

UMA ANÁLISE DO PROJETO RIO-CIDADE E AS TRANSFORMAÇÕES NO BAIRRO DA PAVUNA PÓS-METRÔ

*André Luiz Bezerra da Silva*¹
(andrelubs@hotmail.com)

1 - O METRÔ COMO INDUTOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO

As atividades realizadas na cidade contemporânea, atuando de forma complementar umas com as outras, requerem um certo nível de acessibilidade e mobilidade para sua eficácia. Em vista disso, o transporte metroviário possui uma importante participação na organização e reprodução da cidade capitalista. Nesta perspectiva, consideramos que os transportes exercem grande influência nos processos que engendram a materialidade urbana, atuando de maneira a viabilizar a relação entre os diversos atores sociais, chegando a ser considerado mesmo como uma condição necessária para que tais relações se estabeleçam, principalmente quando sob os paradigmas do capital.

Uma análise que considere o metrô apenas como objeto técnico de circulação, encerradas suas funções em si mesmo, tornar-se-ia muito limitada, já que são vários os fatores que atuam nesse processo. A partir de uma análise espacial, grande diferencial da pesquisa que propomos, é possível considerar os processos e

¹ Mestre em Geografia Pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e Doutorando em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professor do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias – RJ. Realiza estudos sobre sistemas de circulação e processos de reordenamento espacial intra-urbano.

atores atuantes, assim como os elementos constituintes da própria, dos quais a circulação, acessibilidade e mobilidade figuram no grupo dos mais importantes.

Considerando-se a dinâmica de desenvolvimento da cidade existem certos elementos que viabilizam e configuram a produção do espaço urbano e a sua reestruturação, num processo que evidencia as áreas de concentração do espaço urbano. É nesse contexto que nos parece pertinente revisitar os conceitos de “acessibilidade e mobilidade intra-urbana, posto que os mesmos assumem relevante papel para a compreensão das dinâmicas urbanas de nosso tempo, enquanto fatores primordiais para a requalificação de certas áreas na cidade (SILVEIRA & RIBEIRO, 2008), através da integração das políticas de infraestrutura de transporte urbano e (re)ordenamento. Deve-se destacar, portanto, que na avaliação da morfologia urbana, com base em todas essas dinâmicas de reestruturação, é preciso considerar a viabilidade proporcionada pelos transportes urbanos, mais especificamente o transporte sobre trilhos, não apenas como alternativa de deslocamento, mas como produtor de reconfigurações urbanas, um redesenho das cidades (MAGALHÃES, 2011). Vários e importantes são os benefícios de ordem econômica gerados pelos investimentos em transportes urbanos, tais como: o aumento do acesso de clientes e consumidores aos negócios (em especial no setor de comércio e serviços); a revitalização de zonas degradadas (áreas antes desvalorizadas) pelo estímulo ao desenvolvimento de pólos de prestação de serviços no entorno de terminais e pelos empreendimentos imobiliários na região lindeira dos sistemas de transportes; e a valorização fundiária decorrente da relação direta entre a disponibilidade de infraestrutura urbana e o desenvolvimento econômico.

A velha ideia de que a implantação de um sistema metroviário ocorre única e exclusivamente a fim de atender ao deslocamento de massa, em virtude de uma dada demanda, com o objetivo de obter elevados lucros, não deixa de ser verdadeira, porém, esse conceito hoje precisa ser relativizado. A instalação de uma estação metroviária, antes e até mais que qualquer outra coisa, acaba por configurar-se em um poderoso agente indutor de desenvolvimento, mesmo que esse venha a se espacializar de forma hierarquizada e fragmentada. É deveras

importante que se repense o conceito e os efeitos que a presença de uma estação de transporte metroviário pode causar no espaço urbano, influenciando numa (re)organização do mesmo.

Tal produção espacial pode se fazer sentir em diversos aspectos, como a refuncionalização e geração de novas formas, alteração de suas vias e reordenamento dos fluxos e influências em sua rede comercial.

É necessário, entretanto, assimilar a ideia de que essas transformações do espaço não são geradas única e exclusivamente pelo metrô, mas também pela participação de atores das esferas federal, estadual, municipal, privada e da sociedade civil, sendo o transporte metroviário o grande impulsionador dessas práticas espaciais.

O pensamento pelo qual uma estação metroviária é vista somente com um local de embarque e desembarque de passageiros, perde força a partir do momento em que esta é concebida e projetada como um ponto de geração de serviços públicos e também privados, o que inevitavelmente acaba por organizar o seu espaço circunvizinho, propiciando não só o desenvolvimento deste como também do próprio sistema metroviário, agora viabilizado econômica e socialmente.

Um fato bastante marcante nesse mosaico de relações é a possibilidade de se articular recursos financeiros das três instâncias do Estado, através da implantação de variados serviços públicos, bancos, órgãos, empresas etc. Tais instituições podem usar instalações, contíguas ou locais vizinhos entre si. Torna-se bastante perceptível neste ponto a economia que o Estado realiza ao usufruir dessa sinergia.

O sistema metroviário do Rio de Janeiro teve desde sua concepção inicial o objetivo de estender a linha dois até o bairro da Pavuna. A escassez de recursos e divergências políticas, somadas à ideia da não existência de uma demanda que justificasse a implantação de um sistema metroviário completo, por diversas vezes adiaram tal propósito. Somente a partir da segunda metade da década de 1980 é que a implantação do sistema metrô foi se constituindo gradualmente. Antes mesmo da demanda ter se tornado “justificável”, o que fez com que o BNDES liberasse recursos para a conclusão das obras na linha dois, fatos mais significativos

ocorreram, como os acordos fechados com as empresas de ônibus e empresários dos setores industriais locais, os quais condicionaram o financiamento mediante a total extensão do transporte metroviário completo até a Pavuna. Um exemplo claro disso foi o enorme interesse demonstrado pela Associação de Empresários do Distrito Industrial da Fazenda Botafogo, cujo apoio financeiro só foi liberado a partir do momento em que a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro assegurou a total implantação da Estação Pavuna.

2 - O METRÔ E O PROJETO RIO-CIDADE NO BAIRRO DA PAVUNA

A Pavuna, na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, é um bairro de grandes dimensões, possuindo cerca de 831,14 ha conforme dados da Diretoria de Informações Geográficas do Instituto Pereira Passos, o que torna muito difícil, a partir de um único trabalho, a realização de uma análise que englobe todo o seu território.

A fim de superar tal dificuldade, adotaremos aqui a divisão espacial utilizada pelo Projeto Rio Cidade, vigente no bairro a partir de 1995, e que de certa forma abriu caminho para a futura estrutura que ali se fixaria: o metrô. A partir desse projeto o bairro pavunense foi dividido em cinco subáreas (figura nº 1), nas quais se tornaram mais explícitas as transformações espaciais sofridas pelo bairro.

A primeira subárea seria formada pela praça Nossa Senhora das Dores, junto a qual encontra-se a Igreja de Santo Antônio, na rua Judite Guerra, interligando-se mais adiante com a Estrada do Rio do Pau, antiga Estrada da Polícia.

A segunda subárea engloba a rua Comendador Guerra, parte da rua Judite Guerra, Largo da Pavuna, Feirinha da Pavuna, rua Honório Hermeto e prolongamento da Ornelas. Junto esta subárea encontra-se ainda o muro da Flumitrens.

Formando a terceira subárea temos a Praça Copérnico e parte da Avenida Automóvel Clube a ela adjacente. A estação do metrô instalou-se junto a este ponto, ocupando antigas instalações da Flumitrens.

A quarta subárea é composta pela rua Alvarenga Ribeiro, viaduto da Pavuna, toda a extensão do calçadão e parte da rua do Canal. Nesta subárea encontra-se o ponto nervoso do comércio no bairro.

Por fim temos a quinta subárea, formada pela Praça Centenário, trecho do antigo Terminal do Canal e sua central de compras (demolidos em fevereiro de 2012), parte das ruas Sargento de Milícias e Sargento Basileu e a outra parte da rua do Canal. As cinco subáreas aqui descritas somam juntas um total de cerca de 690 ha.

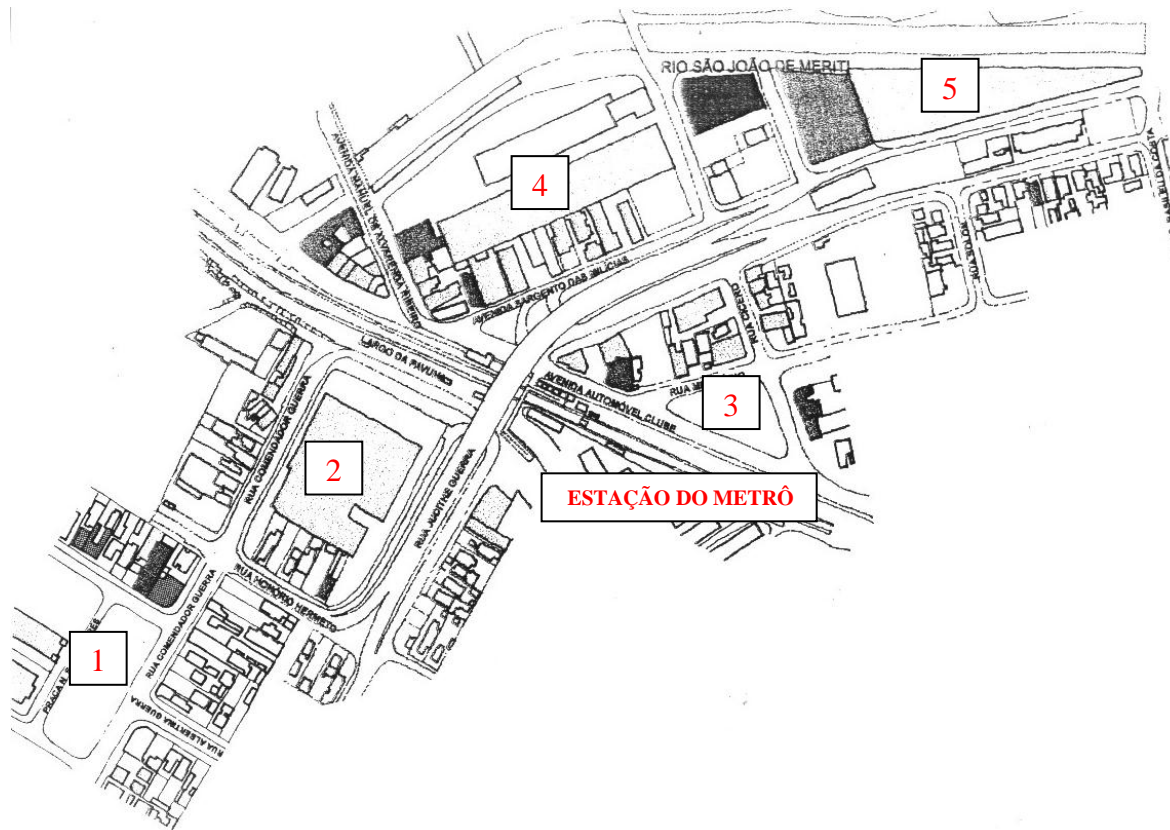


Figura 1: Subdivisão da Pavuna em cinco subáreas.

Fonte: IPLANRIO/SERPEN (1995).

As cinco subáreas selecionadas refletem de forma mais clara as transformações ocorridas no bairro, no tocante principalmente às suas formas, fluxos e dinâmica comercial.

A implantação da estação metroviária na Pavuna em agosto de 1998, acabou necessariamente alterando o papel dessas subáreas do bairro como um todo. A análise das mudanças ocorridas em cada uma delas partirá sempre de um mesmo ponto, qual seja a influência realizada pela estação do metrô instalada no centro do bairro. A introdução dessa nova variável surge no bairro como o elemento chave na atual produção de sua dinâmica.

A subárea nº 01 aparece como um ponto de extrema importância frente à essa nova dinâmica espacial vivida pelo bairro. Através dela têm-se o eixo que interliga a Pavuna ao bairro de Anchieta e à Via-Light. Esta última é considerada como um ponto de grande importância na redefinição dos fluxos, na medida em que é este o caminho percorrido pelos ônibus da Baixada Fluminense que fazem parte do sistema de integração com o metrô. A sobrecarga de fluxos nessa área passou a ser sentida não somente em virtude do próprio sistema de integração ônibus-metrô, como também pelo aumento do número de veículos particulares, dados os novos serviços presentes no centro bairro a facilidade de acesso a outros pontos. Devido ao novo papel atribuído a essa área, como local de passagem, os investimentos ali se fizeram sentir de forma intensa não apenas na praça N. Sr.^a das Dores, que recebeu novos equipamentos urbanos valorizando o local, como também na própria rua Comendador Guerra, agora com um eficiente sistema de sinalização e placas de orientação ao seu longo. A valorização desses pontos torna-se interessante principalmente pelo sistema de integração ônibus-metrô, por ser um local de utilização diária dos seus usuários.

Praticamente uma continuação da anterior, a subárea nº 02 também sofreu mudanças. Caracterizada anteriormente por ser um local fétido e lamacento, ocupado por ambulantes que faziam do lugar um emaranhado de barracas, animais expostos à venda e diversos outros produtos, além do que locais para o trânsito de pedestres praticamente inexistiam. No passado havia ali uma passagem de nível da rede ferroviária que interligava os dois lados do bairro e dinamizava aquele ponto,

sendo fechada mais tarde com a construção do viaduto da Pavuna. Com o estabelecimento da integração entre ônibus e metrô, essa subárea passou a funcionar como uma espécie de terminal de ônibus, devido a sua rápida ligação com a Estrada do Rio do Pau e a Via-Light. Esse fator aumentou em muito o fluxo de pessoas naquele ponto. Várias mudanças foram feitas no local, como construção de calçadas para pedestre, pontos cobertos, uma rede para canalização das águas pluviais e uma passarela que interliga o ponto final dos ônibus com a estação do metrô e o outro lado do bairro. Vale ressaltar aqui que esta subárea tornou-se importante também devido ao aumento de fluxos veiculares, ocasionados principalmente pela presença do viaduto, que acabou tornando a mesma um ponto coletor do tráfego proveniente da Via-Light por um lado e da Rodovia Presidente Dutra, Linha Vermelha e Avenida Automóvel Clube de outro. Um fato curioso de se observar nesta subárea é que o ponto onde está localizada há quase cinquenta anos a feirinha da Pavuna não sofreu praticamente nenhuma mudança, talvez pelo mesmo não se encontrar na área de interesse do próprio metrô.

A Praça Copérnico, na subárea nº 03, é considerada a porta de entrada para o centro comercial do bairro. Junto a ela estão a rua Cícero, rua Mercúrio, esta sendo o principal ponto coletor do tráfego oriundo da Rodovia Presidente Dutra e Linha Vermelha, e a Avenida Automóvel Clube, além da nova delegacia de polícia, inaugurada em novembro de 2011. Durante vários anos seu estado de conservação foi lastimável, com ausência total de investimentos em infraestrutura, mobiliário urbano e oferta de atrativos. Inúmeros assaltos e estupros ocorreram ali. De frente a Praça Copérnico, junto à Avenida Automóvel Clube, havia no passado um muro e uma grande área da Flumitrens, espaço este usado geralmente como oficina de vagões. Hoje esse espaço é ocupado pela estação terminal da linha dois do metrô (foto nº 1), o que acirrou ainda mais a sua antiga característica do bairro, a de ser um ponto de intensos fluxos de pessoas e veículos. Com a chegada do transporte metroviário, ou até antes disso, a Praça Copérnico passou por um intenso processo de reurbanização, visto que por ela transitam grande parte dos usuários do transporte metroviário. Prova disso foi a construção de uma passarela interligando a

praça ao interior da estação do metrô e o estabelecimento de guardas municipais para garantir a ausência de camelos e mendigos.



Fonte: Rio Trilhos

Foto 1: Antiga área de oficinas da Flumitrens hoje ocupada pela estação metroviária (2005).

Autor: André Luiz

A subárea nº 04 é caracterizada principalmente pelo intenso comércio, formal e informal, com este último ocupando praticamente todos os espaços destinados à circulação de pedestres. Com a intensificação dos fluxos gerados principalmente pela presença do metrô no bairro, algumas transformações ocorreram nesta subárea, através do surgimento de novas formas: posto de gasolina, Mcdonald, Self-service, banco e outras. A área que hoje é ocupada pelo Mcdonald foi por quase duas décadas utilizada por um parque de diversões. A mais marcante talvez de todas as transformações ocorridas nesta parte do bairro foi a construção de um viaduto no local em que outrora existia um mercadão, a fim de otimizar o fluxo proveniente da Linha Vermelha e Via-Light. A parte da Rua do Canal pertencente a este setor também sofreu mudanças. Possuindo antes um aspecto bastante deplorável, passou por uma reforma que lhe acrescentou alguns equipamentos urbanos revitalizando parte de seu trecho. Tal investimento se justificou devido a utilização daquele ponto do bairro como um caminho alternativo para os ônibus com destino à Baixada Fluminense, transportando em sua grande maioria usuários do metrô. A exemplo da feirinha da Pavuna (subárea nº 02), o calçadão da Pavuna

também não sofreu nenhuma mudança, talvez por estar ele fora da influência direta dos novos fluxos gerados pelo transporte metroviário.

A 5ª subárea, por fim, estabelece o marco urbano do bairro, definido pelo canal da Pavuna. Algumas mudanças são visíveis neste ponto. A Praça Centenário sofreu um processo de reurbanização dada à sua deprimida condição de antes. Junto à ela foi instalada em 2001, na área de uma antiga escola municipal, a sede da XXV Região Administrativa (foto nº 2) e o Fórum em 2003 (foto nº 3). A acessibilidade propiciada pela nova malha viária e a presença de um transporte rápido e eficiente, representado pelo metrô, fatores esses que de uma maneira geral acabaram por valorizar o bairro, talvez tenham favorecido a escolha do mesmo para abrigar tais instituições. Nesta subárea também encontrava-se o antigo terminal do canal, cujas condições precárias (foto nº 4) levaram à sua demolição em fevereiro de 2012 (foto nº 5). Quanto à utilização da área do antigo terminal, localizada à menos de 200 metros da estação metroviária, existem várias propostas em estudo, como a construção de um parque público, a exemplo do Parque de Madureira, um shopping center, uma faculdade, um hospital ou um novo terminal. Tais propostas refletem o processo de valorização do bairro na fase pós-metrô.



Foto 2: XXV RA na Praça Centenário da Pavuna na subárea 5 (2005).

Autor: André Luiz



Foto 3: Fórum Regional da Pavuna na subárea 5 (2005).

Autor: André Luiz



Foto 4: Precarização do antigo Terminal do Canal na subárea 5 (2005).

Autor: André Luiz



Foto 5: Demolição do Terminal do Canal na subárea 5 (2012)

Fonte: Wikipédia

Fica bastante claro ante as mudanças no bairro da Pavuna aqui apresentadas, que tais transformações ocorreram prioritariamente para atender à dinâmica gerada pela presença do transporte metroviário ou em decorrência desta, tendo sua configuração influenciada em grande parte por esta variável.

Sposito (2001, p. 64) faz a seguinte afirmação sobre isso:

“A produção social das formas espaciais, é ao mesmo tempo manifestação e condição do estágio de desenvolvimento das formas produtivas sob o capitalismo. Nesta perspectiva, estamos falando do espaço como concretização-materialização do modo de produção determinante, no caso o capitalismo, e a cidade como uma manifestação desta concretização”.

Torna-se notório pelo aqui exposto que as mudanças implementadas pelo projeto Rio-Cidade ocorreram de forma extremamente pontual, elegendo somente aqueles locais do bairro que estariam de alguma forma dentro da dinâmica controlada agora pela presença da estação metroviária.

A subárea nº 01, referenciada pela praça N. Sr.^a das Dores, mesmo com uma localização excêntrica em relação à estação do metrô, foi um dos pontos que recebeu investimentos e novas formas em seu conjunto. Tal processo se justifica em virtude da mesma vir a ter um papel importante para o tráfego de veículos, aumentado em muito pelo sistema de integração ônibus-metrô.

A 2ª subárea foi o local escolhido para sediar o ponto final dos ônibus do sistema de integração e a ligação entre estes e a estação do metrô. Tal função ensejou algumas alterações naquela área, porém de forma não generalizada.

A Praça Copérnico, principal ponto da subárea nº 03, é quase uma extensão da estação do metrô, o que a tornou alvo de investimentos por parte da prefeitura e do próprio metrô, a fim de criar algumas amenidades na mesma. Nesta subárea, junto à Rua Mercúrio e à Praça Copérnico, está sendo construído no antigo espaço de garagem da Empresa de Transportes América um complexo de modernas lojas.

A subárea nº 04 sofreu de forma mais intensa os impactos causados pelo aumento do fluxo de veículos, o que acarretou inclusive a destruição de uma praça para dar lugar à uma pista de rolamento, a fim de facilitar os fluxos destinados à São

João de Meriti e também aqueles oriundos da Avenida Automóvel Clube, agora intensificados em ambos sentidos.

A 5ª subárea praticamente foi a que menos teve mudanças, apenas uma pequena melhoria na Praça Centenário, ponto de passagem diária dos usuários do metrô. Nesta área também ocorreu a instalação de alguns serviços, devido à dinamização do sistema viário do bairro, o que acabou facilitando a movimentação de seus clientes.

A circulação dos usuários do metrô, condição fundamental para a própria reprodução do sistema metroviário, foi um dos principais fatores considerados na execução das mudanças citadas. Uma simples observação dos pontos beneficiados pelo Projeto Rio-Cidade deixa claro que o foco principal deste foi a otimização dos locais utilizados pelos clientes do transporte metroviário, mostrando assim a forte influência dessa variável nas transformações do bairro. É sabido que a Pavuna sempre se mostrou como um bairro de passagem, porém nunca houve uma organização tão sistematizada de sua área como a vivida com a chegada do metrô. Não apenas a disponibilidade desse novo meio de transporte, mas também a adoção da tarifa única para o transporte coletivo no município do Rio de Janeiro, acabou incrementando a característica do bairro como um ponto de baldeação. Esses momentos de transbordo geram uma movimentação frenética de pessoas nos horários de pico, configurando-se num quadro bastante caótico e conturbado, misturando-se transeuntes, ambulantes e moradores do bairro.

O reordenamento do tráfego de veículos foi outro setor que sofreu profundas mudanças no bairro da Pavuna. O deslocamento da força de trabalho é uma condição fundamental para o desenvolvimento das relações capitalistas de produção, sendo essa mobilidade espacial fator de profunda análise e planejamento por parte de alguns atores sociais, entre os quais o Estado e também setores privados.

A malha viária pavunense, após a implantação do sistema metroviário, passou por uma completa reestruturação. Era preciso criar novos caminhos para o deslocamento dos ônibus que transportariam os futuros usuários do metrô, abrir espaços e fazer com que os mesmos chegassem à estação metroviária de maneira

mais rápida e eficiente. As inversões de mão e a melhoria de algumas vias foram feitas no sentido de alcançar tal objetivo. Nesse contexto a Avenida Sargento de Milícias foi talvez a que sofreu maior impacto. Considerada antes como um ponto usado apenas por veículos particulares, após as mudanças passou a receber um pesado movimento de coletivos, oriundos em sua maior parte da Avenida Automóvel Clube, em virtude do desvio introduzido na altura da Praça Copérnico. Esse desvio, por sua vez, resultou da necessidade de se criar um corredor para os ônibus vindos de outros bairros com destino à Baixada Fluminense, colhendo na Pavuna um grande número de passageiros do metrô residentes nos municípios da Baixada. Outro local que sofreu significativas mudanças foi a parte da rua do Canal que desemboca na Avenida Automóvel Clube, agora utilizada como rota para os ônibus que saem do bairro com destino à baixada, tendo entre seus passageiros numerosos usuários do transporte metroviário. Outra alteração expressiva foi a já citada destruição de uma praça no coração do bairro para dar lugar a uma pista de rolamento mais larga, cujo objetivo também foi criar um acesso à Avenida Automóvel Clube com destino à Acari, além de facilitar o deslocamento dos ônibus rumo à Baixada Fluminense, usados em sua maior parte por trabalhadores oriundos do centro da cidade e transportados até a Pavuna pelo Metrô.

Uma obra de grande impacto foi também, como já citado, a construção do viaduto da Pavuna



Foto 6: Viaduto da Pavuna na subárea 4 (2005).

Autor: André Luiz

(foto nº 6) na área de um antigo mercadão, inaugurado em 2001, interligando os dois lados do bairro, antes seccionado pelo fechamento da antiga passagem de nível sobre a linha ferroviária. Esta obra objetivou principalmente a futura interligação Via Light - Linha Vermelha, o que acabou tornando o trânsito no bairro extremamente caótico nos horários de pico.

As duas últimas modificações citadas terminaram por causar sérios danos ao comércio local, segundo relato dos próprios comerciantes. De acordo com os lojistas o trânsito de pessoas na rua Alvarenga Ribeiro, rua esta junto ao viaduto, ficou extremamente prejudicado após a construção do mesmo e a destruição da praça que existia ali. Muitos comerciantes alegam que as pessoas que fazem uso daquele caminho estão sempre apressadas, se dirigindo para a estação do metrô de manhã e fazendo o caminho contrário no início da noite, não tendo essas interesse em realizar compras nas lojas ali presentes. Um dos poucos estabelecimentos que conseguiu manter uma clientela forte foi o Mcdonald, conforme já dito. Os moradores da Pavuna passaram a utilizar com mais frequência o comércio em São João de Meriti, Município limítrofe, mais variado e dinâmico que o da Pavuna, sem contar com a farta condução existente hoje em dia para aquele município.

O antigo terminal do canal, inaugurado em 1979 pela Sybeton Empreendimentos Imobiliários, foi idealizado para ser um ponto de integração do metrô como os ônibus da Baixada Fluminense, além de uma grande central de compras. Tal condição permaneceu durante alguns anos com uma certa dinâmica comercial no local. A partir do início da década de 1990 teve início ali um processo de abandono e sucateamento, culminando com sua implosão em fevereiro de 2012, conforme já dito.

O comércio ambulante também não sofreu grandes alterações. O quadro praticamente não mudou em relação ao que se tinha antes, um labirinto de barracas espalhadas por todos os lados, sem nenhum tipo de controle ou organização, ocupando todos os espaços destinados à circulação de pedestres. Em dias de grande movimento é quase impossível deslocar-se entre os estreitos corredores formados pelos camelôs. Nenhum investimento foi feito no sentido de ordenar tal atividade no bairro. Esse mercado informal e o espaço por ele ocupado não

entraram na pauta das estruturações pós-metrô. O calçadão da Pavuna e a área da feirinha da Pavuna são típicos exemplos, como já foi dito, dessa falta de investimento no campo do comércio informal.

O mercado imobiliário também deixou suas marcas nesse processo de reorganização do bairro. O exemplo mais explícito disso foi a construção de um condomínio de casas de porte médio, nas proximidades da atual estação do metrô, com valor acessível apenas para uma pequena parcela da população local (foto nº 7). Tal empreendimento se fez em uma área que se apresentava inutilizada por várias décadas. Na época do lançamento do condomínio a implantação do metrô no bairro era algo iminente, servindo este último como propaganda para o referido empreendimento imobiliário.



Foto 7: Condomínio construído em antigo terreno próximo à estação do metrô (2005).

Autor: André Luiz

Na contra-mão disso teve-se a ocupação desordenada de uma grande área vazia junto ao canal da Pavuna, próxima do antigo terminal rodoviário. O processo de favelização ocorrido ali, ainda na década de 1990, resultou em grande parte do incremento populacional do bairro naquele período. Em 1995, de acordo com dados do Anuário estatístico do Rio de Janeiro, o uso do solo na Pavuna com fins residenciais ocupava uma área de 767.505 m², chegando esse valor a 866.690 m² no ano de 2000. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

existia na Pavuna no início da década de 1990 um total de 21.565 residências, passando esse número para 25.987 no ano de 2000, um incremento de mais de 20%. De acordo com a Secretaria Municipal de Fazenda, a área construída para imóveis comerciais e de serviços no bairro passou de 256.215 m² para 270.266 m² entre 1995 e 2000. A população pavunense em 1991 era de 80.912 pessoas, apresentando assim um certo retrocesso quando comparada à períodos anteriores de sua história. Entretanto o censo demográfico de 2000 do IBGE revelou um total de 90.027 habitantes no bairro, um crescimento na faixa de 12,5 %. Esse incremento populacional foi produto de uma valorização progressiva do bairro, ocorrida principalmente após a implantação do transporte metroviário, com o conseqüente aumento das linhas de ônibus e dinamização de sua malha viária. A procura do bairro para fixação de residência tornou-se algo cada vez mais freqüente.

O disposto até aqui nos faz pensar que as ações urbanas no bairro da Pavuna, principalmente após a implantação do sistema metroviário, tiveram como foco central a otimização do fluxo de pessoas e veículos (coletivos e particulares), somando-se a isso as formas que daí adviram, fatores estes vitais para a continuidade do próprio metrô. É inegável também o fato de que a presença desse meio de transporte trouxe grandes benefícios para os trabalhadores que dele se utilizam, reduzindo o tempo da viagem entre residência-trabalho-residência. Entretanto é certo também que tal processo acabou por conferir ao bairro o seu legado histórico: uma área de transbordo e passagem. As pouquíssimas formas que ali se estabeleceram no período pós-metrô foram de cunho oportunista, aproveitando-se do acirramento dos fluxos de pessoas e veículos para obtenção de elevados lucros. O bairro como um todo continua a carecer de mudanças que tragam uma melhor qualidade de vida aos seus moradores.

3 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ações urbanas implementadas no bairro da Pavuna a partir da segunda metade da década de 1990, com a chegada do metrô, geraram algumas transformações físicas, vislumbradas principalmente nas cinco subáreas analisadas. Essas mudanças terminaram por fazer do bairro aquilo que ele nunca deixou de ser, um ponto de passagem de intensos fluxos e também um local de transbordo diário de pessoas de diversas outras áreas. Os poucos benefícios que daí surgiram tiveram apenas o objetivo de mostrar aquilo que na verdade o bairro não é e não tem, uma maneira de mascarar a sua realidade e o seu papel. Vale dizer aqui que a “renovação” feita no bairro foi realizada com base em um antigo paradigma.

Todas as mudanças aferidas ao bairro vieram de certa forma atribuir-lhe uma certa centralidade, porém esta resultando de fatores que não trouxeram uma efetiva valorização do seu espaço como um todo. As transformações ocorridas ao longo da década de 1990, com o Projeto Rio-Cidade e a chegada do metrô, atingiram somente algumas poucas partes do bairro, denunciando assim sua verdadeira intenção.

Analisando o bairro de uma maneira mais ampla percebemos o claro objetivo das transformações ocorridas, focalizadas exclusivamente na otimização de alguns pontos, a fim de facilitar o escoamento dos fluxos agora revigorados pela presença do transporte metroviário. O terminal do canal exemplifica bem isso com seu quadro de total abandono e sua recente destruição. Essa área pode ser utilizada para a implementação de serviços que trariam conforto e uma melhor qualidade de vida para os moradores do bairro, como livrarias, cinemas, mercados, bancos, cybercafé, restaurantes, um centro cultural que retratasse a história e evolução do bairro e até mesmo um hospital público. Outro ponto interessante é já bastante defendido por alguns setores seria a construção de um novo terminal intermodal junto ao largo da Pavuna, na subárea dois, integrando definitivamente o sistema metrô-ônibus-trem. Tal investimento possivelmente contribuiria para uma melhoria no trânsito da área central do bairro. Outra medida que também visaria à uma redução dos engarrafamentos diários no bairro seria o desvio de parte da Via-Light para um novo itinerário sobre o canal da Pavuna, convergendo em seguida para a Rodovia

Presidente Dutra e a Linha Vermelha, o que diminuiria o fluxo de veículos com destino à Pavuna. Esse projeto vem sendo incentivado por vários especialistas da área de engenharia de trânsito. A questão dos ambulantes é outro ponto bastante crítico, apresentando atualmente um quadro caótico. Uma das soluções possíveis seria a aquisição por parte da prefeitura de uma grande área existente entre as subáreas três e cinco, hoje subutilizada pela Empresa de Transporte América. Nesse local se faria a instalação de um mercado popular, com barracas padronizadas e atividades diversas, nos moldes da feira de São Cristóvão. Essa medida liberaria a área do calçadão e alguns pontos do centro do bairro, os quais poderiam servir para a implementação de espaços públicos renovados, dotados de arborização, nova iluminação, pontos de encontro para os moradores e visitantes no bairro e áreas mais amplas para a circulação dos transeuntes. Entretanto a antiga área da Empresa América, conforme já dito aqui, está passando por um processo de reestruturação a fim de abrigar em breve um complexo de modernas lojas e pontos de entretenimento, ficando a questão dos ambulantes ainda sem solução no bairro.

A implantação do metrô no bairro da Pavuna trouxe indubitavelmente grandes benefícios para os seus usuários. Porém, as sugestões aqui colocadas buscam à produção de um espaço que não vise apenas a otimização da mobilidade da força de trabalho, fundamental para a circulação e reprodução do capital, mas também a qualidade de vida daqueles que ali vivem, trabalham e constroem suas relações, seus valores e sua história. Um espaço que os insira em um estado de consciência capaz de fazê-los despertar para a busca de uma verdadeira cidadania, a qual tem como um de seus requisitos principais a produção de um espaço democrático, implementado por políticas públicas que não atendam somente às exigências do sistema econômico, mas também e prioritariamente às necessidades mais gerais do homem, a fim de contribuir para sua plena constituição como tal.

Pensado dessa forma o transporte urbano está estreitamente relacionado com as questões próprias do urbano, demonstrando o valor das vias de circulação, infraestrutura e tecnologias de transporte, que imprimem fluidez às pessoas pelos diferentes pontos do espaço urbano. Esse mesmo espaço urbano é formado por

elementos que requerem uma certa conectividade, imprescindível para a sua própria reprodução, de forma que as relações possam ocorrer de maneira coerente e interligada. O transporte torna-se assim um fator primordial para a reprodução do modo urbano de viver.

Dessa maneira, pensar em desenvolvimento urbano é também pensar em transporte. Entretanto, isto não é tudo, visto que existem outros fatores igualmente caros ao processo urbano. O fundamental é não perder de vista a ideia de que todos esses outros fatores (serviços públicos, lazer, trabalho, moradia) necessitam de uma conexão eficaz. A partir daí podemos deduzir que as ações do planejamento do uso do solo urbano influem fortemente nos transportes, sendo o inverso também verdadeiro, questão esta muitas vezes negligenciada pelos agentes responsáveis pela concepção das políticas urbanas, mas que hoje consolida-se cada vez mais como peça-chave na otimização da economia capitalista e da reprodução das relações sociais que a sustentam.

4 - BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de. A evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Iplanrio/Zahar, 1987. 155 p.

BRASIL. Lei Federal nº 10.157, de 10 de julho de 2001. Estabelece o Estatuto da Cidade.

BREVE histórico sobre a concepção e evolução da linha dois e pré-metrô. Rio de Janeiro: Companhia do metropolitano do Rio de Janeiro, 1985, 6p.

CADERNOS do metrô. Rio de Janeiro: Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, 1985.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês. Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. 430 p.

- CASTELLS, Emanuel. A questão urbana. São Paulo: Paz e Terra, 1977. 592 p.
- CASTRO, Iná Elias de et al (orgs.). Brasil: questões atuais sobre a reorganização do território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 349.
- CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento no território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2003. p. 357-372.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A rede urbana. São Paulo: Ática, 1989. p.96.
- _____. O espaço urbano. 4ª ed. São Paulo: Ática, 2002. p.84.
- _____. Região e organização espacial. Rio de Janeiro: Ática, 1998. p.88.
- _____. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.300.
- DOLFUS, Olivier. O espaço geográfico. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991. p.120.
- ESTUDO de tráfego na Pavuna. Rio de Janeiro: escritório de engenharia Antonio A. Noronha, 1989.
- GOTTDIENER, Mark. A produção social do espaço urbano. São Paulo: EDUSP, 1993.
- HAESBAERT, Rogério. Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo. Niterói: EDUFF, 2001, p. 305
- HARVEY, David. Condição pós-moderna. 13ª ed. São Paulo: Loyola, 2004. p.333.
- LEGISLAÇÃO urbana: proposições. Rio de Janeiro: Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, 1995.

LOPES, Fernando Antonio. Considerações histórico-geográficas sobre um bairro da periferia intermediária da metrópole carioca: o exemplo de Pavuna. 1999. 39p. Monografia (graduação em geografia) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MAGALHÃES, Sérgio. O Redesenho das Cidades. Jornal O Globo, Caderno Opinião, 27/08/2011, p. 7.

METROPOLITANO do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, 1985.

PERES, Guilherme. Canal e Porto da Pavuna. Revista memória, São João de Meriti, nº 5, p.4-6, 1999.

RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 16, de 04 de junho de 1992. Estabelece o Plano Diretor.

ROXO, Stélio. Os efeitos urbanísticos da linha dois do Metrô-Rio. Rio de Janeiro: Metroconsult, 1989.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Espacialidades e temporalidades urbanas. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês. Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 99-118.

SANCHEZ, Joan-Eugeni. Espacio, economia y sociedad. Madrid; siglo veintiuno de espana editores, [s.d].

SANTOS, Milton. A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004. p.384.

_____. A urbanização brasileira. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2005, p.175.

_____. Espaço e método. 3ª ed. São Paulo: Nobel, 1992. p.88.

_____. Metamorfoses do espaço habitado. São Paulo: Hucitec, 1988. p.117.

_____. Pensando o espaço do homem. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004. p.91.

_____; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 5ª ed. São Paulo: Record, 2003. p.475.

SENE, Eustáquio de. Globalização e espaço geográfico. São Paulo: Contexto, 2003.

SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. Revista brasileira de geografia, Rio de Janeiro, v. 2, nº 2, p.216-239, 1940.

SILVEIRA, José A. R; RIBEIRO, Edson L. Novas Centralidades e Expansão Intra-urbana. UFPB, 2008.

URBANIZAÇÃO da pavuna: estudo preliminar. Rio de Janeiro: IPLAN e Serviços e Projetos de Engenharia Ltda, 1995.