



REDES URBANAS

Laboratório Redes de Infra-estrutura e Organização Territorial - IPPUR/UFRJ

Coordenação: Prof. Mauro Kleiman

Equipe: Alexandro Garcia, Andressa Martinez, Genivaldo Santos, Nina Silva, Priscila Olinger

Endereço: UFRJ - Av. Brigadeiro Trompowsky, s/nº - Prédio da Reitoria, 5º andar sala 543

Email: kleiman@ippur.ufrj.br

Tel: 2598-1910

Cep: 21941-590

Endereço na web: www.ippur.ufrj.br/chãourbano

## ⇒ Zona Portuária do Rio de Janeiro

### • Será que agora finalmente acontece?

Não se trata exatamente de uma novidade a idéia de integrar as diferentes partes da cidade através do seu Centro, mas parece que no Rio ainda vai demorar um bom tempo para ver concretizada a revitalização desta área.

Em várias cidades do mundo, as zonas portuárias foram transformadas de maneira a possibilitar o uso dos armazéns, que perderam espaço com a containerização; em locais de cultura e lazer, tornando-os ótimos pontos de encontro nos fins de semana e no final de expediente. (“Revitalização do Centro”, O Globo, 26/12/00).

A visão que se tem do centro do Rio durante a semana, um local com intensa movimentação, dinamismo e vida é o extremo do que ocorre nos finais de semana, quando parece que o centro perde a função, fica vazio e monótono.

Existe a vontade da prefeitura de fazer grandes mudanças na zona portuária,

mas para isso é preciso que se acerte a municipalização dos armazéns que atualmente ainda pertencem a Companhia Docas. Como se tratam de transformações radicais, de investimentos privados e municipais, e levando-se em conta que existe toda uma questão burocrática de negociações é preciso que os moradores da cidade tenham paciência para esperar até se realizem as idéias propostas.

Um dos principais pontos do projeto de revitalização da área é a construção do Museu Guggenheim, que após tanta pesquisa e especulação, a direção do museu decidiu que a próxima sede deveria ser no Rio (“O ‘sim’ para a praça Mauá”, O Globo, 14/01/02). Os amantes das artes esperavam por isso ansiosamente, mas a questão é que a prioridade, até o atentado de 11 de Setembro no World Trade Center, era a construção da segunda sede do museu em Nova York. Isso demonstra que ainda falta muito para que o país tenha prestígio internacional.

O museu se situará no Pter Mauá ao lado de um Aquário público, um Museu mundial do futebol e Centro de Exposições. Outro trecho de intervenção será no Complexo Cibazém que abrigará lojas,

centros de gastronomia, artesanato e lazer, ocorrendo ainda a transformação de vários armazéns que abrigarão restaurantes, escritórios e comércio com aplicação de recursos de empresas privadas. (“O Rio renasce no berço do Cais”, O Globo, 25/03/01).

Além dos exemplos internacionais de que a revitalização de áreas portuárias funciona, a idéia já demonstrou ser eficiente na cidade com o Armazém 5, que hoje funciona como uma boite, e atrai cada vez mais frequentadores.

Para que as mudanças ocorram de maneira a trazer o máximo de benefícios, é preciso que se pense na situação da infraestrutura local; estrutura viária, abastecimento de água e esgoto, luz, verificando se esta suporta a implantação deste projeto e apontando seus problemas com suas possíveis soluções que serão aplicadas durante as obras; como isso afetará o dia-a-dia tanto durante a execução quanto as consequências de uma iniciativa pouco vista no país e que servirá de incentivo aos outros estados.

Dentro deste contexto está inserido o projeto de duplicação da Avenida Rodrigues Alves para facilitar o fluxo dos veículos que já é complicado atualmente, e que com as intervenções na área haverá um aumento do número de veículos que transitam pelo local

durante toda a semana.

Para uma completa reestruturação da área precisa-se aumentar a sua densidade populacional, e por isso estão sendo financiadas pela Caixa Econômica Federal, reformas e construção de moradias nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Não só os moradores deste locais se beneficiarão, mas de todas as partes do Rio. Por ser um local de fácil acesso, moradores de toda a cidade; principalmente os da periferia que não contam com muitas atividades e locais de lazer, poderão se beneficiar, e haverá uma maior democratização de investimentos e acontecimentos culturais, que geralmente são voltados para a zona sul. ( “Revitalização do Porto recebe sinal verde”, O Globo, 18/11/01).

Como meio de transporte principal, pelo menos no centro, serão utilizados os veículos leves sobre trilhos ( bonde VLT), com três linhas que circularão pela zona portuária e pelas ruas do centro, onde a idéia é fazer com que as pessoas cheguem até o centro de metrô, trem, ônibus, vans, carro; e se movimentem dentro da área somente através dos VLTs. A efetiva aplicação desta idéia melhoraria o trânsito caótico da região e otimizaria os serviços. (“O Rio renasce no berço do Cais”, O Globo, 25/03/01).

A idéia é antiga e está lentamente se tornando viável, mas é preciso que se que se acabe de vez com a burocracia e que se chame mais a atenção da iniciativa privada para que esta intervenha e ajude na revitalização da área portuária, pois todos sairão em vantagem, desde que tudo seja organizado da melhor forma. Tem que ser dada às famílias que hoje, residem nos bairros desta área, residências decentes com boa infra-estrutura, sem que as jogue para o outro lado da cidade, ou mesmo que a especulação imobiliária acabe com o apoio do governo prejudicando os moradores locais.

*Priscila Olinger*

⇒ ***Circulação, transportes e processo de urbanização***

- ***Cada um por si ou o transporte de massa?***

Enquanto não cessa de crescer o número de veículos automotores no Rio, cuja frota total está em 1.762.133 veículos ( até junho de 2002), as soluções de transporte coletivo de massa muito lentamente tenta ocupar um espaço no qual deveria ser majoritário. Como o transporte coletivo não progride como deveria, as pessoas partem para soluções individualizadas e que vençam os congestionamentos. A última maneira que começa a tomar maior vulto trata-se da circulação por meio de motos (“Invasão de motos na cidade: elas já são 89 mil” – O Globo 18/08/02). Muito mais flexíveis que os automóveis, permitindo trafegar em espaços muito

estreitos e estacionar em área reduzida, as motos já correspondem à 5% do total da frota e só no 1º semestre de 2002 agregaram-se mais de 8,6% do total de novos veículos emplacados ( “ O Globo”, 28/08/02).

No outro extremo, o do transporte coletivo, a luta pela extensão do metrô e a recuperação da capacidade da ferrovia prossegue num ritmo bastante lento. Com capacidade de transporte para 1200 passageiros, ao invés de um motoqueiro, os trens da Central do Brasil instalam ar condicionado como forma de recuperar passageiros perdidos para ônibus e vans ( “ Supervia lança trem com ar- condicionado.” – JB 27/09/02). Os trens urbanos transportam hoje em dia apenas 300 mil passageiros/dia, quando já levaram 1.000.000 de pessoas/dia nos anos 70. Promete-se que até dezembro já teremos 8 trens com ar condicionado. Já o metrô num grande esforço está chegando ao centro de Copacabana, que deveria ter a Estação de Siqueira Campos inaugurada também até dezembro ( “ Metrô faz viagem de teste até Siqueira Campos” – O Globo, 30/09/02) e dado à obra até esta estação ter economizado, o Estado propõe-se a avançar com os trilhos até a estação Cantagalo (Metrô avança para Ipanema”- O Globo, 14/09/02).

Quando não existem redes de circulação e transportes coletivos de massa cada um, se pode e tem renda para tal, procura resolver por si só os deslocamentos, deixando para os de renda baixa o ônus da circulação congestionada.

*Mauro Kleiman*