

A MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO DA GAMBOA-RJ, CONTEXTUALIZADA NA REESTRUTURAÇÃO DO PORTO MARAVILHA

GT 64: DIREITO À CIDADE NA PESQUISA URBANA: ESCALAS, DIMENSÕES E DESAFIOS

AUTOR: Elinaldo A. Ferreira

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Gamboa, reestruturação, Porto Maravilha, Zona Portuária.

RESUMO

O presente texto é fruto da dissertação de mestrado que o autor está desenvolvendo no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), e resulta de pesquisa científica na busca por compreender mobilidade urbana no bairro da Gamboa-RJ no contexto da reestruturação do Porto Maravilha, no período de 2009 a 2019. Em 2009, a cidade do Rio de Janeiro foi escolhida para sediar um megaevento esportivo: as Olimpíadas e Paraolimpíadas de 2016. A cidade também recebeu alguns jogos da Copa do Mundo de Futebol da FIFA de 2014. Para tornar possível a realização desses megaeventos, muitas obras passaram a ser realizadas na cidade, imprimindo uma substancial reestruturação em seu espaço urbano. A promessa mais contundente do projeto Porto Maravilha foi mudar completamente a mobilidade urbana na Zona Portuária, onde localiza-se o nosso recorte espacial de pesquisa. O trabalho em tela busca analisar essa reestruturação e verificar, analisar e compreender em que medida as proposições em mobilidade urbana atendem às necessidades de mobilidade urbana dos moradores da Gamboa.

ABSTRACT

Keywords: Urban mobility, Gamboa, restructuring, Porto Maravilha, Port Zone.

This text is the result of the master's thesis that the author is developing in the Graduate Program in Geography of the State University of Rio de Janeiro (UERJ), and results from scientific research in the search to understand urban mobility in the Gamboa-RJ neighborhood in the context of the restructuring of Porto Maravilha, in the period from 2009 to 2019. In 2009, the city of Rio de Janeiro was chosen to host a mega sporting event: the 2016 Olympics and Paralympics. The city also hosted some games at the 2014 FIFA World Cup. To make possible the realization of these mega events, many works began to be carried out in the city, printing a substantial restructuring in its urban space. The most powerful promise of the Porto Maravilha project was to completely change urban mobility in the Port Zone, where our space research section is located. The on-screen work seeks to analyze this restructuring and verify, analyze and understand the extent to which the propositions in urban mobility meet the urban mobility needs of gamboa residents.

INTRODUÇÃO

O presente texto resulta de dissertação de mestrado que o autor desenvolve no Programa de Pós-Graduação em Geografia, na Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), sendo o fruto de pesquisa científica na busca por compreender mobilidade urbana no bairro da Gamboa-RJ no contexto da reestruturação do Porto Maravilha, no período de 2009 a 2019.

A mobilidade urbana representa um grande desafio de ordem política, socioeconômica e ambiental para muitas cidades (Souza, 2005; Vasconcellos, 2013), sendo um fator essencial no conjunto dessas transformações no e do espaço urbano. Para Ascher (2004), a mobilidade urbana é fundamental para o processo de expansão metropolitana. Assim, não é possível compreender o espaço urbano, seu crescimento e suas transformações sem compreender as relações da mobilidade urbana com esse processo.

A Gamboa é um bairro localizado na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro. De acordo com o Censo (2010), sua população era de cerca de 13.108 habitantes. O bairro tem uma ocupação mista, onde há comércios, indústrias e residências. A população é composta predominantemente por pessoas de baixa renda. O bairro é carregado de memórias e histórias, que são as próprias memórias e histórias da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil.

A Região Portuária ou Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro é de singular localização geográfica e importância estratégica para a cidade. Por ali, passam as principais vias de transportes rodoviários que levam à região metropolitana, à Zona Sul, à Zona Norte, e à Zona Oeste. Além disso, a região localiza-se próxima aos aeroportos Santos Dumont e Galeão, à rodoviária Novo Rio e aos mais importantes cartões postais e pontos turísticos da cidade. Percebe-se aí que a projeção da cidade do Rio de Janeiro no cenário nacional e internacional está profundamente ligada à sua Zona Portuária. Essa região tem cerca de cinco milhões de metros quadrados, e é o berço da expansão do centro da cidade. Engloba totalmente os bairros da Gamboa (nosso recorte espacial de pesquisa), Saúde e Santo Cristo, além de partes do centro da cidade, dos bairros de São Cristóvão, Cidade Nova e Cajú.

Nas últimas décadas, a Zona Portuária enfrentou um forte grau de obsolescência e abandono pelo poder público, em termos de mobilidade e infraestrutura urbana. No ano de 2009, a cidade do Rio de Janeiro foi escolhida para sediar a edição dos megaeventos esportivos - Olimpíadas e Paraolimpíadas de 2016. Parte dos jogos da Copa do Mundo de Futebol da FIFA de 2014 também foi realizada na cidade do Rio de Janeiro. Para tornar possível a realização

desses megaeventos, muitas obras de infraestruturas passaram a ser realizadas, imprimindo substancial reestruturação nos diversos espaços da cidade, sobretudo na Região Portuária. Essa reestruturação afetou eixos tangíveis, como mobilidade urbana, infraestrutura, alfândega, acessibilidade, estrutura aeroportuária, telecomunicações e energia.

A Operação Urbana Consorciada (OUC) da Zona Portuária do Rio de Janeiro: o Porto Maravilha.

Esta operação, de acordo com a Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009 se define como um conjunto de intervenções coordenadas pelo Município e demais entidades da Administração Pública Municipal, com a participação de proprietários, usuários e investidores, moradores, objetivando alcançar transformações urbanísticas, estruturais, melhorias sociais, refuncionalização e ampliação dos espaços livres de uso público e valorização ambiental da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro. Dentre as principais obras do projeto são destacadas: a demolição do Elevado da Perimetral, a construção do Museu de Arte do Rio (MAR) e do Museu do Amanhã, a Via Binário do Porto e Túnel Rio 450, a Via Expressa e o Túnel Prefeito Marcello Alencar, a Nova Orla Conde, a implementação do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) em uma rede de 28 km de extensão, 70 km de vias urbanizadas e 650.000 m² de calçadas refeitas, 700 km de redes de infraestrutura urbana reconstruída (água, esgoto, drenagem), 17 km de novas ciclovias e o plantil de 15 mil árvores.

Em termos de mobilidade urbana, o projeto Porto Maravilha teve como objetivo mudar totalmente o conceito de mobilidade na Região Portuária e no centro da cidade, ao propor: privilegiar o transporte público coletivo, enaltecer a ideia de morar perto do trabalho, criar mais espaços para pedestres, implantar ciclovias, disponibilizar recursos de acessibilidade e integração inteligente dos meios de locomoção na área – barcas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil.

O modelo de urbanismo posto em prática no Porto Maravilha, foi o urbanismo de resultado ou *neourbanismo* (Ascher, 2004), calcado na lógica do mercado, onde se impõe que a cidade seja como uma empresa, e como tal deve ser conduzida (Mascarenhas, 2011) seguindo os preceitos do espaço como negócio (Carlos, 2015). De acordo com Vainer, “O Neourbanismo privilegia a negociação e o compromisso em detrimento da aplicação da regra majoritária, o contrato em detrimento da lei, a solução *ad hoc* em detrimento da norma” (Vainer, 2011). Desse modo, seguindo as regras e as lógicas do capital, a reestruturação do Porto Maravilha foi posta em prática.

Para se colocar o projeto Porto Maravilha em prática grandes somas de dinheiro foi empregada, atingindo um montante de cerca de 8 bilhões de reais. Para a realização das obras foi feita a maior Parceria Público-privada (PPP) do Brasil, sendo formada pelo poder público municipal e um consórcio por grandes empresas da construção civil. As empresas que formaram esse consórcio são a OAS, a Odebrecht e a Carioca Engenharia. De acordo com o projeto Porto Maravilha, informação que consta do portal eletrônico oficial do Porto Maravilha a maior parte das obras (7,6 bilhões de reais) seria financiada pelo consórcio, e poder público investiria 400 milhões de reais. Entretanto, quem acabou financiando a maior parte das obras foi o poder público. Em 2011, para o início das obras do projeto, a Caixa Econômica injetou 3,5 bilhões de reais para que as obras fossem iniciadas. Esse valor foi retirado do Fundo De Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), ou seja, dinheiro dos trabalhadores, o que é contraditório.

Sobre essas PPP, vale analisar o questionamento de LeFebvre: “Em certos países capitalistas, o que é que a empresa “privada” deixa para o Estado, para as instituições, para os organismos “públicos” a não ser aquilo de que ela não se encarrega por ser demasiadamente oneroso?” (Lefebvre, 2008). Esse questionamento é muito atual, e deve ser feito a respeito da PPP feita para as obras do Porto Maravilha, onde o poder público fez grandes investimentos, possibilitando ao setor privado obter lucros vultosos.

Para Harvey (2016), o Estado-nacional é muito útil para o capital privado quando lhe dar garantias contra a quebra de contratos, quando mobiliza a força policial militar para proteger a propriedade privada e reprime movimentos sociais que contrariam os interesses da elite econômica e também quando esse Estado institui e mantém o ordenamento jurídico para legitimar e regular a exploração da força de trabalho para a acumulação de capital privado, cuja finalidade é buscar o crescimento exponencial infinito.

Na Zona Portuária, a prefeitura engendrou o modelo de reestruturação urbana com base no entretenimento, moradias de alto padrão e escritórios, removendo as populações de baixa renda e acirrando o processo de gentrificação (Mascarenhas, 2011; Monteiro e Andrade, 2012). O VLT foi anunciado como a grande novidade para a mobilidade no projeto Porto Maravilha. Mas, de acordo com nossas análises, parece ter trazido mais problemas do que soluções à mobilidade urbana dos moradores da Gamboa, bem como dos outros bairros, visto que importantes linhas de ônibus que serviam aos moradores da Gamboa foram extintas, em expectativa ao VLT. Assim, parece ter havido perdas significativas do direito à cidade dos moradores da Gamboa, uma vez que suas possibilidades de mobilidade urbana foram

significativamente reduzidas. O Porto Maravilha não foi fruto de qualquer reivindicação da população local, mas uma imposição das forças hegemônicas, a saber, o Estado e capital corporativo, com o intuito, sobretudo, de acumular riqueza e de aburguesar a Zona Portuária.

À luz da ciência geográfica e de outras ciências, o trabalho em tela busca analisar a mobilidade urbana e a reestruturação do bairro da Gamboa, no âmbito do Porto Maravilha, no período de 2009 a 2019. Entretanto, é necessário voltarmos no tempo, antes do ano de 2009, para entendermos como estava a Região Portuária antes dessas modificações implementadas pelo projeto Porto Maravilha.

JUSTIFICATIVAS

Cotidianamente enfrentamos problemas de mobilidade desde uma simples caminhada pelas ruas, quando, em muitos espaços urbanos os pedestres são forçados a caminhar pela rua, disputando o espaço com automóveis, porque não tem calçadas ou elas estão inadequadas ao uso. A mobilidade urbana representa um grande desafio de ordem política, socioeconômica e ambiental para muitas cidades (Souza, 2005). A escolha de trabalhar com o tema “mobilidade urbana” se deu por haver uma grande inquietação quanto a esses problemas constatados, que afetam negativamente a mobilidade de muitas pessoas. A escolha do recorte espacial de análise e dos outros temas [reestruturação territorial e Porto Maravilha] se justifica por considerarmos que a Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, através do Projeto Porto Maravilha, vem tendo suas dinâmicas espaciais muito modificadas, em decorrência do início das obras de reestruturação e de padronização urbana. Este projeto propôs para a Região Portuária uma série de modificações na infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente, e propôs, sobretudo, melhorar a mobilidade urbana da Região Portuária. Na atualidade, as cidades do Brasil e do mundo enfrentam sérios problemas de congestionamento, prejudicando a mobilidade das pessoas. Uma análise mais atenciosa sobre a mobilidade urbana pode permitir que se encontrem soluções que possam melhorar os deslocamentos das pessoas. Pretendemos, com este trabalho, analisar como se deram as modificações na Zona portuária, quais suas perspectivas e consequências para a mobilidade urbana e a reestruturação territorial da região em questão, e acreditamos que a linha de pesquisa supracitada nos fornecerá os subsídios necessários para os rumos de nossa pesquisa. É farto o arcabouço bibliográfico de análise e dados sobre a região, e a nossa pesquisa pretende, com base nessas informações, analisar, sob outras perspectivas, a mobilidade urbana e as transformações espaciais ocorridas na região,

criar outras perguntas e buscar respostas coerentes que gerem melhor compreensão do espaço em questão. Assim, acreditamos que daremos valiosa contribuição ao já volumoso material que ajuda a entender as transformações impetradas na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

OBJETIVOS:

Objetivo geral: Analisar a mobilidade urbana no bairro da Gamboa no âmbito da reestruturação do Porto Maravilha.

Objetivos específicos:

1. Analisar a mobilidade urbana existente antes do Projeto Porto Maravilha.
2. Analisar as proposições do Projeto Porto Maravilha para a reestruturação da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, verificando em que medida essas proposições atendem às necessidades de mobilidade urbana dos moradores da Gamboa.
3. Analisar as consequências espaciais da implantação do projeto Porto Maravilha.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL

Sendo os espaços urbanos o lugar de contínuas contradições sociais, políticas e econômicas, tais contradições materializam-se nesses espaços à medida que pedestres, ciclistas, usuários de transportes públicos e privado, buscam circular pela cidade, cada um disputando seu espaço (Duarte, Libardi e Sánchez, 2007).

A relação entre o homem e o meio é dada pela técnica, que é um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem pratica suas atividades vitais, produz e simultaneamente, cria espaço (Santos, 2006[1996]).

O desenvolvimento urbano, que resulta na forma de uma cidade é o resultado da combinação, no tempo e no espaço, de diversos atores e agentes, tais como o Estado, a dinâmica socioeconômica e o setor privado (Duarte, Libardi e Sánchez, 2007). Neste sentido, o sistema político e econômico, o Estado, a indústria automotiva, o capital (financeiro, industrial e

comercial), os indivíduos, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios, o valor da terra e a dinâmica econômica são os principais fatores e agentes que explicam a formação das cidades e suas relações com o trânsito e o transporte, e a conjugação desses elementos está diretamente ligada à forma de ocupação do território e à mobilidade urbana (Vasconcellos, 2018).

Para que os espaços das metrópoles sejam articulados e desenvolvidos são necessárias redes eficientes que promovam satisfatoriamente a mobilidade urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi criada pela Lei nº 12587/2012, com o objetivo de integrar os diversos meios de transporte e melhorar a mobilidade e a acessibilidade das pessoas e cargas no nacional, visando o acesso universal à cidade (Ministério das Cidades, 2012). O mesmo texto define mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, sendo o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana “um conjunto organizado e coordenado dos modos de transportes, de infraestruturas e de serviços” (Ministério das Cidades, 2012). As redes são construídas e estruturadas por indivíduos, perpassando e atingindo uma determinada escala do território geográfico. A perspectiva de uso dessas redes determina o fluxo de mercadorias, pessoas e informação. Elas não podem ser analisadas de forma isolada, uma vez que o seu desenvolvimento depende da articulação de diversos elementos e atores sociais (Sposito, 2008; Dias, 2005).

Com o surgimento e o crescimento das cidades e das populações humanas surgiu a emergência da criação de diferentes meios de transportes e redes de circulação que viabilizassem a articulação entre esses estabelecimentos populacionais ao redor do mundo. As diferentes fases do capitalismo, desde as Grandes Navegações do século XVI dão uma grande dimensão dos avanços nos meios de transporte e das intrincadas redes de circulação ao redor da Terra. Segundo Marx, comentado por Harvey (2005), cabia ao sistema capitalista investir nos sistemas de transporte e comunicação, objetivando anular o espaço pelo tempo, com a implantação de redes que maximizem o tempo e imprimam maior velocidade e eficiência na mobilidade.

No Brasil e em diversas cidades do mundo, a mobilidade urbana se centra na contínua valorização do automóvel como o único meio de transportes. Entretanto, os automóveis causam diversos problemas para as cidades brasileiras, no que tange à segurança, emissão de poluentes, congestionamentos, à qualidade de vida, à ocupação desordenada dos espaços públicos, ruídos, além de terem pouca capacidade de carga em relação ao transporte sobre trilhos, e gerarem

restrição de mobilidade e acessibilidade (Duarte, Libardi e Sánchez, 2007; Quintella, 2009). A atual conjuntura da mobilidade nos espaços urbanos do Brasil está intrinsecamente ligada às decisões políticas ocorridas no país a partir de 1930, com a aceleração do processo de urbanização. A discussão sobre essas políticas públicas apresenta duas variáveis, sendo mais destacada a variável da mobilidade geral, que se refere às condições de circulação; a outra variável é menos ampla, e diz respeito à infraestrutura instalada para a circulação, também chamada de organização de trânsito (Vasconcellos, 2013). Tais políticas nos ajudam a entender atualmente a prioridade que é dada às rodovias, privilegiando os veículos automotores, em detrimento dos outros tipos de vias e de outros meios de locomoção. Por volta de 1930, o país tinha 32.478 km de ferrovias e apenas 830 km de rodovias pavimentadas ligando os estados da federação (Barat, 1986).

O conceito de mobilidade urbana apresenta-se de forma mais ampla do que o de transporte urbano, pois a mobilidade urbana contempla a estrutura de vias e acessos construídos na cidade, possibilitando a circulação de pessoas e materiais (Vasconcellos, 2013).

É preciso que a mobilidade urbana seja também mobilidade sustentável, que é definida como sendo um sistema de transporte que busque atender adequadamente as necessidades de deslocamentos de todas as camadas sociais de modo eficaz e com o menor impacto ambiental possível (Leal, 2015).

As longas distâncias das viagens ligadas ao processo de ocupação das periferias urbanas e o longo tempo de percurso no transporte causado pelos congestionamentos das vias resultam em demasiado consumo de tempo, principalmente para quem usa o transporte público. Os congestionamentos causam impactos negativos aos pedestres, aos usuários de automóveis e aos usuários de ônibus. Os pedestres são muito prejudicados à medida que o tempo de percurso aumenta quando seus caminhos passam a ser definitivamente interrompido pelas vias rápidas, ou momentaneamente, pelos semáforos; os usuários de ônibus são prejudicados à medida que os automóveis congestionam as vias e o operador é levado a colocar mais ônibus para circular a fim de cumprir o atendimento estabelecido, necessitando assim, de mais força de trabalho e mais equipamentos, o que aumenta o custo das tarifas aos usuários (em 1998, no Rio de Janeiro, esse acréscimo foi de 9,6%; em São Paulo, o aumento foi de 15,8% (Vasconcellos, 2013).

Visando promover a boa mobilidade urbana, antes de se planejar o sistema de transporte, deveria haver um bom planejamento urbano de longo prazo, objetivando aproximar os locais de moradia das atividades semanais desempenhadas pelos indivíduos (Leal, 2015). Neste

sentido, o autor propõe ainda que deva haver uma política consistente que busque promover a descentralização dessas atividades (trabalho, estudos, lazer), respeitando a singularidades dessas atividades. É necessário que o processo de planejamento urbano busque colocar o ser humano como foco do desenvolvimento.

Objetivando melhorar a mobilidade urbana, a melhor partilha dos espaços urbanos e a integração entre modos de transportes, junto à reintrodução dos bondes na França, a partir da década de 1990, nos limites de algumas cidades densas foram implementados os *parkins relais* (em tradução literal, estacionamentos de revezamento), cuja finalidade é permitir que automobilistas deixem seus carros nesses estacionamentos e usem transportes coletivos ao acessarem os centros urbanos (Castro, 2007). Para a autora, esse projeto foi bastante exitoso, e obteve a adesão de muitos automobilistas.

De acordo com VASCONCELLOS (2013, p. 38), a mobilidade urbana é redefinida pela indústria automobilística onde

O uso do automóvel foi incentivado por várias medidas, diretas e indiretas. As medidas diretas são aquelas relacionadas ao apoio à indústria automobilística, à facilitação da compra do automóvel e à criação da infraestrutura viária adaptada a seu uso. As medidas indiretas se referem à liberdade irrestrita de circulação, a gratuidade no estacionamento nas vias públicas, à cobrança de custos irrisórios de licenciamento anual e à deficiência estrutural na fiscalização do comportamento dos condutores e das condições dos veículos. Finalmente, deve ser mencionado o apoio generalizado ao táxi, como automóvel alugado.

Na iminência de sediar os megaeventos esportivos (Copa do Mundo de Futebol 2014 e Olimpíadas e Paraolimpíadas 2016), a cidade do Rio de Janeiro passou por diversas transformações espaciais no sentido de construir ou reconstruir as infraestruturas para atender às exigências dos organizadores dos megaeventos. Os megaeventos foram considerados como o fio condutor do desenvolvimento urbano, sob a lógica neoliberal e da reiteração do empresariamento da gestão das cidades, configurando o urbanismo de resultados (Mascarenhas, 2011). Tornar o Rio de Janeiro uma Cidade Olímpica virou fixação para o governo carioca (Mascarenhas, 2012). Para a realização dos megaeventos, quase sempre a cidade-sede requer expansão ou melhorias em sua infraestrutura geral, como transportes, telecomunicações, malha viária. Assim, na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, foi implementado o projeto Porto Maravilha, que se trata de um vasto conjunto de intervenções urbanísticas na região central da cidade. Os megaeventos acabaram sendo uma oportunidade crucial na evolução e nos planejamentos da cidade.

Houve mudanças importantes no projeto original, que possibilitaram maior inserção da Zona Portuária no projeto olímpico, onde três instalações importantes (a Vila de Mídia, a Vila de árbitros e o Centro Operacional de Tecnologia), que seriam feitas na Barra da Tijuca, foram transferidas para esta zona (Mascarenhas, 2012). Na Zona Portuária, a prefeitura engendrou o modelo de revitalização com base no entretenimento, moradias de alto padrão e escritórios (Mascarenhas *et al*, 2011). Estes autores consideram que muitas das instalações propostas para a Zona Portuária não são para atender aos que ali habitam e nem reforçam as suas identidades culturais, acirrando o processo de gentrificação.

Os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos são megaeventos multiesportivos que servem de oportunidade para os novos moldes de planejamento e gestão urbana, baseado na lógica empresarial, onde o neoliberalismo se impõe intensamente dando ao olimpismo uma roupagem altamente empresarial (Mascarenhas, 2011).

Por sua vez, Moreira (2015) adverte que quando as esferas governamentais deixam de serem as únicas a promover e implantar as transformações, a incerteza domina o campo do planejamento urbano. Ainda de acordo com o autor, as grandes empreiteiras brasileiras geralmente predefinem uma planilha de orçamento antes que os projetos sejam concebidos idealizados, definindo a agenda das obras urbanas.

Nas últimas décadas, a Zona Portuária do Rio de Janeiro, tal como o próprio porto vinham enfrentando problemas de obsolescência, e é aí que o projeto Porto Maravilha entra em ação. Os portos são vetores que contribuem para que as cidades busquem se inserir competitivamente na globalização. O sucesso dessa busca também depende de como esses portos, por onde circulam pessoas, dinheiro, informação e mercadorias, estão adequados para suprir as demandas. Assim, faz-se imprescindível a modernização dos portos no processo de reestruturação do espaço econômico mundial, visto que muitos portos brasileiros enfrentam problemas, tais como a obsolescência tecnológica e instalações precárias, prejudicando o cumprimento dos prazos de entregas e desajustando a rede do *just in time* e elevando os custos (Monié, 2011).

Nas cidades brasileiras, pedestres e ciclistas parecem não fazer parte das políticas de mobilidade e trânsito, sendo considerados como se não fossem uma forma de mobilidade legítima e não merecessem inclusão nessas políticas, visto que o sistema de calçadas, ciclovias e ciclofaixas é precário em sua qualidade e continuidade, ou inexistente em um grande número de vias (Vasconcellos, 2013).

Dificuldades ainda maiores enfrentam as pessoas portadoras de necessidades especiais quando saem às ruas. A Constituição Federal de 1988 foi determinante para que as pessoas portadoras de necessidades especiais tivessem o direito de acessar a cidade. Entre as décadas de 1980, sobretudo a partir da década de 1990, diversos movimentos sociais passaram a reivindicar que as pessoas portadoras de necessidades especiais tivessem melhores condições de circulação, e isso foi fundamental para que surgissem políticas públicas voltadas à construção de equipamentos públicos e privados para atender, de maneira adequada, a essas pessoas (Vasconcellos, 2013).

METODOLOGIA

Para atender aos objetivos propostos, a metodologia da pesquisa sobre a Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro versará por dois caminhos: pesquisa de campo e pesquisa de gabinete.

A pesquisa de gabinete se realizará com meticulosa e extensa análise bibliográfica e documental de livros, periódicos, mapas e cartas geográficos, jornais, teses, revistas, dissertações, consultas a dados de instituições relacionadas à mobilidade urbana, ao sistema de transportes e à gestão territorial. Ressalta-se que as fontes a subsidiarem esta pesquisa poderão advir não apenas da ciência geográfica, desde que provem contribuir para a temática da nossa pesquisa. Quanto à pesquisa de campo, além das observações *in loco*, propomos consultar antigos e novos moradores do bairro da Gamboa, que utilizam transportes públicos, a fim de que possam nos fornecer informações valiosas a respeito da mobilidade urbana e das políticas locais de desenvolvimento e da reestruturação do bairro, no âmbito da reestruturação do Porto Maravilha.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Por tratar-se de uma pesquisa que ainda está em andamento, não é possível apresentar resultados conclusivos. O que nossas investigações preliminares apontaram, parcialmente, é que o bairro da Gamboa parece conviver com diversos problemas de mobilidade urbana, não obstante as diversas proposições feitas pelo Porto Maravilha. Além de não resolver os problemas de mobilidade urbana no bairro da Gamboa, o Porto Maravilha, de acordo com nossas investigações preliminares, parecer ter criado outros problemas, tal como o corte de

quatro linhas de ônibus que serviam aos moradores do bairro. Outro problema verificado é a inoperância do Teleférico da Providência, que já dura mais de quatro anos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade do Rio de Janeiro enfrenta sérios problemas de congestionamento, poluição, inadequação dos transportes públicos coletivos em termos de qualidade e quantidade, infraestrutura inadequada de transporte, entre outros. Assim, a mobilidade das pessoas torna-se extremamente prejudicada.

O Porto Maravilha, enquanto projeto, propôs para a Região Portuária do Rio de Janeiro uma série de modificações, principalmente em termos de mobilidade urbana. Por estar inserida na Zona Portuária, o bairro da Gamboa foi diretamente afetado pela reestruturação engendrada pelo Porto Maravilha. Entretanto, mesmo após a conclusão da maior parte das obras projetadas, muitas de nossas investigações sugerem que a Gamboa ainda apresenta diversos problemas de mobilidade urbana, o que acaba por negar o direito à cidade a seus moradores e às pessoas que visitam esse espaço.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, F. Los Principios del Nuevo Urbanismo In: **Nuevos Principios del Urbanismo**. Alianza Editorial, ano 2004.

BARAT, J. **Questão institucional e financiamentos dos transportes urbanos no Brasil: o caso da Região Metropolitana de São Paulo**. Transportes coletivos urbanos – cadernos Fundap, ano 6, n.12, p.10-27. São Paulo, 1986.

CAMARGO, Luís Henrique. “**Ordenamento territorial e complexidade: por uma reestruturação do espaço social**” in ALMEIDA, Flávio e SOARES, Luiz Antônio (org.), Ordenamento territorial: coletânea de textos com diferentes abordagens no contexto brasileiro. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade como negócio** / Ana Fani Alessandri Carlos, Danilo Volochko, Isabel Pinto Alvarez (orgs). - São Paulo: Contexto, 2018.

CASTRO, Maria Beatriz de. **O bonde na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano**. / Maria Beatriz de Castro. – São Paulo : Annablume, 2007.

DAVIES, Cláudio e FRISCHTAK, Katharina. “**O investimento em mobilidade urbana no Brasil e seu financiamento**” in Armando Castelar Pinheiro, Cláudio Frischtak (Orgs.) Mobilidade urbana: desafios e perspectivas para as cidades brasileiras. 1. ed. – Rio de Janeiro: Elsevier: FGV / IBRE, 2015.

DIAS, Leila. “**Redes: emergência e organização**” in CASTRO, Iná, CORRÊA, Roberto e GOMES, Paulo César (org.), Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

DUARTE, Fábio. **Introdução à mobilidade urbana**. / Fábio Duarte, Rafaela Libardi, Karina Sánchez. / 1ª ed. (ano 2007), 3ª reimpr. / Curitiba: Juruá, 2017.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. ed. Annablume, São Paulo, 2005.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. Tradução: Rogério Berttoni. 1ª ed – São Paulo: Boitempo, 2016.

LEAL, José Eugenio. “**A mobilidade urbana na Região metropolitana do Rio de Janeiro**” in Armando Castelar Pinheiro, Cláudio Frischtak (Orgs.) Mobilidade urbana: desafios e perspectivas para as cidades brasileiras. 1. ed. – Rio de Janeiro: Elsevier: FGV / IBRE, 2015.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2008.

MASCARENHAS, Gilmar. **O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades/ Organização**, Gilmar Mascarenhas, Glauco Bienenstein, Fernanda Sánchez. – Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011.

MASCARENHAS, Gilmar.. **“Produzindo a cidade olímpica: neoliberalismo e governança no Rio de Janeiro”** in Susana Maria Miranda Pacheco e Mônica Sampaio, orgs. Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial. 1ª ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana** foi criada pela Lei nº 12587/2012, 2012

MONIÉ, Frédéric. **“Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil”** in SILVEIRA, M. R. (Org.). Circulação, Transporte e Logística: diferentes perspectivas. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011

MONTEIRO, João Carlos Carvalhaes dos Santos. **Uma Dubai cercada de Calcutá : Estratégias discursivas na produção neoliberal do espaço** / João Carlos Carvalhaes dos Santos Monteiro ; Ester Limonad, orientadora. Niterói, 2020.

MOREIRA, Pedro da Luz. **“A cidade metropolitana e a mobilidade urbana: em busca de maior transparência a partir das ações de planejamento e projeto”** in Armando Castelar Pinheiro, Cláudio Frischtak (Orgs.) Mobilidade urbana: desafios e perspectivas para as cidades brasileiras. 1. ed. – Rio de Janeiro: Elsevier: FGV / IBRE, 2015.

Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Lei Complementar nº 101**, de 23 de novembro de 2009

QUINTELLA, Marcus. **“Nova logística de transporte de massa nas grandes cidades brasileiras”** in VELLOSO, João Paulo (coord.), Na crise global, as oportunidades do Brasil e a cultura da esperança. Rio de Janeiro: José Olympio, 2009.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** ed. Edusp, São Paulo, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática socioespacial nas metrópoles brasileiras.** 2ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SPOSITO, Eliseu Sevério. **Redes e cidades.** ed. UNESP, São Paulo, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania / Eduardo Alcântara de Vasconcellos.** – São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transportes no Brasil: a construção da mobilidade excludente**/Eduardo Alcântara de Vasconcellos. – Barueri, SP: Manole, 2013.

VAINER, C. Prefácio. In: MASCARENHAS, G.; BIENENSTEIN, G.; SÁNCHEZ, F. **O jogo Continua: Megaeventos esportivos e cidades.** Ed UERJ, Rio de Janeiro, 2011. p.9-15.

VITTE, Antônio Carlos. **“Modernidade, território e sustentabilidade: refletindo sobre qualidade de vida”** in KEINERT, Tânia e VITTE, Claudete (org.). Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2009.

Sites consultados

<<https://portomaravilha.com.br/uploads/revistas/e4a9a9faf91836f5c586225108b4431a.pdf>>. Acesso em: 20 de jun. de 2019.

<<https://www.novorio.com.br/blog/o-que-fazer-no-porto-maravilha/>>. Acesso em: 03 de jul. de 2019.

<<https://www.portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>>. Acesso em: 05 de jul. de 2019.

<http://www.rio.rj.gov.br/web/cdurp_portomaravilha>. Acesso em: 10 de jul. de 2019.