

FERNANDO DE CARVALHO MACHADO

Assepsia ou renovação urbana:

**A ameaça de remoção da Vila Autódromo diante dos Jogos
Olímpicos de 2016**

Dissertação de Especialização apresentada ao Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano e Regional como requisito parcial para a obtenção do
Grau de Especialista em Planejamento Urbano e Regional

ORIENTADOR (A): Maria Julieta Nunes

Rio de Janeiro
2012

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho àqueles que me deram todo o suporte necessário a alcançar a posição em que me encontro hoje; meus pais e minha avó.

AGRADECIMENTOS

Tenho aqui a possibilidade de expressar o meu agradecimento a todos que me apoiaram na decisão de retornar aos estudos e iniciar um processo reflexivo, que culmina com a apresentação deste trabalho.

Agradeço aos amigos que sempre me perguntavam sobre o andamento das aulas até o desenvolvimento da presente monografia. Devo mencionar ainda o apoio das minhas empregadoras que me possibilitaram conciliar o período de aulas e o tempo restante ao mercado de trabalho, sensibilizadas pelo fato de adquirir conhecimento e repensar o papel de arquitetos, urbanistas e demais profissionais atrelados as questões urbanas que tanto afligem a todos.

Não posso deixar de apontar o imenso carinho e atenção de Julieta que sempre se mostrou disposta a me direcionar dentro do meio acadêmico, indicando as boas oportunidades de estudo e reflexão.

Por último agradeço a minha família pelo apoio no decorrer dos dias de aula e por último na execução da monografia, conciliando o dia a dia de trabalho e as orientações de Julieta.

“Lá não figura no mapa
No avesso da montanha, é labirinto”
Chico Buarque

RESUMO

A presente dissertação pretende iniciar uma reflexão sobre o processo de transformação espacial pelo qual passa o bairro da Barra da Tijuca e a favela Vila Autódromo, por conta da realização dos XV Jogos Olímpicos no ano de 2016. As Olimpíadas possibilitam a criação de um pano de fundo para a construção de discursos que justificam determinadas ações urbanas, como a remoção de assentamentos pobres de áreas valorizadas ou de interesse imobiliário, favorecendo determinados grupos sociais em detrimento de outros. Será apontado brevemente o contexto metropolitano do Rio de Janeiro, a formação espacial da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, assim como a apresentação de políticas de remoção e de urbanização de favelas no século XX. Por último, haverá uma descrição do Projeto Olímpico carioca e a apresentação de estratégias como o marketing urbano e o empresariamento das cidades. Hoje em dias estratégias como estas são consideradas etapas a serem seguidas no processo de inserção das cidades no circuito global, atraindo fluxos financeiros e potenciais consumidores, como forma de sanar os problemas urbanos e as crises financeiras. Como conclusão, a indicação de que a proximidade entre setor público e o setor privado tende a transformar o tecido urbano de forma desigual, como já ocorrera anteriormente em meados do século XX, com o uso de políticas urbanas que favoreceram os interesses econômicos de pequenos grupos de empresários em detrimento da sociedade.

Palavras-chave: Empresariamento urbano, Jogos Olímpicos, Vila Autódromo.

ABSTRACT

The dissertation presented here brings up the reflection about the urban renovation that is taking place in Barra da Tijuca district and Vila Autódromo as Rio de Janeiro appears as the Olympic Games headquarters city in 2016. The Olympic Games allows the creation of an atmosphere where certain speeches are created to justify urban politics such as the removal of slums in rich neighborhoods, or maybe on those that are financially important. Those actions favor certain groups in the city instead of the whole society. Rio de Janeiro's metropolitan context will be described, as much as the creation of Barra da Tijuca neighborhood and Baixada de Jacarepaguá. The removal politics and slum upgrading politics through the XX century will be mentioned as well. Then, Rio's Olympic Project description and some urban strategies such as urban marketing and entrepreneurialism will be quoted. Nowadays those strategies might be followed for the cities that want to get into the global system and attract cash flow and potential consumers. As a conclusion, the idea that the closer the private sector approaches the public sector, the resulting configuration space is uneven. This approaching happened before and the economic gains were not distributed equally.

Keywords: Urban entrepreneurialism, Olympic Games, Vila Autodromo.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 VILA AUTÓDROMO E A BARRA DA TIJUCA: A CIDADE EM CONSTRUÇÃO .	12
2.1 O contexto metropolitano no início do século XX.....	12
2.2 Expansão urbana e pobreza: a política das remoções.....	17
2.3 A formação da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca.....	20
2.4 O plano piloto da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá e a pressão do setor imobiliário	21
3 JOGOS OLÍMPICOS E UM NOVO FUTURO: AS ESTRATÉGIAS EM CURSO NA CIDADE	27
3.1 Estrutura jurídica e o esforço do poder para a realização dos jogos	27
3.2 O Projeto Olímpico para a cidade do Rio de Janeiro	28
3.3 Os grandes eventos e suas estratégias	31
4 PLANEJAMENTO, ESTRATÉGIAS E A VILA AUTÓDROMO	36
4.1 Cluster Barra da Tijuca: A construção do Parque Olímpico.....	36
4.2 Os Jogos Olímpicos e a Vila Autódromo: as estratégias e os grupos sociais	39
4.3 Barra da Tijuca e Vila Autódromo: lado a lado no crescimento urbano.....	42
4.4 Qual a cidade que queremos?.....	44
5 CONCLUSÕES	45

1 INTRODUÇÃO

A cidade tem sido palco das atenções da mídia nacional e internacional por conta de sucessivos projetos e a conquista de grandes eventos que transformam a estrutura urbana e social da cidade. Desde o início da primeira década do século XXI, a sociedade dialoga com arquitetos e urbanistas, políticos e membros da construção civil.

Desde a tentativa de implantação do projeto do Museu Guggenheim – meados de 2004 na Zona Portuária – passando pelos Jogos Pan Americanos de 2007, e com a conquista do título de cidade sede dos Jogos Olímpicos de 2016, além do projeto de ‘revitalização’ do Porto carioca, o Rio de Janeiro desperta para um cenário de muitas transformações. Porém, passado o momento de euforia com a conquista, é importante fazer uma análise crítica deste processo que transformará a vida de muitas pessoas, sejam moradores das regiões a serem alvo dos projetos, sejam os demais cariocas e visitantes que circulam pela cidade.

A cidade se prepara para a realização do evento esportivo, segundo um caderno de ações desenvolvido pelos envolvidos na candidatura e aceito pelo Comitê Olímpico Internacional, de forma que as instalações esportivas e todos os demais equipamentos necessários para a realização do evento sigam as regras internacionais. Isto implica em desapropriações de determinadas porções do território, transformações espaciais que alteram o dia a dia de muitos moradores do Rio de Janeiro e que, num processo acelerado para cumprir os prazos a tempo do início do evento esportivo, não parece deixar espaço para o debate público. Entendo que o caso da Vila Autódromo, favela localizada na Zona Oeste do Rio de Janeiro, traduza de modo exemplar os malefícios dessa priorização da cidade. Desde 2003, com as obras para a realização dos Jogos Pan Americanos de 2007, esta favela já era alvo de especulação, visando a sua remoção. Desde então, há uma tensão permanente, pois fica sempre a dúvida se serão removidos ou não, para dar lugar aos futuros equipamentos esportivos.

Minha intenção nesta monografia é a de estudar este processo de renovação urbana, a preparação da cidade do Rio de Janeiro para sediar os XV Jogos Olímpicos em 2016 e suas conseqüências físicas e sociais, que surge de questionamentos a respeito de como são desenvolvidas as transformações

espaciais neste momento. Esta reflexão é importante porque os meios de produção estão extremamente ligados à forma da cidade e o Estado é o responsável em executar as ações que satisfazem os anseios dos vários grupos que formam uma cidade complexa como o Rio de Janeiro, buscando, por princípio, o bem comum. Porém, o Estado é composto por grupos influentes e sua função pode deixar-se influenciar por juízo de valor quando ações envolvem perdas ou ganhos financeiros. Existe uma dificuldade de programar processos de transformação espacial sem que haja um desequilíbrio das forças de poder dentro da cidade.

Logo, acredito que seja essencial um olhar atento sobre o momento pelo qual passa a cidade do Rio de Janeiro, já que está em andamento uma série de projetos urbanos para adequar o Rio de Janeiro ao modelo de cidade que receberá os Jogos Olímpicos. E parece gritante, desde o meio da primeira década do século XXI¹, a ocorrência de um conjunto de ações desencontradas e fragmentadas que respondem apenas a interesses de grupos específicos em detrimento de toda a população carioca.

Durante o processo pelo qual passou a candidatura carioca à vaga de cidade olímpica, as autoridades faziam pleno uso da palavra *legado* como justificativa para o Rio sediar o evento. Porém, o discurso de deixar um *legado* para a cidade após a realização do evento parece diferir das práticas em jogo, já que remoções têm ocorrido em alguns bairros da cidade, para dar lugar a projetos de mobilidade urbana ou arenas esportivas. Em geral, estas remoções ocorrem em favelas da Zona Oeste, num processo muito rápido, com pouco diálogo e sem possibilidade de recorrer judicialmente.

Usa-se o discurso de construir uma nova cidade. Mas para quem é esta nova cidade? Quem se beneficia? Busca-se de fato o bem comum? O discurso de renovação urbana inclui a todos?

Pretendo então refletir sobre o processo de renovação de algumas áreas da cidade, cujos processos de remoção de populações mais pobres abrem espaço para a entrada de camadas mais ricas, utilizando-se de discursos estrategicamente pensados, para justificá-los. E muitas vezes estas justificativas são pautadas na implantação de grandes eventos que transformam a cidade, sempre buscando no discurso, o bem comum. O objeto de análise em questão é a Favela Vila Autódromo.

¹ Período em que a cidade do Rio de Janeiro se preparava para sediar os Jogos Pan Americanos de 2007.

Busco de maneira objetiva uma reflexão sobre a influência de determinados grupos e agentes urbanos na configuração espacial da cidade do Rio de Janeiro, destacando a existência de processos desiguais na configuração metropolitana, com a priorização de determinadas porções do território em detrimento de outras regiões.

Em meio a este processo estão inseridas determinadas práticas urbanas de caráter global, encaradas como a saída para a falência das cidades e a resolução dos problemas urbanos. Pretendo assim, iniciar uma reflexão destas ações para o Rio de Janeiro e para a favela Vila Autódromo.

Farei uso de matérias jornalísticas vinculadas nos principais meios de comunicação entre o início do ano de 2010 até o mês de outubro de 2011, assim como todo o material disponível na internet referente ao dossiê da candidatura carioca, dos concursos internacionais de arquitetura desenvolvidos em acordo com o IAB-RJ e textos criados a partir de grupos de mobilização contra remoções de populações pobres na cidade do Rio de Janeiro, assim como dados numéricos e características físicas, sociais e históricas da Favela Vila Autódromo e do bairro da Barra da Tijuca.

Realizarei ainda a leitura de alguns autores que darão suporte no resgate histórico, como Mauricio de Abreu em *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, apresentando o cenário da cidade em meados do século XX – pontuando o período das remoções de favelas na Zona Sul, além de Licia do Prado Valladares em *Passa-se uma casa – Análise do Programa de Remoção das Favelas do Rio de Janeiro*.

Já com Gerônimo Leitão, pretendo orientar-me no processo de surgimento do bairro da Barra da Tijuca desde seus primeiros traços na prancheta do arquiteto Lucio Costa, até a sua real execução, com o livro *A construção do Eldorado urbano – O plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988*.

Busco ainda trabalhos como o de Luciana Corrêa do Lago, para contextualizar o processo de espacialização das diferentes classes na cidade em *Desigualdades e Segregação na Metrópole: O Rio de Janeiro em tempo de crise*.

A leitura do artigo² de Fernanda Sanchez sobre renovação urbana é importante porque discute o uso da cultura e de grandes eventos na transformação espacial e como se manifestam estas ações.

² O artigo Cultura e Renovação Urbana: a Cidade-mercadoria no espaço global é baseado no sexto capítulo da tese de doutorado intitulada “A reinvenção das cidades para um mercado mundial”

Outra referência que considero importante é a autora Mariana Fix que faz uma análise do processo de expulsão da população favelada em São Paulo por conta do processo de expansão do mercado imobiliário na região da Marginal Pinheiros e Berrini, área definida como novo centro financeiro da cidade. Interessante observar no seu trabalho³, que tanto áreas de população pobre quanto as camadas médias foram removidas. Mas a maneira como o Estado dialogou e desenvolveu as estratégias de retirada dessas populações é descrita com cautela em seu livro, demonstrando diferentes posturas adotadas para cada grupo social.

Toda esta compilação de artigos e teses será essencial para eu estruturar minha análise sobre o processo pelo qual a cidade e, no caso em questão, a Vila Autódromo está passando.

O primeiro capítulo consiste numa apresentação do contexto metropolitano do Rio de Janeiro, a partir do início do século XX, ressaltando os processos históricos que são definidores da formação do tecido metropolitano, dando destaque posteriormente ao crescimento da pobreza em meados do século XX e as diferentes posturas adotadas pelo Estado para atuar nos problemas urbanos e de favelização, dando ênfase a existência de políticas públicas de urbanização de favelas, e outras políticas que são voltadas para a erradicação dos espaços favelados e a remoção de seus moradores para novos conjuntos habitacionais periféricos. Por fim, destaco o processo de formação espacial do bairro da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá.

O segundo capítulo discorre sobre o Projeto Olímpico, destacando suas principais obras e o impacto destas no solo carioca, a distribuição das ações em curso entre as diferentes autoridades e os aspectos legais, assim como uma reflexão sobre a inserção das cidades num ritmo de competitividade para sediar grandes eventos internacionais para garantir atenção e fluxos financeiros internacionais, de modo a resolver determinados problemas urbanos.

O terceiro capítulo se refere ao Projeto do Parque Olímpico (inserido no Cluster Barra da Tijuca), com a apresentação do projeto vencedor, assim como uma descrição do processo histórico da favela Vila Autódromo e, por fim, as possíveis conseqüências para a favela da sua implantação no local do Parque Olímpico.

³ FIX, Mariana. *Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma "nova cidade" em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada* – São Paulo: Boitempo, 2001.

Ao final, a apresentação de uma série de conclusões sobre os processos em curso na cidade e a comparação de alguns destes processos correntes a ações desenvolvidas ao longo do século XX, pontuando o papel ideal dos gestores urbanos e o que pode ser considerada uma cidade democrática.

2 VILA AUTÓDROMO E A BARRA DA TIJUCA: A CIDADE EM CONSTRUÇÃO

2.1 O contexto metropolitano no início do século XX

O Rio de Janeiro vive no século XX uma série de transformações espaciais que implicam num tecido urbano complexo e numa realidade social conturbada, onde o Estado e as classes dominantes são preponderantes na condução do crescimento da cidade e de sua Região Metropolitana, já que isto é consequência do nosso modo de produção.

As intervenções de Pereira Passos no início do século XX, com a remodelação da região central do Rio de Janeiro, com abertura de novas avenidas, derrubada de cortiços e a corrida higienista, obras de retificação da orla dos bairros da Gamboa e Santo Cristo, resultando no novo porto da cidade, resultam em uma nova configuração urbana nos primeiros 15 anos deste novo século⁴.

Segundo Abreu (1980), a indústria tem um papel importante neste processo espacial. No período de 1914-1918 o crescimento fabril é muito grande, evidenciado pela abundante distribuição de energia elétrica pela LIGHT e com a operação do novo porto, sendo o bairro de São Cristóvão o preferido para sediar a base da nova indústria. Mas com a oferta de terrenos mais baratos em áreas mais longínquas, muitas indústrias se deslocam nesta direção.

[...] a existência de terrenos mais baratos nas áreas servidas pela ferrovia levou muitas fábricas a optar pela localização suburbana. Assim, já em 1917, no primeiro fluxo do grande capital industrial em direção aos subúrbios, instalou-se em Maria da Graça a CISPER, produtora de vidros por processo mecânico. Logo a seguir, em 1921, a General Electric instalou aí sua fábrica de lâmpadas em uma antiga fazenda que fora comprada em

⁴ Importante destacar que estas transformações desempenhadas por Pereira Passos são resultados do novo papel do Brasil na economia internacional e, competindo com Buenos Aires, a cidade precisa se distanciar do cenário Colonial de ruas estreitas e sujas, com casario modesto e acanhado, para uma nova paisagem urbana moderna e que expressa esta etapa de transformação econômica.

1919 seguida pela Marvin (parafusos e pregos) e por outras indústrias (ABREU, 1980, p. 80).

Com o Estado sob controle de oligarquias essencialmente agrícolas, o setor industrial recebe menos atenção de políticas públicas federais e municipais, age de forma mais isolada, se solidifica, atrai um novo contingente populacional buscando as vagas de emprego oferecidas e que, com barateamento das linhas suburbanas, passa a se fixar cada vez mais distante da área central e próximo das novas indústrias. Surgem novos bairros, resultantes de uma mobilidade residencial dentro dessas freguesias suburbanas, com ação de loteadores ofertando terrenos bastante baratos. Os primeiros vinte anos do século XX apresentam grande crescimento populacional nesta região.

O mesmo ocorre na orla oriental da Baía de Guanabara, com o município de São Gonçalo, vivenciando um processo de urbanização iniciado com a entrada do sistema de bondes nos anos 20.

A estrutura da área metropolitana já se configura num núcleo denso e bem provido de infraestrutura com forte ação do Estado, onde residem as classes mais abastadas, e uma periferia crescente e desprovida de infraestrutura, com pouca ou nenhuma ação do Estado, local de residências das classes mais pobres.

[...] o período de 1906-1930 caracterizou-se pela expansão notável do tecido urbano do Rio de Janeiro, processo esse que se efetuou de maneira distinta no que se refere aos dois grandes vetores de crescimento da cidade. De um lado, a ocupação das zonas sul e norte pelas classes média e alta intensificou-se, e foi comandada, em grande parte, pelo Estado e pelas companhias concessionárias de serviços públicos. De outro, os subúrbios cariocas e fluminenses cada vez mais se solidificaram como local de residência do proletariado, que para aí se dirigiu em números crescentes. Ao contrário da área nobre, entretanto, a ocupação suburbana se realizou praticamente sem qualquer apoio do Estado ou das concessionárias de serviços públicos, resultando daí uma paisagem caracterizada principalmente pela ausência de benefícios urbanísticos [...] (ABREU, 1980, p.82).

Entre as décadas de 30 e 40, o setor industrial se modifica, ocorrendo um processo de preenchimento do vazio deixado pela indústria internacional de bens de consumo, por conta da crise de 1929 e pela ocorrência da Segunda Guerra Mundial. Isto se reflete espacialmente, com crescimento de fábricas e da população empregada, além do valor nominal da produção. Esta transformação na indústria, com incorporação de novos ramos, implica também numa busca de novas instalações físicas, adequadas à nova realidade, e por conseqüência, a ocupação

dos novos subúrbios. A indústria manufatureira instalada nas áreas centrais se desloca e aquelas que chegam à cidade pela primeira vez também buscam áreas distantes do centro⁵.

A crise de 1929 implica ainda numa transformação no cenário agrícola, com um crescente fluxo de trabalhadores do campo rumo aos centros urbanos, tendo em vista uma oferta crescente de vagas de trabalho no setor industrial, assim como no setor comercial e de serviços, que se beneficiavam dos ajustes em processo. O Estado, percebendo as mudanças em curso, passa a investir no setor fabril.

O Estado cria o Decreto-lei 6.000/37 que estabelece uma zona industrial na cidade, excluindo os bairros da Zona Sul e da Zona Norte do Rio, implicando na saída de antigas fábricas de bairros como Jardim Botânico e Gávea. Estes terrenos muito valorizados passam a ser loteados, incrementando a atividade imobiliária na região a partir do final dos anos 30.

A Fiação e Tecelagem Aliança, localizada em Laranjeiras fez isso [loteamento do seu terreno, angariando grandes lucros] no mesmo ano de 1937, surgindo no local da antiga fábrica o novo bairro “Jardim Laranjeiras” (área da atual rua General Glicério). A Fábrica Corcovado, no Jardim Botânico fez o mesmo em 1938, e do retalhamento de suas terras surgiu o “Jardim Corcovado” (ABREU, 1980, p.101).

Com a definição dos bairros industriais, segundo Abreu (1980), há um rápido crescimento urbano, chegando a ocorrer uma ocupação indiscriminada de terrenos baldios, resultado também das transformações urbanas executadas no centro da cidade para a abertura da Avenida Presidente Vargas, empurrando uma centena de pequenas indústrias para a nova zona da cidade.

O crescimento populacional dos subúrbios é expressivo. Assim como as obras de saneamento dos anos 30, a abertura da Avenida Brasil em 1946, a eletrificação da Central do Brasil e a instituição da tarifa ferroviária única em todo o Grande Rio, explicam este fenômeno.

Os anos 50 são marcados por um forte crescimento populacional nos municípios da Baixada Fluminense. Com a ausência de legislação e o despreparo das municipalidades, cresce uma frente imobiliária pulsante, com farta comercialização de lotes a preços muito baixos, indicando a ausência de

⁵ Há uma corrida aos eixos ferroviários, antes ocupados de forma mais esparsa.

benfeitorias. Desta forma, existe a possibilidade das camadas mais pobres aderirem ao processo de compra de terrenos para a casa própria.

Estes processos apontam à estruturação espacial que marcará a metrópole fluminense, caracterizada por um crescimento desigual: de um lado, os investimentos do Estado predominantemente dirigidos à área central e sua devida valorização, favorecida pela execução de uma série de obras de infraestrutura e demais questões urbanísticas e, de outro, uma periferia negligenciada pelo Estado, crescendo de forma irregular e sem ordenamento do Estado, que pouco atuava neste território.

Enquanto no mesmo período os subúrbios periféricos crescem a altas taxas, os bairros oceânicos da “nova Zona Sul”⁶ apresentam um adensamento rápido e os bairros da “antiga Zona Sul”⁷ mantêm uma estabilização do crescimento, ocorrendo apenas uma verticalização na área nobre, localizada em frente à praia, segundo Abreu (1980).

A década de 50 é marcada por obras que visam à melhoria do acesso ao centro e à Zona Sul, tendo em vista o processo de adensamento dos bairros oceânicos, citado anteriormente. Uma série de túneis, viadutos e alargamento de ruas e avenidas é executada ao longo dos anos, com intuito de reduzir os congestionamentos e proporcionar modernização à região. Obras de execução de adutoras, elevatórias e redes de abastecimento de água e coleta de esgoto também estão na pauta das várias administrações municipais.

Os anos 60 ainda são marcados pela tentativa de corrigir os problemas viários resultantes da expansão do uso de automóveis pela população de alto poder aquisitivo e o início dos anos 70 é pautado pela expansão dos bairros centrais (bairros oceânicos). Enquanto Leblon e Ipanema enfrentam limites no seu adensamento, o setor imobiliário busca na Barra da Tijuca uma nova frente de expansão.

O Estado mantém seu papel de aliado dos grupos dominantes no rumo do desenvolvimento urbano, investindo em obras viárias que conectarão a região da Barra da Tijuca à Zona Sul da cidade, facilitando a comunicação e futura ocupação e

⁶ Maurício de Abreu destaca que os bairros da “nova Zona Sul” são os bairros da orla oceânica, tais como Copacabana, Ipanema e Leblon. O setor imobiliário constrói o novo conceito de morar à beira mar e o status envolvido nesta nova forma de viver, promovendo o adensamento destes bairros.

⁷ Os bairros de Botafogo, Flamengo Laranjeiras e Catete são aqueles denominados de “antiga Zona Sul”.

posteriormente empregando melhorias contínuas em sua infraestrutura, de maneira desigual quando observamos a aplicação financeira na Baixada Fluminense, que nos anos 70 começa a receber os primeiros investimentos em redes coletoras de esgoto e abastecimento de água, indicando uma aplicação desigual de recursos.

[...] lógica da rentabilidade na prestação dos serviços urbanos. Os benefícios públicos deveriam, assim, ser alocados privilegiadamente nos locais onde o retorno do capital investido estivesse garantido via impostos e tarifas, justificando a concentração dos recursos nas áreas valorizadas já servidas de infraestrutura e equipamentos urbanos (LAGO, 2000, p. 74).

Segundo dados apresentados por Kleiman (2002), é possível observar um tratamento diferenciado por parte do Estado na implantação de infraestrutura no bairro da Barra da Tijuca e na região da Baixada Fluminense. Enquanto as obras de infraestrutura de água, para a Barra da Tijuca, consistem na extensão de redes já instaladas, na Baixada Fluminense estas são obras básicas, tais como a execução da adutora de Baixada até os municípios da Baixada Fluminense (sem reservatório / elevatória / distribuidora), sendo que são ainda insatisfatórias para o pleno atendimento da população.

[...] não serão executadas as obras dos demais elementos que compõem as redes. A adutora leva maior volume à área, mas a inexistência de reservatórios, de elevatórias, de rede distribuidora etc. não possibilita a chegada da água aos domicílios na sua plenitude [...] (KLEIMAN, 2002, p.140).

Já as obras de esgotamento sanitário na Barra da Tijuca priorizam a criação de uma rede coletora parcial (com lançamentos nas lagoas sem tratamento), e na Baixada Fluminense inicia-se a execução das primeiras redes coletoras (valas / fossas).

[...] na Baixada (5,71%) e Zona Oeste (1,11%) constroem-se pequenos trechos de redes coletoras, mas sem as obras complementares de elevatória e muito menos de tratamento, o que, conjugando-se ao lançamento majoritário em valas, torna dramática a situação da área (KLEIMAN, 2002, p.140).

É possível observar que a cidade vive desde o início do século XX um processo de crescimento urbano desigual e parcial. Este processo se consolida ao longo deste século, com a priorização e injeção de recursos nos bairros da Zona Sul enquanto a Baixada Fluminense também se configura como uma frente de expansão da mancha

urbana e, nas últimas décadas do século XX, com a saturação dos bairros oceânicos e o surgimento da Barra da Tijuca como nova frente urbana, mantém-se a priorização de recursos nesta expansão para as classes de maior poder aquisitivo. E a Baixada Fluminense, expansão metropolitana já constituída, carece ainda de recursos e infraestrutura, indicando uma ação do Estado negligente, diferenciada e orientada pelos ganhos do setor da construção civil.

2.2 Expansão urbana e pobreza: a política das remoções

No início do século XX o Brasil é um país com um setor industrial em crescimento, desde fins da Primeira Guerra Mundial, em meio à tentativa dos grupos dominantes de dar seguimento à economia baseada na matriz agrícola. Mas a indústria mantém seu ritmo de crescimento, impactando em aumento do incremento populacional nas cidades, esvaziando o campo brasileiro e encarecendo a mão de obra agrícola.

Há um impacto na forma urbana, em especial no Rio de Janeiro. Como focalizado em item precedente, a expansão industrial ocorre em direção ao subúrbio da cidade, com incremento em infraestrutura necessária e geração de novos empregos, aliando-se à antiga zona industrial. Uma numerosa mão de obra chega à cidade, instalando-se nos subúrbios, em espaços favelados novos e também nas antigas favelas situadas no entorno da velha área industrial central. Percebe-se um crescimento desigual quando observamos a expansão dos subúrbios e o desenvolvimento dos bairros centrais.

É possível destacar a partir daí que, as políticas de enfrentamento tanto das questões habitacionais quanto das demais questões urbanas, como uso e ordenamento do solo, ao longo da história atual do país, e em especial da cidade do Rio de Janeiro, variam de períodos mais amenos e democráticos, com políticas cujo objetivo principal é a urbanização dos espaços favelados e a permanência dos moradores nos locais de origem, a momentos mais autoritários, com programas e políticas públicas remocionistas e de erradicação de favelas.

Um destes períodos que busco destacar inicia-se com a criação da COHAB-GB em 1962, na administração de Carlos Lacerda, político que governou o Estado da Guanabara de 1960 a 1965. Segundo Valladares (1980), o objetivo desta agência

habitacional, financiada pelo governo dos EUA, é a urbanização parcial de algumas favelas, a urbanização total de uma grande favela e a construção de um determinado quantitativo de unidades habitacionais. Na realidade, a agência coloca em prática um programa de remoção, eliminando 12 favelas da cidade e removendo seus moradores para três novos espaços: a Vila Kennedy em Senador Câmara, a Vila Aliança em Bangu e a Vila Esperança em Vigário Geral. Estes projetos de vilas populares futuramente seriam referências para conjuntos habitacionais.

Um outro momento importante que destaca um olhar menos autoritário é o período de criação da SERFHA – Serviço Especial de Recuperação das Favelas e Habitações Anti-higiências – no ano de 1956. Este órgão tem como objetivo a urbanização das favelas, além do diálogo com os moradores e o fortalecimento destes enquanto grupo, com destaque para a criação das associações de moradores em 1961. Anos mais tarde, cria-se ainda a CODESCO – Companhia de Desenvolvimento de Comunidade – no ano de 1968 na administração estadual de Negrão de Lima, com o objetivo de urbanizar as favelas, mantendo seus moradores nos locais de origem. Prega-se também a participação dos moradores nas ações em curso e a aplicação dos investimentos já existentes, implantação de infraestrutura básica, financiamentos individuais para melhoria ou reconstrução das casas e o loteamento da área e a venda dos lotes individuais.

Porém, o governo federal assume uma postura rígida e um posicionamento claro e objetivo para com as favelas cariocas: é necessário erradicá-las, por meio da remoção de seus moradores destinando-os a outras áreas da cidade. E é importante o seu controle absoluto, de maneira a colocar em prática as devidas medidas para a erradicação. Logo, é criada a CHISAM – Coordenação da Habitação de Interesse Social da Área Metropolitana do Grande Rio – no mesmo ano de 1968, o que mostra a dualidade do período, apesar do forte controle da esfera federal num período ditatorial. Esta intervenção federal ocorre porque a agência da COHAB, sob administração estadual, não consegue sozinha pôr em prática as ações remocionistas.

O objetivo deste programa federal é ditar uma política única de favelas para os estados da Guanabara e do Rio. Este órgão do Ministério do Interior é ligado diretamente ao BHN – Banco Nacional de Habitação, que foi criado em 1964. Este banco permite o financiamento de habitações populares com dinheiro oriundo do

FGTS e conjuntos habitacionais são construídos para abrigar as famílias que são removidas.

Então, fica claro o foco da política pública vigente: a eliminação destas áreas da cidade. A Favela Praia do Pinto, assim como Favela da Catacumba, Ilha das Dragas, Favela da Memória e outras na Zona Sul são então alvos desta nova política de remoção. A opinião pública já demonstra descontentamento com a permanência destes moradores, muitas vezes a partir de uma visão estigmatizada de seu cotidiano.

Como estão em bairros nobres da Zona Sul, como Leblon e Lagoa, onde o solo urbano é bastante caro, há uma pressão dos empresários do setor imobiliário e grupos conservadores que moram nestes bairros, levando a remoção dos favelados.

As remoções são colocadas em prática, obras viárias são desenvolvidas e há a expansão destes bairros, impedindo o retorno de favelados e ampliando a oferta de moradias para população mais abastada.

O discurso ganha coro nos meios de comunicação e estes ampliam a força dos moradores contrários às favelas. Não é admissível a existência de espaços irregulares, fora dos padrões ditos normais, em meio a bairros ricos que recebem fluxo turístico. Apela-se para a imagem da cidade diante dos olhos estrangeiros e as autoridades responsáveis são pressionadas, em nome dos interesses de utilidade pública, indicando a remoção como saída.

“Passar no meio da favela da Rocinha é uma experiência desagradável a que agora estão sujeitos os que vão no fim-de-semana para a Barra da Tijuca. Por dois meses, enquanto não ficar pronta a obra da Av. Niemeyer, eles sentirão de perto a contradição que representa a permanência da favela numa área de grande desenvolvimento turístico.(...)”
(VALLADARES, 1980, p.32)⁸

A imprensa local tem importante papel na disseminação de palavras de cunho preconceituoso para com os moradores de favelas. Os jornais divulgam editoriais freqüentes, apontando a ilegalidade destas populações, que ocupam terrenos públicos e particulares, além da irregularidade das construções, alheias aos padrões estabelecidos de construção e, acima de tudo, um forte viés discriminatório, alegando o surgimento da violência urbana, oriunda dos espaços favelados. Cria-se

⁸ Parte de um texto escrito no Jornal do Brasil de 2 de agosto de 1970, intitulado “A favela da Rocinha, uma passagem difícil.”

uma conceituação estigmatizada do favelado. Tido como marginal e parasita do Estado, o favelado deve ser retirado de onde vive (bairros ricos da Zona Sul) e levados a áreas distantes.

O programa da CHISAM perdura até o ano de 1973. Com o objetivo de remover 92.000 pessoas por ano a partir de 1971, o número final chega a 30 mil pessoas até o ano de 1974. O total de pessoas removidas chega a 139.000 pessoas, num período de 12 anos. É um número expressivo, mas que não alcança o quantitativo desejado.

Atualmente, com a vitória da cidade do Rio de Janeiro na disputa para a realização dos XV Jogos Olímpicos que serão realizados em 2016, a cidade vive um processo dual. Ao mesmo tempo em que é alardeada a execução do Projeto Morar Carioca⁹, a prefeitura coloca em prática uma política de remoções de áreas faveladas, em sua maioria, nos bairros da Zona Oeste da cidade, local que concentrará a maior parte dos equipamentos esportivos e de apoio ao evento, de maneira a cumprir as exigências do Comitê Olímpico Internacional e as etapas estabelecidas no dossiê elaborado. Os meios de comunicação pouco falam das ações em curso e depois de anos conquistados com a democracia, porque aceitamos ações rígidas e autoritárias em nome de um suposto progresso da cidade?

2.3 A formação da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca

O processo de ocupação da Baixada de Jacarepaguá ocorre a partir de meios de transporte existente, como o trem e o bonde, através do bairro de Cascadura, prolongando-se por uma passagem natural entre os maciços da Pedra Branca e Tijuca. Neste processo, ocorre “o parcelamento das grandes fazendas em sítios, seguindo-se o desdobramento em lotes menores para fins residenciais, mantendo-se, em alguns casos, certas atividades rurais” (LEITÃO, 1999, p.51).

⁹ O Programa Morar Carioca foi criado em 2010 com o objetivo de estabelecer uma nova política de ordenamento do uso e ocupação do solo na cidade, promovendo a inclusão social e integração urbanas das favelas. Segundo material disponibilizado no site www.cidadeolimpica.com/morar-carioca, este programa tem como destaque a possibilidade de levar a moradores carentes acessibilidade, serviços públicos de saúde, como as Clínicas de Saúde da Família, creches e programas de proteção do meio ambiente. O programa, que faz parte do pacote de obras para os jogos olímpicos, tem apoio do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e uma parceria com o Governo Federal. Além disso, há ainda uma ligação com o Programa Minha Casa, minha vida, programa habitacional do Governo Federal.

Na ocupação inicial da Baixada de Jacarepaguá, as antigas estradas rurais são ocupadas pelos primeiros assentamentos, assim como o sistema viário que está em processo de implantação.

Existem então duas tendências de desenvolvimento da região: uma tem início na Estrada de Jacarepaguá em direção à Barra da Tijuca e a segunda tendência segue ao longo da Estrada dos Bandeirantes em direção ao bairro do Recreio.

Ao final dos anos 60, é construída a BR-101, atual Avenida das Américas, permitindo o processo de ocupação da área de forma mais acelerada. Um conjunto de túneis e viadutos garantiria melhor acessibilidade à região que, segundo o setor imobiliário, era uma das áreas mais promissoras da cidade, para construção de novos núcleos habitacionais destinados às camadas médias.

2.4 O plano piloto da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá e a pressão do setor imobiliário

Com a abertura do Túnel Velho em 1892¹⁰, o bairro de Copacabana vive o resultado do processo de ocupação desta nova frente imobiliária, com a sua verticalização e densificação. A expansão imobiliária tem continuidade, com o deslocamento das classes abastadas rumo aos bairros de Ipanema e Leblon, alavancando nos anos 70 um processo de especulação imobiliária, tendo o Estado atuado lado a lado do setor da construção civil, com mudanças na legislação urbanística que favorecem o adensamento populacional e elevados ganhos imobiliários nestes bairros.

Com o esgotamento destas áreas, busca-se agora uma nova fronteira imobiliária, com o olhar para as camadas mais ricas. A Barra da Tijuca é encarada como uma área necessária e indispensável à continuidade do desenvolvimento urbano da cidade.

Percebem-se aqui as mesmas estreitas relações entre o setor privado e o Estado, que marcam o desenvolvimento urbano anterior do centro e dos outros bairros da Zona Sul ao longo do século XX, com maior aplicação de investimento público em infraestrutura, a fim de garantir que de fato esta parcela da cidade se imponha mesmo como novo vetor de crescimento, a nova fronteira carioca.

¹⁰ A abertura deste túnel permite a conexão entre os bairros de Copacabana e Botafogo.

Uma expansão viabilizada, de forma decisiva, pela ação do poder público, através de investimentos maciços na construção de um complexo sistema viário (estradas, viadutos, túneis, elevados); da implantação da infraestrutura urbana necessária para a ocupação a curto prazo da “novíssima Zona Sul” (LEITÃO, 1999, p.20).

É preciso um ordenamento desta ocupação e o então Governador Francisco Negrão de Lima convida o arquiteto e urbanista Lucio Costa para a elaboração de um Plano Urbanístico da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, como descrito no item anterior. O objetivo de Lucio Costa é evitar os problemas decorrentes de um crescimento desordenado a partir de excessos cometidos nos bairros da Zona Sul carioca.

Segundo pesquisa de Leitão (1999), o Plano Piloto para a Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá, cuja área é de cerca de 120 quilômetros quadrados, consiste na intervenção numa parcela do território formada por dunas e com alguns pontos alagados periodicamente por conta do efeito das marés e com 10% de seu território total ocupado por duas lagoas importantes do sistema hidrográfico da região. É uma grande parcela de terra com particularidades naturais que merecem o respeito e a preservação.

Lucio Costa apresenta como princípio básico a nuclearização das zonas de residências coletivas, com espaços intermediários para uso unifamiliar. Ao longo da BR 101, núcleos urbanizados, distantes entre si cerca de 1 km, são elementos constituídos de torres de apartamentos com atividades de suporte ao comércio local. Entre estes núcleos permiti-se o uso unifamiliar e legislação específica para a ocupação dos lotes. E mesmo as áreas livres dos terrenos possuem uma legislação, com permissão de plantio apenas de vegetação local ou “espécies nativas de regiões de certo modo equivalentes”.

[...] seriam constituídos por um conjunto de edifícios de oito a dez pavimentos, de profundidade limitada a dois apartamentos apenas, a fim de evitarem massas edificadas desmedidas, dispondo igualmente cada conjunto de certo número de blocos econômicos de quatro apartamentos por piso, com duplo acesso, três pavimentos e pilotis. Articulado aos edifícios residenciais deverá haver um sistema térreo autônomo de seguimento contínuo [...]

[...] o plano dá ênfase à ocupação da área por residências unifamiliares, em lotes de tamanhos variados, sempre com reduzida taxa de ocupação (20% do terreno em um pavimento, 10% em dois pavimentos), equilibrando, dessa forma, a maior densidade alcançada pelas edificações (de oito a 10

pavimentos e de 18 a 30 pavimentos) previstas ao longo da Avenida das Américas (LEITÃO, 1999, p.23).

Há ainda o desenvolvimento de parâmetros envolvendo a altura dos edifícios e a posição dos mesmos no terreno, a criação de aspectos relativos ao conforto ambiental, outros aspectos relacionados à forma e a massa das edificações e os preceitos racionalistas também são elaborados, como por exemplo, a presença dos pilotis e o térreo contínuo.

Lucio Costa estabelece a criação de três centros urbanos¹¹: o primeiro no Jardim Oceânico, o segundo na Avenida Sernambetiba (contínuo ao Recreio dos Bandeirantes) e o terceiro equidistante dos demais e no entrocamento dos eixos NS-LO. Este seria o grande Centro Metropolitano, elemento mais importante do Plano Piloto, cujo caráter monumental se destacaria na paisagem. Seria também o mais importante da cidade do Rio de Janeiro, com a elaboração de um centro cívico e com traços semelhantes aos desenvolvidos no projeto para a cidade de Brasília. O futuro Centro Metropolitano deveria fazer um contraponto ao CBD original (Central Business District), na região central da cidade, onde “os quarteirões centrais teriam gabarito mais alto, cerca de 200 metros, correspondendo assim a 70 andares à cota da Pedra da Panela (196m); os demais, de 40 a 50 pisos”. (LEITÃO, 1999, p.66).

Sob o olhar de Lucio Costa, o CBD original se encontra decadente e já insuficiente em cumprir as novas demandas da atualidade, logo há a necessidade de criar um novo ‘Centro Metropolitano do Rio de Janeiro’ que possa assumir física e simbolicamente estas demandas que surgem.

Uma das particularidades do plano é o respeito à natureza especial da região, como dito anteriormente. Logo, os núcleos habitacionais ficam afastados do litoral. Lucio Costa não estabelece a implantação de conjuntos multifamiliares na orla marítima. Cabe a este local uma baixa densidade populacional e o emprego de atividades turísticas pontuais e outras de caráter coletivo.

Ainda como forma de preservar o ambiente natural e adotar medidas menos conservadoras é a incorporação das lagoas e as suas margens em espaços de recreio da população de forma não predatória, criando uma reserva biológica.

¹¹ Estes centros seriam destinados a atividades comerciais, construção de escritórios, atividades culturais e de diversão.

A circulação é pensada a partir de um complexo sistema viário, conectando o Centro Metropolitano a toda a cidade.

“[...] além do metrô, estaria igualmente ligado por monotrilho com a Cidade Universitária e o Galeão, através da Cândido Benício e do eixo Madureira-Penha; enquanto a BR-101, integrada do anel rodoviário que o DER executa, levará à Lagoa e, sempre em via livre, através do túnel Rebouças, à Presidente Vargas, ao Cais do Porto e à Ponta do Caju.” (LEITÃO, 1999, p.66).

Lucio Costa prevê ainda espaços recreativos como uma nova hípica, um novo prado, um novo estádio, campos de golfe e clubes esportivos. Já a destinação industrial é direcionada às parcelas situadas ao norte do Centro Metropolitano.

E estabelece ainda a manutenção de alguns usos existentes, como a preservação de áreas de cultivo em sítios e chácaras na região de Vargem Grande e de Vargem Pequena.

Em meio ao desenvolvimento do plano, o mercado imobiliário carioca, buscando novo conceito para moradia destinada às classes mais abastadas, cria uma nova forma de viver e a Barra da Tijuca passa a ser o local que abrigará este conceito. Aliado às belezas naturais da área, com suas montanhas, lagoas e praias, ao contrário do cansaço e irritação do carioca com a vida nos bairros tradicionais, agora densos, congestionados e poluídos, as qualidades do novo bairro são propagadas como alternativa do carioca a se mudar para nova fronteira.

O plano é desenvolvido por Lucio Costa e em paralelo há uma grande movimentação de empresários do setor imobiliário, com enorme investimento em publicidade, para que ocorram ajustes no plano urbanístico desenvolvido, de maneira a satisfazer aos interesses particulares desta categoria, os empresários imobiliários.

A Revista Ademi¹² promove a expansão da nova fronteira urbana e diz que é um processo irreversível, chamando o desenvolvimento do bairro de necessário em julho de 1975. Em setembro do mesmo ano, a revista destaca os investimentos públicos necessários ao desenvolvimento local, o que garante a continuidade dos investimentos privados na Barra da Tijuca.

¹² ADEMI é a Associação de Dirigentes do Mercado Imobiliário.

No ano seguinte, a revista inicia um processo de convencimento dos cariocas das vantagens em morar na Barra da Tijuca. Inicia-se uma estratégia detalhada do novo modo de viver, apresentando os novos edifícios residenciais e suas amplas dependências, valorizando a vida coletiva como a de um clube com espaços amplos para recreio e lazer. Ao mesmo tempo em que se valorizam os ganhos com os novos projetos imobiliários e o impacto na vida dos novos moradores, as desvantagens são atenuadas de forma que os problemas como a distância entre a Barra da Tijuca e o centro da cidade e a infraestrutura ainda incipiente desestimulem os cariocas de se mudar para a nova fronteira carioca.

Em maio de 1976, um dirigente da SUDEBAR¹³ sugere uma modificação das regras estabelecidas pelo plano de Lucio Costa para a orla marítima, transformando o uso do solo e a densidade. Este é um indicativo inicial de que o setor imobiliário vislumbra um maior potencial construtivo e passa a se mobilizar para proporcionar alterações no plano.

Mas é preciso uma justificativa importante e o convencimento da sociedade de que as alterações são importantes para o Rio de Janeiro. A revista serve neste sentido como um instrumento de mobilização do setor e da população.

Já em 1978, os empresários do setor imobiliário começam a se preocupar com a crise econômica, já que há escassez de financiamentos públicos que interferem na execução de obras de infraestrutura. E o acirramento da crise em 1979 promove uma queda drástica do PIB e o surgimento de taxas inflacionárias crescentes.

E o início dos anos 80 indica mudanças no cenário político, com o processo de redemocratização por um lado, e a maior participação de vários segmentos da sociedade na discussão sobre os destinos da cidade, e, por outro lado, com a crise econômica decorrente da crise do petróleo de 1973, provocando redução de investimentos estatais e dos lançamentos imobiliários na Barra da Tijuca. A elevação do preço da gasolina coloca em cheque o modelo de urbanização proposto para a Barra, já que está pautado no uso do transporte individual.

O Plano Piloto passa a ser questionado com mais veemência. Parte do setor imobiliário se mobiliza e ataca o projeto desenvolvido por Lucio Costa, criticando o caráter elitista e excludente, que favorece os grandes empreendedores que, mais

¹³ SUDEBAR é a Superintendência de Desenvolvimento da Barra da Tijuca.

sólidos, permanecem capazes de desenvolver grandes empreendimentos voltados para as classes de maior renda.

José Caldas¹⁴ critica o modelo que exclui a população de menor renda que não pode vir a morar na Barra da Tijuca. Inicia-se um embate entre diferentes promotores imobiliários. De um lado pequenos e médios promotores e do outro lado estão os grandes promotores imobiliários.

Segundo ele, é preciso repensar o tipo de edificação para a entrada de diferentes estratos sociais e, além disso, José Caldas critica o personalismo, tendo em vista que todas as resoluções de dúvidas e aprovação ou não de projetos residenciais ficam sob respaldo de Lucio Costa¹⁵. Segundo o empresário, isto compromete a atuação do empresariado do setor de imóveis.

Estes questionamentos seguem adiante, e novas propostas de edificações são lançadas para alteração do plano, capazes de incluir outras faixas de renda na ocupação da área.

A densidade, as normas de ocupação e o parcelamento do solo são aspectos do plano que sofrem severas críticas e que merecem revisão, segundo estes empresários. Baixas densidades demográficas, regime funcionalista com zoneamento rígido são acusados de levar à dificuldade em trazer maior dinamismo econômico à região. E a redução de investimentos públicos para transporte e a rede de esgotamento sanitário insuficiente são preocupações do setor.

Por fim, as pressões do setor imobiliário redefinem a legislação e introduzem taxas, gabaritos e usos na orla e nas vias internas. Projetos de hotéis-residência agora são permitidos na orla, em contraponto ao que pensara Lucio Costa e, insatisfeito com as várias alterações no plano, deixa o projeto em 1984. Com isso, a Barra da Tijuca sofre um processo de verticalização e diversificação de usos, transformando a paisagem da via litorânea e do bairro como um todo, com a introdução de grandes empreendimentos comerciais e de serviços, como shoppings centers e hipermercados, além da disseminação de condomínios residenciais de edifícios de apartamentos com gabaritos mais generosos e o esquecimento da implantação do Centro metropolitano, de forma que o Plano Piloto acaba modificado.

¹⁴ José Caldas é um arquiteto e urbanista, criador da Construtora Concal, tradicional empresa que atua no setor imobiliário.

¹⁵ O plano desenvolvido por Lucio Costa apresenta conceitos e diretrizes muito gerais. Os empresários exigem normas e leis precisas para a elaboração das edificações e parcelamento do solo.

3 JOGOS OLÍMPICOS E UM NOVO FUTURO: AS ESTRATÉGIAS EM CURSO NA CIDADE

3.1 Estrutura jurídica e o esforço do poder para a realização dos jogos

O dossiê da candidatura do Rio de Janeiro ressalta que a estrutura legal brasileira permite a realização do evento de forma bem sucedida, podendo ocorrer alguma modificação ou revisão que vise atender aos requisitos específicos dos jogos, atendendo à Carta Olímpica¹⁶ e ao Contrato de Cidade-Sede.

Há destaque para o Conselho Olímpico, que deve cumprir o papel de integração entre o Comitê Organizador 2016, os Governos Federal, Estadual e Municipal, o Comitê Olímpico e o Comitê Paraolímpico Brasileiro.

No dia 1º de março de 2011 a Autoridade Pública Olímpica (APO) é criada. Este consórcio, instituído a partir da Lei 12.396/11, tem o objetivo de coordenar ações governamentais para a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Seu formato é semelhante ao de outros projetos desenvolvidos para os jogos em Sydney (2000) e Barcelona (1992).

Segundo informações disponibilizadas no Volume I do Dossiê de Candidatura, a APO tem sob sua responsabilidade os seguintes grupos: Divisão de Transporte e Tráfego Olímpico (DTTO), Divisão Olímpica para a Sustentabilidade (DOS), Comissão de Promoção Turística, Grupo de Coordenação das Cidades do Futebol, além de dialogar com a SENASP¹⁷ (Segurança).

Em seguida, a Prefeitura carioca cria a Empresa Olímpica Municipal, cujas atribuições são a elaboração e planejamento dos projetos da Prefeitura relacionados à preparação da cidade para a Copa do Mundo de 2014 e Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, assim como monitoramento da execução dos referidos projetos, o acompanhamento da aplicação dos recursos orçamentários, o

¹⁶ A Carta Olímpica é um documento que reúne os fundamentos dos Jogos Olímpicos, além das regras e leis adotadas pelo Comitê Olímpico Internacional. Este conjunto de regras organiza a ação e operação do Movimento Olímpico e proporciona as condições para a realização do evento olímpico. A Carta Olímpica pode ser encarada como um estatuto do COI, um instrumento base de natureza constitucional que solidifica os fundamentos e valores do Olimpismo.

¹⁷ SENASP é a Secretaria Nacional de Segurança Pública, responsável por liderar a força integrada de segurança única, formada pelas agências de segurança relevantes de cada nível de Governo sob uma estrutura única de comando.

estabelecimento de interlocução com diferentes agentes nacionais e internacionais envolvidos na preparação da cidade e por fim a execução da comunicação da Prefeitura relacionada à preparação da cidade para a realização dos jogos.

3.2 O Projeto Olímpico para a cidade do Rio de Janeiro

O conjunto de projetos para viabilização dos XV Jogos Olímpicos e Paraolímpicos na cidade do Rio de Janeiro, segundo o dossiê desenvolvido para a candidatura da cidade, consiste em intervenções dos tipos de modalidades esportivas e acomodações de atletas, jornalistas e demais funcionários, que darão suporte ao evento, em quatro áreas principais da cidade, denominadas de 'clusters'. Os quatro clusters são: Copacabana, Maracanã, Deodoro e Barra da Tijuca, conforme Figura 1.



Figura 1
Mapa conceitual com divisão dos equipamentos em clusters
Fonte: Dossiê de candidatura do Rio de Janeiro volume 1

O cluster Barra da Tijuca é o principal espaço, aquele que reunirá o maior número de modalidades esportivas e equipamentos, como a Vila Olímpica dos

atletas e o Parque Olímpico, recebendo, portanto, a maior quantidade de intervenções. Este será o maior projeto a ser desenvolvido para o evento esportivo.

Todos os quatro clusters são conectados por redes de transporte que estão sendo construídas para dar viabilidade à circulação de atletas e espectadores, os chamados BRT's¹⁸. Este sistema consiste em vias segregadas com canaletas, permitindo a circulação de ônibus articulados com capacidade para cerca de 200 passageiros, parando em uma seqüência de estações ao longo de cada percurso. Serão 03 linhas: Transoeste, Trancarioca e Transolímpica, conforme Figura 2.

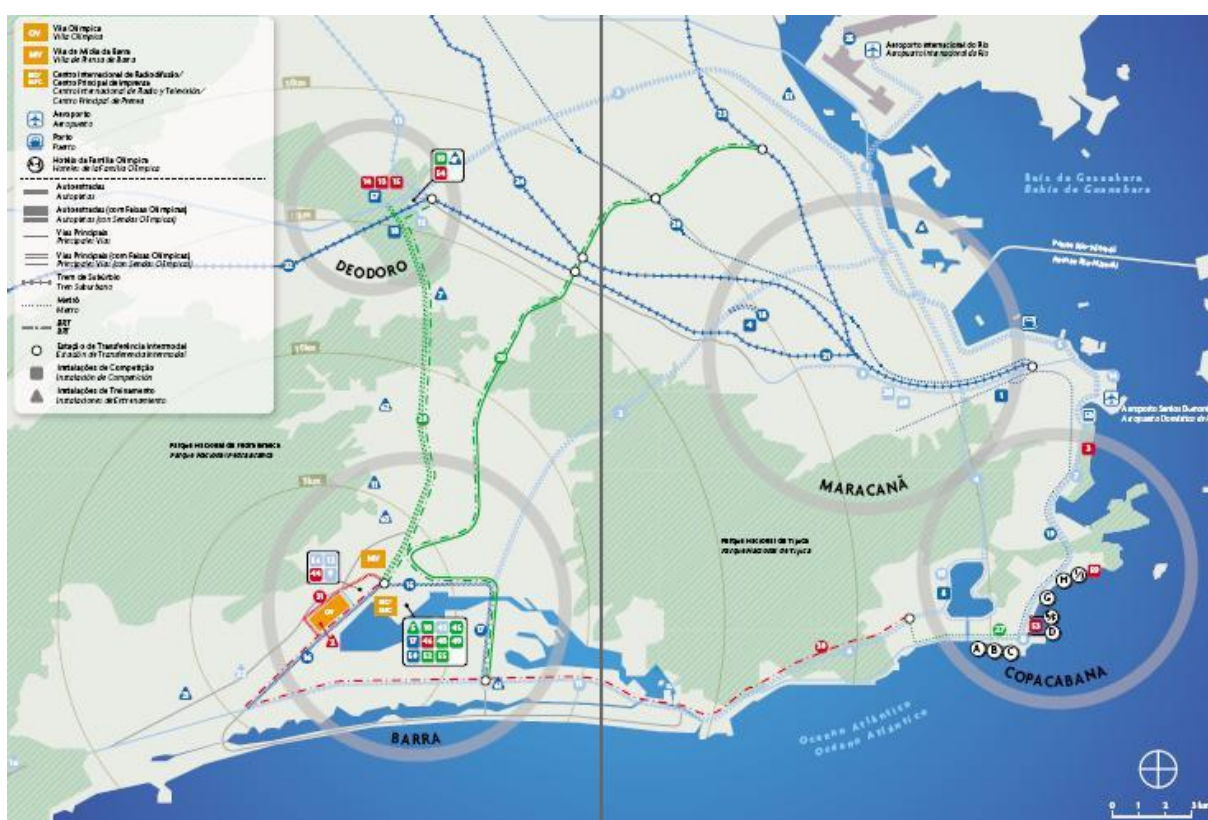


Figura 3
Mapa conceitual com distribuição das redes de transporte
Fonte: Dossiê da candidatura do Rio de Janeiro volume 2

E, conforme notícia publicada no último dia 21 de março de 2012 pelo Jornal O Dia (versão online)¹⁹, ocorrerá a liberação de verba federal para a execução do

¹⁸ BRT's significa a sigla em inglês para um sistema de ônibus chamado Bus Rapid Transit. Segundo o Dossiê de candidatura, é um sistema ambientalmente limpo e desenvolvido ao redor do mundo, mostrando sua eficiência para o transporte de alta capacidade. Os projetos podem ser visualizados no site www.cidadeolimpica.com.br

¹⁹ Matéria publicada no seguinte endereço: <http://odia.ig.com.br/porta/rio/rio-ter%C3%A1-transbrasil-e-vlt-com-verba-federal-at%C3%A9-2014-1.422460>

quarto corredor BRT denominado Transbrasil, realizando a conexão do Aeroporto Santos Dumont ao bairro de Deodoro, um dos clusters do evento esportivo, conforme Figura 3.



Figura 2

Mapa conceitual com distribuição das redes de transporte, com inclusão do BRT Transbrasil

Fonte: www.cidadeolimpica.com

Com o início das obras sob responsabilidade da Prefeitura e outras organizações, o IAB-RJ – Instituto de Arquitetos do Brasil – questiona a possibilidade de deslocar alguns equipamentos para a região portuária da cidade, de maneira a incentivar a sua ocupação e acelerar a sua requalificação, que está em andamento.

“Com a presença do secretário municipal de Urbanismo, Sérgio Dias, o segundo e último dia do seminário organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) sobre "A olimpíada e a cidade - Conexão Rio-Barcelona" teve a participação do arquiteto catalão Jordi Borjas, diretor da Universidade Aberta da Catalunha, como defensor enfático da mudança de equipamentos olímpicos da Barra para a Zona Portuária nos Jogos de 2016. O presidente do IAB, Sérgio Magalhães, que vem sustentando a ideia há algum tempo, afirmou que as modalidades indoor (competições em ambientes fechados) deveriam ser transferidas para os galpões da área do Porto”. (O GLOBO)

Depois de conversas desenvolvidas, decide-se no deslocamento da Vila de Mídia e também da Vila dos Árbitros²⁰ para o Porto da cidade, chegando-se até a realização de um Concurso Internacional de idéias para o novo empreendimento, o que provocou uma pequena alteração no dossiê desenvolvido para a candidatura dos jogos.

O concurso definiu uma área de cerca de 850 mil metros quadrados para a construção da Vila de Mídia, a Vila dos Árbitros, além de um centro de convenções, um hotel de categoria '5 estrelas' e um centro empresarial.

3.3 Os grandes eventos e suas estratégias

A partir daí é perceptível que a elite governamental e o empresariado do Rio de Janeiro, assim como outras cidades no Brasil e do mundo, compreendem que para estar inserido no meio global, é preciso seguir uma nova fórmula: a realização de grandes eventos internacionais.

Grandes museus, megaempreendimentos culturais e de lazer em áreas de waterfronts, áreas portuárias renovadas, junto à realização de eventos de caráter internacional, têm sido transformados em produtos, mercadorias-vedetes das cidades que se pretendem *globalizadas*, inseridas no novo mapa do mundo (SANCHÉZ, 1996, 2001).

Este mecanismo, chamado de empresariamento urbano (HARVEY, 1996), atrai a atenção mundial, com a vinda de novos visitantes à cidade, injetando grandes quantias e movimentando a sua economia. As cidades seguem um determinado receituário para se inserir à nova ordem econômica mundial e são lidas como forma-mercadoria, buscando-se sua inserção como produtos capitalistas que devem ser realizados, tendo como parâmetro a gestão da cidade semelhante à de uma empresa.

²⁰ Segundo o site do IAB-RJ, as duas vilas juntas reunirão cerca de 11 mil quartos com serviços de bar e restaurantes, além de facilidades necessárias ao conforto de jornalistas, árbitros e visitantes especiais que se hospedarão na cidade.

A formação de arranjos sóciopolíticos para reestruturar o espaço urbano com o intuito de transformá-lo para uma nova dinâmica econômica, gera um novo circuito de reprodução e valorização capitalista.

Este processo é percebido desde os anos 70 do século XX, quando algumas cidades inglesas assumem uma postura empresarial diante das transformações econômicas que a Inglaterra, assim como outros países, enfrentam com o declínio industrial, refletindo-se no desemprego e no abandono das áreas industriais. Logo, questiona-se qual deve ser o papel dos governos locais, diante das novas transformações: remodelar as antigas formas de atividades econômicas ou buscar novas formas de atração de investimentos, criando novos nichos de emprego?

Os países ocidentais vivem os processos de recessão econômica, o mundo passa pela crise do petróleo de 1973, há um crescimento de medidas conservadoras e uma onda de austeridade fiscal, por conta dos governos centrais, impulsionando uma mudança da conduta dos governos locais.

Então, diante das reestruturações tecnológicas e industriais, autoridades como prefeitos ou chefes de estado e grupos empresariais lançam os seus territórios num processo de competição, incorporando um receituário de transformações físicas e sociais, moldando as funções da cidade.

Segundo Harvey (1996), a cidade vive um processo denominado de coisificação e a sua combinação com uma linguagem que enxerga o processo urbano mais como um aspecto ativo do que passivo do desenvolvimento político-econômico, coloca sérios problemas para a cidade.

A urbanização, ao invés disso, deveria ser considerada como um processo social que ocorre no espaço, no qual uma ampla gama de diferentes atores com objetivos e agendas bastante diversos interagem através de uma configuração específica de práticas especiais interligadas (HARVEY, 1996, p. 51).

Quando o desenvolvimento urbano é visto sob esta perspectiva, não são percebidas as nuances das negociações e as ações a cargo dos governos locais e daqueles que investem neste processo de desenvolvimento urbano. Tendo como resultado final o lucro garantido, a iniciativa privada não tem como pretensão refletir sobre os processos espaciais vividos pela maioria de seus habitantes e suas conseqüências para o cidadão comum.

“Acima de tudo, a cidade tem que parecer como lugar inovador, excitante, criativo e seguro para viver, visitar, para jogar ou consumir” (HARVEY, 1996, p.55).

Segundo o trecho transcrito acima, a ambiência urbana ganha um destaque tal que o cenário é mais importante que a cena e os seus atores. A criação de um ciclo ininterrupto de visitantes, aprimorando e proporcionando um crescimento do setor turístico e de todas as atividades atreladas a ele, garantem o sucesso das cidades contemporâneas. Mas seria este processo democrático e incluyente, ou serviria apenas a determinados estratos sociais e aqueles que visitam a cidade?

Qual seria a fórmula do sucesso e de êxito, para garantir o ingresso no circuito das cidades globais? Em geral, os grandes empreendimentos desenvolvidos são assinados por alguma grande estrela do cenário da arquitetura internacional. Existe ainda a preocupação com a preservação de edifícios alçados à condição de patrimônio histórico e tornados emblemáticos nos programas de renovação urbana.

Este processo se desenvolve com a aproximação entre setor público e o setor privado, a partir de parcerias, como fórmula de superar as crises fiscais que comprometem a ação do Estado.

Na era neoliberal, as “parcerias” entre Estado e capital privado são alardeadas como a nova face do planejamento e da gestão urbana já que o Estado, pela sua “ineficiência” e crise fiscal, não teria, segundo aquela versão, condições de dar conta das políticas públicas (FIX, 2001, p. 9).

Paralelamente, criam-se novos instrumentos e instituições voltadas para a gestão urbana e a realização de projetos arquitetônico-urbanísticos de grande impacto – equipamentos culturais emblemáticos, edifícios âncora – elementos essenciais nessa equação de mercantilização das cidades. Além disso, muitas vezes os governos locais passam a conceder incentivos, como isenções fiscais, ou redução de alguns impostos, crédito barato ou aquisição de terrenos, de maneira a facilitar a sua execução. Ou ainda auxílio de um conjunto de forças que constituem o governo local.

Desta maneira, as cidades tornam-se grandes vitrines publicitárias da cidade-espetáculo, buscando consagrar os projetos de cidade e despertar o espírito cívico, o orgulho, sensação de pertinência e, ao mesmo tempo, se orientam a neutralização dos conflitos e das diferenças.

Afirmação da aparência, da vida social como aparência. A presença avassaladora de imagens da vida cotidiana a transforma na própria realidade. É um processo que neutraliza o espírito crítico e promove o isolamento social.

Junto à noção de cidade-espetáculo está a compreensão da influência crescente da imagem urbana como linguagem sintética, isto é, aquela linguagem que consegue expressar, de forma convincente, aspectos selecionados da vida urbana e da materialidade da cidade e disputar as condições para a sua penetração social, mediante articulação de diferentes processos técnico-políticos de difusão desta imagem (SÁNCHEZ, 1997, 2001).

Segundo SÁNCHEZ (2001) é importante a construção de um discurso que seduza o cidadão comum. Alienação do cidadão-espectador – quanto mais contempla o espetáculo, menos vive e quanto mais aceita reconhecer as imagens dominantes de necessidades urbanas, menos compreende sua própria existência, individual e coletiva. Este tipo de ação se percebe com eventos de música, como Rock in Rio que, além de ser sediado na cidade do Rio de Janeiro, onde surgiu o festival, já teve apresentações em Madrid e Lisboa. E servirá de teste para o parque construído para futuramente servir aos jogos.

Como exemplo, temos, o Fórum Universal das Culturas, realizado em Barcelona no ano de 2004, que deu seqüência ao processo de transformação espacial da cidade, mas acima de tudo, inserido-a num novo patamar de cidades que prezam pelo papel de ‘sustentáveis’, ‘multiculturais’ e ‘tranquilas’, que praticam a paz. Parece importante neste momento que a cidade divulgue uma nova marca, um novo paradigma e sendo estes os conceitos amplamente divulgados na imprensa, a gestão local faz uma grande mobilização para que Barcelona seja a sede do primeiro fórum, transformando a forma da sua orla decadente, implicando em novas ações urbanas e sociais.

E, assim como Barcelona fez, a cidade do Rio de Janeiro tenta seduzir o olhar do carioca, de maneira que as obras não sejam vistas como um transtorno, e sim como algo positivo e cativante. A construção de um endereço na internet²¹ com diversas ferramentas, vídeos, imagens, perspectivas e depoimentos dos que trabalham nas obras e também dos moradores das áreas que receberão melhorias é a alternativa de ganhar a adesão dos cariocas. Técnicos, engenheiros, arquitetos, todos disponibilizam informações que dão suporte ao evento, indicando que este é o

²¹ O site criado pela prefeitura do Rio de Janeiro é: www.cidadeolimpica.com

momento do Rio de Janeiro e a melhor solução para pôr fim a muitos dilemas urbanos. Eventos como o Rock in Rio, realizado num dos espaços destinados aos atletas, depois de sua realização recebe críticas positivas, fortalecendo a marca dos jogos.

A divulgação de conceitos como sustentabilidade ambiental, para designar as práticas de menor impacto ao meio ambiente, de empreiteiros das diversas obras, assim como valorização da cultura, com a descoberta do cais do Valongo, na região portuária, e o peso assumido pela palavra *legado*, fazem parte do repertório discursivo fartamente empregado em associação aos Jogos Olímpicos, com carga simbólica contemporânea e globalizada.

A realização de concursos, como os desenvolvidos para a construção dos equipamentos esportivos, se por um lado tende a 'democratizar' a arquitetura, por outro indica um processo de sedução do cidadão comum que, capturado pelo clima de otimismo e salvação da cidade, acredita nesses eventos como solução para os problemas enfrentados pelo Rio de Janeiro. O espírito crítico do cidadão comum é comprometido, diante de tantos informes aparentemente positivos sobre o evento, e se vê constrangido ou confuso em apontar críticas ou questionamentos, hábitos saudáveis a qualquer sociedade. Logo, enxerga com otimismo todas as ações realizadas em prol dos Jogos Olímpicos, sem questionar como serão executadas, a quem favorecem e as conseqüências destas ações, como as remoções em desenvolvimento na cidade, na sua grande maioria, de áreas faveladas. Diante de uma infinidade de justificativas consensuais, a remoção de centenas de famílias parece menor diante dos benefícios. Portanto, o processo de remoção passa despercebido pela população de forma geral, sendo apresentado de forma parcial pelos meios de comunicação. O resultado final vale mais que o processo de execução, desrespeitoso dos direitos humanos, daqueles que menos favorecidos, tendem a ser penalizados, como no caso dos moradores da Favela Vila Autódromo.

4 PLANEJAMENTO, ESTRATÉGIAS E A VILA AUTÓDROMO

4.1 Cluster Barra da Tijuca: A construção do Parque Olímpico

O Cluster Barra da Tijuca reúne uma série de equipamentos esportivos e outros equipamentos de apoio à realização dos jogos, com a utilização de espaços existentes como o Riocentro e a Arena Olímpica do Rio²², assim como a proposição de novos espaços, entre eles a Vila Olímpica dos atletas e o Parque Olímpico, que concentrará, aproximadamente, dezenove modalidades esportivas, conforme Figura 4.

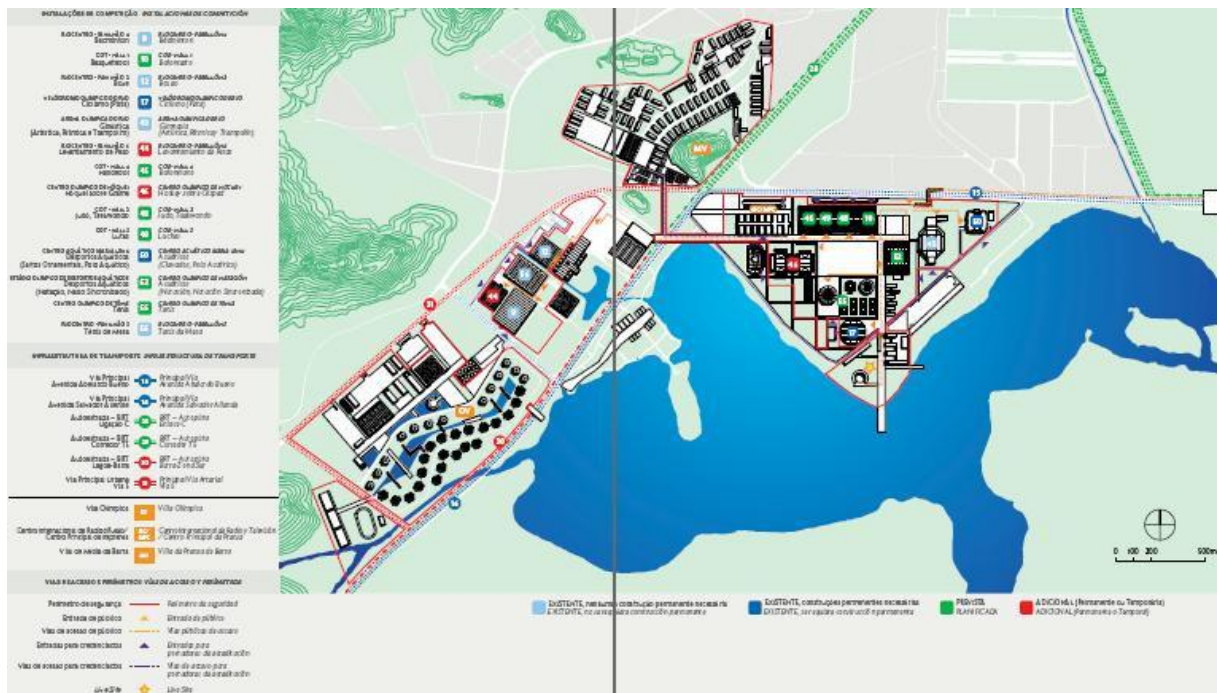


Figura 4
Mapa com distribuição dos equipamentos do Cluster Barra da Tijuca
Fonte: Dossier da candidatura do Rio de Janeiro volume 2

Assim como a realização do concurso para a região portuária, também é desenvolvido um Concurso Internacional para a área do Parque Olímpico. Com um terreno de cerca de 1.180.000 metros quadrados, onde hoje se encontra o Autódromo de Jacarepaguá, subutilizado desde as intervenções ocorridas para a

²² Esta arena foi construída para a realização dos Jogos Pan Americanos de 2007 e hoje é gerida pela iniciativa privada, onde são realizados concertos musicais e outros eventos culturais.

realização dos Jogos Pan Americanos de 2007, o Parque Olímpico será o 'coração dos jogos', concentrando a maior parte dos equipamentos e propiciando o encontro de todos que irão acompanhar o evento.

O Concurso Internacional é coordenado pela Empresa Olímpica Municipal em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil – RJ. O anúncio do vencedor no último dia 19 de agosto de 2011 contou com a presença do prefeito Eduardo Paes, o presidente do IAB-RJ, Sergio Magalhães, além do Ministro dos Esportes, Orlando Silva²³, do presidente da Autoridade Pública Olímpica Marcio Fortes e o secretário-chefe da Casa Civil do Governo do Estado Régis Fichtner.

O vencedor do concurso é a consultoria inglesa AECOM, sob comando do arquiteto inglês Bill Hanway. Esta é a mesma empresa de engenharia internacional que desenvolveu o projeto do Parque Olímpico de Londres, para a realização dos jogos de 2012.

A preocupação de todos os envolvidos é a construção de um equipamento para a cidade e a possibilidade de captar recursos privados para a execução das obras. Mas será de fato um ganho para os moradores da cidade? Valerá à pena a desativação completa do autódromo, a construção de um novo no bairro de Deodoro, segundo matéria publicada no Jornal O Globo de 24 de setembro de 2011, e a execução de um plano urbanístico para o terreno e sua devida ocupação ao longo de 30 anos? Seria vantajosa economicamente a execução de todas as ações descritas acima?

Observo com certa cautela que estas ações mobilizarão montantes de recursos públicos e privados que não refletirão necessariamente na rotina dos moradores da cidade. E parece que, inicialmente, aqueles que terão mais vantagens serão os empresários envolvidos nas operações urbanas que entrarão em curso. Logo, é importante analisar com cuidado se toda a mobilização que será direcionada para este projeto de fato reflete positivamente para a cidade e, acima de tudo, para os moradores do entorno e da favela Vila Autódromo, diretamente ligada à execução do projeto, tendo em vista a sua possível remoção.

O escopo do concurso do Parque Olímpico destaca como grande *legado* o OTC – Centro de Treinamento Olímpico, que será desenvolvido junto com o master plan do Parque Olímpico. O Centro de Treinamento é um equipamento importante

²³ Atualmente o Ministro dos Esportes é o deputado federal Aldo Rebelo (PC do B SP).

para a preparação das equipes brasileiras que participarão dos Jogos Olímpicos, tanto os de Londres (2012), quanto os de 2016, na cidade do Rio de Janeiro, segundo o dossiê da candidatura carioca. O OTC será um espaço destinado à área de treinamento, cuidado de lesões, administração e pesquisa, assim como aprendizado de toda sorte de ações que envolvem treinamento de equipes, associadas à pesquisa científica e identificação de novos talentos. Portanto, os envolvidos na execução do dossiê do projeto olímpico carioca destacam a importância do equipamento para promover e acelerar a busca de novos atletas para o esporte brasileiro. Após o ano de 2016, o OTC se tornará um centro de excelência para o esporte brasileiro, assim como um *legado* social para a cidade, voltando-se para as populações menos favorecidas, que podem usufruir dos benefícios do esporte, como alternativa às dificuldades enfrentadas. Observando novamente com atenção as palavras descritas no documento, é importante que se faça a seguinte pergunta: O Rio de Janeiro precisa de um equipamento como este? A única alternativa ao crescimento e inclusão social da juventude empobrecida carioca ocorre apenas pela inserção no esporte? Por que não há espaço para outras formas de inclusão social que não partam necessariamente do viés esportivo, de grande apelo popular? É vantajoso para a população carioca a permanência deste grande equipamento na cidade? Existirão recursos destinados a sua manutenção e prolongamento das suas atividades após o término dos jogos?

O Plano Geral Urbanístico é o instrumento definidor da ocupação do terreno, com definição de áreas públicas – praças e parques – e a volumetria dos principais equipamentos construídos. E após os Jogos Olímpicos, o plano definirá também a volumetria dos empreendimentos imobiliários que serão desenvolvidos. Segundo o autor do projeto vencedor, no seu plano de legado para 2030, existirá um conjunto de edificações para recreação e lazer, edifícios residenciais, centro comercial, hotel, centro corporativo, edifícios de escritórios, escola, campus educacional (o que parece ser um campus universitário) e as instalações esportivas construídas para os jogos.

O projeto é pensado não apenas para o grande evento internacional. Após o término dos jogos, o parque será convertido num espaço integrado à cidade, dentro de um período de transição, dividido em três fases: Fase 1 de 2018-2020, fase 2 de 2020-2024 e fase 3 de 2024-2028.

A intenção é que o local seja um espaço de múltiplos usos, dinâmico e integrado ao restante do tecido urbano, trazendo novas referências em sustentabilidade, através de equipamentos, instalações, infraestrutura e transporte urbano.

4.2 Os Jogos Olímpicos e a Vila Autódromo: as estratégias e os grupos sociais

Renovação urbana como processo catalisador de investimentos para promover crescimento econômico. Assim como descrito anteriormente, existe um forte estreitamento entre o capital internacional e as decisões locais. Os concursos realizados para os equipamentos que servirão de base para os Jogos Olímpicos, como o Porto Olímpico e o Parque Olímpico, são representações desta equação onde há uma negociação entre os governantes locais e aqueles investidores nacionais e internacionais.

Os lugares públicos criados são cenários para uma sociabilidade fictícia, que produzem uma estetização das relações sociais. Estes espaços criados têm como justificativa o renascimento das cidades e são baseados na recuperação da identidade local. Mas percebe-se uma repetição de resultados, descolando-se da identidade local, pouco notável, o diálogo com a cidade existente. O plano espetaculoso do Parque Olímpico se prende à beleza da floresta tropical e se baseia em espécies nativas para concepção de seu desenho. Mas em nada dialoga com a realidade local, com algumas favelas do entorno, como a Vila Autódromo, ou com os condomínios existentes. Perde sua força no desenho do grande calçadão que é o elemento unificador do projeto, com desenho que faz menção ao calçadão de pedras portuguesas da orla carioca.

A viabilidade do projeto tem seu início com a criação de um Contrato de 'PPP' - parceria público-privado – modalidade de concessão administrativa, de Serviços e Obras de implementação, operação e manutenção do Parque Olímpico – uma parceria que busca o apoio de investidores que arcarão com parte dos custos, que giram em torno de R\$ 1,3 bilhão de reais. Neste documento, a quinta cláusula, referente à área do Parque Olímpico, indica a remoção dos moradores da favela e a regularização da situação imobiliária perante o 9º Registro Geral de Imóveis.

Segundo consta da apresentação do projeto vencedor, parte da Favela Vila Autódromo permanecerá no local, apesar de no escopo do concurso, estar explícita a sua remoção e relocação em outro espaço não definido.

O próprio Caderno de Legados Urbano e Ambiental, desenvolvido junto ao dossiê de candidatura aos Jogos Olímpicos, destaca a permanência da favela e a preocupação em promover a reordenação do entorno degradado, referindo-se à esta como portadora de dinamismo econômico, por atrair atividades comerciais e de serviços. Alega-se que o desenvolvimento de uma nova zona de uso misto no lugar onde hoje é o Autódromo de Jacarepaguá – sendo esta zona de uso misto o futuro Parque Olímpico - irá provocar um impacto positivo em todo seu entorno. Há ênfase até em manter um programa de educação ambiental dos moradores.

Se no início, os organizadores do evento estão intencionados em construir uma imagem de preocupação e zelo para com as áreas mais pobres da cidade como um legado importante dos jogos, parece que depois de conquistada a disputa, o interesse com essas áreas parece um pouco diferente. A movimentação indica um deslocamento forte rumo à remoção das favelas, como já acontece com outras favelas da Zona Oeste.

Segundo matéria vinculada no Jornal O Globo do último dia 04 de outubro de 2011, os moradores da Vila Autódromo serão removidos até 2013, para dar início à realização das obras do futuro Parque Olímpico. O jornal destaca o fato de que a favela ocupa valorizada região na Barra da Tijuca, que representa o principal cluster dos Jogos Olímpicos e é vizinha de importantes instalações para o futuro evento.

Os moradores removidos serão inseridos no Programa Minha casa, minha vida, desde que comprovem a situação econômica de baixa renda, e reassentados num terreno próximo na Avenida dos Bandeirantes, bairro de Jacarepaguá. O conjunto a ser construído, chamado de Parque Carioca, teria suas obras iniciadas em 2012 e o terreno adquirido pela prefeitura, que fica a cerca de um quilômetro da favela, custou cerca de R\$ 19 milhões de reais.

O Secretário de Habitação do município, Jorge Bittar, afirma que os moradores não devem assumir uma postura defensiva e contrária à remoção porque tudo seguirá o meio legal e, diferente do passado, os moradores se mudarão apenas após a conclusão das obras. Há uma tentativa de sensibilização dos moradores, com um convite para que conheçam o terreno do futuro conjunto de apartamentos.

Ele apela, ainda, para o argumento de que a prefeitura pretende realizar um conjunto com toda infraestrutura, com vias arborizadas e demais benfeitorias.

Pode-se destacar que parece inevitável a remoção da favela dada a forte pressão de empresários imobiliários. Em fevereiro deste ano a juíza Cristina Aparecida de Souza Santos emitiu uma sentença determinando a remoção de parte da favela Vila Autódromo, tendo como justificativa, o cumprimento da legislação ambiental, baseando-se no fato de que a favela situa-se à beira das águas da Lagoa de Jacarepaguá.

Porém, ao invés de promover uma remoção, poderia ser menos traumático e autoritário, como indica em seu blog na internet a arquiteta e urbanista Raquel Rolnik²⁴, o desenvolvimento de um projeto urbanístico que proporcionasse o fim do risco e vulnerabilidade e melhorasse a condição ambiental da favela e do entorno?

Esta seria uma solução viável se não houvesse pressão por parte de todos os envolvidos no desenvolvimento imobiliário da região, que enxergam na permanência da favela um problema, porque a mistura de classes pode vir a ser um incômodo aos futuros moradores, comprometendo o retorno econômico.

E, numa segunda opção, mesmo sem uma pressão ‘camuflada’ por parte dos empreendedores imobiliários, a grande valorização econômica desta porção de terra, tenderá a inflacionar ainda mais o preço da terra. A tendência seria de que a oferta de terrenos fortemente valorizados na Vila Autódromo, levaria seus moradores a saírem pouco a pouco, dando lugar a instalação de empreendimentos comerciais no local. Em poucos anos os moradores terão todos saído, não por conta de uma ação repressiva do Estado, mas pela mão do capital que vai empurrando para longe os mais pobres.

Importante ressaltar a falta de um debate público sobre a questão. Os que estão envolvidos e favoráveis às remoções, alegam à necessidade de cumprimento do cronograma apertado, para desaconselhar o início de um debate, tendo em vista que os Jogos Olímpicos devem obedecer a um prazo para começar. Porém, parece inadmissível que um evento internacional induza ações urbanísticas e sociais, comprometendo a justiça e qualidade de vida de grupos vulneráveis da sociedade.

²⁴ Raquel Rolnik é urbanista, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e relatora especial da Organização das Nações Unidas para o direito à moradia adequada. Possui um blog no endereço <http://raquelrolnik.wordpress.com> que apresenta discussões pertinentes aos campos da arquitetura, urbanismo, democracia e direitos humanos com reflexões sobre o país e o mundo de forma geral.

4.3 Barra da Tijuca e Vila Autódromo: lado a lado no crescimento urbano

Enquanto a Barra da Tijuca nasce, a Vila Autódromo também já esboça seus primeiros traços. Localizada numa porção de terra espremida entre o antigo Autódromo de Jacarepaguá - que será desativado para a construção do Parque Olímpico - e a Lagoa de Jacarepaguá, além do entroncamento da Avenida Embaixador Abelardo Bueno e Avenida Salvador Allende, a *Favela Vila Autódromo* concentra uma população de aproximadamente 939 habitantes em 236 domicílios, totalizando uma área de 84.774 metros quadrados, segundo dados da SABREN²⁵. A favela tem sua origem em 1962, com uma concentração de pescadores às margens da Lagoa de Jacarepaguá, denominada por eles de Lagoinha. A construção do Rio Centro, grande complexo para a realização de eventos diversificados, e do autódromo durante os anos 70, comprime seus moradores na estreita faixa de terra, e ao longo dos anos, passa a agregar novas famílias oriundas de regiões distantes²⁶, transformando aquela população que antes era exclusiva de pescadores.

Desde os anos 60 a região era basicamente rural e havia pouco interesse por parte do setor imobiliário. A partir de 1975, com a construção do Autódromo de Jacarepaguá e do Conjunto Residencial da Aeronáutica, parte da lagoa foi aterrada, assim como pequenos trechos de outras lagoas existentes, empurrando-os para o trecho hoje existente – faixa de terra entre as águas da lagoa e os muros do autódromo.

A história de fundação da Vila Autódromo pode ser dividida em quatro ciclos iniciais: o primeiro ciclo correspondente ao grupo de pescadores que vive as margens da lagoa, com produção de pescado e sua troca com um verdureiro, chamado Sr. Cornélio, que mantém hortas próximas à lagoa; um segundo ciclo associado à construção do Rio-Centro; o terceiro ciclo correspondendo à construção

²⁵ Informações recolhidas no SABREN – Sistema de Assentamentos de Baixa Renda, localizado no Portal Geo, cujo endereço é: www.portalgeo.rio.rj.gov.br. O objetivo deste sistema é reunir e divulgar informações de favelas e loteamentos irregulares e clandestinos, além de outros tipos de assentamentos precários existentes na cidade do Rio de Janeiro.

²⁶ Novas famílias vinham de colônias de pescadores que foram extintas por conta do aterro de lagoas na região, além das famílias dos operários da construção civil, que viam na região da Barra da Tijuca uma possibilidade de novos empregos.

do Autódromo de Jacarepaguá; e o último ciclo diz respeito à construção do metrô. Importante ressaltar que os três últimos ciclos estão relacionados à construção de grandes equipamentos governamentais.

A década de 70 é um período de grandes intervenções, gerando o surgimento de novas favelas na região da Barra da Tijuca, como as Favelas Camorim, Rio das Pedras e Muzema. As obras de construção do Rio Centro e do Autódromo de Jacarepaguá, assim como o processo de ocupação da Barra da Tijuca por condomínios de classe média, trazem um grande número de operários da construção civil para o bairro. Muitos acreditam na permanência na região, em busca de novas ofertas de trabalho, tendo em vista o aquecimento do mercado da construção civil, além do fato de a pesca ainda ser farta nas lagoas de Jacarepaguá.

Esta mescla de pessoas oriundas de diferentes áreas, como os pescadores iniciais e muitos operários da construção civil, forma a favela Vila Autódromo que, em 1987 é constituída juridicamente a partir da fundação da Associação de Moradores e Pescadores da Vila Autódromo – AMPAVA – com todas as formalidades legais, além de uma sede própria, estatuto e CGC.

A partir da formação da associação de moradores, ocorre uma série de benfeitorias. Os moradores conquistam a rede de energia elétrica, água encanada, fossas sépticas e sumidouros em todas as residências, rede de telefonia, traçado de ruas, documentação formal. Os moradores conseguem ainda registro oficial na Marinha do Brasil e no Ibama para os remanescentes sessenta pescadores profissionais. Duas igrejas evangélicas são construídas, assim como um núcleo da Pastoral da Igreja Católica. Todos estes ganhos resultam do esforço dos moradores, sem nenhum amparo governamental, apesar do pagamento de IPTU, de acordo com a base de valores aplicada à Barra da Tijuca.

Em 1989, durante a gestão do prefeito Marcello Allencar, uma parte dos moradores oriundos da Favela Cardoso Fontes é autorizada a assentar-se em Vila Autódromo. E novamente em 1994, a antiga Secretaria da Habitação e Assuntos Fundiários, através do processo Administrativo E-200011057/93, em decisão publicada no D.O. de 04/04/94, assenta legalmente sessenta novas famílias em Vila Autódromo.

Em 1997 o Governo Estadual concede titulação a cento e quatro famílias e, no ano seguinte, os moradores da faixa marginal da lagoa recebem Concessão do

Direito de Uso Real - CDRU por noventa e nove anos, da antiga Secretaria da Habitação e Assuntos Fundiários, publicando no D.O. de 31/12/98.

Em 14 de janeiro de 2005 o Projeto 75-A/2004, através da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, decreta parte da Vila Autódromo como Área de Especial Interesse Social.

A partir dos anos 2000, os moradores da favela passam a viver sob a freqüente tensão de uma possível remoção. E na atual gestão municipal, sob comando do prefeito Eduardo Paes, se discute novamente a erradicação da favela.

4.4 Qual a cidade que queremos?

Observando estas colocações é possível um questionamento da cidade conquistada: uma cidade justa, democrática, que preza pelo bem estar de seus cidadãos indiscriminadamente ou uma cidade dividida e parcial, que despreza a população mais vulnerável, ditada pelos interesses econômicos que regem as regras do jogo, moldando a forma da cidade e direcionando as ações públicas em prol de seus ganhos econômicos? É possível uma cidade igualitária com a participação do setor privado?

Parece que a realização dos grandes eventos soa como uma fórmula mágica para o problema da administração das cidades, trazendo desenvolvimento, geração de emprego, girando a economia local e requalificando territórios da cidade. Ao mesmo tempo, a impressão é a de que os ganhos maiores se dirigem para o setor privado, que entra em cena com o objetivo de obter o lucro garantido, moldando o jogo de acordo com os seus interesses. Os agentes do setor imobiliário, por exemplo, só investem tendo a certeza de que será um projeto de êxito. E isto só ocorre com um grande alarde na mídia, tendo como pano de fundo um evento como os Jogos Olímpicos, que difundidos na grande imprensa, passam uma imagem de progresso, legado social e desenvolvimento. Mas, se por ventura o governo local definisse como meta a construção de vilas para habitação popular, é bastante provável o desinteresse deste setor, ou a sua pressão para que se voltasse o novo parque imobiliário para as camadas médias, como está sendo direcionado o programa Minha Casa, Minha Vida. Logo, no jogo de interesses da cidade, os

pobres tendem a ter menos espaço e voz, são também invisíveis e desprezados por não configurarem entre os possíveis compradores.

O projeto de legado do Parque Olímpico, para o ano de 2030 e 2046, tem como objetivo a venda de parte do seu território para a iniciativa privada, com a construção de complexos residenciais, comerciais e de lazer. As imagens apresentadas são sedutoras e encantam os olhos do carioca. Mas de longe estas imagens se aproximam da realidade de uma cidade periférica, como o Rio de Janeiro. A construção destes complexos de edifícios, nas mãos da iniciativa privada, será direcionada à classe média, tendo as populações das classes D e E, menores chances de ingressar na região, indo em oposição a todo grande projeto de desenvolvimento urbano, que prioriza a mescla de classes sociais, a fim de obter um espaço urbano resultante mais sólido e democrático. Ao invés disso, expulsa para regiões cada vez mais distantes dali a população mais pobre. Devemos ressaltar ainda que, se a favela Vila Autódromo não for removida, como se discute atualmente, a sua permanência será cada vez mais difícil, com a incrível valorização fundiária.

5 CONCLUSÕES

A partir das questões abordadas nos capítulos precedentes é possível indicar ações urbanas que promovem um crescimento urbano desigual ao longo da história da cidade, onde os ganhos econômicos induzem ao favorecimento de determinados estratos sociais, como fica comprovado no primeiro capítulo, no trecho que descreve as políticas urbanas de desenvolvimento e execução de infraestrutura nos bairros da Zona Sul em detrimento dos municípios da Baixada Fluminense, e que tende a se repetir posteriormente com o crescimento da franja urbana em direção ao bairro da Barra da Tijuca, com injeção de recursos públicos e privados no seu crescimento e, novamente, a Baixada Fluminense, recebe tímidos recursos para a execução de obras e serviços básicos. O retorno financeiro é garantidor de infraestrutura e qualidade de vida para alguns grupos sociais no Rio de Janeiro.

A influência do setor privado em ações de cunho público fica evidente também ao discorrer ainda no capítulo 1 sobre a idealização do Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, com toda a articulação do setor

imobiliário e da construção civil para que mudanças fossem realizadas, com o objetivo de garantir lucros mais efetivos e duradouros.

Percebem-se em curso as estratégias urbanas globalizadas e assim como as demais cidades, os políticos locais e empresários se articulam de forma a inserir a cidade neste circuito internacional. Porém, neste receituário seguido por várias cidades, inclusive o Rio de Janeiro, não se enxergam todos os cidadãos, garantindo visibilidade apenas aqueles que são potencialmente rentáveis, consumidores dentro de um cenário urbano idealizado, porém vazio de identidade. Em alguns momentos o olhar fica até evidenciado aos estrangeiros que visitam a cidade, girando a economia local e mantendo os fluxos financeiros ininterruptos. E para atrair este público que compra e se diverte, é necessário que a cidade seja um cenário atraente, com uma intenção estética em detrimento das reais funções do espaço.

Mas para toda esta estruturação da cidade, é preciso uma movimentação financeira e que, muitas vezes, resulta em ações pontuais ou de subjetivo impacto, ainda mais quando me refiro a uma cidade como o Rio de Janeiro, complexa metrópole com uma realidade sócio-econômica bem diferente de cidades de países desenvolvidos.

O Estado brasileiro deve assumir um novo papel, atuando de forma isenta de qualquer influência dos setores privados, buscando revisar as contas públicas e direcionar o foco nas ações prioritárias, fugindo do papel de “sócio” da iniciativa privada e instrumento privado de acumulação.

“O Estado transforma-se, assim, no principal “sócio” da iniciativa privada na renovação urbana de algumas áreas, funcionando como um grande empreendedor imobiliário” (FIX, 2001, p.117).

Acredito que se deve buscar o senso de justiça social e de democracia, tendo o Estatuto das Cidades como parâmetro, valorizando o acesso à habitação a todos e, desmerecendo ações de cunho mercadológico que privilegiam determinados estratos sociais. A construção do Parque Olímpico, conforme descrição no último capítulo deve ser executada de acordo com a realidade sócio-econômica do Rio de Janeiro. E a construção de determinados equipamentos esportivos, como o Centro de Treinamento Olímpico, deve ser analisada com racionalidade e dentro de um planejamento. É importante observar que o esporte olímpico é pouco incentivado no país e que a existência de um equipamento como este, sem a devida manutenção e incentivo estatal, não terá o efeito esperado de inserção de jovens no esporte.

Acredito na permanência dos moradores da Vila Autódromo onde estão, havendo um trabalho de requalificação ambiental, pondo fim a qualquer tipo de vulnerabilidade a seus moradores ou a flora e fauna local, aproximando-os da cidade, tornando aquele espaço num tecido mais coeso e sólido. A construção do Parque Olímpico deve respeitar a presença dos moradores locais e, acima de tudo, impedir a sua expulsão a médio e longo prazo com a possível valorização fundiária, buscando desenvolver premissas de uma cidade democrática onde todos tem acesso à terra.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. A evolução urbana do Rio de Janeiro. 4.ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

VALLADARES, Licia do Prado. Passa-se uma casa – Análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro. 2.ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1980.

LAGO, Luciana Corrêa do. Desigualdades e Segregação na Metrópole: O Rio de Janeiro em tempo de crise. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. A construção do eldorado urbano: o plano piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988. Niterói: EdUFF, 1999.

FIX, Mariana. Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada. São Paulo: Boitempo, 2001.

KLEIMAN, Mauro. “Permanências e mudanças no padrão de alocação sócio-espacial das redes de infra-estrutura urbana no Rio de Janeiro: 1938 a 2001”. Cadernos IPPUR/UFRJ: planejamento e território, Rio de Janeiro, v.15 n.2/ v.16 n.1, p. 123-153, ago./dez. 2001/ jan./jul.2002.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates. Cidades: estratégias gerenciais, 1996, v.16, n.39, pp. 48-64.

<http://www.cidadeolimpica.com> Acesso em: 15 ago. 2011.

<http://www.concursoparqueolimpicorio2016.iabrij.org.br/Resultado> Acesso em: 28 ago. 2011.

<http://www.iabrij.org.br/vencedores-concurso-porto-olimpico> Acesso em: 01 set. 2011.

<http://www.raquelrolnik.wordpress.com> Acesso em: 10 set. 2011.

<http://www.portalgeo.rio.rj.gov.br> Acesso em: 10 set. 2011.

O GLOBO, Rio de Janeiro, 4 OUT. 2011. Disponível em: <http://www.oglobo.globo.com> Acesso em: 10 out. 2011.

O DIA, Rio de Janeiro, 21 MAR. 2012. Disponível em: <http://www.odia.ig.com.br> Acesso em: 22 mar. 2012.