



AVENIDA BRASIL: OS CAMINHOS E DESCAMINHOS DO DESENVOLVIMENTO, DECLÍNIO E REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E SOCIAL DA METRÓPOLE FLUMINENSE

Luiz Felipe Orofino Souto Cezar

Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ

Thalyta Shely Souza Sardinha

Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

RESUMO

O trabalho aborda as transformações pelas quais passou a Avenida Brasil, importante via de integração do município do Rio de Janeiro, a partir do crescimento da cidade, ao longo dos seus 60 anos de história. Apresenta os principais motivos para sua construção, sua importância para a consolidação do industrialismo no Brasil, seu papel de agente integrador, não só da cidade, como também do país, sua decadência e abandono e o momento atual de reinserção na economia do Estado do Rio.

Destacaremos como a via perdeu sua importância e se tornou uma área associada à violência, as favelas e à falência e daremos ênfase à tentativa, em curso, de revitalizá-la, diante do advento da criação de uma cidade sustentável para os mega eventos que acontecerão na cidade. Assim, mostraremos projetos que têm por objetivo reurbanizá-la e criar bases para que esta volte a ser uma via segura, com infraestrutura de qualidade e oportunidades de emprego.

Buscamos desta forma, explicitar e tentar entender a dinâmica de fragmentação e descontinuidade pelo qual passou a via e a busca pela requalificação e reinserção desta na paisagem da cidade.

Palavras-chave: avenida brasil. decadência. violência. revitalização.

ABSTRACT

The paper discusses the transformations which Brasil Avenue, an important integration way of the city of Rio de Janeiro, went through since the city started to grow during its 60 years of history. It shows the main reasons for the Avenue's construction, its importance for the consolidation of industrialism in

Brazil, its role as an integrator agent not only of the city, but also of the country, its falling and abandonment and the current moment of reinsertion on the State of Rio's economy.

We will also outline how the avenue lost its importance and became an area associated to violence, slums and bankruptcy and emphasize the efforts which are being made nowadays to revitalize it due to the creation of a new sustainable city for the great events coming to the city. Thus we are going to show projects which aim to urbanize it and create a base for the avenue to become a safe way with quality infrastructure and with job opportunities.

Finally, we try to show and understand the dynamic of fragmentation and discontinuity through which the avenue has passed and the search for requalification and reinsertion of this city's landscape.

Keywords: Brazil Avenue. decay. violence. revitalization.

1 INTRODUÇÃO

Buscaremos fazer uma caracterização de uma importante via do Município do Rio de Janeiro: a Avenida Brasil que tem sua obra de construção iniciada na década de 1940 objetivando explorar e urbanizar a área conhecida como sertão carioca que incluía o atual subúrbio e a zona oeste carioca.

Inicialmente será feito um histórico do país, mais precisamente da capital, nas décadas de 40 e 50, destacando o forte apoio dado pelo governo ao rodoviarismo e o uso intenso do automóvel. É neste período que a industrialização no Brasil se intensifica e muitas empresas se instalam no Rio de Janeiro (então capital), ao longo da Avenida Brasil, área de transição entre o campo e a cidade.

Será retratada como a Avenida Brasil foi responsável por levar o progresso à estas regiões, povoando-as até atingir seu nível máximo de adensamento, fazendo surgir as favelas, o que ocasionou um novo problema para a via: o crescimento da violência local somado ao seu abandono pelo governo e pelas indústrias que ali se instalaram no momento de sua inauguração.

Para finalizar destacaremos o momento atual de recuperação da via, extremamente adensada, com sérios problemas de infraestrutura, com altos índices de violência, a partir de projetos de mobilidade (as chamadas BRTs), instalação de unidades de polícia pacificadora, obras para melhoramento de infraestrutura, além dos incentivos para atrair novamente as indústrias e assim, recuperar esta via de acesso intensamente utilizadas pelos cariocas.

2 COMO TUDO COMEÇOU

A Avenida Brasil (mapa 1), importante eixo de ligação entre o Centro, o subúrbio e a zona oeste do município do Rio de Janeiro e, uma das principais portas de entrada da cidade possui 58 quilômetros de extensão e corta 27 bairros (tabela 1). Em seus quase 60 anos, considerando-se a finalização das obras de sua ampliação, passou por diferentes momentos, sempre influenciado pela conjuntura econômica enfrentada pelo país.

Mapa 1: Localização da Avenida Brasil no Município.

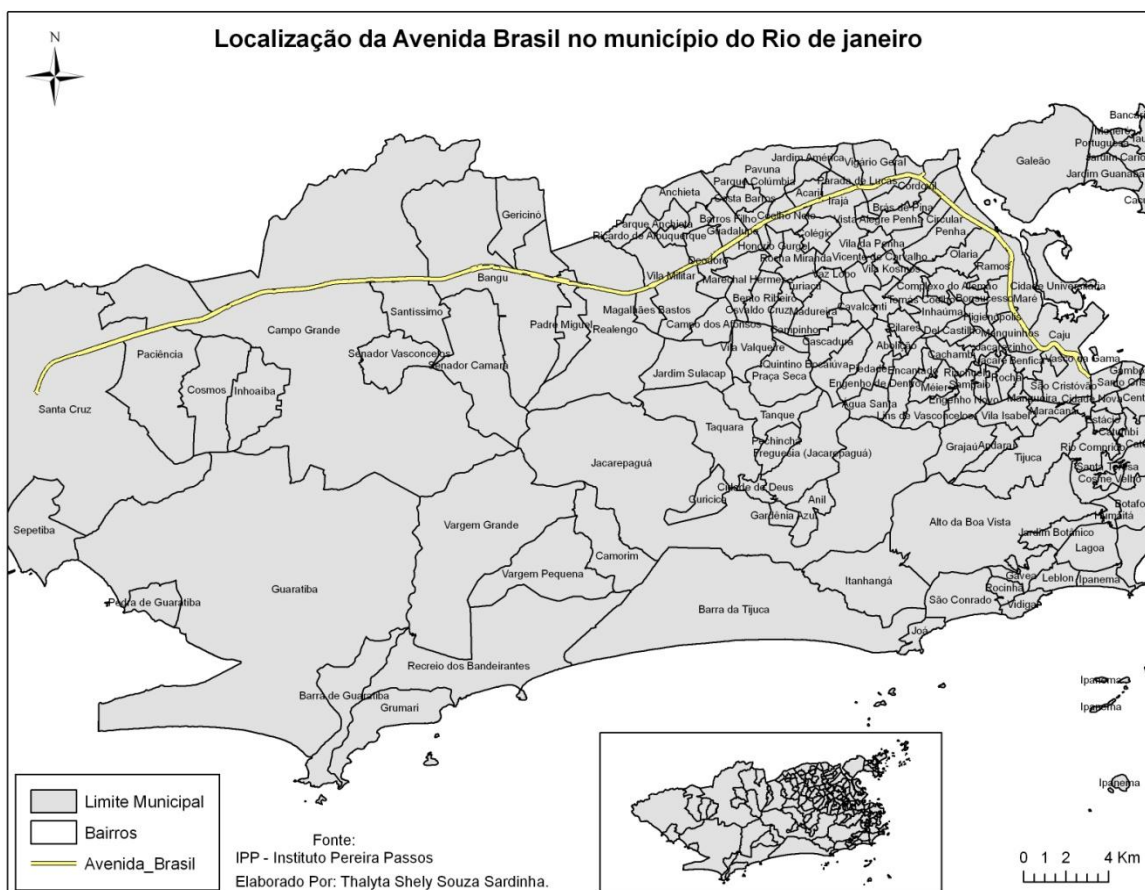


Tabela 1: Lista de Bairros por onde passa a Avenida Brasil

Zona Oeste	Zona Norte
Deodoro	Guadalupe
Vila Militar	Barros Filho
Magalhães Bastos	Acari
Ricardo de Albuquerque	Coelho Neto
Realengo	Irajá
Padre Miguel	Vista Alegre
Bangu	Cordovil
Vila Kennedy (bairro não oficial)	Penha
Santíssimo	Olaria
Campo Grande	Ramos
Paciência	Bonsucesso
Santa Cruz	Manguinhos
	Benfica
	São Cristóvão
	Caju

Sua abertura foi resultado de diferentes projetos e iniciativas tanto de particulares como do poder público. Originalmente, surgiu como uma variante da Rio-Petrópolis, estrada construída para ligar a capital à cidade serrana, atendendo às aspirações dos associados do Automóvel Club do Brasil. Os primeiros projetos, datados do início do século passado, visavam atender uma demanda dos proprietários de automóveis, conectar o centro da cidade aos bairros localizados depois da ponta do Caju, partindo da Avenida Rodrigues Alves, na região portuária da então capital federal e, conferir maior fluidez ao trânsito.

A consolidação da indústria automobilística nos países desenvolvidos já determinava o pensamento de muitos também no Brasil, que apostavam no progresso através do rodoviarismo. Washington Luís, presidente da República nos anos de 1926 a 1930, adotava como lema: “governar é abrir estradas”, o que retrata bem o ideal dominante á época. A chegada da indústria automobilística no país, nos anos de 1950 foi, inclusive, fundamental para a efetivação da importância da via.

Essa lógica fomentou, portanto, as tentativas de abertura da avenida, que em 1940 teve sua obra iniciada. Sua construção ocorreu até o ano de 1954. A abertura da estrada Rio-Petrópolis ocorreu anos antes, no final da década de 30, na gestão de Washington Luís, atendendo a suas ambições rodoviarista. Os anseios em se criar uma ligação entre o centro da cidade e a Rio-Petrópolis, fez surgir à necessidade de criação de uma variante dessa via. O crescimento demográficoⁱ foi também um fator fomentador da necessidade de um eixo de ligação entre o centro e os bairros da periferia da cidade.

A primeira fase da variante era composta por 15 quilômetros de extensão até o bairro de Parada de Lucas. Em 1946 foi inaugurada a Avenida Brasil, concluída. No ano de 1961 houve a unificação da variante com a Avenida das Bandeirasⁱⁱ, estendendo seu sentido do bairro do Caju a Campo Grande. Durante as décadas que se seguiram a avenida recebeu inúmeras intervenções, como: construções de viadutos, acessos, e obras de duplicação de faixas. No início da década de 90, a administração da via foi transferida do governo federal para a administração municipal por meio de decreto.

Avenida Brasil como destaque para urbanização

A Avenida Brasil foi fator determinante para o industrialismo brasileiro, uma vez que proporcionou a ampliação da zona industrial da capital, tendo sido importante via para o escoamento da produção agrícola e industrial e para a integração entre o campo e a cidade. Sua abertura ocorreu em paralelo à consolidação do industrialismo no país, iniciada na Era Vargas e fortalecida nos anos JK, evidenciando sua importância para a implantação das indústrias no Brasil. Seu papel integrador, sua ligação ao porto e suas “margens” amplas e inabitadas, nas quais diversas empresas e fábricas se instalaram, foram fundamentais para tal sucesso.

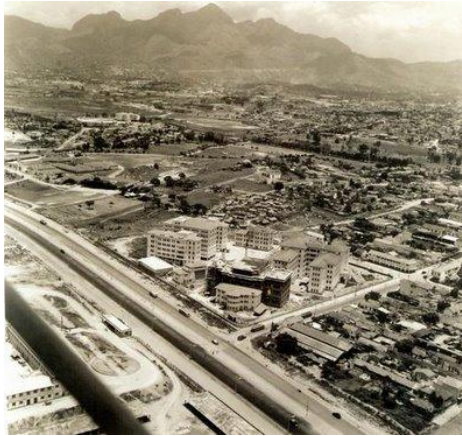


Foto 1: Avenida Brasil em 1950 na altura do Hospital de Bonsucesso evidenciando o crescimento da Zona Norte. Fonte: <http://viagensorioantigo.blogspot.com.br>

A 'interiorização' da cidade proporcionada pela abertura da via, previa ainda, maior intercomunicação dos já existentes bairros do subúrbio e o povoamento e adensamento de áreas ainda inóspitas e pouca habitadas como a baixada fluminense. A passagem da via por essas regiões levou também obras de melhorias estruturais, entre elas, saneamento, impermeabilização do solo e calçamento, levando infraestrutura ao campo, evidenciando também, seu caráter urbanizador. Observa-se neste momento, o crescimento das favelas ao longo da via motivado pelo fácil acesso ao centro e outras áreas do subúrbio.

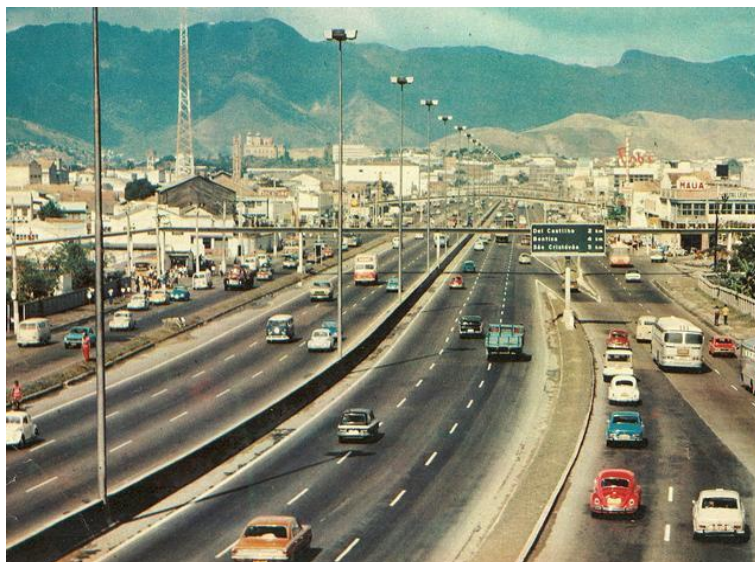


Foto 2: Avenida Brasil na década de 1970 integrando as Zonas Norte e Oeste ao Centro do Rio de Janeiro. Fonte: <http://shw.onibusbrasileiro.fotopages.com>

A expansão dos limites do município e o desenvolvimento dos subúrbios e da cidade atribuíram à via importância vital para a economia, não só local, mas de todo o país e, para

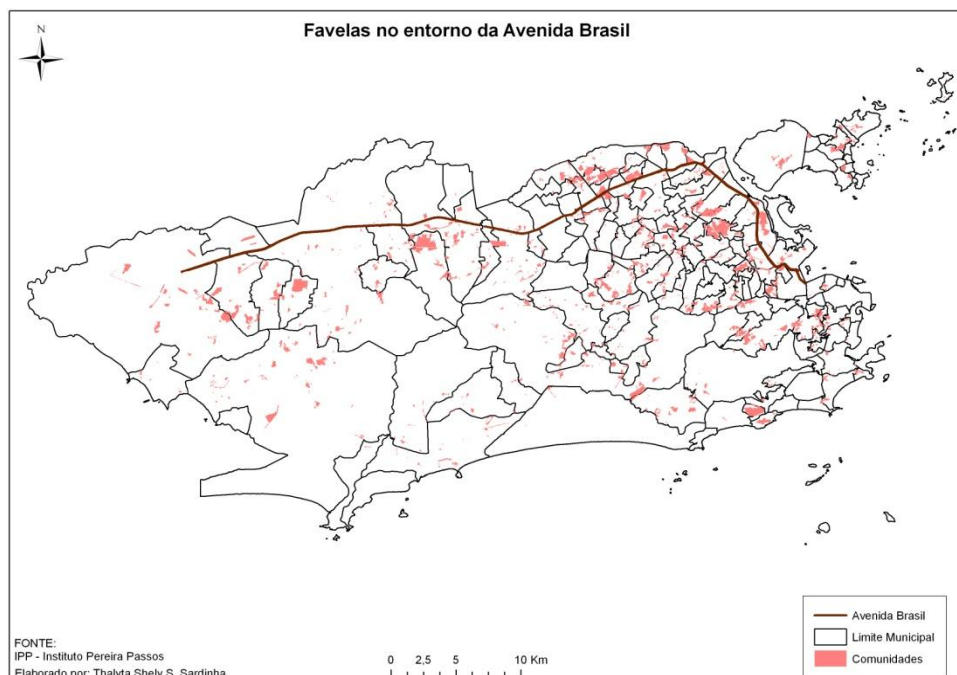
a integração nacional, por ser parte integrante de uma extensa malha rodoviária que liga capitais importantes como Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Com o passar do tempo, a abertura da Avenida Brasil provocou a ocupação desordenada de suas margens devido à infraestrutura que levou as áreas cortadas pela via, sobretudo o aterramento das regiões de mangue. O crescimento desregulado foi agravado pelas remoções de favelas das áreas centrais e da zona sul: a Favela do Esqueleto (no Maracanã, localizava-se no terreno onde foi construída a Universidade do Estado da Guanabara, atual UERJ), Pasmado (em Botafogo) e Praia do Pinto (Lagoa). Essa população ocupou as áreas e morros que hoje formam o Complexo da Maré, evidenciando a segregação existente no Rio de Janeiro. Na Zona Sul e Centro localizam-se as pessoas com melhores condições sociais e na Avenida Brasil em direção a Zona Oeste abriga-se as populações de baixa renda, provocando grandes disparidades e conflitos sociais.

A cidade do Rio de Janeiro é um bom exemplo, mostrando ser um espaço dividido entre, de um lado, a riqueza, o bem-estar e o poder, e de outro, a pobreza e o desespero (...) o espaço urbano capitalista é visto como lócus dos conflitos sociais, onde seus atores se duelam por casa pedaço de terra. (CORREIA, 2003 apud GOMES, 2009)

Outro fator que contribuiu para o crescimento desordenado foi a grande migração campo-cidade ocasionado pela industrialização, o que gerou grande aumento da população urbana. O alto adensamento das áreas centrais, aliado a facilidade de deslocamento garantida pela abertura da via, resultou em um aumento exponencial da população da zona oeste, zona norte e baixada fluminense.

A ocupação desenfreada provocou a perda das empresas ao longo da via devido a falta de segurança e o intenso processo de favelização (mapa 2), destaque para o já citado Complexo da Maré (foto 3) e para as comunidades de Senador Camará, Vila Catiri e Batan, por exemplo, na Zona Oeste. Segundo Gomes (2009): *“há um relativo esvaziamento de uma parcela da cidade formal e a expansão e/ou adensamento da cidade informal”*.



Mapa 2: Comunidades ao longo da via.



Foto 3: Vista aérea do Complexo da Maré entre a Avenida Brasil, na ponta da foto e mais interiorizada a Linha Vermelha. Fonte: <http://oglobo.globo.com>

Esse fator, somado a um período de crise econômica no Estado do Rio de Janeiro, iniciado nos anos de 1980 e aprofundado na década seguinte, causador do desaquecimento da economia e da perda de importância do estado no cenário econômico nacional, fizeram muitas empresas migrarem para outros grandes centros, principalmente São Paulo ou, para as médias cidades, motivadas, sobretudo, pelos incentivos fiscais dados pelos governos locais. O declínio fluminense implicou também na decadência da Avenida Brasil. A saída das indústrias resultou no abandono de galpões, prédios e de grandes áreas localizadas às margens da via, que com o passar do tempo foram ocupados pela população pobre.

O abandono não se deu somente por parte das empresas, o poder público se manteve ausente da avenida ao longo de muitas décadas, assistindo a degradação pela qual

passava. O descuido e a renúncia imposta à via a tornaram foco de problemas, não só estruturais de calçadas; passarelas; asfaltamento e; os alagamentos ocasionados na via, principalmente pelas fortes chuvas de verão (foto 4), mas também com o aumento da violência, sendo possível citar como exemplo, as constantes interrupções do tráfego na via em virtude de intensas trocas de tiros entre a polícia e traficantes das favelas às suas margens.

O avanço da violência na região e a fuga das indústrias estão intimamente associados, não sendo possível determinar qual o fator gerador e qual a consequência. É fato que a falta de ações para melhorias e manutenção da via e o total descaso da administração pública conferiu à rodovia o status de *não lugar* (COSTA), tornando-a apenas uma via de passagem para os motoristas residentes na baixada e no subúrbio no seu deslocamento diário para o centro da cidade. Segundo dados da prefeitura, a avenida ainda é responsável pelo maior fluxo viário da cidade, graças a esse movimento pendular.

A Imobilidade Urbana na Avenida Brasil

Foi determinante também para a importância atribuída à avenida no que se refere ao deslocamento, a opção do poder público pelo rodoviarismo em detrimento de outros modais. O avassalador crescimento populacional nos bairros da zona oeste, zona norte e baixada fluminense, proporcionados pela abertura da via e consequente melhoria da infraestrutura dessas regiões aliadas à inexistência de políticas públicas de mobilidade urbana comprovada pela falta de opções eficazes à avenida, delega aos moradores destas áreas a opção quase que exclusiva de utilizarem a Avenida Brasil para a realização de seus deslocamentos, contribuindo para a sobrecarga da mesma.

As iniciativas de sua construção, seus projetos e toda a sua história corroboram a opção feita no país pelo automóvel. A construção de rodovias como fator de integração nacional, como fonte de progresso, como meio de escoar a produção, é retrato fidedigno da prioridade dada aos caminhões. Em paralelo, nenhuma atenção foi dada a outros modais, sobretudo ao modal ferroviário, excelente opção para o transporte de passageiros, sendo uma alternativa aos habitantes dos subúrbios cortados pela via.

Atualmente, a Avenida Brasil atende apenas às aspirações rodoviarista presentes na sua idealização, sem que haja ao menos a desejada fluidez do tráfego, em virtude do aumento exponencial no número de automóveis que circulam diariamente na rodovia geradores de intensos congestionamentos. O desenvolvimento da cidade já não passa mais

pela Brasil, assim como a integração nacional, a circulação e escoamento de mercadorias. Foi perdida a sua significação e seu simbolismo. Seus ideais de integração, dinamismo e desenvolvimento sucumbiram perante o tráfego intenso, a violência e o descaso.

A resignificação da avenida:

Frente a esse cenário de desinteresse e renúncia, que marcaram sua história recente, a atual gestão municipal apresenta alguns esforços na tentativa de revitalizar e devolver à avenida a importância de outrora. A prefeitura do Rio investiu em um ano 63 milhões de reais para melhorias estruturais como a dragagem de canais, recapeamento do asfalto, reformas das já existentes e construção de novas passarelas, calçadas, baias de ônibus e viadutos para a maior circulação de veículos.

Além de transformações na infraestrutura, há ainda um esforço de revigoração da economia na região. A secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico promove uma política de atração de empresas para os terrenos vazios e galpões abandonados, na qual reduz o ICMS de 19% para 1% e 2%, dependendo do ramo de atividade (Jornal O Globo, edição online, 16/05/2011).

Tramita ainda, na câmara dos vereadores um projeto de lei que objetiva criar uma Área de Especial Interesse Urbanístico ao longo da via e num conjunto de 31 bairros em seu entorno. O projeto objetiva tornar vantajoso construir e investir na região, oferecendo incentivos às construtoras. A proposta prevê ainda a incorporação de lojas e salas comerciais e a reconversão de imóveis em moradias.

A criação da AEIU – Área de Especial Interesse Urbanístico – indica mudanças na regulação do uso e ocupação do solo, a flexibilização de regras urbanísticas como a que faz referência à taxa de ocupação e permeabilidade do terreno e aumento do gabarito, por exemplo. Este projeto se estende de Mangueiras ao bairro de Santa Cruz, com destaque para a área da Avenida Brasil e da rodovia Presidente Dutra, Missões, Via Light e as demais avenidas da AP3 (Zona Norte).

A proposta aumenta, por exemplo, o gabarito em regiões onde, pelo uso industrial, só se permite construções unifamiliares de, no máximo, duas unidades ou dois andares por lote. Com a mudança no zoneamento, será possível aplicar regras de um decreto de 1976, que libera construções multifamiliares, afastadas das divisas dos terrenos, de até 18 andares, conforme a posição das áreas em relação ao nível do mar. De acordo com a regra, quanto mais alto o terreno em relação ao mar, menor o gabarito. Por conta disso, segundo a SMU, a previsão é que novas construções na área abrangida pelo projeto cheguem a até 14 andares. (Jornal O Globo, edição online, 16/05/2011)

Nesse novo panorama que se projeta para o futuro da avenida, já podemos encontrar dois novos empreendimentos comerciais: os shoppings Via Brasil, no bairro de Irajá e o Jardim Guadalupe (em Guadalupe) recém-inaugurados, que além de modificarem a paisagem local, revigoram a economia, geram empregos e se tornam opções de entretenimento e de comércio para a população local.

Outro projeto de grande relevância na região compreendida pela Avenida Brasil, são as unidades de polícia pacificadora, as conhecidas UPPs, que têm por objetivos definidos pelo governo do Rio de Janeiro ser:

[...] um novo modelo de Segurança Pública e de policiamento que promove a aproximação entre a população e a polícia, aliada ao fortalecimento de políticas sociais nas comunidades. Ao recuperar territórios ocupados há décadas por traficantes e, recentemente, por milicianos, as UPPs levam a paz às comunidades (...) buscando levar a inclusão social à parcela mais carente da população. (www.upps.com)

Na área compreendida pela via, existe apenas uma única UPP no momento, na Favela do Batan, implantada no ano de 2009. Segundo dados oficiais, a unidade reduziu o percentual de violência na região, mas ainda falta muito para que a via seja uma área segura. Grandes complexos como Maré, Manguinhos, Vila Kennedy e Vila Aliança, são relevantes impasses para se atingir a paz ao longo da Avenida Brasil.

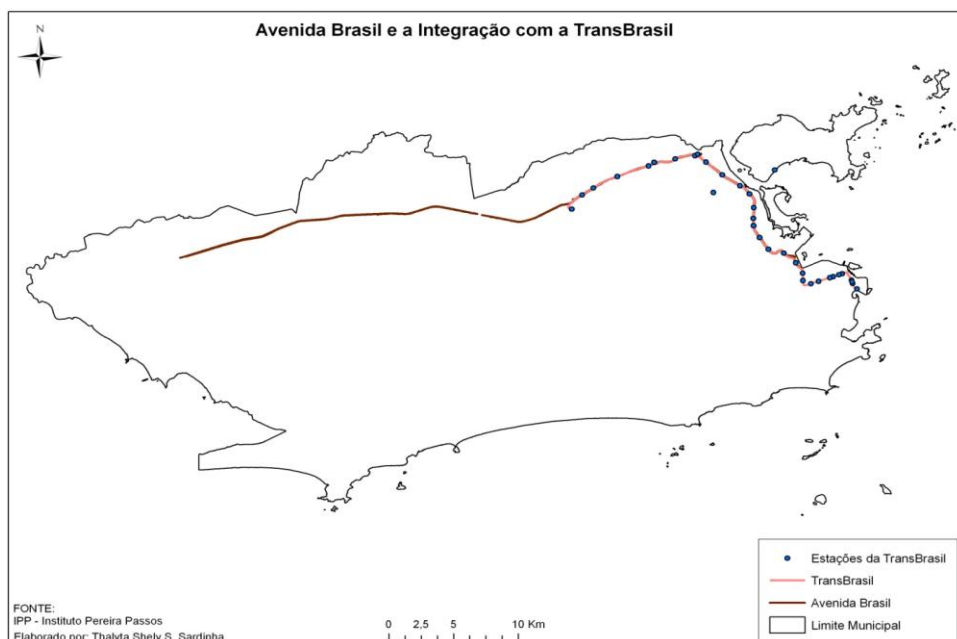
BRT Transbrasil

Outra forma de reestruturar a via dentro dos projetos atuais de mobilidade é o BRT TransBrasil (mapa 3), o quarto corredor exclusivo para ônibus articulados que integrará os projetos de mobilidade da cidade para as Olimpíadas de 2016. O TransBrasil irá se integrar com a Via Light, via expressa localizada na baixada fluminense e, com os outros BRTs; TransCarioca; TransOlimpica e; TransOeste (mapa 4), este a partir das conexões anteriores. Este BRT terá cerca de 25 estações e irá cortar as Rodovias Presidente Dutra e Washington Luís. O objetivo é ligar o bairro de Santa Cruz à região central da cidade e o Aeroporto Santo Dumont, utilizando, vias como a Avenida Francisco Bicalho e a Avenida Presidente Vargas.

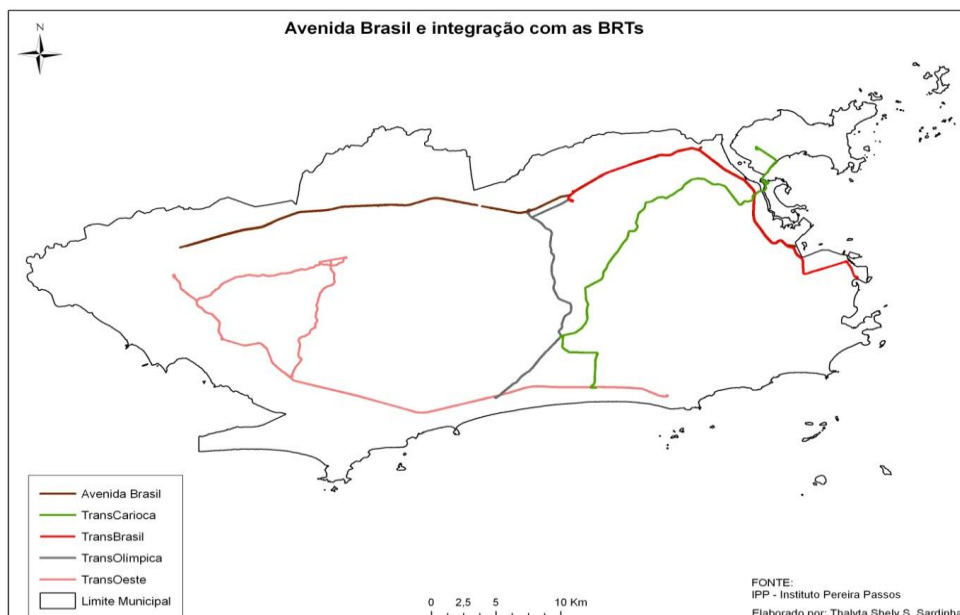
O objetivo ao se criar um corredor expresso na Avenida Brasil, além de promover o desenvolvimento sustentável, meta de diversos países, é também, integrar vias segregadas e facilitar a mobilidade em uma cidade com elevado grau de esgotamento de acessibilidade

causado, principalmente, pelo uso intenso de veículos particulares, em razão da má qualidade do serviço público oferecido.

Busca-se com o projeto, reorganizar a urbanização das áreas do entorno da avenida, implantar e integrar ciclovias, além de introduzir moderno sistema eletrônico para usuários e operadores. O sistema BRT busca ainda, reduzir o tempo das viagens e evitar o uso dos carros particulares, preservando o meio ambiente e facilitando a mobilidade em meio urbano.



Mapa 3 : Mapa localizando a TransBrasil.



Mapa 4: Ligações entre as BRTs

3 CONCLUSÕES

A história da Avenida Brasil e suas transformações refletem os momentos econômicos estruturais vividos pelo país; sua projeção fomentada pela presença cada vez maior dos automóveis importados; sua construção em meio à industrialização no Brasil e ao desenvolvimentismo; o adensamento populacional em seu entorno devido à transformação do país de rural para urbano; seu declínio e abandono em um momento de desaquecimento da economia fluminense e as ações de revitalização em meio aos novos investimentos e reestruturação da economia do estado do Rio de Janeiro, graças, em um primeiro momento aos incentivos fiscais e ao petróleo e, mais recentemente, aos mega eventos que se aproximam.

O momento de euforia vivido no município e no estado prevê sucesso na empreitada de tornar o Rio de Janeiro uma cidade internacional de ponta. Dentre os avanços em curso para o alcance desse objetivo estão inseridas as mudanças em prática para a Avenida Brasil que abarcam questões primordiais para uma cidade sustentável, como a temática da mobilidade urbana, habitacional e as redes de infraestrutura. Devemos esperar que os mesmos erros não sejam cometidos, que os novos condomínios habitacionais, não se tornem as favelas de outrora e que as medidas adotadas sejam efetivas e duradouras.

No que tange a política de mobilidade urbana, as opções por corredores exclusivos e pelo BRT mantém a política rodoviarista de sempre. Contrapor o rodoviarismo com adaptações ao mesmo, sem que haja uma política que desestimule e imponha restrições ao uso do automóvel, é uma forma equivocada de tentativa de solucionar um problema conjuntural, uma ação paliativa em detrimento de uma solução estrutural. Apesar das alegações da administração pública de que são mais baratos e de mais fácil e rápida implementação, se comparado ao metrô, por exemplo, os corredores de BRT não são uma solução definitiva.

Deveria haver um investimento na melhoria e desenvolvimento de outros modais como o ferroviário e o metroviário, havendo uma integração entre eles, de forma que atuassem de maneira integrada e complementar. É necessária também uma integração intermunicipal, consolidando uma política eficiente de mobilidade urbana.

4 REFERÊNCIAS

COSTA, Ednilson Pereira. Avenida Brasil: importância da via para o deslocamento da população do Rio de Janeiro e região metropolitana. Chão Urbano. Disponível em: <http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=53>

COSTA, Renato da Gama-Rosa. Entre “avenida” e “rodovia”: a história da Avenida Brasil (1906-1954)/ Renato da Gama-Rosa Costa. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006. Disponível em: HTTP://teses.ufrj.br/FAU_D/RenatoDaGama-RosaCosta.pdf (texto)

CORREA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 2003.

GOMES, Pedro Henrique Oliveira. A transformação de fábricas desativadas em moradia popular na cidade do Rio de Janeiro: o caso da fábrica da CCPL. Tese de Graduação em Geografia. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

Sites consultados:

<http://www.viagensorioantigo.blogspot.com.br>

<HTTP://shw.onibusbrasileiro.fotopages.com>

<HTTP://www.oglobo.globo.com>

<HTTP://www.ocotidiano.com.br>

<HTTP://www.upps.com>

Notas

ⁱ O crescimento nas áreas periféricas se dá pelo fim dos cortiços no centro da cidade e também pela política de afastar os pobres desta área e colocá-los nas áreas mais distantes.

ⁱⁱ Radial da Avenida Brasil que seguia em direção ao sul, centro e oeste do país. (COSTA, 2006 PAG 226)