



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



A ESTRADA COMO AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO URBANA: O CASO DO TRECHO RODOVIÁRIO NITERÓI-MANILHA (BR 101)

Leila de Oliveira Lima Araujo¹
Universidade Federal Fluminense
alcalola@vm.uff.br

A construção da estrada

O espaço ao longo do tempo pode passar por inúmeras transformações em escalas variadas. No entanto, a marca deste processo pode ser personificada na imagem de um objeto que causou uma ruptura espacial. Assim sendo, o presente estudo analisa as transformações ocorridas nos lugares por onde o trecho rodoviário Niterói-Manilha, BR 101- Rodovia Gov. Mário Covas, localizado na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, foi construído.

Idealizada para margear a baía de Guanabara, a autoestrada apresentava-se, inicialmente, com características urbano-rurais, tendo sido implantada em uma posição estratégica e configurando-se como o prolongamento da Avenida do Contorno e da Ponte Presidente Costa e Silva, RJ. Ela seria uma estrada *free way* (expressa e sem saída), destinada a reduzir os congestionamentos da Rodovia RJ-106 (caminho para a Região dos Lagos através da Alameda São Boaventura), ao viabilizar o fluxo de trânsito interno entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, RJ.

Na construção das duas pistas dos aproximados 25 km do trecho da rodovia, com duas faixas de tráfego cada uma, as colinas (GEIGER, 1956) que estavam no caminho foram seccionadas; os canais aí existentes dragados; manguezais cortados² e

¹ Doutora em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, com bolsa Sanduíche pela CAPES.

² A primeira lei sobre meio ambiente surgiu em 1981, posteriormente, várias leis e decretos surgiram para "disciplinar a questão, como as audiências públicas e a compensação ambiental" Jornal Estadão, matéria "Primeira lei ambiental é de 1981", de 06/12/2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,primeira-lei-ambiental-e-de-1981,477458,0.htm>>, Acesso em 31 jan. 2012.



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



aterrados. Surgiu, ainda, a necessidade de desapropriar 1.055 (mil e cinquenta e cinco)³ áreas de terrenos, incluindo as benfeitorias, que se localizassem na faixa de domínio do trecho da Niterói-Manilha. Para efetivar o traçado planejado, o poder público deslocou famílias e fez desaparecer ruas que estavam na faixa de domínio da rodovia, principalmente no município de São Gonçalo, onde se situa o maior trecho da estrada.

As obras da rodovia foram realizadas em várias etapas ao longo dos anos, esbarrando com diversas dificuldades, desde os trâmites legais para estruturar os processos de desapropriação das propriedades que estavam localizadas em seu traçado, passando pelos ajustes nas solicitações e liberações das verbas indenizatórias para os proprietários dos imóveis, bem como as licitações das construtoras e a liberação de verbas para o pagamento dos serviços prestados. O processo de construção da estrada alargou-se em anos, devido aos fatores acima e adicionando-se a estes a intensa inflação econômica existente no país naquele momento.

Além das famílias que possuíam terras regulares, havia outras que ocupavam áreas onde a estrada seria construída, mas não detinham qualquer documento legal de propriedade da terra, como os moradores da *Favela do Gato*⁴, localizada no bairro do Gradim, em São Gonçalo, RJ. Segundo Bienenstein (2001), a Favela do Gato estava assentada em terras da Marinha⁵, pertencentes à União e sob a guarda do Serviço de Patrimônio da União - SPU, tendo as primeiras famílias iniciado a ocupação do local na década de 1940, situando as "moradias e seus quintais na faixa limítrofe do mar, próximo à linha d'água" (BIENENSTEIN, 2001, p. 163). Com o passar dos anos, parentes e amigos e outros pescadores passaram ocupar a área situada em frente àquela ocupada pelos primeiros residentes.

Muitas famílias que passaram a residir no local vieram expulsas de outros lugares próximos, devido aos processos de expansão da zona industrial. Sobre o tema, Corrêa (1997) identifica que os detentores dos meios de produção, a saber: os

³ Fonte: O Globo, Niterói, de 01/08/1982, p. 07.

⁴ "Acredita-se que a origem do nome Favela do Gato tenha relação com típicos 'Gatos de Luz'" (ligações clandestinas de residências com rede elétrica).

⁵ Decreto-Lei 9760/1946.



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



proprietários de terras e os donos das imobiliárias e construtoras, associadas ao Estado acabam organizando o espaço.

Originariamente, o terreno onde estava localizada a *Favela do Gato* correspondia a um manguezal que, após inúmeros aterros, foi se ampliando. Era neste lugar onde, por décadas, reunia-se a comunidade de pescadores, que o trecho da Niterói-Manilha, da Rodovia Federal BR-101, iria passar. Esta seria a grande obra inaugurada pelo último governo militar.

Entretanto, o Presidente Figueiredo tinha como meta de governo desenvolver neste período o "programa de rodovias vicinais, para ampliar o sistema de estradas alimentadoras, em atendimento ao escoamento dos produtos do setor primário da economia" (FIGUEIREDO, 1985, p. 132). As obras de investimentos para a construção de estradas foram priorizadas; embora tenham sido restringidas aos projetos essenciais de integração do território nacional.

Devido à sua localização, a *Favela do Gato* representava um impedimento para a construção do trecho da Niterói-Manilha. Como havia ocorrido noutros trechos da estrada, a meta era remover qualquer empecilho ao avanço da obra viária, obedecendo apenas à determinação de utilidade pública⁶ das áreas por onde esta passaria, sem se oferecer qualquer alternativa para a população residente nas diversas comunidades atingidas pelo projeto.

Na ocasião, década de 1980, os movimentos associativos de bairros estavam retomando a sua força, dado o momento de abertura política do país. Entre eles, a Associação dos Moradores da Favela do Gato desempenhou importante papel para manutenção da Praça do Peixe⁷, contribuindo, ainda, para o encaminhamento das solicitações locais ao Poder Público Federal, e visando minimizar os problemas socioeconômicos que foram agravados pelo processo de construção da rodovia.

A rodovia foi entregue ao tráfego no final do ano de 1984, com apenas uma pista em funcionamento. Posteriormente, a obra foi concluída em sua plenitude, para uso efetivo da população. A classe política legitimou a demora na conclusão das obras,

⁶ Artigo nº 14 do Decreto-lei nº 512, de 21 de Março de 1969.

⁷ Local escolhido pelos pescadores para negociar o pescado.



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



que duraram aproximadamente 10 (dez) anos, justificando que a estrada havia sido construída entre "rios, pântanos e áreas residenciais ou industriais", e afirmando que o Ministério dos Transportes conseguiu atender, após anos, "uma das mais caras reivindicações dos fluminenses" (ROSAS, 1982, p. 1596).

O espaço pretérito dos lugares

Para interpretar o processo de construção da rodovia, optou-se na pesquisa por reconstruir a memória espacial dos lugares através da percepção dos sujeitos que ali viveram, sabendo antes que estes possuem memória, com sentido e significado sobre os diferentes aspectos do espaço. Assim sendo, o estudo utilizou-se da base metodológica da história oral (oralidade), que possibilitou reunir diferentes diálogos e compreender a constituição social dos lugares, trazendo à luz os fatos não registrados por documentos.

Os depoimentos colhidos apontam que, no processo de construção da estrada, os moradores dos bairros por ela cortados foram afetados de imediato com a desapropriação dos seus imóveis. Na sequência, o território foi dividido, causando o afastamento das famílias e ampliando o distanciamento físico entre os moradores. Logo, a pesquisa debruçou-se nas narrativas compreendendo os diferentes aspectos da vida cotidiana antes, durante e após a construção da rodovia.

No discurso dos entrevistados, destaca-se a notícia da obra rodoviária e sua repercussão. Nele, o entusiasmo inicial da população, que vivia em condições de extrema pobreza, foi rompido. Eles imaginaram, inicialmente, que a obra traria possibilidades de trabalho e melhores condições de sobrevivência. Entretanto, com o passar do tempo, verificou-se uma realidade distante da sonhada. O trabalho temporário oferecido pela empresa responsável pela obra, para muitos não garantiu a manutenção de suas casas. Ao mesmo tempo que se ganhava o sustento, perdia-se a morada.

As mudanças no cotidiano dos sujeitos tornaram-se visíveis, a partir do desaparecimento dos objetos e a emergência de uma nova paisagem resultante dos avanços na construção da estrada.



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



(...) eu não me lembro muito bem o ano preciso que começou a derrubada das casas, mas eu me lembro de quando a comunidade começou. Por um lado a comunidade ficou feliz porque eles tinham uma noção de que vinha uma obra que vinha trabalho. Porque era um período muito difícil. (...) Era um período de ditadura, de governo de ditadura. Se eu não me engano, final de Ernesto Geisel, início de Figueiredo, então não existia trabalho, a inflação era muito grande, a comunidade era muito pobre. (...) A primeira apreensão foi uma expectativa, porque iria trazer trabalho. (...) E no segundo momento, sabia-se que vinha uma obra, uma construção de uma estrada. (...) Quando se iniciou o processo mesmo da obra que os moradores tomaram conhecimento do que seria, aí começou um novo processo. Ao invés da alegria... porque muitas pessoas que trabalhavam no canteiro de obras eram moradores dali, a grande parte eram moradores dali, outra parte não, então começou de um processo de uma possibilidade de trabalho para uma possibilidade de ficar sem casa. Foi um processo muito difícil para os moradores daquela área ali porque aconteceram várias coisas que desenrolaram ao longo de muito tempo, não foi rápido, foi durante um tempo. Eu me lembro assim, (...) era nesse período 81-82 (...) foi um período mais difícil para a comunidade. Porque a comunidade perdeu o referencial. Primeiro porque existia uma comunidade que vivia daquela pesca, a Praia das Pedrinhas não é a praia que a gente conhece hoje. Era uma praia muito bonita, praia limpa, as pessoas tomavam banho. Existiam muitos barcos que atracavam ali que vendiam os peixes para as peixarias. Eles entravam para o pessoal das peixarias comprar os peixes vivos, fresquinhos para revender. (Depoimento de F. A.)

(...)Tiveram pessoas que resistiram muito! Diziam que não, não iam sair não iam deixar a casa deles. Outros que a indenização era abaixo do que mereciam. (...)Mas, quando começou a chegar a estrada eles viram que não ia ter como fazer. (Depoimento de M. O. V.)

(...) por conta da Niterói Manilha ter desalojado as pessoas e ter deixado a gente esse período todo, dez anos, sem a construção, ficou um lugar vazio. (...). Mamãe, por exemplo, se ela tivesse só aquele terreno, até hoje ela estaria sem ter com que começar nova construção e comprar um novo terreno, porque ela não recebeu indenização até hoje. (Depoimento J. C.)

Entendeu-se que os depoimentos orais resgatam a memória coletiva dos lugares, o que, na leitura de Santos (1996), é apontada como um "cimento indispensável à sobrevivência das sociedades, o elemento de coesão garantidor da permanência e da elaboração do futuro" (SANTOS, 1996, p. 263). Assim sendo, neste lugar, os diferentes processos foram identificados e recuperados através da memória dos sujeitos (moradores) que cederam suas falas para este estudo. As falas amalgamam impressões sobre discussões que se consideraram relevantes e estruturam o olhar dos sujeitos para esta periferia urbana.



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



Conclusão

Os bairros cortados pela estrada e banhados pela baía de Guanabara, ainda hoje, em sua maioria, carecem de obras de infraestrutura básica. Associado a isso, as águas das praias passaram a apresentar elevados índices de poluentes (industriais e humanos), tornando-se impróprias para o banho. De fato, com o passar dos anos, a ocupação territorial se intensificou desordenadamente nos bairros do entorno da rodovia. Contudo os lugares não receberam a urbanização devida, com a implantação dos serviços necessários a uma vida digna para a população.

Mendonça (2007) observou, a propósito, que os loteamentos, principalmente os irregulares, ampliaram-se após a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói) e a rodovia Niterói-Manilha. Estas contribuíram muito "para o aumento da densidade demográfica na orla oriental da Baía de Guanabara" (MENDONÇA, 2007, p. 26). Deve-se ressaltar ainda, que nesta área, inexistem até o momento, construções planejadas para atender a classe média alta, como os grandes condomínios de luxo.

As praias que existiam no lugar, que por anos, serviram como área de lazer e ao trabalho para a população residente e do entorno, foram aterradas durante a construção do trecho da Niterói-Manilha. Notadamente, até a década de 1960, os bairros, hoje cortados pela rodovia, localizados entre as cidades de Niterói e São Gonçalo/RJ, eram margeados pela baía de Guanabara. Neles, havia intensa industrialização e uma vida social que transcorria por entre as fábricas, vilas operárias, clubes fabris e praças (ARAUJO, 2002).

Atualmente, observa-se no entorno do trecho Niterói-Manilha (BR 101), um forte crescimento urbano. No aspecto econômico, desenha-se, nas últimas décadas, o ressurgimento da indústria naval e o crescimento do comércio e serviços. O primeiro pode ser identificado através dos estaleiros e empresas do ramo naval, que atualmente oportunizam postos de trabalho em menor escala que no passado. Paralelamente, o comércio e serviços, às margens da rodovia, destacam-se como novas centralidades e na paisagem viária com suas marcas simbólicas de contexto internacional, apresentando-se



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



com importante crescimento, diferenciando-se na forma e aparência dos demais espaços comerciais da localidade.

Em grande medida, a rodovia vem possibilitando a expansão do comércio de aparência global, não apenas por reunir fatores como a localização e acessibilidade dessa atividade econômica, mas por esta associar-se ao capital imobiliário que busca os espaços livres e disponíveis, a custos relativamente inferiores se comparados a outros espaços muito mais valorizados da Região Metropolitana do Rio Janeiro.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Leila de Oliveira Lima. **Imagens urbanas contadas por meio da paisagem: a antiga região industrial de Niterói e São Gonçalo - RJ**. 167f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2002.

BIENENSTEIN, Regina. **Redesenho urbanístico e participação social em processo de regulação fundiária**. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

CORRÊA, R. L. **Trajatórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

FIGUEIREDO, João. **Mensagem ao Congresso Nacional na abertura do ano de 1985**. Brasília: Biblioteca da Presidência da República, 1985, p. 132. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/jb-figueiredo/mensagens-presidenciais/mensagem-ao-congresso-nacional-na-abertura-da-sessao-legislativa-de-1985/view>>. Acesso em 24 abr. 2013.

GEIGER, Pedro P. Urbanização e industrialização da orla oriental da baía de Guanabara. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano XVIII, n. 04, p. 495-522, 1956.

MENDONÇA, Adalton da Motta. **Transformações sócio-econômicas no eixo Niterói-Manilha em São Gonçalo/RJ**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2007.

ROSAS, Osmar Leitão. Discurso evidenciando a decisão da retomada das obras de construção da via expressa Niterói-Manilha, pelo DNER, com prazo de entrega para o final de 1984. **Diário do Congresso Nacional (Seção I)**. Brasília, DF : [s.n], ano XXXVII, n.24, p. 1596, 31 março 1982. Disponível em:.



VII Congresso Brasileiro de Geógrafos

A AGB e a Geografia brasileira no contexto das lutas sociais frente aos projetos hegemônicos.

10 a 16 de Agosto 2014
Vitória/ES

ANAIS DO VII CBG - ISBN: 978-85-98539-04-1



<<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD31MAR1982.pdf#page%3D1553>>
Acesso em 27 jun 2011.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Editora Hucitec, 1996.