Impactos causados pela implantação de um edifício comercial em uma área em Deodoro

Lorrany de Oliveira Sousa

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Augusto Motta (UNISUAM), Rio de Janeiro, RJ, Brasil
lorrany.los@outlook.com

José Roberto Moreira Ribeiro Gonçalves

Mestrado acadêmico em Engenharia Agrícola e ambiental pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
Docente, UNISUAM, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
joserobertoverde@gmail.com

Fabiano Battemarco da Silva Martins

Mestrado acadêmico em Engenharia Agrícola e ambiental pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
Docente, USU, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
fabianobattemarco@gmail.com

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo avaliar os impactos que a implantação de um edifício comercial causaria no bairro de Deodoro (Rio de Janeiro) e adjacências. Foram abordados fatores como: localização e a possibilidade de mobilidade urbana, empregabilidade para a população local, prestação de serviços próximo aos moradores. Como o edifício será acessível, poderá ser aproveitado a reforma da estação ferroviária de Deodoro em consequência das Olimpíadas de 2016, o que possibilitaria também a locomoção e mobilidade de pessoas com necessidades especiais. A análise realizada neste trabalho se deu com base nas transformações e impactos no espaço urbano do bairro de Deodoro e foi baseada em reflexões teóricas desenvolvidas e estudadas no campo da Arquitetura e Urbanismo. O método da avaliação do artigo será através da leitura de artigos referentes ao assunto, estudo das diretrizes e temas determinados pela legislação vigente. O edifício está sendo pensado na rua Sapopemba, com a testada para o viaduto, e de frente para a estação de trem. Concluiu-se que se trata de alternativa viável tanto do ponto de vista social, ambiental e econômico.

Palavras-chaves: Arquitetura, Implantação, Reflexão.

Impacts caused by the deployment of a commercial building in an area in Deodoro

ABSTRACT

The present work had as objective to evaluate the impacts that the implantation of a commercial building would cause in the neighborhood of Deodoro (Rio de Janeiro) and surroundings. Factors such as: location and possibility of urban mobility, employability for the local population, provision of services close to residents were addressed. As the building will be accessible, it will be possible to take advantage of a renovation of the Deodoro railway station as a result of the 2016 Olympics, or that also allows the mobility and mobility of people with special needs. An analysis carried out in this work was based on the transformations and impacts in the urban space of the Deodoro neighborhood and was used in the theoretical reflexes used and studied in the field of architecture

and urbanism. The method for evaluating the article will involve reading articles related to the subject, studying the guidelines and themes selected by the current legislation. The building is being planned on the street Sapopemba, facing for the viaduct and the train station. It was concluded that it deals with a viable alternative from a social, environmental and economic point of view.

Keywords: Architecture, Implantation, Reflection.

1 INTRODUÇÃO

A ocupação intensa dos espaços urbanos tem causado uma crise ambiental, segundo estudiosos. Com isso, os recursos renováveis da natureza vão ficando escassos (Leff, 2001). Tal crescimento desenfreado traz também problemas de serviços de saúde, educação, infraestrutura e de saneamento básico, o que deixa a população cada vez mais doente (Braga, 2001).

A legislação urbana é um instrumento de competência municipal e é um dos principais mecanismos para o ordenamento urbano. Porém, às vezes esse instrumento não é eficaz. A má gestão da legislação pode causar rios cada vez mais poluídos, casa em áreas de risco, áreas mais valorizadas que outras. Ocorre também o processo de gentrificação, onde sai a população de baixa renda e entra a de maior poder aquisitivo. Para que um planejamento seja idôneo, envolve vontade política, da sociedade e boa qualidade de projetos urbanísticos.

Deodoro possui também, problemas, como qualquer bairro. A população padece por falta de saneamento, insegurança e entre outros. De acordo com Moreira (2014), a maior proporção de moradores expostos a algum ponto de esgoto a céu aberto está localizado no bairro de Deodoro, ficando com 24,51% da totalidade dos bairros da Zona Oeste. A causa da existência desses pontos de esgoto pode ser pelo fato de haver equipamentos de esgotamento sanitário antigos e sem manutenção.

Ocorreram diversas modificações no ano de 2016 para os jogos olímpicos visando facilitar o deslocamento de pessoas e mercadorias através da construção das vias expressas (a Transbrasil, a Transolímpica, a Transoeste e a Transcarioca) e dos corredores expressos para a circulação do BRT além das arenas esportivas, como o Parque Olímpico de Deodoro. Tais construções foram financiadas pelo governo federal, pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. (Dametto, 2012)

Atualmente, o bairro possui como entretenimento, o Piscinão de Deodoro, que foi inaugurado em 2006. O piscinão é composto por duas piscinas, a de adultos, com a capacidade para 5 mil pessoas e a infantil que suporta 3 mil.

Mais uma forma de entretenimento seria a implantação de um edifício comercial. Tal edifício possibilitaria emprego para a população local, não muito longe de sua residência, e seria uma forma de lazer, o que lá é escasso. É importante observar os pontos negativos para o bairro pós-construção. Surgem novos tipos de deficiência no tratamento de esgoto, transportes públicos se tornam poucos para a demanda de pessoas e se multiplicam os problemas no trânsito.

O objetivo do presente trabalho foi analisar as questões sociais e ambientais que são afetadas quando há a implantação de um edifício comercial. As questões referentes aos impactos urbanos são inúmeras e devem ser solucionadas. Uma cidade mais sustentável e resiliente é feita através de um bom estudo e por um bom projeto urbano.

2 METODOLOGIA

O artigo foi pautado em acurada pesquisa bibliográfica, a qual, possibilitou a historicidade do objeto estudado. Os dados coletados foram analisados de forma a possibilitar análise das questões referentes aos impactos urbanos e quais as questões devem ser solucionadas. Uma cidade mais sustentável e resiliente é feita através de um bom estudo e por um bom projeto urbano.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Um planejamento mais sustentável

O termo “desenvolvimento sustentável” passou a ser popular após a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), realizada no Rio de Janeiro em 1992 (Barbieri, et al., 2010)

Sustentabilidade é um conceito que teve origem em 1970 em Estocolmo-Suécia, na conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente humano. Este conceito sempre foi estudado por arquitetos, visando a melhor qualidade dos projetos. A função do planejamento sustentável é agregar, analisar e juntar os fatores que interagem no projeto, sem perder sua funcionalidade, técnica, sem prejudicar o ambiente e respeitando as demandas dos usuários. (Cerqueira, 2018)

A crescente urbanização tem trazido grandes implicações ao ambiente. As áreas urbanizadas representam cerca de 80% das emissões de carbono, 60% do uso de água e quase 80% da madeira usada para fins industriais. (Grimm et al., 2008)

Para Herzog (2013), quando se trata de ações na paisagem urbana, para um desempenho eficaz, faz-se necessário que todos os fatores do planejamento se ajustem e ajudem a atenuar os impactos

que prejudicam a cidade como enchentes, contaminação do ar e das águas, segurança, conforto térmico e acústico para os usuários.

De acordo com Wu (2009), para que a sustentabilidade seja eficaz e atuante, precisa-se projetar, pensar e construir cidades melhores. Se a urbanização for se desenvolvendo ao acaso, sem considerar questões socioeconômicas e ambientais, os problemas serão inevitáveis.

3.2 Localização quanto a questão da mobilidade

Para Hirschfeldt (1986), o local do edifício deve ser de fácil acesso, pois um dos principais fatores do sucesso é a localização.

“Mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamento de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos” (Alves et al., 2010). O assunto da mobilidade urbana vem ganhando importância nos últimos anos por diversos motivos, tida como um grande desafio de gestão das cidades na atualidade. Entre os motivos que mostram o revés do privilégio ao transportes motorizado particular ou individual, estão o engarrafamento e a poluição do meio ambiente. Hoje, esses fatores são comuns nas cidades brasileiras. Aumentar as possibilidades de mobilidade dos cidadãos estimulando uso de transporte coletivo é um dos vetores que poderá ajudar a criar uma cidade cada vez mais sustentável. Pode-se acessar um determinado local por diferentes modos, como: a pé, de bicicleta, moto, taxi, trem, metrô, e automóvel particular. Ressalta-se que, quanto maior possibilidade de intermodalidade, mais se amplia a possibilidade de mobilidade urbana, permitindo que o cidadão possa escolher a melhor maneira que deseja fazer sua viagem. Para avaliar a mobilidade urbana, é preciso levar em conta os seguintes fatores: a organização do território; fluxo de transporte de pessoas e mercadorias e os meios de transportes utilizados

Ressalta-se que deve ser preservado o entorno natural e pensado a solução dos problemas no trânsito, juntamente com o acesso de veículos e de cargas, sem prejudicar as vias principais (Maraschin, 1993).

Quando há centros urbanos que geram movimento populacional, significa que há a necessidade de locomoção de um local para o outro, usando, muitas vezes, o transporte público. E os meios de transportes mais comuns são trens, metrô e ônibus. O transporte público é um serviço essencial para a população e está diretamente relacionado à caminhada (Dishinger et al., 2018).

Daria a opção não só das pessoas irem de ônibus ou carro, mas também poderiam ir de trem (Figura 1), o que facilitaria e muito a mobilidade das pessoas que utilizariam tal empreendimento, evitando, assim, um congestionamento no trânsito causado pela implantação do mesmo.

Figura 1 - Linha preta: Área do Terreno/ Linha vermelha: Ramal de Deodoro/Linha verde: Ramal Santa Cruz/ Linha azul: Ramal Japeri

Fonte: (Google Maps, 2019)

3.3 Empregabilidade e prestação de serviços

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) são instituições que geram dados mensais e anuais sobre a taxa de desemprego, sobre economia e determinados setores (Ribeiro, et al., 2006).

Empregabilidade significa a capacidade ou possibilidade de conseguir um emprego. A busca por uma vaga no mercado de trabalho está cada vez mais difícil. De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) o desemprego atingiu 11,8% da população, em 2018. O número ultrapassa a taxa nacional que é de 11,6%, e no Rio de Janeiro 1,7 milhões de cidadãos estão desempregados ou na informalidade.

Uma pesquisa realizada pelo IPDM (Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento de Mercado) em 2008, chamada de “O impacto Socioeconômico do Shopping Center”, constatou os impactos causados pela implantação do shopping na economia nacional. Um dos impactos registrados foi o crescimento de postos de emprego, que foi de 24% (Generoso, 2009).

A população suburbana está cada vez mais independente da área central para o requisito de comércio e outros requisitos também, e está se tornando, gradativamente, um local natural para a maioria das atividades e empregos (Johnston, 1974).

A população teria acesso aos serviços do empreendimento, que pode conter serviços como: dentista, oftalmologista, vendas.

Segundo o BNDES (2009), os Shoppings Centers surgiram nos Estados Unidos, em 1950, visando atender o crescente número de consumidores. No Brasil, o primeiro Shopping Center surgiu em São Paulo, em 1966 e está funcionando até os dias atuais.

De acordo com Hora (2010) a preocupação de qualidade em serviços prestados é recente.

Dentro desse tipo de empreendimento, tem crescido os espaços destinados a serviços públicos, universidades e salas comerciais como: consultórios e clínicas médicas (Lemos et al., 2003).

Outro ponto a se destacar é o lazer que o edifício proporcionaria ao local. O comércio deve atrair o usuário para o lazer através do consumo, o que manteria o movimento e a permanência prolongada. Mas, de acordo com Fugoli (1992), não proporcionaria apenas o consumo, como também, o passeio, ponto de encontros e entre outros.

Para Kang et al (1996), às vezes os consumidores vão ao shopping pois se sentem entediados e desejam mudar a rotina, nem sempre por motivações de compras.

Outros conceitos são tidos como essenciais nesse tipo de empreendimento, como: horário diferente de funcionamento, segurança, conforto, ampla oferta de lazer e facilidade de estacionamento. São essas características que mostram um diferencial com relação a tradicionais lojas (Andrade, 2004).

Sajems (2008) notou, após entrevistas com consumidores, que os benefícios do desenvolvimento de um shopping em um município são: proximidade com a casa dos clientes; horário comercial bom e flexível, satisfação das necessidades emergenciais e disponibilidade de mercadorias.

3.4 Edifício Acessível

Segundo uma pesquisa realizada pelo IBGE em 2015, cerca de 6,2% da população brasileira tem algum tipo de deficiência, dentre elas a auditiva, visual, física e intelectual. Pessoas com deficiência física tem uma alta limitação de locomoção pela falta de acessibilidade em edifícios.

A Lei da Acessibilidade nº 5296, aprovada em 2 de dezembro de 2004, busca garantir que a pessoa com deficiência tenha qualidade de vida e autonomia para poder se locomover sem barreiras.

A acessibilidade e a mobilidade urbana foram analisadas com base na localização do bairro e os meios de transportes disponíveis na região. Analisando o caso, pode-se observar que uma divisão de meios de transporte mais eficaz e com menores impactos ambientais, sociais e econômicos baseiam-se na união de uma série de estratégias e soluções que possibilitem acessibilidade e maior conectividade (Marins, 2017).

Deodoro, por ser um bairro de classe média baixa, poucos lugares têm acessibilidade. A implantação desse edifício, por se tratar de um prédio comercial completamente acessível, possibilitaria a pessoas com deficiência a autonomia.

Outra vantagem da implantação deste edifício comercial em Deodoro ser perto da estação, é que essa estação ferroviária passou por reformas em 2016, quando houve as olimpíadas.

Os jogos olímpicos foram realizados na cidade do Rio de Janeiro, entre 5 de agosto e 18 de setembro de 2016. Esta cidade possui cerca de seis milhões de habitantes e uma densidade populacional de 5.265 habitantes por km² (IBGE, 2012).

A cidade sofreu inúmeras mudanças devido aos jogos olímpicos. As obras começaram em 2008, que incluíam expansão do aeroporto internacional e rede hotelaria, reforma do estádio do Maracanã, construção do metrô e rotas exclusivas de ônibus (Ventura et al., 2016).

Dentre essas modificações, Deodoro (Figura 2) teve quatro estações de trem reformadas (Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos e Ricardo de Albuquerque) e a criação da ligação C, que originalmente ligaria Barra da Tijuca à Avenida Brasil pelo bairro de Bangu (Davies, 2017).

Figura 2 - Plano Viário da Cidade

Fonte: (FGV, 2001)

De acordo com o site Rede Nacional de Esportes, a estação recebeu novos acessos por meio de rampas, instalação de elevadores e piso tátil e construção de banheiros. “A estação Vila Militar é estratégica para a Olimpíada e vai entrar para a história da cidade do Rio de Janeiro, atendendo toda a população do entorno. É uma obra de legado que trouxe acessibilidade e comodidade, aumentando ainda mais a qualidade na prestação de serviço da SuperVia”, destacou o secretário Rodrigo Vieira.

3.5 Desenvolvimento e valorização da região

Algumas das mudanças vividas pela sociedade que habita em grandes cidades nos últimos anos, se dão pela economia, valorização e aumento da população, principalmente quando bairros antigos começam a ser procurados por diferentes classes sociais. É onde se inicia o processo de gentrificação. Que ocorre quando a classe média se torna mais presente (Hammouchel, 2010). Isso ocorre devido às mudanças nas áreas residenciais, e muda também o fluxo de carros, pois se criam pontos de atração e interesse (Maraschin, 1993).

De acordo com Zeni (1989), foi feita uma análise de valorização imobiliária de terrenos em Porto Alegre, através de coleta de dados. A tabela abaixo mostra o resultado dessa pesquisa e constata-se um crescimento da valorização do local. (TABELA 1)

Tabela 1: Valorização imobiliária de alguns bairros em Porto Alegre

BAIRRO OU SEGMENTO	VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA (% AO MÊS)
Boa Vista/ Bela Vista/ Mon't Serrat	+ 1,15
Bom Fim/Rio Branco/ Independência/ Moinhos de Vento	+ 1,73
Auxiliadora/ Higienópolis	+ 0,45
Petrópolis	+ 0,55
Cidade Baixa	+ 1,40
Chácara das Pedras	+ 2,65
Azenha/ Menino Deus	+ 0,78

Fonte: (Zeni, 1989, p. 19)

4 CONCLUSÃO

O presente trabalho analisou a viabilidade de uma possível implantação de um edifício comercial e os efeitos benéficos que a mesma causaria. O estudo concentrou-se no bairro de Deodoro, cujo a população alvo é de classe média baixa.

De acordo com a análise desenvolvida, constatou-se que tal implantação traria bons resultados. Pode-se dizer que a implantação do edifício traria grande desenvolvimento em diversas áreas para o local.

Ao concluir, destaca-se a importância de uma profunda análise e uma boa elaboração de um projeto urbano.

REFERÊNCIAS

ALVES, P., RAIA, A.A.J. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: a gestão da Mobilidade no Brasil**. São Carlos: Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana PPGEU, 2010.

ANDRADE, D., OLIVEIRA, J., ANTONIALI, L., **O Perfil de clientes de um shopping center: um estudo exploratório com consumidores do interior**, 2004.

BARBIERI, J., VASCONCELOS, I., ANDREASSI, T., VASCONCELOS, F. **Inovação e Sustentabilidade: Novos Modelos e proposições**, 2010.

BNDES. **O crescimento do shopping center no Brasil**, 2009.

BRAGA, R. **Política urbana e ambiental: considerações sobre o plano diretor e o zoneamento urbano**, 2001.

BRISO, C. O GLOBO. **Deodoro: um bairro à sombra dos jogos**, 2016.

CERQUEIRA, K., Vasconcellos, V.; **A via férrea no planejamento urbano sustentável: Ramal Deodoro, Rio de Janeiro**, 2018.

DAVIES, F. **Deodoro: formas de governo para uma região olímpica**, 2017.

DAMETTO, M., **Transformações espaciais na/da cidade do Rio de Janeiro decorrentes da construção dos corredores expressos Transcarioca e TransBrasil**, 2012.

DISCHINGER, M., STOLF, C., SILVEIRA, C. S.; **The orientative and mobility of visual impaired people in bus and subway networks in Brazil**, 2018.

FRUGOLI, H., **Os shopping Centers de São Paulo e a Trama do Urbano. Um Olhar Antropológico**, 1992.

GENEROSO, É.; **Shopping Center: Espaço de Sociabilidade, Espaço de Contradições**, 2009.

GOOGLE MAPS. **Deodoro**, 2019.

GRIMM, NB.; FAETH, SH.; GOLUBIEWSKI, NE.; REDMAN, CL.; WU J.; BAI X.; Briggs JM; **Global change and the ecology of cities. Science**, 2008.

HAMMOUCHEL, A.; **Valorização de bairros antigos e ressignificação da alteridade: o exemplo de Wazemmes em Lille**; Centro de Estudos e Pesquisas Sociológicas e Econômicas de Lille, França, 2013.

HIRSCHFELDT, Robert Vladimir. **Shopping Center, O Templo do Consumo**, 1986.

HORA, H.; R. M.; MONTEIRO, G. T. R., ARICA, J. **Confiabilidade em Questionários para Qualidade: Um Estudo com o Coeficiente Alfa de Cronbach**. Produto & Produção, 2010.

IBGE- **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativas de população**, 2012.

JOHNSTON M.R., **Metropolitan Region Retail Shopping Survey**, 1973.

KANG, J.; KIM, Y.; TUAN, W.; **Motivational Factors of Mall Shoppers; Effects of Ethnicity and Age**, 1996.

LAVOR, E., FREITAS, H., Machado, L., **Processos participativos para elaboração de Planos Diretores Municipais: inovações em experiências recentes**, 2018.

LEFF, E. **Saber ambiental, sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder. Petrópolis: Vozes**, 2001.

LEMOS, M.; ROSA, S.; **O segmento de shopping centers no Brasil e o BNDES**, 2003.

MARASCHIN, C.; **Alterações provocadas pelo Shopping Center em aspectos da estrutura urbana em Iguatemi, Porto Alegre, RS**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial à obtenção de grau de mestre, 1993.

MARINS, K., **Análise comparativa multicriterial de estratégias em sustentabilidade urbana aplicada aos bairros de Cidade Pedra Branca (Palhoça, SC) e Vauban (Freiburg, Alemanha)**, 2017.

MOREIRA, F., **Vulnerabilidade socioambiental na área de planejamento 5/zona oeste do município do Rio de Janeiro: primeiras impressões**, 2014.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO-SMU. **Corredor Transcarioca- Preparação da rede, estudo funcional e de demanda**, 2013.

RIBEIRO, E.; FURTADO, P.; AMORIM, B.; SOUZA, A.; SANTOS, D.; **Criação, Destruição e Realocação de Empregos no Brasil**, 2006.

SAJEMS, NS., **The impact of shopping mal development on small township retailers**, 2008.

VENTURA, L.; RAMOS, M.; FERNANDES, L.; SOARES, C.; e SANTOS, J.; **Monitoring of air quality before the Olympic Games Rio**, 2016.

ZENI, A.; **Valorização imobiliária de terrenos em Porto Alegre**. IGEL (Instituto Gaúcho de Engenharia Legal e de Avaliações), 1989.

WU, J.; **Urban sustainability: an inevitable goal of landscape research**, 2009.