



REDES URBANAS

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

Coordenação: Prof. Mauro Kleiman

Equipe: Alexandre Garcia, Andressa Martinez, Genivaldo Santos, Nina Silva, Marcela Marques

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

• **Circulação, transportes e processo de urbanização.**
⇒ **Novas obras viárias e a configuração urbana do Rio de Janeiro**

No desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, principalmente em todo decorrer do século XX, as várias reestruturações da cidade tiveram como base a construção de novas vias, sempre incorporando as mais avançadas técnicas, muitas das quais, oriundas da tecnologia e solução das rodovias inter-urbanas.

Assim, desde Pereira Passos abrindo a Avenida Rio Branco e a Avenida Rodrigues Alves, passando pela abertura da Avenida Presidente Vargas na década de 40; os túneis, na zona sul, e depois os extensos túneis urbanos Santa Bárbara e Rebouças e os viadutos desde os anos 60; os elevados nos anos 70; até as vias expressas nos anos 90, o Rio de Janeiro tem sido palco de intensa reestruturação visando à resolução das questões de circulação e acessibilidade¹.

¹ Para maiores detalhes ver Construtores do Moderno Rio de Janeiro, de Mauro Kleiman, Rio de Janeiro; Redes Urbanas, 2000; e Rede Viária e Estruturação Urbana. A prioridade dos investimentos na

Não é pois com surpresa, pelo contrário, trata-se do seguimento de uma política secular, que procura-se solução para a acessibilidade da Barra da Tijuca através de propostas viárias. Agora, busca-se duplicar o elevado do Joá, via construída entre o final da década de 60 e início dos anos 70 quando a Barra ainda não tinha população expressiva, com a nova pista e túneis em paralelo à via existente (“Prefeitura fará novo elevado e dois túneis no Joá” – O Globo 11/03/03). A proposta é polêmica, não apenas porque deveria pensar-se na viabilização de transporte de massa – metroviário - para aquela área de grande crescimento (não só a Barra, mas o crescimento a Oeste – Barra, Recreio, Jacarepaguá), mas porque mesmo em termos rodoviários deveria primeiro solucionar-se os bloqueios de acessibilidade nas pontas da via expressa, seja na sua saída, na Gávea-Lagoa onde, pelo volume de tráfego, não é mais possível controlar a circulação por semáforo, exigindo-se

rede viária em seu papel na configuração das cidades: O Rio de Janeiro sobre Rodas; Anais do IX Encontro da ANPUR, volume 3 pp1596 a 1608, ANPUR Rio, 2001.

cruzamento em diferentes níveis, seja inferior, (o chamado “Mergulhão”), seja superior, por viadutos; ou na chegada à Barra onde existem problemas quando da transformação da Avenida das Américas em via local, pois sua função deveria ser de via expressa (“duplicação do elevado do Joá divide opiniões” – O Globo – 12/03/2003).

Por outro lado, tem que pensar-se na conclusão do programa Viário da Barra da Tijuca, pois faltam ser feitas várias vias constantes no Plano Lúcio Costa e também suas ligações com Jacarepaguá, hoje muito restrita à passagem pela Cidade de Deus, com tráfego local pesado e lento, e com muitos semáforos (seria preciso fazer uma ligação expressa entre a Linha Amarela e a Taquara).

Num outro extremo, o túnel previsto da Grota Funda será um elemento muito importante, não apenas como eixo da ligação da Barra/Recreio com a outra parte da zona Oeste (Campo Grande e Santa Cruz), mas principalmente se for uma articulação do seu eixo viário com a via Dutra, pois assim grande parte do fluxo de automóveis que vem desta via poderia seguir pela Barra/Recreio/Jacarepaguá sem ter que desaguar na Linha Vermelha e Amarela, (a primeira já saturada, e a segunda a caminho

do crescimento geométrico de seu fluxo com possível saturamento). Podemos ver que, por vezes, volta-se a discutir e propor novos modais como meios de circulação e acessibilidade e transporte no Rio de Janeiro, mas de concreto tem-se recorrentemente apelado para as soluções viárias. (Rio terá pacote de obras viárias a partir de abril” – O Globo – 27/03/03).

Mauro Kleiman

- **Abastecimento de água**
⇒ **O mundo se preocupa com a escassez de água no futuro... na Baixada Fluminense essa preocupação é urgente.**

As grandes capitais brasileiras já demonstram preocupação com a crise no abastecimento de água que vem se tornando um produto cada vez mais escasso em todo o mundo, porém em alguns lugares isto não é uma preocupação recente pois os problemas no abastecimento nunca foram novidade na Baixada Fluminense. Esta região, sempre teve problemas no que diz respeito ao abastecimento de água e o que torna mais grave a situação é que foram investidos mais de 1 bilhão de dólares, quase 3,47 bilhões de reais, nesta região (“Sem explicação” O Dia – 23/03/03), sem a esperada solução do problema.

O Conselho de entidades Populares de São João de Meriti (ABM) preparou um dossiê, que será entregue ao Ministério Público, que revelou que a região é prejudicada em relação ao município do Rio de Janeiro, pois segundo este documento cada morador recebe em média 100 litros de água por dia, enquanto o cidadão do Rio de Janeiro recebe 5 vezes mais. Esta situação é até certo ponto contraditória pois o Rio Guandu, que abastece cerca de 80% da Região Metropolitana, se localiza na Baixada Fluminense. O dossiê denuncia o fato de alguns municípios como São João de Meriti e Nilópolis receberem água apenas 2 vezes por semana, que a gravidade do problema é proporcional à altitude do local e mostra ainda um fato curioso, pois o problema atinge não só as comunidades mais humildes da região, mas também bairros reconhecidamente de classe mais elevada como o Caonze em Nova Iguaçu e a 25 de Agosto em Duque de Caxias, mostrando assim que a falta d’água é um “problema democrático” (“Investimento pela metade” – O Dia – 23/03/03).

Especialistas e representantes de moradores apontam a falta de continuidade das obras do PDBG como um dos principais fatores para a não resolução do problema na região, e segundo o Coordenador metropolitano da Fase, Hélio Porto, nenhum dos 8 reservatórios construídos pelo Governo do Estado na região

está funcionando plenamente. As obras inacabadas somadas ao desperdício provocados por vazamentos e ligações clandestinas faz com que se torne mais difícil a resolução de um problema demasiadamente importante para uma população bastante carente.

Genivaldo H. S. dos Santos

PUBLICAÇÕES

- ⇒ Em breve estaremos lançando o novo livro do Prof. Mauro Kleiman- *Redes de Água e Esgoto na construção do Rio de Janeiro- 1938-2001: Território de Desigualdades*. Para reservar seu exemplar mande-nos um e-mail para kleiman@ippur.ufrj.br
- ⇒ **Nossas publicações:**
Livro: *Os construtores do moderno no Rio de Janeiro* – de Mauro Kleiman

Questões Territoriais-

- *Permanências e Inovações nas redes de Infra-estrutura Urbana no período de 1975-94: a dilatação do espaço metropolitano do Rio de Janeiro, num movimento de “mão-dupla”*. Ano I, nº 01
- *Infra-estrutura da região do Porto de Sepetiba*. AnoII, nº02

Resenha Urbana, Ano I, nº01

Para adquiri-los mande-nos seu pedido para kleiman@ippur.ufrj.br
Obs: ao preço será acrescido o valor por envio pelo correio.