

VIII BIENAL DO COLÓQUIO DE TRANSFORMAÇÕES TERRITORIALES

MESA 1: ORDENAMIENTO Y GESTIÓN TERRITORIAL

Mariana Dias Vieira e-mail: m.diasvieira@gmail.com +55 021 9114 6758

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Pontifícia Católica

Humberto de Campos, 957/201, Leblon – 22430-1890 Rio de Janeiro – RJ. Brasil

TÍTULO:

A CONSTITUIÇÃO DAS CENTRALIDADES COMERCIAIS NA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO: O CASO DE MADUREIRA

Palavras-chave: Centralidades Comerciais, Espaço Urbano, Rio de Janeiro

RESUMO

Este trabalho¹ busca compreender a modificação do papel do sistema de espaços livres - na escala do território e na escala da quadra – associada à compreensão da dinâmica dos processos de crescimentos das cidades e das interações entre seus subsistemas urbanos. O desenvolvimento das atividades comerciais e a formação de uma sociedade voltada para o consumo são elementos importantes na dinâmica da formação das centralidades, participando dos processos de ocupação, fortalecimento e consolidação de centros de bairros, ao mesmo tempo em que participam dos processos de alterações das paisagens urbanas das regiões onde estão inseridas. Como estudo de caso para essas questões, apresentamos aqui um panorama do sistema de espaços livres do bairro de Madureira na cidade do Rio de Janeiro associado às atividades comerciais que nele se desenvolvem. Foram enfocados aspectos relativos ao contexto urbano, ao suporte físico, ao perfil funcional e às redes de acessibilidade. Esses aspectos foram escolhidos por auxiliarem na compreensão da formação do caráter de centralidade e da sua relação com o sistema de espaços livres públicos, em especial os de uso permanente por exercerem maior influência na formação da trama urbana.

¹ Este trabalho é parte da tese de doutorado de VIEIRA, Mariana Dias. *A influência das atividades comerciais no sistema de espaços livres urbanos: O caso da centralidade de Madureira - Rio de Janeiro*. Tese de doutoramento. 2008. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – PROARQ/FAU/UFRJ.

A CONSTITUIÇÃO DAS CENTRALIDADES COMERCIAIS NA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO: O CASO DE MADUREIRA

Compreendendo a complexidade da apreensão do fenômeno urbano e a interdisciplinaridade que permeiam as discussões em torno do tema da cidade contemporânea, foi montada uma linha metodológica que conduziu a uma abordagem interescalar, permitindo duas aproximações do mesmo objeto – a cidade. As abordagens na escala territorial e na escala urbana, como convencionamos chamar, nos evidenciam as relações existentes entre a formação das centralidades, seus espaços livres e seu comércio. Nas duas escalas de análises nos interessa o enfoque sistêmico como ponto de partida para compreensão da interface do sistema de espaços livres urbanos e o comércio na cidade do Rio de Janeiro.

Entre outras questões conceituais, a necessidade de aplicar uma análise sistêmica ao fenômeno urbano a que nos propomos estudar nos conduziu, sobretudo, a uma estrutura metodológica apoiada em métodos de investigação que possibilitassem o cruzamento de dados objetivos e subjetivos e a comparação entre diferentes objetos de análise. A **pesquisa qualitativa**, considerada um multimétodo, envolve as abordagens interpretativa e naturalística para seu objeto de estudo. Em outras palavras, a investigação qualitativa nos forneceu ferramentas que nos conduziram à compreensão dos diversos fenômenos necessários à criação e manutenção das diversas centralidades comerciais - incluindo aí suas causas, efeitos e desdobramentos.

Apesar de enfocarmos de forma mais detalhada a investigação qualitativa, utilizaremos também a investigação quantitativa, que será essencial para constituição do corpo da nossa análise. **A investigação quantitativa** permite uma abordagem da realidade objetiva dos estudos de caso, possibilitando a utilização da diversa gama de dados numéricos existentes produzidos pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, CIDE – Fundação de Informações e Dados do Rio de Janeiro, IPP – Instituto Pereira Passos, IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Secretaria Estadual da Fazenda, Secretaria Municipal da Fazenda, Fecomércio –

Federação do Comércio do Estado do Rio de Janeiro, ACRJ – Associação Comercial do Rio de Janeiro, entre outros.

O sistema de espaços livres do Rio de Janeiro apresenta uma complexidade resultante dos diversos modelos de ocupação urbana, contribuindo para a construção de uma paisagem urbana específica de cada região. Inseridos nesse contexto estão os espaços livres que pertencem à esfera pública e privada, e onde se estabelecem atividades comerciais, formais e informais. Através da avaliação de dados sobre espaços livres coletados por diversos órgãos podemos observar certas discrepâncias e conflitos resultantes do processo de ocupação do solo que gerou desigualdades e desequilíbrios na formação do território da cidade. Essas desigualdades também são sensíveis na forma do planejamento e da gestão financeira municipal, que segue uma tendência constante de dotar mais investimentos públicos nas áreas mais valorizadas (Abreu, 1997).

A Área de Planejamento 3 - A.P.3, correspondente aos bairros situados na zona norte da cidade, possui o menor índice de espaços livres públicos em superfície por habitante (0,57) apesar de ser região mais populosa do município com 2.297.712² habitantes, o que corresponde a 41,4% do total da população da cidade. Esse dado indica que a população da região não é contemplada com a mesma quantidade de espaços livres por habitante quanto a Área de Planejamento 2 - A.P. 2, correspondente à Zona Sul da cidade e que possui, aproximadamente, metade da população (1.004.785 habitantes) da A.P.3 e um índice cerca de 18 vezes maior (18,83).

Desde a década de 1990, se observou no Rio de Janeiro uma maior preocupação em revitalizar determinados corredores viários na intenção de valorizar não só a atividade comercial, mas, principalmente, o espaço do pedestre dentro do sistema de circulação urbana. A primeira gestão do Prefeito César Maia, juntamente com o arquiteto Luis Paulo Conde à frente da Secretaria de Urbanismo, foi responsável pela implantação da primeira etapa do **Projeto Rio Cidade**, entre 1994 e 1996 que contemplou 15 bairros da cidade e envolveu profissionais de dezessete escritórios

² Anuário Estatístico do Rio de Janeiro, 1998. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Censo Demográfico de 1991 e contagem de 1996.

de arquitetura e urbanismo, além das consultorias e projetos especializados. A segunda etapa do Projeto, de 1997 a 2000, aconteceu na gestão seguinte, na gestão do Prefeito Luis Paulo Conde, que deu continuidade ao programa promovendo a implantação do mesmo perfil de projeto para outras áreas com iguais características. O conjunto de propostas do Projeto Rio Cidade se resumiu, de modo geral, aos seguintes itens: Melhoria do Sistema Viário/Transporte/Circulação de Pedestres , Redefinição do Mobiliário Urbano, Infraestrutura e Iluminação Pública, Tratamento dos Passeios, Tratamento Paisagístico, Horário Comercial Dilatado e Comunicação Visual. De acordo com a Prefeitura da cidade, as obras realizadas nos corredores viários de quinze bairros totalizaram uma área de 104,8 hectares. As diferenças na quantidade de área de projeto distribuída entre as áreas contempladas são evidentes na análise dos números. Cinco bairros da Zona Sul representam aproximadamente 40% do total da área de projeto (39,7 ha). A Zona Norte apesar de mais populosa e contar com maior área territorial, representa 39,7 hectares de área de projeto.

Rio Cidade - 1ª Fase (1994-1996)

1) Catete	6) Tijuca	10) Méier
2) Copacabana	7) Bonsucesso	11) Penha
3) Ipanema	8) Ilha do Governador	12) Vila Izabel
4) Leblon -	9) Madureira	14) Campo Grande
5) Botafogo	6) Tijuca	15) Centro

Tabela 1: Rio Cidade - 1ª Fase (1994-1996).

Fonte: O Urbanismo de Volta às Ruas - Prefeitura do Rio de Janeiro/MAUAD - Consultoria, 1996, *apud* Bahia, 2000)

Rio Cidade - 2ª Fase (1998-2003)

1) Santa Teresa	8) Madureira	15) Santa Cruz	22) Benfica
2) Haddock Lobo	9) Marechal Hermes	16) Laranjeiras	23) São Clemente
3) Grajaú	10) Praça Seca	17) Jardim Botânico	24) Taquara
4) Irajá	11) Freguesia	18) Maracanã	25) Méier
5) Rocha Miranda	12) Realengo	19) Marquês de Abrantes	26) Suburbana
6) Ramos	13) Campo Grande	20) Pedra de Guaratiba	27) Avenida Pres. Vargas
7) Largo do Bicão	14) Bangu	21) Uruguai	22) Benfica

Tabela 2: Rio Cidade - 2ª Fase (1998-2003).

Fonte: Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro (1998)

A análise foi estabelecida a partir de escalas complementares, buscando a compreensão do que define as dinâmicas da centralidade de Madureira no território como um todo assim como no espaço intra-bairro e arredores. Foi realizada através de uma estrutura conceitual e metodológica a partir de quatro elementos-base:

- a) **O contexto urbano** que busca entender o papel do bairro no território da cidade, em seus aspectos demográficos e de ocupação
- b) **O suporte físico** que consiste em avaliar os padrões das vias públicas e de seus espaços livres
- c) **O perfil funcional** que permite a compreensão da dinâmica sócio-econômica existente;
- d) **A acessibilidade**, segundo suas redes estruturadas de acordo com as possibilidades oferecidas pelo sistema viário e pelos sistemas de transporte.

O contexto urbano

O bairro de Madureira, localizado na Zona Norte da cidade, faz parte da XV Região Administrativa que recebe o mesmo nome do bairro e inclui ainda Marechal Hermes, Bento Ribeiro, Honório Gurgel, Rocha Miranda, Vaz Lobo, Turiaçu, Cascadura, Quintino Bocaiúva, Engenheiro Leal, Cavalcanti, Oswaldo Cruz e Campinho.

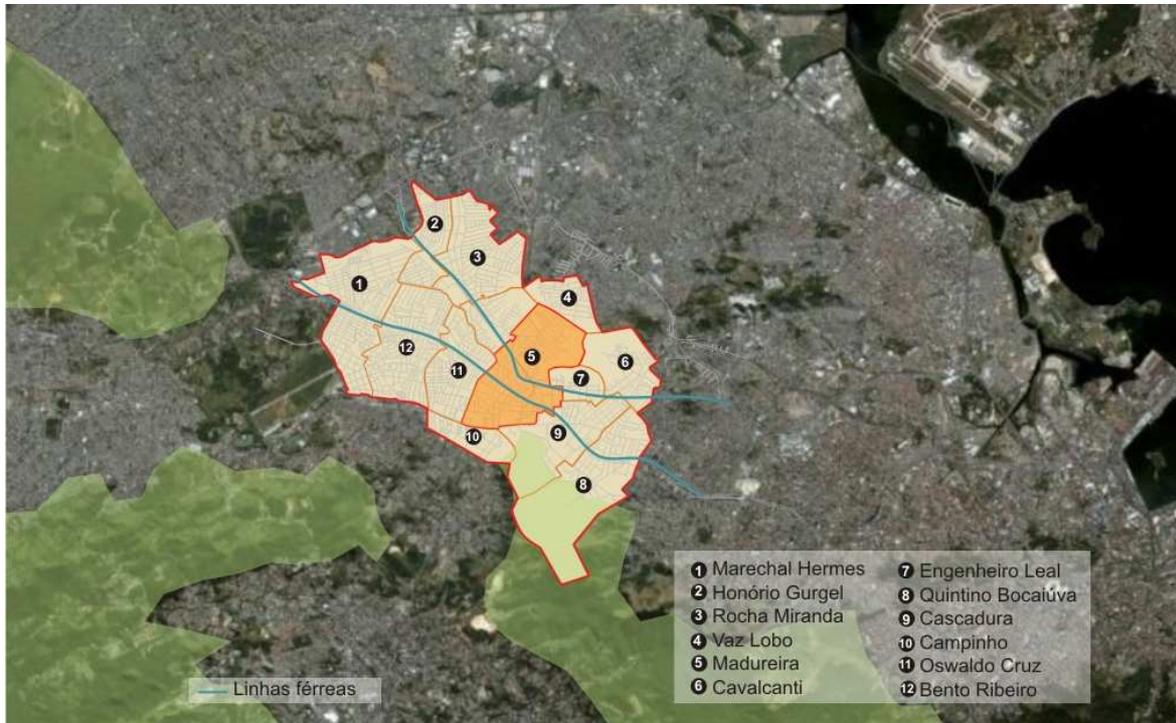


Figura 1: Localização de Madureira e dos bairros vizinhos que compõem a XV RA de Madureira.

Fonte: Edição da autora. Imagem do Google Earth.

No Censo de 1920, Madureira sequer figurava como bairro, mas em apenas duas décadas sua população aumentou em mais de quatro vezes. O Censo de 1940 registrou um expressivo crescimento da população de 111.300 habitantes onde antes se contavam apenas 27.106 habitantes (Aizen, 2003). Um nível de crescimento semelhante a este só foi apresentado seis décadas mais tarde, quando a população atinge a marca próxima dos 400.000 habitantes, de acordo com o Censo de 2000.

É, portanto, no contexto desse primeiro *boom* populacional com o início do processo de urbanização efetivo, e mais especificamente a partir de 1937, com a eletrificação dos trens suburbanos da Central que Madureira consagrou-se a "capital do subúrbio" carioca, um destaque merecido que se mantém até hoje não só por sua posição geográfica privilegiada, comércio e transporte abundantes, como por suas tradições culturais. Deixando pra trás a vocação rural, o bairro iniciava na década de 1940 um processo de urbanização que o transformou no mais forte núcleo comercial e cultural da zona norte carioca. (Guia Madureira Oswaldo Cruz, *apud* Gouvêa *et al*, 2003).



Figura 2: XV RA de Madureira. Em amarelo, as vias férreas que cortam os bairros.
Fonte: Desenho da autora sobre arquivo digital da Prefeitura Municipal. Levantamento Aerofotogramétrico do Bairro de Madureira.

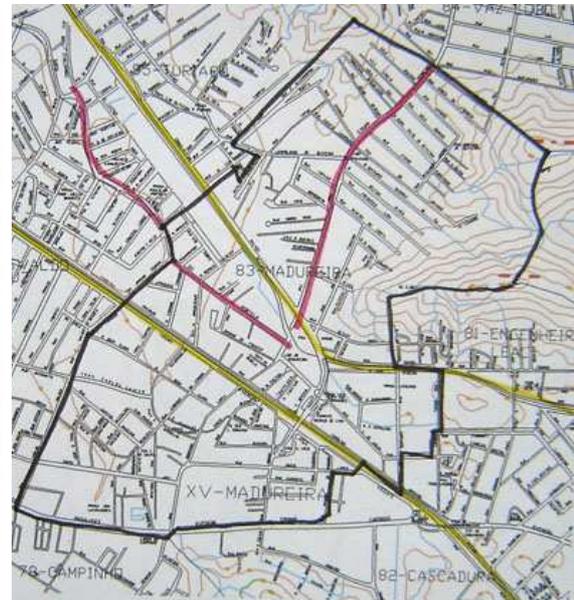


Figura 3: Bairro de Madureira. Em amarelo, as vias férreas que cortam os bairros.
Fonte: Desenho da autora sobre arquivo digital da Prefeitura Municipal. Levantamento Aerofotogramétrico do Bairro de Madureira.

O subcentro de Madureira surge em um contexto onde as dificuldades crescentes de deslocamento e estacionamento das áreas já consolidadas, favoreceram os movimentos de dispersão, a diversificação e sofisticação dos pólos comerciais de bairros residenciais. Contexto semelhante incentivou também o crescimento de bairros como Tijuca, Copacabana e Méier que dividiram com o centro e, de certa forma, passaram a concentrar a oferta de bens e serviços destinados a atender aos bairros vizinhos. Como conseqüência, os novos investimentos imobiliários para fins residenciais e comerciais fizeram crescer o número de novos edifícios, lojas e galerias em vários pontos da cidade. De acordo com Jorgensen *et al* (2000), Madureira se destaca na Região Metropolitana do Rio de Janeiro por abrigar um dos seus principais centros de comércio e serviços e polarizar uma grande região habitada por uma população predominantemente de baixa renda.



Figura 4: Foto aérea do bairro de Madureira.

Localização da faixa de transmissão da Light que secciona o bairro em duas porções.

Fonte: Edição da imagem aérea de arquivo da Secretaria de Obras do Rio de Janeiro.

O suporte físico

O centro de Madureira se desenvolveu nas proximidades do vale entre o Maciço da Tijuca e o Maciço da Pedra Branca, sendo cortado por duas estradas de ferro (ramais Central e Auxiliar) e servido por duas estações – Madureira e Magno – distantes uma da outra aproximadamente 200 metros. No caso de Madureira, a análise de seu suporte físico está totalmente associada à análise da estruturação de seu sistema viário. O bairro é cortado pelo Corredor T-5 (ligação transversal Penha-Alvorada), principal via arterial transversal da cidade, até a implantação da Linha Amarela, sendo servido também por vias estruturais radiais que articulam o subúrbio tanto com a zona oeste quanto com o centro da cidade através de um conjunto de vias que compõem um sistema viário bastante diversificado.

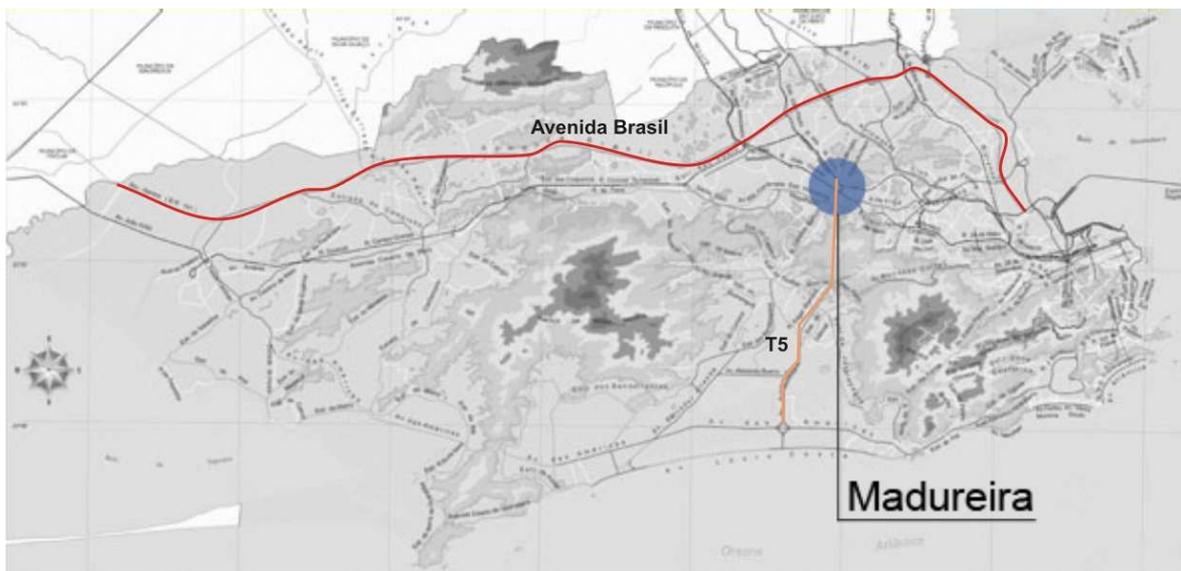


Figura 5: Localização do bairro de Madureira. O mapa destaca os maciços da Pedra Branca, à esquerda, o maciço da Tijuca, à direita, e o Gericinó, na parte superior da imagem. A imagem assinala também: a Avenida Brasil, as duas linhas férreas e o corredor T5.

Fonte: Elaborado a partir do mapa “Principais vias terrestres (Rodoviárias, ferroviárias e metroviárias)” disponível na Cartografia do Instituto Pereira Passos.

Nesse contexto está inserido o sistema de espaços livres de Madureira, composto de forma mais representativa pelo seu sistema de espaços de circulação e os espaços de permanência sejam eles de propriedade pública ou privada que variam de acordo com seus usos.

1 MADUREIRA SUPORTE FÍSICO



Figura 6: Mapa de análise. Suporte Físico – Bairro de Madureira.

Fonte: Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

O sistema de espaços de circulação é fortemente marcado pela presença das vias férreas, praticamente paralelas entre si, que seccionam o bairro em três porções. Além dessas estruturas tão marcantes para o bairro, dois corredores viários principais seccionam e estruturam o bairro longitudinal e transversalmente, são eles a Estrada do Portela e a Rua Ministro Edgar Romero.

Seguindo a tradição de concentração de investimentos públicos nos bairros com população de maior poder aquisitivo, o conjunto de espaços de permanência em Madureira é reduzido e carente de equipamentos necessários ao seu bom funcionamento. Com exceção da Praça do Patriarca que foi totalmente remodelada pelo Projeto Rio Cidade 2 e a Praça dos Lavradores inaugurada em 1996, as outras praças carecem, como comentado anteriormente, de medidas (de desenho e de gestão) que possibilitem sua integração com o tecido urbano e a interconectividade com os demais espaços livres. São eles: Praça Inácio do Couto, Largo São Luiz Gonzaga, Praça Armando Cruz, Praça Magno, Praça Bárbara de Oliveira e Largo do Otaviano.

Além desses, Madureira conta com o espaço livre ocupado pela Via Light que, uma vez tratado como parque público pode vir a se tornar um grande centro de lazer para a população revertendo-se inclusive em um elemento importante no equilíbrio do sistema de espaços livres, conectando áreas até então seccionadas por um muro sem nenhuma permeabilidade por parte da população. Outra característica morfológica dessa área é a proporção desequilibrada imposta pela relação entre as torres da Light e as edificações de pequeno e médio porte do seu entorno. Um corte esquemático demonstra essa desproporção.

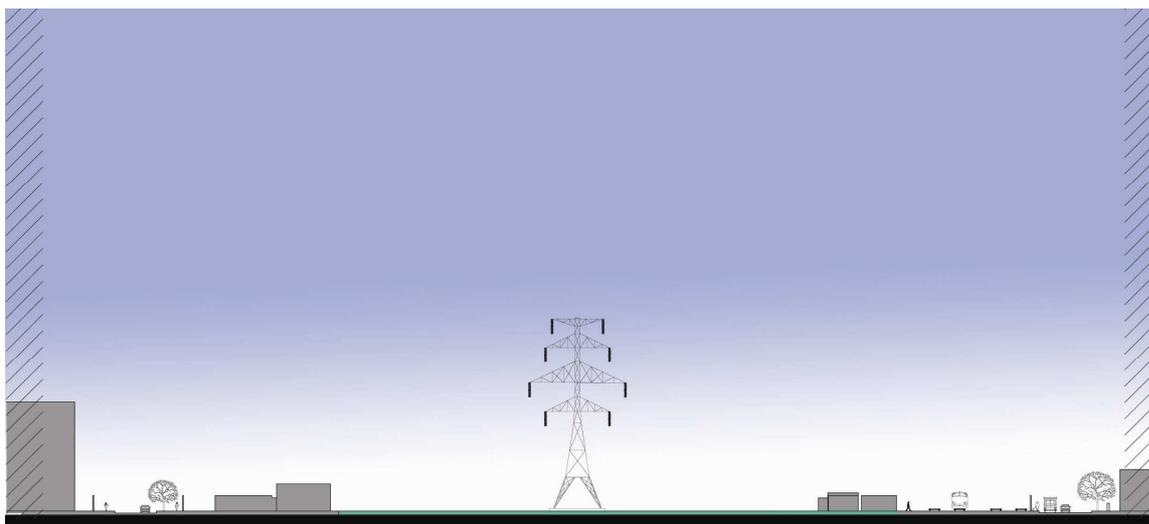


Figura 7: Corte esquemático transversal à faixa de transmissão da Light.
Fonte: Desenho da autora.



Figura 8: Muro da Via Light.
Fonte: Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



Figura 9: Rua Conselheiro Galvão e Via Light.
Fonte: Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

O que se observa em Madureira são processos crescentes de ocupação ilegal dessas áreas a exemplo do que também acontece em vários bairros da cidade, incentivados, entre outros fatores, pela necessidade de habitação de baixo custo e localização perto de fontes de emprego e sistemas de transporte. Do ponto de vista de sua estrutura hídrica, destaca-se a forma como tem sido tratado o Rio Sanatório dentro desse processo de ocupação. Atualmente aterrado, e praticamente sem nenhuma comunicação visual ou física, o Rio deixa de cumprir suas funções de conectividade e assumir o relevante papel que poderia desempenhar no equilíbrio do sistema de espaços livres e da estrutura urbana como um todo. Do ponto de vista de sua cobertura vegetal, os usos predatórios da ação antrópica, como por exemplo, a produção de hortaliças, áreas esportivas improvisadas e invasões realizadas em

áreas de proteção ambiental, levaram ao desaparecimento de grande parte da estrutura de fauna e inviabilizam o equilíbrio sistêmico da região como um todo.



Figura 10: Rio Sanatório e assentamento informal.
Fonte: Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



Figura 11: Trecho da Via Light cortado pelo Rio Sanatório e horta cultivada às suas margens.
Fonte: Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Do ponto de vista da ordenação do território e de sua legislação, o zoneamento proposto para Madureira permitiu a ocupação do bairro de forma adensada, onde quase não se observam terrenos desocupados. Segundo o Código de Zoneamento do Município, a área quase total do bairro é organizada de acordo com o índice de aproveitamento do solo previsto na Zona Residencial 5 (ZR5) - relativo a 5 vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação - e apenas uma pequena parte de Zona Residencial 2 (ZR2) - uso predominante residencial com índice de aproveitamento do solo relativo a 2 vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação, a partir da Rua Comandante Fábio Magalhães em direção ao bairro de Turiaçu. Além do Mercado de Madureira, outros marcos arquitetônicos são importantes referências para o bairro. São eles: Mercado de Madureira, Fábrica Piraquê, Clube de Madureira e as Escolas de Samba do Império Serrano e da Portela .

O perfil funcional

A atividade que melhor representa o bairro de Madureira é seu comércio varejista, alardeado pelos comerciantes locais como um dos mais bem servidos da cidade em variedade de gêneros populares. Inclui-se nessa atividade o comércio informal que

se desenvolve em quase todo o bairro estando mais presente nas áreas próximas ao Shopping Madureira, ao Largo de Madureira, sob a Estação de Madureira e sob o Viaduto Negrão de Lima. Evidentemente, que a facilidade de acesso a Madureira facilitou muito o desenvolvimento de seu comércio, mas a presença de alguns estabelecimentos tradicionais como o Mercado de Madureira e as lojas das ruas comerciais foram marcantes nesse processo.

Os números de estabelecimentos comerciais e de serviços de Madureira também foram coletados e agrupados com todos os outros bairros que compõem a XV R.A. o que corresponde a um total de 4.135 estabelecimentos comerciais (incluindo micro, pequena, médias e grandes empresas), além de 4.116 estabelecimentos de serviços³. Estes números não estão muito distantes dos fornecidos pela Associação Comercial de Madureira que destaca um total de 5.500 edificações comerciais distribuídas da seguinte forma: 6 galerias, 6 shoppings, 1 mercado, 25 clínicas médicas e 1.500 escritórios, o que significa 5.500 lojas comerciais e 3.000 funcionários liberais (informação verbal).

O setor de comércio e serviços de Madureira é um dos elementos que mais contribui para a dinâmica do bairro e está inserido em um contexto que apresenta uma tendência à estabilização e especialização dos principais pólos da zona norte como centros de comércio e serviços diretos ao consumidor. De acordo com Jorgensen (1998), Madureira assume a posição de principal pólo de compras e de estruturação regional, em torno do qual se constitui uma nova região ao norte da cidade, abrangendo Bangu, Irajá, Penha, Anchieta e Pavuna. Além disso, Madureira se estabelece como um ponto nodal de transição entre as áreas de urbanização consolidadas e as áreas de expansão, estabelecendo dinâmicas importantes tanto com a cidade central multifuncional, quanto com a semiperiferia (expansão a sudoeste - Barra e Jacarepaguá) e com a periferia (expansão a oeste) urbana do Rio de Janeiro.

^{3 3} Fonte: SEBRAE-RJ, 2005. Dados extraídos da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego, através de um questionário anual, preenchido obrigatoriamente por todas as firmas registradas no país.

As edificações comerciais mais representativas deste trecho incluem: O Shopping Madureira e o Mercado de Madureira, mais conhecido como Mercadão⁴, e que é anterior a esse processo de ebulição da ocupação e da atração da atividade comercial do bairro. Atualmente, a região central de Madureira é uma das principais referências dos bairros e regiões centrais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e apresenta um comércio tão representativo que é considerado pelo Plano Diretor da Cidade como sendo uma das cinco centralidades de alcance metropolitano do município (Jorgensen, 2000).



Figura 12: Interior do Mercadão de Madureira.
Fonte: Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



Figura 13: Interior do Mercadão de Madureira.
Fonte: Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Observa-se nos dois corredores estudados (Rua Ministro Edgar Romero e Estrada do Portela) uma ocupação densa de uso misto onde a grande maioria da dos andares térreos é ocupado por lojas comerciais dos mais variados itens. Além desta tipologia de espaços comerciais, observa-se a presença de outros elementos que estabelecem relações distintas com os espaços livres que os acolhem ou que os delimitam.

⁴ Atualmente, o Mercadão funciona em instalações que são resultado da sua última reforma feita para restituir as perdas causadas pelo incêndio que o atingiu em Janeiro de 2000 e que destruiu todas as instalações. Estima-se um volume de circulação de mais de 70 mil pessoas por dia em suas galerias agora climatizadas, servidas por escadas rolantes, onde se destacam juntamente com os produtos fornecidos pela agricultura e pecuária, as inúmeras lojas de artigos para rituais religiosos, decoração, bijuterias, doces, entre outros.

Acessibilidade

A atual rede de acessibilidade de Madureira iniciou-se com a chegada do trem em Madureira. A ramificação ficou completa em 1898 com a inauguração da Linha Auxiliar, hoje conhecida como Estação Magno⁵. “Madureira foi se tornando um importante eixo ferroviário, fiel a uma vocação que remontava aos tempos em que fora também o mais importante ponto de convergência das estradas rurais, parada obrigatória dos viajantes”. (Guia de Madureira e Oswaldo Cruz, *apud* Gouvêa, 2003).

As primeiras estações modificaram a dinâmica urbana, possibilitando e atraindo estabelecimentos comerciais e empresariais que marcaram definitivamente o perfil do bairro. A inauguração do Mercado de Madureira ao lado da Estação de Magno, em 1914, foi considerada essencial na consolidação do bairro de Madureira como principal centro para os comerciantes e lavradores das redondezas. Além do trem que percorria grandes distâncias, Madureira contava com o bonde puxado a burro, que auxiliava no transporte interno do bairro até que os avanços das linhas elétricas chegando até Irajá no final da década de 1920, possibilitaram a circulação dos bondes elétricos.

A constatação da crescente urbanização da zona norte - ainda na primeira metade do século XX - surge da interpretação dos dados demográficos da época. Reforçam essa constatação, a inauguração da Fábrica de Biscoitos Piraquê, em 1950, na região hoje denominada Turiaçu, que deu grande impulso ao bairro; a abertura da Avenida Brasil, ainda nos anos 1940 e; sobretudo, a inauguração do Viaduto Negrão de Lima, sobre os trilhos da estrada de ferro, em 1958, que foram decisivas para o crescimento da região (Aizen, 2003).

Atualmente, Madureira pode ser descrita como uma rede muito compacta de espaços de circulação onde se destaca seu núcleo principal. O corredor Barra-Penha, um dos corredores estruturantes do Rio de Janeiro, aparece na pesquisa FUNDREM, já na década de 1980, “como o principal corredor transversal da cidade, que pode também ser considerado como prolongamento do eixo radial

⁵ Assim chamada em homenagem ao engenheiro Alfredo Magno de Carvalho.

historicamente formado a partir do subcentro Madureira” (Jorgensen, 1998:44). Do ponto de vista da sua rede de transportes rodoviários, Madureira é servida em seus eixos principais (Estrada do Portela, Rua Carolina Machado e Avenida Ministro Edgar Romero) por uma frota de 2.516 ônibus que compõem um total de 139 linhas entre as linhas regulares e variantes⁶.

A pesquisa de ‘origem e destino’ realizada pelo Plano de Transportes Metropolitano (PTM), em 1995, confirma a importância da centralidade de Madureira e seu alcance Metropolitano. Utilizando-nos da pesquisa realizada por Jorgensen (1998) que se debruça sobre as demandas de transporte nas centralidades do Rio de Janeiro e que utiliza os dados do PTM, destacamos a XV R.A. de Madureira como sendo a quarta região administrativa em atração de viagens (5,1% do total de viagens realizadas não destinadas ao domicílio) perdendo apenas para as regiões do Centro (24,3%), Botafogo (6,4%) e Tijuca (5,5%). Além disso, conforme destaca o documento, Madureira é a região que apresenta maior percentual de viagens MNDD (motorizadas não destinadas ao domicílio) - cujo motivo não inclui domicílio, escola e trabalho - sendo que a cada viagem de trabalho a Madureira correspondem 2,33 viagens de consumo (motivo distribuído entre lazer, compras, saúde, serviços e outros). As viagens são facilitadas devido ao grande número de linhas de ônibus em funcionamento em Madureira, às duas estações de Trem que conectam Madureira ao centro da cidade e às estações de Metrô que, apesar de não estarem inserido no intra-bairro, fazem parte da ‘grande Madureira’. Madureira conta com uma acessibilidade variada, possibilitando ao morador/usuário o deslocamento para os bairros vizinhos e para a maioria dos pontos da cidade incluindo ainda viagens intermunicipais a partir do bairro (por exemplo: Petrópolis, Itaipava, Niterói, entre outros). Os acessos existentes atualmente estão indicados no mapa e conectam os bairros vizinhos de Vaz Lobo, Turiaçu, Bento Ribeiro e Marechal Hermes, Campinho e Vila Valqueire e Méier. Além do corredor Barra/Penha, conhecido como T5.

⁶ Linhas regulares são aquelas que percorrem diariamente o trecho completo do ponto inicial ao terminal; as variantes da mesma linha são disponibilizadas para compensar trechos onde a procura é mais intensa ou apenas nos horários de pico, percorrendo apenas trechos do itinerário total da linha. Fonte: Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro.

2 MADUREIRA ACESSIBILIDADE

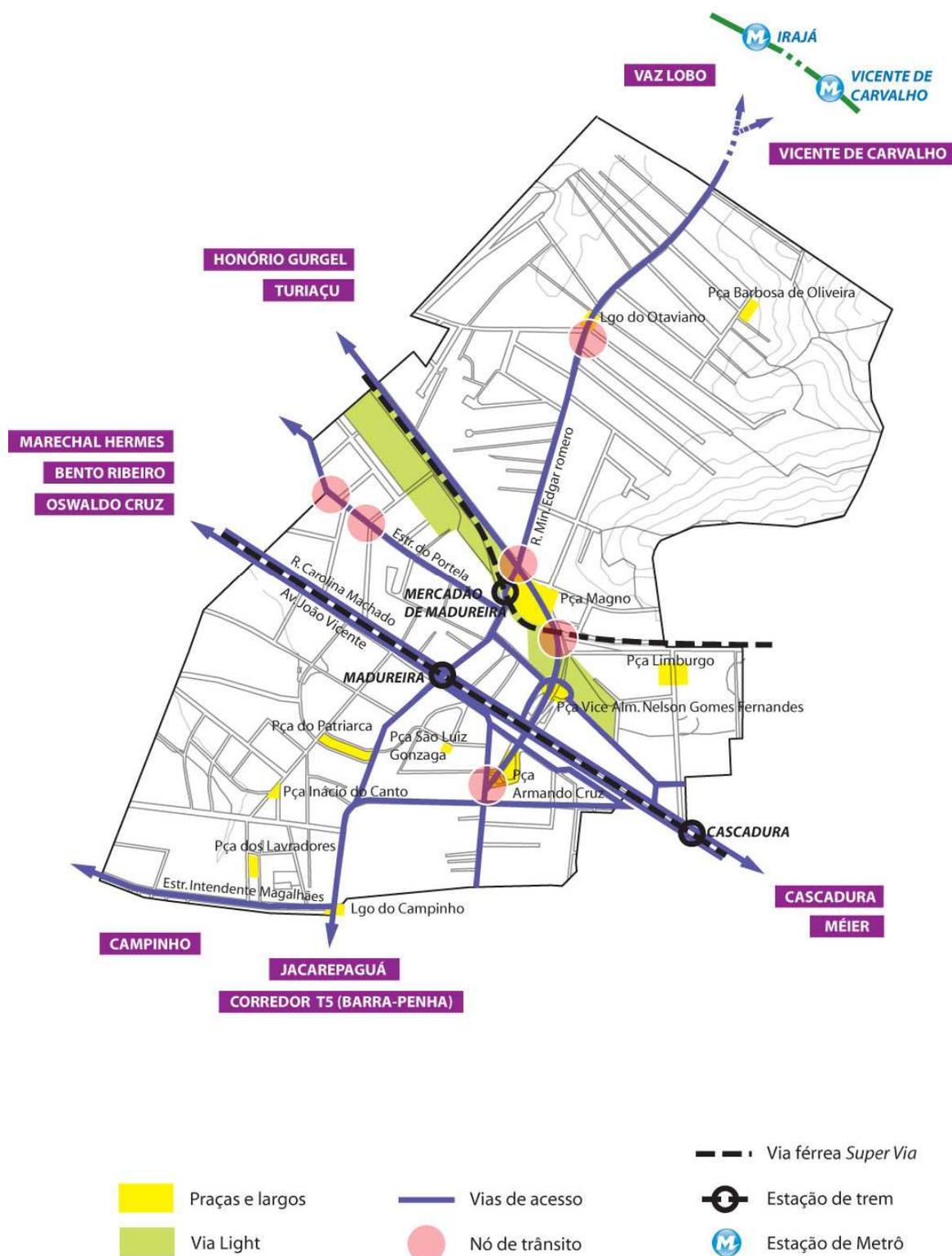


Figura 15: Mapa de análise. Acessibilidade – Bairro de Madureira.

Fonte: Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Rio de Janeiro tem no comércio de bens, serviços e turismo sua principal atividade econômica, confirmando o que constitui uma vocação histórica da cidade – atividade que coincide com os primeiros momentos de ocupação urbana e com todos os demais movimentos de expansão urbana. Desde seus momentos iniciais de expansão, a cidade do Rio de Janeiro se caracterizou pela movimentação externa de bens e mercadorias, muito conectada ao comércio estabelecido no seu porto e, mais tarde, ao comércio de rua que começava a se instalar pelas ruas e becos da cidade. Várias pesquisas voltadas tanto para a geografia econômica (DINIZ, 2004; OLIVEIRA, 2005), quanto para a história do urbanismo (SISSON, 1986; VAZ, 1985, 1994; LOBO, 1998, entre outros) destacam o setor terciário como uma atividade que acompanhou e ainda acompanha as tomadas de decisão dos mais diversos elementos da estrutura urbana do Rio de Janeiro

A análise da interface existente entre as atividades comerciais e o sistema de espaços livres envolveu a compreensão do processo de crescimento urbano e, particularmente, de dois processos que marcaram as grandes cidades a partir de meados do século XX – o surgimento de novas centralidades e as novas modalidades do comércio que geraram novas formas de organização no espaço urbano. Como consequência desses movimentos, percebe-se, por um lado, a extensão dos processos de urbanização e a consequente incorporação de novos modos de vida metropolitanos que incluem, de forma geral, o surgimento de novas redes de circulação e consumo, novas centralidades comerciais e o declínio das áreas centrais tradicionais ou a reformulação de seus usos e graus de polarização. Incluem-se entre as principais modificações que envolvem as atividades comerciais, as novas formas de venda associadas aos novos hábitos de compras e a diminuição das distâncias entre as atividades de compras, a função residencial e o universo do lazer e entretenimento, envolvidos em lógicas similares de consumo. E, como não poderia deixar de ser, para cada uma dessas modificações estão associadas novas formas de apropriação do espaço urbano nas suas variadas escalas. Por tudo isso, podemos afirmar que a compreensão da interface existente entre comércio e cidade através da superposição dos seus vários sistemas é, portanto, primordial para compreensão dos mecanismos de formação das cidades.

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, J. Zahar, 1997.

AIZEN, Mario. Tijuca. *In: Um Balcão na Capital. Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro*. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Editora SENAC, Rio de Janeiro, 2003.

DINIZ, Orlando. **Rio, 439 anos: desde o começo era o comércio**. Artigo. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, 06 mar. 2004. Disponível em: <http://www.fecomercio-2451&tpl=printerview&sid=88>. Acesso em: 10/12/2007

GOUVÊA, Maria José Motta (coord) *et al.* **Um Balcão na Capital**. Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Editora SENAC, 2003.

JORGENSEN, Pedro Júnior. **Demanda de Transporte e Centralidade: Um estudo da distribuição espacial de viagens na cidade do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Engenharia. Universidade Federal do Rio de Janeiro. - COOPE/ UFRJ. Rio de Janeiro.

JORGENSEN, Pedro Júnior (coord.) *et al.* **Estudo Preliminar para Reestruturação da Área Central da XV R.A. – Madureira**. Subsídios para Realização de Intervenções na Estrutura Viária e Implementação de Programa de Aproveitamento da Faixa de Domínio da Light. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Coordenadoria Técnica de Urbanismo. 2000.

LOBO, Eulália M. Lahmeyer. Fontes para a história do comércio no Rio de Janeiro. *In America Latina em la Historia Económica*. Nº 9 enero-junio. 1998.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. Uma Nova Urbanização No Espaço Regional: A Lógica Não Metropolitana Da Cidade-Região No Estado Do Rio De Janeiro. *In: Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. IX, núm. 194 (109), 1 de agosto de 2005.

REGO, Helena de Almeida. **Urbanismo e infra-estrutura, construindo a cidade do Rio de Janeiro: a formação do município ao Projeto Rio Cidade**. 2004. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROURB / FAU /UFRJ, Rio de Janeiro.

SISSON, Rachel. Marcos Históricos e Configurações Espaciais. Um estudo de caso: os centros do Rio de Janeiro. **R J, Arquitetura** Revista 4. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 1986.

VAZ, Lilian Fessler e Cardoso, Elizabeth Dezouart. Obras de melhoramentos no Rio de Janeiro: um debate antigo e um privilégio concorrido. *In: BRENNA, Giovanna Rosso del (org). O Rio de Janeiro de Pereira Passos – uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: PUC-RJ/ Shell, 1985.

VIEIRA, Mariana Dias. **A influência das atividades comerciais no sistema de espaços livres urbanos: O caso da centralidade de Madureira - Rio de Janeiro**. Tese de doutoramento. 2008. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro – PROARQ/FAU/UFRJ.