha sido levado. Três testemunhas foram levadas para a Delegacia de Homicídios, onde o caso foi registrado. (FREITAS, 2009).

Outro ponto crítico é a falta de respeito às normas de circulação (ANEXO, Figuras 3 e 4). Muitos carros que trafegam pela Avenida Brasil não possuem as condições adequadas de segurança e manutenção, frequentemente quebram causando congestionamentos. Há o caso ainda de caminhões acima do peso que trafegam com dificuldade e lentamente pelas pistas (ANEXO, Figuras 5, 6 e 7). Em 2010 e 2011, caminhões com a altura acima da permitida ficaram presos nas passarelas 16 (Penha) e 10 (Bonsucesso). As passarelas ficaram avariadas, tendo que ser retiradas, intensificando os congestionamentos e dificultando a travessia de um lado ao outro da via, deixando muitos usuários prejudicados. Segue abaixo trechos das notícias com maiores informações:

Com a retirada de parte da passarela 16 da Avenida Brasil, os pedestres devem fazer uso do Viaduto Lorenço Jorge, para cruzar a via expressa. Ele está localizado a 100 metros do local onde ocorreu o problema. A passarela mais próxima, a de número 15, fica a 500 metros. O congestionamento chegou a cerca de dez quilômetros e foi até a altura da Fazenda Botafogo. (O GLOBO, 01/04/2010).

Parte de uma passarela desabou na madrugada desta segunda-feira (25) na Avenida Brasil, na altura de Bonsucesso, na zona norte do Rio de Janeiro. O acidente aconteceu no sentido zona oeste após um caminhão que transportava um trator se chocar com a construção. (R7,25/07/11).

Em março de 2011 foi a vez da passarela 7 em Bonsucesso ser atingida por um ônibus ( ANEXO, Figuras 8), porém dessa vez, a provável causa do acidente não teria sido a imprudência do motorista ao volante e sim o descaso da empresa com a manutenção de seus veículos, queixa frequente entre os usuários de transportes coletivos. Cabe ressaltar que um mês antes, a mesma passarela, ganhou destaque na

mídia depois que seu reboco caiu atingindo um veículo que trafegava pela via. Após o acidente a passarela foi demolida e substituída por uma provisória, também alvo de críticas (Anexo, Figuras 9 e 10).

A passarela 7 na Avenida Brasil, altura de Bonsucesso, foi demolida na tarde deste domingo após ter a estrutura comprometida em acidente com um ônibus pela manhã. A via expressa chegou a ficar totalmente interditada durante a operação, que durou cerca de duas horas. No início da noite, as duas pistas sentido Zona Oeste continuam fechadas para a remoção dos entulhos. As pistas sentido Centro já foram liberadas. À tarde, o engarrafamento chegou a três quilômetros nos dois sentidos.

O motorista foi levado para o Hospital Geral de Bonsucesso, onde foi submetido a uma cirurgia. Segundo, Rosilene Aparecida Cabral, mulher de José Maria, a família pretende processar a empresa, pois o motorista teria dito a uma enfermeira que o acidente foi causado por um problema na barra de direção.

Rosilene conta que essa não foi a primeira vez que o motorista notou problemas nos veículos da empresa:

- Ele já estava reclamando há algum tempo. Semana passada, estava com dores nos ombros por causa da direção de um dos veículos, que estava muito dura. (O Globo, 13/03/11).

Apesar de as passarelas servirem para facilitar a vida dos pedestres que precisam se locomover de uma extremidade à outra de vias movimentadas da cidade, em alguns trechos da Avenida Brasil, o que deveria ajudar acaba atrapalhando. Com os constantes acidentes de caminhões e ônibus que destroem as passarelas, os pedestres são obrigados a arriscar a vida em passagens improvisadas pela Prefeitura.

Com uma estrutura visivelmente improvisada com tábuas e ferros, a passarela 7, na altura de Bonsucesso (Zona Norte do Rio), tem grande fluxo de pedestres. A passagem fica a cerca de 100 metros do Hospital Geral de Bonsucesso. Idosos, crianças, mulheres e adultos são unânimes nas reclamações e pedem uma maior atenção da Prefeitura.(MELO,31/07/11).

## 6 INVESTIMENTOS ATUAIS E PROJETOS PARA A VIA

O quadro de abandono tem se alterado muito pouco, como intervenção significativa pode ser citada a criação no início de 2011 de baias para embarque e desembarque de passageiros de ônibus na pista lateral sentido Centro, na altura da FIOCRUZ. Uma resposta lenta das autoridades, visto que, a população sofre a mais de uma década com congestionamentos (Figura 10) resultantes do “nó” provocado por ônibus parando para o embarque/ desembarque de passageiros e veículos saindo da linha amarela (criada em 1997). A prefeitura do Rio de Janeiro, que é responsável pela manutenção da Avenida Brasil atualmente<sup>2</sup>, não disponibiliza para seus usuários

<sup>2</sup> A partir de 1994, a Prefeitura do Rio assumiu a administração da Avenida Brasil, até então de responsabilidade do Governo federal.

serviço eficiente de guincho. Outra falha na operação da via é a falta de agentes de trânsito suficientes para cobrir toda a extensão da via.

Figura 10 – Ônibus procuram encostar para desembarque de passageiros e bloqueiam os veículos vindos da Linha Amarela.



Fonte: Arquivo pessoal, 2010.

A necessidade de reestruturação do tráfego da principal via de acesso ao Rio de Janeiro é notória, a Secretaria Estadual de Transportes acena como solução às mazelas da imobilidade espacial com a criação de um Bus Rapid Transit (Trânsito Rápido de Ônibus ou simplesmente BRT). Ele é um sistema comparado a um metrô sobre rodas e, segundo cálculos da secretaria acima citada, será responsável pela redução de 55% no número de ônibus que circulam atualmente na Avenida Brasil.

Ainda segundo a secretaria, atualmente 47 mil pessoas passam pela Avenida Brasil por hora nos períodos de pico. O estudo chegou à conclusão de que 58% deste público transita pelas pistas seletivas, ou seja, faz ligações diretas entre a cidade do Rio e outros municípios. Considerando a área de influência direta do corredor, o sistema atenderá a 27 bairros, que representam uma população de aproximadamente 1.100.000 habitantes, contabilizando 760 mil trabalhadores ativos.

O BRT da Avenida Brasil ou T6 é um corredor que contará com serviço de ônibus paradores e expressos. A previsão inicial é que serão adotados inicialmente 240 veículos articulados, dotados com monitoramento via satélite, ar condicionado,

isolamento termo-acústico e acessibilidade total a pessoas com necessidades especiais de locomoção.

Serão utilizados cinco terminais rodoviários no BRT: Trevo das Margaridas, Trevo das Missões, Terminal Galeão, Fiocruz e Américo Fontenelle. Esse último, já existente, será reformado e ampliado para que possa receber a transferência de terminais rodoviários, como os da Avenida Chile, do Castelo e da Praça Tiradentes, a fim de reduzir o excesso de ônibus no Centro e concentrar o local de partida das linhas intermunicipais. Além disso, contará com 14 estações ao longo de 20 quilômetros da via.

Levando em conta os benefícios com a implantação do BRT na Avenida Brasil, o Poder Executivo do município do Rio de Janeiro propõe a criação do PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 57 de 2011, que até o presente momento não foi aprovado pela câmara dos vereadores do município. Esse projeto tem por objetivo reverter o quadro atual de degradação às margens da via, com terrenos vazios e galpões abandonados (Figura 11) dando lugar a salas comerciais e empreendimentos residenciais.

Para tal, cria a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Avenida Brasil que prevê a modificação das atuais regras de uso do solo como, por exemplo, a atual restrição do uso residencial às moradias unifamiliares e com o gabarito máximo de dois andares para regras urbanísticas mais flexíveis como o uso residencial multifamiliar e com gabaritos de até 14 andares.

Outra flexibilização do projeto é permitir que um lote, hoje de uso industrial e com uma numeração única, possa ser subdividido em lotes menores e com usos distintos (lojas, salas e unidades comerciais) e numerações independentes. Os agentes imobiliários que optarem pela reforma de prédios velhos com a manutenção da forma e mudança da função ficarão liberados de regras que valem para o resto da cidade, como a construção de apartamento para zelador. Há ainda a questão da projeção horizontal de um prédio no terreno, que é a medida máxima do perímetro de uma construção. No resto da cidade, essa medida não pode superar 140 metros. Dentro da AEIU, a projeção horizontal poderá ser maior.

A AEIU se estende desde Manguinhos a Santa Cruz, entretanto, o projeto preserva áreas estritamente industriais como: os distritos da Fazenda Botafogo e Palmares e o pólo empresarial da Pavuna.

Figura 11 – Galpão Abandonado na Avenida Brasil



Fonte: André Teixeira / O GLOBO, 16/05/2011.

Outro projeto do governo estadual, já implementado, que se utiliza da via como vetor para a inclusão social é o Avenida Brasil Digital. O projeto consiste no acesso gratuito a internet através de uma rede sem fio, Wi-Fi, e, para tanto, antenas repetidoras foram colocadas nos postes da Avenida Brasil, mas a velocidade de acesso à Internet ainda é demasiadamente lenta, portanto, não suprindo as necessidades de uma população tão carecida.

Não é só o estado que voltou a investir na região, grandes grupos empresariais estão voltando os olhos para a população da região e, é claro, para a valorização da área com a implantação do BRT. Dois shoppings foram inaugurados recentemente, na atual conjuntura, esses shoppings ganham frequentadores devido à imobilidade de grande parte da população local de acessar outras áreas de lazer e compra da cidade, não é a toa que o público alvo dos empreendimentos são classes com menor poder

aquisitivo. E no futuro com a implantação do BRT ganharão clientes graças à nova acessibilidade proporcionada pelo sistema.

O Via Brasil Shopping, localizado no Trevo das Margaridas, no bairro de Vista Alegre já está em funcionamento. Essa é área de entroncamento da Avenida Brasil com a Rodovia Presidente Dutra e uma das áreas que receberá um dos terminais de BRT da Avenida Brasil. Essa localização lhe permitirá um rápido acesso, fazendo com que a sua área de influência seja bastante extensa. Além da proximidade do BRT da Avenida Brasil conta ainda com as estações do Metrô de Irajá, Colégio e Coelho Neto.

A área de Influência abrange uma região geográfica que cobre os bairros de Irajá, Vista Alegre, Penha, Vila da Penha, Brás de Pina, Vicente de Carvalho, Cordovil, Jardim América, Vigário Geral, Parada de Lucas, Pavuna, Coelho Neto, Honório Gurgel, Costa Barros, Guadalupe, Acari, Fazenda Botafogo, Rocha Miranda, Colégio e Cidade Alta, se estendendo para a região sul da Baixada Fluminense, áreas estas com densa população urbana.

Já o Shopping Jardim Guadalupe erguido no terreno da antiga fábrica da Melhoral, na Avenida Brasil, fica próximo do futuro entroncamento da Via Light com a Avenida Brasil, o que vai facilitar o acesso dos moradores de Nova Iguaçu e São João de Meriti ao shopping. O centro tem foco nas classes B, C e D, que têm poder de compra cada vez maior, porém tem que se deslocar para outras áreas para consumir produtos e serviços e, portanto, por vezes sofrendo com os entraves impostos pela Avenida Brasil.

## **7 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Constata-se com o presente estudo que a saturação da malha de viária de uma cidade como a da cidade do Rio de Janeiro diz muito sobre a organização espacial do solo urbano e das suas desigualdades, uma vez que o centro ainda é o maior pólo gerador de viagem com a concentração dos bens de serviço e produção. A manutenção da tradicional política de transporte baseada, exclusivamente, na ampliação do sistema viário se mostra ineficaz, uma vez que, acaba sendo apropriada pelo transporte individual.

Nesse sentido, uma das causas da saturação da via pode ser atribuída à desarticulação existente entre o sistema de transporte e o planejamento do uso do solo, que colocou a lógica do modelo rodoviarista como estratégia para melhorar a qualidade de vida e circulação na cidade. Todavia, com o passar dos anos, observou-se que esse modelo não foi capaz de garantir a manutenção da qualidade de vida e circulação no meio urbano. A evolução desse cenário acarretou concentração de investimentos (públicos e privados) nas áreas centrais e nobres, déficit de infraestrutura urbana (luz, água, esgoto, transporte), comércio, serviço de lazer e de emprego nas áreas periféricas; além de ter aumentado as distâncias entre os locais de origem e destino.

Essa população residente na periferia, em sua maioria, é negligenciada pelos órgãos públicos que se mostram inaptos tanto na questão da promoção da justiça social (com programas que visem à inclusão social, geração de renda, acesso à habitação digna). Assim como em prover acessibilidade, deixando a população à mercê de empresas de ônibus que atuam de forma descompromissada com seu público e sem aparente concorrência, ou pressão para melhoria na prestação do serviço, o que tem se mostrado ao longo do tempo prejudicial, no que diz respeito à acessibilidade, mobilidade e qualidade do serviço ofertado.

Ressalta-se que o uso indiscriminado do transporte individual na realização dos fluxos diários, conexo ao aparente descaso com o transporte público têm cooperado com a saturação da via, resultando na redução do poder de mobilidade de parcela da população carioca. Sofre tanto o usuário do transporte individual quanto o do transporte coletivo, mas esse em especial, sofre com filas no embarque, veículos com péssimas condições de manutenção, superlotação, atrasos e até mesmo perdas do dia de trabalho. Os tempos de espera e de deslocamento antes e depois da jornada de trabalho, que não entram na remuneração, demonstram o problema à que estão submetidos àqueles que necessitam do transporte coletivo para chegar a sua atividade laboral. Com a perda de tempo e esgotamento físico, o trabalhador deixa de ter acesso a outras possibilidades da vida urbana moderna.

Portanto, o transporte público urbano é um serviço de caráter essencial, mas o alto custo das tarifas, incompatibilidade das linhas ao desejo de destino e o desequilíbrio entre a oferta e a demanda real de transporte nas áreas periféricas da

cidade tem promovido a exclusão social das classes menos favorecidas, reduzindo suas oportunidades de emprego, compras e lazer, dificultando o acesso aos serviços sociais como educação e saúde.

Fica clara a relação transportes /acessibilidade /inclusão social, além de se constatar que a solução para os problemas da via transcende as intervenções meramente estruturais, como obras. É preciso um planejamento sério de operações de tráfego e de transportes e se levar em conta a realidade sócio-ambiental em que se insere. Além disso, se faz necessária uma ação conjunta entre diversas secretarias do município e do estado do Rio de Janeiro (habitação, transportes, etc.) e conscientização da população para uso adequado da via para que não se comprometa a coletividade.

Um Plano Viário é necessário e obrigatório como base anterior a um plano de transportes. Como a maioria dos deslocamentos é feita pelo modal automotivo e este não tende a desaparecer<sup>3</sup>, temos que repensar sua base de fluxo (a rede viária) para pensar a questão da mobilidade espacial como fenômeno social, já que, acessibilidade é essencial a qualidade de vida urbana na metrópole.

Aumentar as possibilidades de deslocamentos, ao invés de pensar em limitá-los, é o desafio da metrópole fluminense, principalmente com foco na população mais carente. Diante da dificuldade de substituição do modal automotivo por outro, impõe-se a reflexão por planejamento da mobilidade espacial baseado em uma política viária que articule a rede e aquilo que nela circule, buscando introduzir inovações.

Nesse sentido, a implantação do BRT parece uma ótima solução para o transporte público, com a implantação desse se reconfigura um eixo metropolitano de deslocamento rápido sem cruzamentos na direção dos vetores densificados e de expansão, com a criação de via expressa exclusivas para ônibus. Mas não é o bastante. É necessária a criação, ou adequação de vias transversais nos eixos longitudinais das vias radiais de penetração da estrutura urbanística existente e uma nova hierarquização/ reorganização das vias distribuidoras internas aos bairros. Com isso teríamos uma maior mobilidade para camadas de menor renda, desbloqueio do fluxo de veículos e a redução dos custos sociais com os congestionamentos.

---

<sup>3</sup> Pelo contrário, tem acentuado seu uso diante da fragmentação da produção da cidade e do modo de vida urbano e por contemplar os interesses da forte indústria automobilística temos que parar de tentar excluir o modal automotivo de nossas vidas.

Cabe ainda ressaltar, que em um espaço urbano como o do Rio de Janeiro é preciso o desenvolvimento de políticas de transporte que visem à integração dos diferentes modais de transporte, para um maior aproveitamento do sistema de transporte como um todo, com a racionalização do transporte e inclusão dos usuários. Dessa maneira, até mesmo no aspecto econômico, todos os segmentos da sociedade se beneficiam, direta ou indiretamente, pela existência de um sistema de transporte de massa. A classe trabalhadora podendo chegar ao local de trabalho sem maiores transtornos e o empresário por dispor de mão de obra vinda de todas as partes da cidade e sem atrasos que prejudiquem a rotina de sua empresa, além da facilidade de acesso dos consumidores aos seus produtos.

Ainda podemos acrescentar que um sistema de transporte de massa eficiente reduz a necessidade de gastos com a manutenção de vias e fiscalização de áreas para estacionamento de veículos particulares. Outros benefícios são a redução dos índices de congestionamento e a mitigação de problemas ambientais e econômicos, como poluição, congestionamento, alto consumo de combustíveis derivados do petróleo e acidentes de trânsito.

## 8 REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPLANRIO/Jorge Zahar Editor, 1987.

AGACHE, A. H. D. *Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento*. Plano Agache. Rio de Janeiro: Foyer Brésilien, 1930.

BARAT, Josef. *Estrutura metropolitana e sistema de transporte: estudo de caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES. 1975.

BASTO, Isabela. Sinal verde para revitalização da Avenida Brasil. *O Globo*, 16/05/2011. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/sinal-verde-para-revitalizacao-da-avenida-brasil-2770045>  
Acessado em: 15/12/2011.

BEOZZO, M.H. Em busca da casa própria: autoconstrução na periferia do Rio de Janeiro. In: VALLADARES, L.P.(org). *Habitação em questão*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981, p.70-91.

BERNARDES, Lysia M.C. A Faixa Suburbana. In: *Rio de Janeiro: Cidade e Região*, 1987. Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, pp.147-159.

CAMPOS, A. et alii. (org.). *Atlas da exclusão social no Brasil*. São Paulo, Cortez, 2003.

CARLOS, Ana Fani A. *A Cidade*. São Paulo, Contexto, 1997.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. São Paulo, Paz e Terra, 2000.

COELHO, S. S.; SERPA, A. *Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia*. Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo. Ática, 1989, 1ª ed, 91p.

\_\_\_\_\_. Espaço, um Conceito-Chave da geografia. In: Castro atl.(ORG) *Geografia: Conceitos e Temas*. 8ª ed, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2006, p. 15-48.

COSTA, Célia. Pistas da Avenida Brasil, sentido Zona Oeste, já foram liberadas. *O Globo*, 13/03/2011.

Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/pistas-da-avenida-brasil-sentido-zona-oeste-ja-foram-liberadas-2902041>.

Acessado em: 15/12/2011.

COSTA, Eda. *Expansão urbana e organização espacial*. Recife. Universidade Federal de Pernambuco, Ed Universitária, 1982.

COSTA, Renato da Gama-Rosa. *Entre "Avenida" e "Rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954)*. Rio de Janeiro, PROURB/UFRJ, Dissertação de Mestrado, 2006.

DURHAM, E. R. A sociedade vista da periferia. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 1, n. 1, 1996.

LIMA, Flavia. Carreta fica presa em passarela da Avenida Brasil. *O Globo*, 01/04/2010. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/transito/carreta-fica-presa-em-passerela-da-avenida-brasil-3031335>. Acessado em: 15/12/2011.

FERREIRA, Taciana Maria. *Avaliação da Regulamentação do Veículo de Pequeno Porte no Transporte de Passageiros sob a Ótica dos Usuários: A Experiência do Recife*. Dissertação de Mestrado. Recife, CTG/UFPE, 2006.

GLOBO.COM. Avenida Brasil tem seis quilômetros parados por causa da chuva. *Globo.com*, 28/12/09. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1428429-5606,00-AVENIDA+BRASIL+TEM+SEIS+KILOMETROS+PARADOS+POR+CAUSA+DA+CHUVA.html>. Acessado em: 15/12/2011.

GLOBO.COM. Motorista atropela cavalo na Avenida Brasil. *Globo.com*, 24/08/09. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1277734-5606,00-MOTORISTA+ATROPELA+CAVALO+NA+AVENIDA+BRASIL.html>. Acessado em: 15/12/2011.

GOMIDE, A. A. *Mobilidade urbana e inclusão social: Desafios para o transporte urbano no Brasil*. Revista de Transportes Públicos. São Paulo, v.25, nº 100, 57-64, 2003.

GOMIDE, A. A. Transporte urbano e inclusão social: Elementos para políticas públicas. *Revista de Transportes Públicos*. São Paulo, v.26, nº 103, 15-48, 2004.

HARVEY, David. *A justiça Social e a cidade*. São Paulo. Hucitec, 1980, 291p.

HARVEY, David. *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas*. Espaços e debates, nº 6 – ano II, 1982, 6-35pp.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE. *Mobilidade e Pobreza*. Brasília, D.F., Abril de 2004. Disponível em: <http://www.itrans.org.br>. Acessado em: 20/08/2011.

IPEA e ANTP. *Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte*

*público*. Brasília, DF, 1998.

IPLANRIO/NDI. *Localização Industrial no Município do Rio de Janeiro*. I-planRio, Rio de Janeiro, 1994.

LEMOS, DIANA SCABELO DA COSTA PEREIRA DA SILVA. *Análise das relações existentes entre acessibilidade, mobilidade e desenvolvimento urbano: o caso da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro / COPPE, Dissertação de Mestrado, 2004.

LOURENÇO, Alice. *Quem tem direito á cidade? Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980- 2005)*. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

FREITAS, Lygia. Homem morre em tentativa de arrastão na Avenida Brasil. *O Globo*, 05/09/2010.

Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/homem-morre-em-tentativa-de-arrastao-na-avenida-brasil-2955846>.

Acessado em: 15/12/2011.

KLEIMAN, Mauro. *Rede viária e estruturação intra-urbana: a prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades, o Rio de Janeiro sobre rodas*. 2001.

KOWARICK, Lucio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1979.

MAIA, R.A. *Uma Análise do Transporte de Baixa Capacidade como Alternativa para inclusão social – Estudo de caso Bangu*. Rio de Janeiro, UFRJ/COPPE, Dissertação de Mestrado, 2009.

MELO, Maria Luisa de. Pedestres reclamam de péssimo estado de passarelas da Avenida Brasil. *Jornal do Brasil*, 31/07/2011.

Disponível em: <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/07/31/pedestres-reclamam-de-pessimo-estado-de-passarelas-da-avenida-brasil/>.

Acessado em: 15/12/2011.

NUZZI, A. *Infra-estrutura viária de grande porte e paisagem territorial*. Rio de Janeiro, PROURB/UFRJ, Dissertação de Mestrado, 2008.

O GLOBO. Internautas flagram irregularidades na Avenida Brasil e pedem mais fiscalização do governo. *O Globo*, 30/08/2010.

Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/internautas-flagram-irregularidades-na-avenida-brasil-pedem-mais-fiscalizacao-do-governo-177847.html#ixzz1iyI10DTT>.

Acessado em: 15/12/2011.

O GLOBO. Pedestres devem usar Viaduto da Penha para atravessar Avenida Brasil. *O Globo*, 1/04/2010.

Disponível em: <http://oglobo.globo.com/transito/pedestres-devem-usar-viaduto-da-penha-para-atravesar-avenida-brasil-3030435#ixzz1iz6CZPFY>

Acessado em: 15/12/2011.

PECHMAN, Robert.M. *A gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. UFRJ/PUR. Dissertação de mestrado, 1985.

PESSOA, Alexandre José de Souza. *Manguinhos como pôde ser*. A dinâmica urbana de um bairro inacabado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, PROURB/UFRJ, Dissertação de Mestrado 2006.

RODRIGUES, Silvio Cesar Alves. *Os sentidos da Avenida Brasil: da construção às transformações sócio-ambientais no território de Manguinhos (1939 a 1954)*. Rio de Janeiro, UFRJ, Dissertação de Mestrado, 2009, 110 p.

R7. Caminhão bate em passarela e parte dela tomba na avenida Brasil. *R7*, 25/07/2011.

Disponível em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/veiculo-bate-em-passerela-e-parte-dela-tomba-na-avenida-brasil-20110725.html>

Acessado em: 15/12/2011.

SANTOS, Milton. *Metamorfose do espaço habitado*. São Paulo, EDUSP, 1988, 136p.

\_\_\_\_\_. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

SARAIVA, Camila Pereira. *A periferia consolidada em São Paulo: categoria e realidade em construção*. Rio de Janeiro. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Dissertação de Mestrado 2008.

SCOVINO, A.S. *As viagens a pé na cidade do Rio de Janeiro: Um estudo da mobilidade e exclusão social*. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Dissertação de Mestrado, 2008.

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS. *Boletim Eletrônico da Secretaria de Obras do Rio de Janeiro - Abril/2008*.

Disponível em: [www.obras.rj.gov.br](http://www.obras.rj.gov.br)

Acessado em: 28/09/10.

SECRETARIA DE TRANSPORTES & CIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - PDTU/RMRJ. Rio de Janeiro, 2003.

Disponível em: <http://www.central.rj.gov.br/pdtu/indexbkp.html>

Acessado em: 15/12/2011.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO.  
*Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro.

SILVA, R.T. *Fatores condicionantes da escolha do modo de transporte e do local de consumo de pessoas de baixa renda*. Rio de Janeiro, UFRJ/COPPE, 2007, 149p.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. (1987 a). O conceito geográfico de bairro e sua exemplificação na cidade do Rio de Janeiro. In: *Rio de Janeiro: Cidade e Região*, 1987, pp.115-120. Rio de Janeiro. Prefeitura do Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. (1987 b). Bairros, bairros suburbanos e subcentros. In: *Rio de Janeiro: Cidade e Região*, 1987, pp. 121-123. *Rio de Janeiro*. Prefeitura do Rio de Janeiro.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2003.

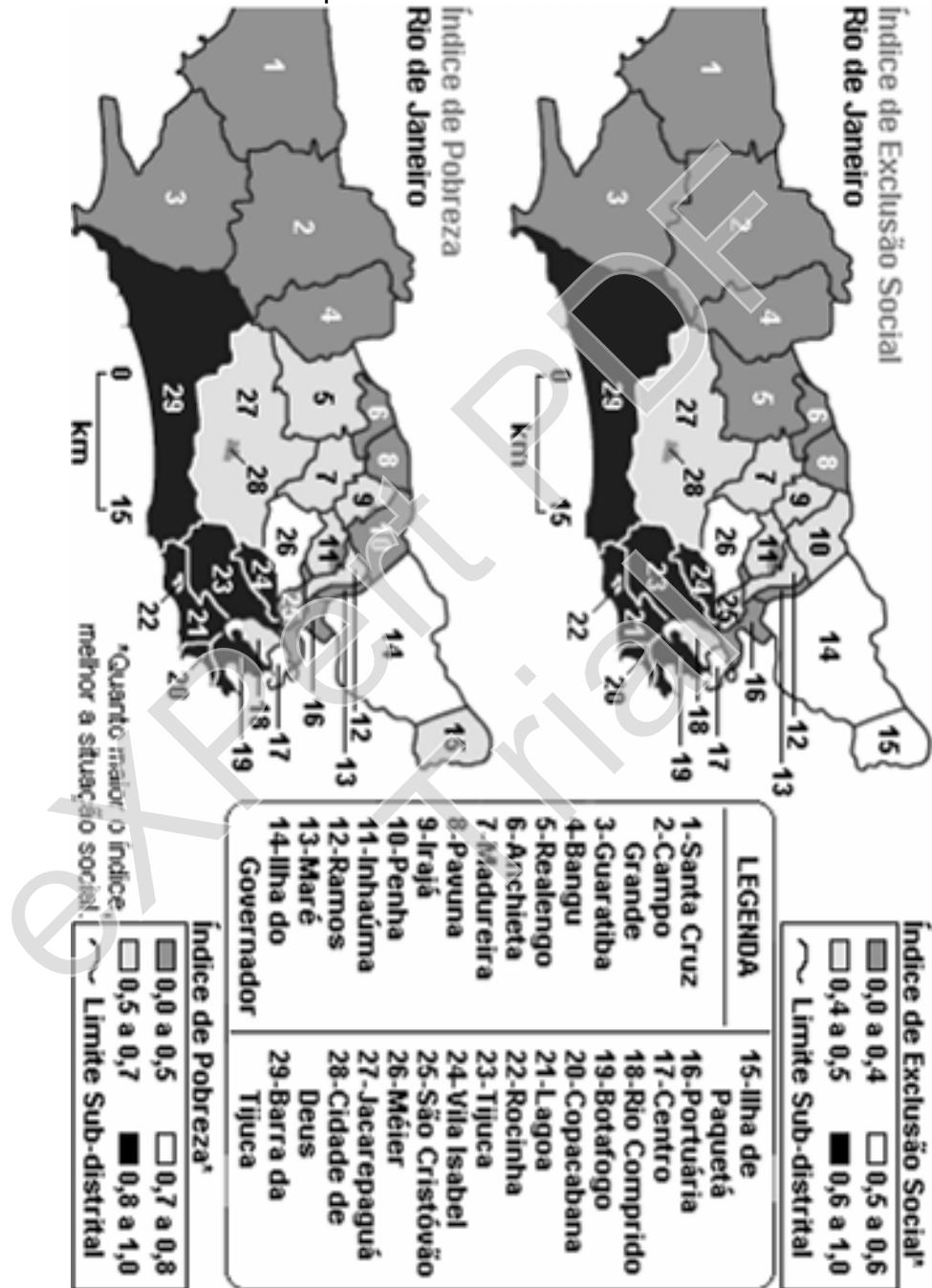
VETTER, David Michael et al. Espaço, valor da terra e equidade dos investimentos em infra-estrutura no município do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro. IBGE, nº 112, 1979.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo. Studio Nobel, 1996.

TORRES, Ana Carolina. Parte do reboco da Passarela 7 da Avenida Brasil, altura de Bonsucesso, cai sobre carro. *Extra*, 08/02/2011.  
Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/parte-do-reboco-da-passarela-7-da-avenida-brasil-altura-de-bonsucesso-cai-sobre-carro-1023871.html>  
Acessado em: 15/12/2011.

ANEXO

Figura 1 – Bairros servidos pela Avenida Brasil estão entre os com maior índices de pobreza e exclusão social.



Fonte: CAMPOS, 2003.

Figura 2 – Ocupação desordenada de antigos galpões fabris na altura de Ramos.



Fonte: Ramon de Paula / O GLOBO, 30/08/2010.

Figura 3 – Veicula circula livremente transportando a mudança de maneira perigosa.



Fonte: Ramon de Paula / O GLOBO, 30/08/2010.

Figura 4 – Carroça divide espaço no trânsito com os carros.



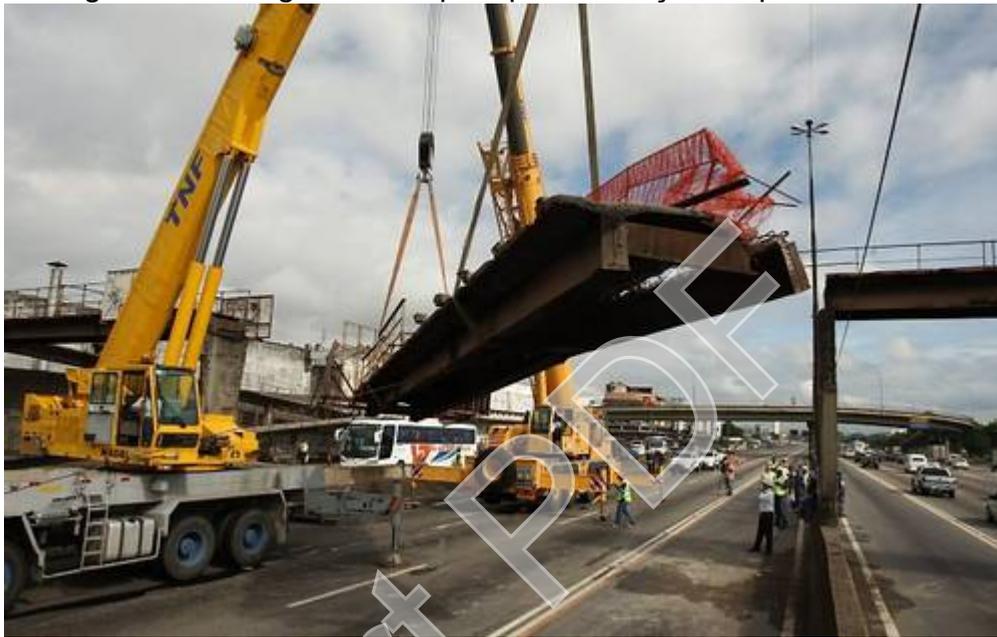
Fonte: Oriando de Barros/ O GLOBO, 30/08/2010.

Figura 5 – Caminhão excede a altura máxima permitida na via e danifica passarela 16.



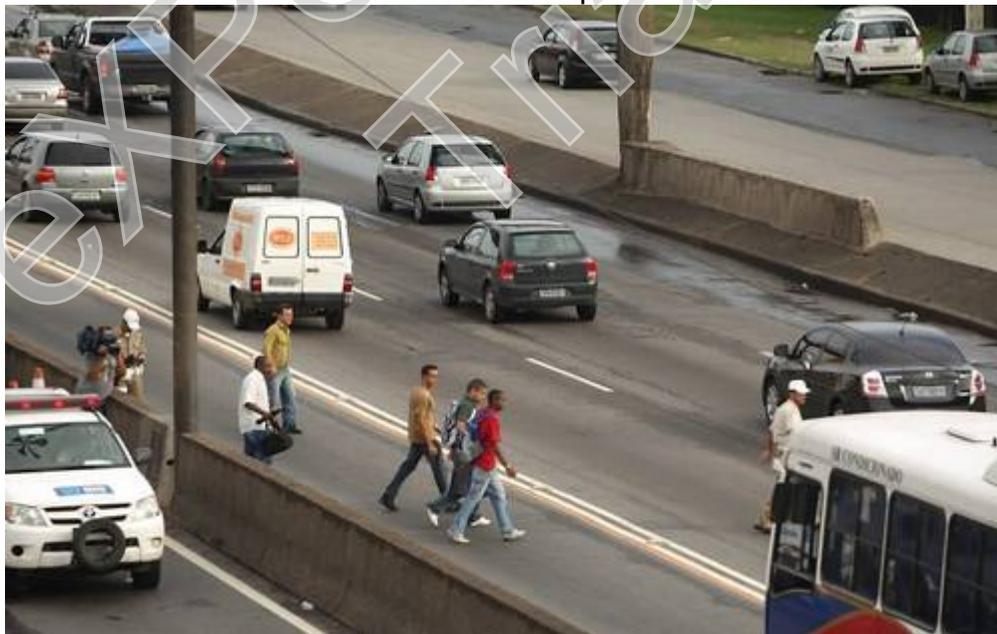
Fonte: Celso Meira / O GLOBO, 01/04/2011.

Figura 6 - Tráfego interrompido para remoção da passarela 16.



Fonte: Gabriel de Paiva / O GLOBO, 01/04/2011.

Figura 7 - Dada a distância até a próxima passarela pedestres preferem se arriscar atravessando a pista.



Fonte: Gabriel de Paiva / O GLOBO, 01/04/2011.

Figura 8 – Passarela 7 foi removida após batida.



Fonte: O Globo, 13/03/2011

Figura 9 – Passarela provisória alvo de críticas.



Fonte: Jornal do Brasil, 31/07/2011.

Figura 10 - Escada muito estreita e com degraus altos



Fonte: Jornal do Brasil, 31/07/2011.