

| 1139 | O PLANO POPULAR DA VILA AUTÓDROMO, UMA EXPERIÊNCIA DE PLANEJAMENTO CONFLITUAL

Carlos Vainer, Regina Bienenstein, Giselle Megumi Martino Tanaka, Fabricio Leal De Oliveira,

Camilla Lobino

Resumo

A conquista do direito de sediar os Jogos Olímpicos 2016 constitui, sem dúvida alguma, o ápice de processo iniciado há duas décadas, que encadeou a cidade do Rio de Janeiro a uma nova coalizão de poder e um novo projeto de cidade. A realização dos Jogos Pan-americanos de 2007, da Copa das Confederações em 2013, da Copa do Mundo em 2014 e das Olimpíadas em 2016 vêm propiciando a concentração de grandes investimentos públicos na implantação de projetos que reconfiguram extensos espaços urbanos e impactam a própria estrutura e dinâmica da cidade. É nesse contexto que se apresenta o caso da Vila Autódromo, objeto deste trabalho. A trajetória de luta e resistência contra a remoção da Associação de Moradores e Pescadores da Vila Autódromo revela, a seu modo, muito do que tem sido e será, no futuro próximo, a outra face, oculta, do Rio de Janeiro Olímpico. Neste trabalho busca-se relatar a resistência dos moradores, que, mais além de sua longevidade, tem como originalidade o fato de ter engendrado uma experiência de planejamento alternativo que conduziu à elaboração do Plano Popular da Vila Autódromo. Assim, se descreverá rapidamente a história da Vila; em seguida se apresentam os projetos da Prefeitura e o processo de planejamento em que estiveram (e ainda estão) engajados os moradores e sua Associação. Ao final, algumas reflexões sobre este esforço de autoplanejamento urbano em uma situação de conflito a que se propõe designar de “planejamento conflitual”.

Palavras-chave: Vila Autódromo, planejamento conflitual, Rio de Janeiro, Jogos Olímpicos 2016.

Introdução

Que o Rio de Janeiro seja hoje a cidade dos megaeventos esportivos, não há nisso nada de natural nem inevitável. Ao contrário, a recuperação da história recente da cidade oferece exemplo emblemático de como, num contexto de muitas disputas e conflitos, diferentes forças políticas e econômicas convergiram para a consolidação de uma nova coalizão de poder e uma nova hegemonia, fundadas no consenso em torno do planejamento competitivo, do urbanismo acupuntural, de concepções autoritárias de ordem urbana e, sobretudo, de novas formas de relação entre estado e capital, que se atualizam nas chamadas operações urbanas e parcerias público-privadas que instauram uma verdadeira “democracia direta do capital” (Vainer, 2011, 2000). Foram quase vinte anos e cinco governos, cujos prefeitos (Cesar Maia por 3 vezes, Luiz Paulo Conde e Eduardo Paes, recentemente reeleito para um segundo mandato), embora ocasionalmente envolvidos em disputas pessoais e partidárias, seguiram e promoveram os mesmos modelo e projeto de cidade, expressando, no essencial, a mesma articulação de forças econômicas e sociais.

A conquista do direito de sediar os Jogos Olímpicos 2016 constitui o ápice desse processo, iniciado há duas décadas, em 1993, quando César Maia assumiu a prefeitura da cidade, passando a adotar um conjunto de prescrições e iniciativas que seguiam o modelo catalão de planejamento estratégico. Financiado por um conjunto de empresas e associações empresariais, com a consultoria da empresa Technologies Urbanas Barcelona S.A, presidida por Jordí Borja, o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – “Rio sempre Rio”, indicava um dos eixos da ação desta nova coalizão:

A tradição esportiva no Rio e seus recursos naturais e humanos permitem lançar sua candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 2004, com excelentes possibilidades. E, seguindo o exemplo de outras cidades, aproveitar os jogos para sua transformação. (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1996, p. 52).

A realização dos Jogos Pan-americanos de 2007, da Copa das Confederações em 2013, da Copa do Mundo em 2014 e das Olimpíadas em 2016 vêm propiciando, em espaço de tempo relativamente curto, a concentração de grandes investimentos públicos na implantação de projetos que reconfiguram extensos espaços urbanos e impactam a própria estrutura e dinâmica da cidade. Assim, a título de ilustração, se poderiam citar o os expressos para ônibus (que nossos colonizados governantes teimam em designar com o acrônimo da expressão inglesa “bus rapid transit”), a realização de grandes operações na área da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, o despejo forçado de 30.000 a 40.000 famílias, dimensão que relembra a era das grandes remoções dos anos da ditadura militar. Nas áreas alvo destes investimentos e nas áreas mais antigas ocupadas pelas classes altas e médias, a valorização imobiliária explode e os preços cresceram, em média, 190% nos últimos 4 anos (índice FIPE-ZAP).

Por outro lado, como em outras cidades e metrópoles brasileiras, na contramão das propostas de contenção da expansão territorial da cidade e em favor do adensamento urbano, o Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) vem promovendo uma aceleração sem precedentes do processo de expansão da malha urbana, agudizando, junto com as remoções maciças, se é que isso é possível, o processo secular de periferização da pobreza. Os conjuntos habitacionais para famílias na faixa de 0 a 3 salários mínimos se concentram em bairros, se é que merecem esse nome, localizados a dezenas de quilômetros dos principais centros de emprego metropolitanos. Precariamente articulados à trama urbana, esses condomínios fechados da miséria são carentes de equipamentos públicos, serviços de transporte, educação e saúde, comércio e, poder-se-ia dizer, de modo geral, de urbanidade.

É nesse contexto que se apresenta o caso da Vila Autódromo, objeto deste trabalho. Loteamento popular, como o designam seus moradores, favela segundo a classificação da Prefeitura, aglomerado subnormal para o IBGE, a trajetória de luta e resistência contra a remoção revela, a seu modo, muito do que tem sido e será, no futuro próximo, a outra face, oculta, do Rio de Janeiro Olímpico.

Desde os Jogos Pan-Americanos os moradores deste pacífico bairro popular vêm sendo ameaçados de remoção. As razões alegadas já foram muitas: poluição paisagística, ameaça à segurança dos atletas alojados na Vila Pan-Americana, poluição da lagoa de Jacarepaguá, incompatibilidade com a implantação do Parque Olímpico. No momento em que se escreve este trabalho, a Prefeitura argumenta que a Vila deve ser removida para dar passagem a uma via expressa.

Neste trabalho busca-se relatar a resistência dos moradores, que, mais além de sua longevidade, tem como originalidade o fato de ter engendrado uma experiência de planejamento alternativo que conduziu à elaboração do Plano Popular da Vila Autódromo. Assim, na próxima sessão se descreverá rapidamente a história da Vila; em seguida se apresentam os projetos da Prefeitura e o processo de planejamento em que estiveram (e ainda estão) engajados os moradores e sua Associação. Ao final, algumas reflexões sobre este esforço de autoplanejamento urbano em uma situação de conflito a que se propõe designar de “planejamento conflitual”.

A Vila Autódromo: um bairro insurgente

A Vila Autódromo está situada em uma área pública, no limite norte da região administrativa da Barra da Tijuca, principal área de expansão imobiliária para a população de rendas altas e média-altas da metrópole. É a região do município que mais cresceu em população nos últimos anos (73% entre 2000 e 2010).

De acordo com Censo 2010 (IBGE), 1.252 habitantes residem na Vila, no exíguo espaço limitado pelos muros do Autódromo Nelson Piquet, pela Lagoa de Jacarepaguá e pela Avenida Embaixador Abelardo Bueno, corredor viário que serve à região. Em suas proximidades, destacam-se grandes empreendimentos imobiliários lançados nas décadas de 1990 e 2000. Equipamentos públicos são relevantes, como o grande pavilhão do Rio Centro, onde ocorrem grandes feiras e exposições, e que sediou a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio + 20). Durante os Jogos Pan-americanos, a mesma região recebeu o Parque Aquático Maria Lenk e arenas multi-esportivas.

A Vila Autódromo, segundo relatos de moradores, teve sua origem na década de 1960, quando pescadores instalavam moradias provisórias na beira da lagoa de Jacarepaguá. Durante as décadas de 1960 e 1970, a região da Barra da Tijuca passou por intensas mudanças. Maciços investimentos públicos tornaram a região acessível e implantaram infraestrutura de modo geral¹. No início da década de 1970, a implantação do Autódromo na área vizinha àquela ocupada pelos antigos pescadores implicou em um grande aterro, que deu origem a parte da área hoje ocupada pela Vila Autódromo.

A Vila retoma ímpeto a partir de loteamento aberto em meados da década de 1980, quando os primeiros moradores ocupam uma área totalmente destituída de infraestrutura. Através da organização popular, promovem melhorias que, progressivamente, conferem ao aglomerado algumas das características de um bairro urbano popular. Quase sempre sem sucesso, os moradores demandam ao poder público a implantação de equipamentos públicos e infraestrutura.

Acompanhando o processo de redemocratização do país, motivados pelo momento de crescente participação social e seguindo o despertar dos bairros e favelas da cidade, os moradores fundam a Associação de Moradores e Pescadores da Vila Autódromo (AMPVA) em 1987. Foi através da Associação que acabaram conseguindo apoio do Instituto de Terras do Estado do Rio de Janeiro (ITERJ) para a elaboração de planta com vistas à regularização do loteamento. Neste momento, buscam também a Subprefeitura da Barra da Tijuca e CEDAE para a instalação de rede de água e esgoto. Apesar de terem obtido documento favorável à instalação do serviço de água, o projeto não é levado adiante, aparentemente em virtude de já estar, a esta altura, a Subprefeitura comprometida com grandes proprietários fundiários e os processos de valorização imobiliária da região.

O terreno da Vila Autódromo pertencia ao Governo do Estado (Caixa Habitacional da Polícia Militar do Estado), que, em 1989, assentou na área famílias oriundas da comunidade Cardoso Fontes. Em 1994, a antiga Secretaria da Habitação e Assuntos Fundiários do Governo do Estado assentou mais 60 famílias na área, e, em 1997, concedeu o uso a 104 famílias do núcleo central da comunidade Termos Administrativos de Concessão de Uso. Em 1998, a concessão de uso, por 99 anos, foi estendida também a famílias moradoras da faixa marginal da Lagoa.

¹ Apesar dos maciços investimentos que permitiram a valorização e oferta no mercado de grandes glebas, merece menção a precariedade da infraestrutura de saneamento básico, provocando acelerada e grave degradação ambiental dos mangues e lagoas da região, em razão dos grandes condomínios e, também da favelização de certos sub-espços.

Hoje, a Vila Autódromo abriga cerca de 450 famílias, em ocupação consolidada, heterogênea, com edificações de bom padrão convivendo com outras muito precárias. De modo geral, as casas são de alvenaria, parte delas sem revestimento, com baixa densidade, permeadas por alguns lotes vazios, espaços de lazer e recreação e a sede da Associação de Moradores. O acesso à água, redes de esgoto e drenagem improvisados sinalizam a presença do coletivo de moradores enquanto agente urbanizador.

Por meio de questionário exploratório aplicado para a realização de diagnóstico do Plano Popular da Vila Autódromo, verificou-se que 88% das crianças e jovens estudam nas imediações, enquanto 65% dos trabalhadores têm sua ocupação nos bairros próximos (15% não foram definidos e 20% em locais mais distantes). A maior parte dos moradores considera a casa própria, e 10,5% pagam aluguel. O acesso a serviços públicos é limitado, uma vez que os governos estadual e municipal têm restringido seus investimentos na área, inclusive como forma de pressionar a população para induzi-la a aceitar a remoção. Não há creche próxima e o programa saúde da família de posto de saúde próximo não atende a comunidade.



Figura: Imagem de satélite da Vila Autódromo e entorno. Base: Google Earth, 2012

Os moradores estabeleceram relações afetivas com a comunidade, na qual não há presença de quadrilhas de traficantes nem de organizações paramilitares (milícias), constituindo exceção com relação à maioria das comunidades populares próximas.

Quando perguntados sobre como é a vida na comunidade, os moradores ressaltam que se sentem seguros por conhecerem bem seus vizinhos, e destacam a tranquilidade e o sentimento de conquista de um bom lugar para morar. *“Representa tudo o que eu tenho e o meu suor”*, diz Francisco da Silva, morador há 16 anos. Muitos compartilharam o sonho da chegada de melhorias com as Olimpíadas, como Sandra Teixeira, moradora há 21 anos: *“Imagino que com a chegada da Olimpíada finalmente a comunidade tenha um saneamento básico.”*

Entre os principais problemas identificados pelos moradores no diagnóstico elaborado, encontram-se os seguintes:

- a ocupação, por 82 famílias, da faixa marginal de proteção (FMP) da lagoa e do canal nos limites da comunidade;
- precariedade, insalubridade, coabitação, aluguel, empréstimo e cessão, de várias moradias;
- ocorrência de inundação em uma das quadras, devido à cota muito baixa (inferior a 1,00 metro), situação vulnerável agravada por aberturas feitas nos muros do Autódromo, através dos quais escoam a água da chuva para a Rua do Autódromo;
- dificuldades para a drenagem, resultante da interrupção dos escoadouros naturais por construções, em traçado sinuoso que dificulta o escoamento das águas pluviais;
- inexistência de rede de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, comprometendo as condições ambientais e sanitárias;
- áreas livres de recreação e lazer carentes de equipamentos e mobiliário urbano adequados;
- sede da Associação de Moradores necessitada de adequação às atividades coletivas (reuniões, assembleias, salas para cursos).



Figura: Situação atual da Vila Autódromo

Os problemas relativos à drenagem que acontecem em boa parte da Baixada de Jacarepaguá são acentuados pelos grandes aterros realizados. No caso da Vila Autódromo, a preparação do terreno para o evento Rock in Rio, vizinho à comunidade, acentuou problemas existentes, e tem levado à busca individual de soluções, o que, em muitas situações, acaba por simplesmente transferir os lugares passíveis de enchente.

Em síntese, é possível afirmar que a Vila Autódromo constitui perfeita ilustração do que Olstom (1988) designou de “urbanismo insurgente”: experiência autônoma, à margem do poder público e de suas regras, de um espaço da cidade. Os moradores simultaneamente se queixam das omissões dos poderes públicos e se orgulham de terem construídos, com suas próprias mãos, o bairro que amam e no qual querem permanecer.

Vila Autódromo: um bairro popular marcado para morrer

Desde que o Rio de Janeiro e, em especial, a Barra da Tijuca e adjacências emergiram como importantes *loci* na consolidação da cidade olímpica, época essa que remonta aos Jogos Pan-americanos Rio 2007, o recurso às remoções de comunidades parece ter se constituído em opção preferencial da política governamental. Vila Harmonia, Vila

Recreio, Arroio Pavuna, estes e outros nomes evocam bairros populares, cuja história é mais ou menos similar àquela relatada na sessão anterior.

Já no início desta década, os promotores do projeto olímpico, que também fizeram da remoção destes renitentes uma questão de honra, têm lançado mão de diversas justificações para construir a ideia motriz da remoção: poluição paisagística; riscos à segurança da Vila Pan-americana; incompatibilidade de uma vila popular contígua ao Parque Olímpico a ser construído na área do Autódromo Nelson Piquet (que já começa a ser destruído), e descrito como “coração dos Jogos” (cf. Dossiê de Candidatura, 2009, p.35).

Na imagem internacional que se quer projetar do Rio Olímpico não há lugar para esta justaposição de tecidos: uma zona olímpica que abriga a urbanização de uma área popular não faz parte da gramática social da cidade olímpica, nem tampouco constitui parte aceitável da imagem de helicóptero que produzirá a visualidade midiática da festa olímpica para uma audiência mundial.

Em consonância com poderosos interesses econômicos dos sujeitos que disputam a apropriação deste território e que participam diretamente da coalizão dominante, a Prefeitura adota a proposta espacial dos megaempreendimentos imobiliários projetados para ocupar parte da área do Parque Olímpico. De acordo com a licitação promovida pela Prefeitura, a empresa vencedora terá de construir e manter todos os equipamentos e disponibilizar a infraestrutura e os serviços necessários para operação do Parque. Em troca, poderá, após as Olimpíadas, explorar comercialmente 75% da área total do Parque Olímpico.

As justificações para a remoção, naturalizadas e alçadas à condição de irrefutáveis razões técnicas, vêm sendo apresentadas pela Prefeitura e contestadas, uma a uma, pela comunidade. Ressalte-se, entretanto, a assimetria de poder no que se refere ao acesso aos canais de informação e comunicação pública, que tem colocado ao movimento o desafio de transcender a sistemática desinformação praticada pelos meios oficiais. Novas justificações foram surgindo, em substituição às anteriores, para validar a ideia de remoção.

Efetivamente, as famílias sofrem constantes ameaças e pressões, embora sua permanência na área esteja apoiada em instrumentos jurídicos de posse. As tentativas de remoção da comunidade remontam aos anos 90, na gestão César Maia. Entretanto, os moradores integraram um programa de regularização fundiária em que o poder público estadual, proprietário da gleba à época, reconheceu que o local era utilizado, há décadas, para a moradia. No final daquela década, o então governador Marcelo Alencar, por

intermédio do ITERJ (Instituto de Terras e Cartografia do Estado do Rio de Janeiro), distribuiu títulos de posse e termos administrativos de Concessão Real de Uso por 99 anos.

Em 1993, alegando “dano estético e ambiental”, em ação judicial ajuizada no Tribunal do Rio de Janeiro pelo então procurador do município Eduardo Paes, a Prefeitura requereu a retirada total da comunidade. Nesse período, a Vila Autódromo articulou sua defesa jurídica e impediu a remoção, demonstrando a fragilidade dos argumentos municipais.

Na preparação dos Jogos Pan-Americanos de 2007, a comunidade resistiu a novas ofensivas para promover projetos imobiliários, quando as casas chegaram a ser marcadas para remoção. Com a escolha do Rio de Janeiro para sediar as Olimpíadas de 2016 ressurgiu a ameaça da remoção compulsória.

Em 08/10/2009 a Prefeitura anunciou que, visando a realização das Olimpíadas de 2016, mais de 3.500 famílias de 6 comunidades das Zonas Oeste e Norte da cidade seriam removidas, dentre as quais estaria a Vila Autódromo. Segundo o Plano de Legado Urbano e Ambiental da Prefeitura, a área da Vila serviria para a “*ampliação das Avenidas Abelardo Bueno e Salvador Allende*”.

Corroborando este “projeto” da Prefeitura, o Plano Estratégico de Governo apresentado pelo prefeito em 2009, colocou entre suas metas a de “reduzir em 3,5% as áreas ocupadas por favelas no Rio”. A Vila Autódromo foi incluída na relação das 119 favelas a serem removidas integralmente, em função de “*estarem em locais de risco de deslizamento ou inundação, de proteção ambiental ou destinados a logradouros públicos*” (Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/prefeitura-removera-119-favelas-ate-fim-de-2012>)

Em março de 2010, foi realizada reunião com a presença do Prefeito, do Secretário de Habitação, representantes da comunidade, Defensoria Pública e movimentos de luta contra as remoções. O Secretário de Habitação alegou ser impossível urbanizar a área da Vila Autódromo, “*porque está entre dois rios*”.

O Secretário Especial da Rio 2016 deu, posteriormente, outra razão para a remoção: “as condições de segurança que deveriam ser garantidas pela criação de uma área livre junto ao perímetro do Autódromo e a faixa marginal de proteção da Lagoa de Jacarepaguá”. Todos esses argumentos da Prefeitura foram consistentemente refutados por parecer da Defensoria Pública, que inclusive subsidiou uma notificação enviada ao Comitê Olímpico Internacional em meados de 2010. (Defensoria Pública, 2010)

Em março de 2012, para realizar a licitação da concessão pública do Parque Olímpico, que cede 75% da área pública para a incorporação de condomínios de alta renda, a Prefeitura declarou que a comunidade não seria mais removida para dar lugar ao Parque Olímpico, mas para permitir a ligação viária entre as novas vias Transcarioca e Transolímpica, corredores estruturais em que será implantado o modelo BRT. Ressalte-se que *“nos projetos e imagens de apresentação pública dos traçados das novas vias a ligação não existia nessa localidade. Tampouco no Relatório Ambiental Simplificado da via Transcarioca, que nem passa perto da Vila. Essa alteração, irregular no que se refere aos procedimentos de licenciamento, somente foi apresentada quando a prefeitura teve que buscar mais uma justificativa para a remoção ilegal da comunidade”*. (<http://www.portalpopulardacopa.org.br/vivaavila/index.php/argumentos>)

Neste processo de intensa luta simbólica, a grande exposição do caso em importantes veículos da mídia internacional, como o *The New York Times*, *Le Monde Diplomatique*, *The Guardian* e *El País*, além da importante ação de plataformas internacionais de direitos humanos, colocam na pauta a questão do respeito aos direitos humanos e interpelam a própria imagem internacional do projeto de cidade olímpica. A projeção da luta da comunidade, que já foi locus de importantes eventos internacionais de resistência, como a Marcha dos Povos na Conferência Rio + 20, em abril de 2012, reposiciona o conflito nas escalas nacional e internacional. Em novembro de 2012, a comunidade foi visitada por Grupo de Trabalho sobre Megaeventos da Comissão Especial sobre Moradia Adequada, constituída pelo Conselho de Defesa dos Direitos da Pessoa Humana, presidido pela Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

Vila Autódromo: um bairro popular marcado para viver: o Plano Popular da Vila Autódromo

Não somos uma ameaça ao meio-ambiente, nem à paisagem nem à segurança de ninguém. Ameaçamos quem quer violar nosso direito constitucional à moradia. Somos uma ameaça apenas para os que querem especular com a terra urbana e para os políticos que servem a seus interesses. Eles têm o plano deles, que pretende nos apagar do mapa da cidade. Agora nós temos o nosso plano, que afirma nossa existência e nosso direito de continuar existindo. Nossa história de luta tem agora continuidade no nosso Plano Popular” (depoimento de Altair Guimarães no vídeo “Vila Autódromo: um bairro marcado para viver”)

Certamente, esta não é a fala de quem aceita morrer. A Vila Autódromo resiste e poder-se-ia mesmo dizer que se transformou, com o tempo, em símbolo da resistência a um projeto olímpico segregador, que tem promovido a limpeza sócio-étnica de extensas áreas da cidade. Teimosa qual famosa aldeia de Asterix, a Vila Autódromo e seus moradores

mostram, pelo simples ato de recusa, como os heróis de Gosciny e Uderzo, quem são os verdadeiros bárbaros.

O que estão nos oferecendo são apartamentos do programa Minha Casa Minha Vida, mas o que eu posso dizer é que essa comunidade, onde eu moro há 17 anos, é onde está a minha casa e a minha vida (...) A comunidade está aqui há quase 40 anos, as pessoas têm uma vida e uma história aqui. Também temos o direito de morar nesta cidade”² (O Globo, 25-08-2012)

Nessa disputa material e simbólica pelos sentidos atribuídos a este território, alvo do projeto olímpico, os moradores e movimentos sociais reunidos no Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro (<http://comitepopulario.wordpress.com>) sustentam a ideia da urbanização e da permanência da comunidade.

Acossada pelas ameaças da Prefeitura, a Associação de Moradores tomou a iniciativa de produzir de forma autônoma um projeto alternativo e procurou, na universidade, colaboração e engajamento no processo político. Se as justificativas de remoção da Prefeitura se apóiam em uma argumentação “técnica”, especialmente com relação às necessidades de preservação ambiental e à inviabilidade de um projeto de urbanização, era necessária uma autoridade com reconhecimento social no campo científico e “técnico”- a universidade - que, ao contrário, referendasse a possibilidade e as condições de viabilidade de permanência da comunidade.

Além das assembleias e oficinas de discussão do Plano, uma das formas encontradas para estreitar a comunicação entre a totalidade dos moradores e o grupo de assessoria foram os conselhos reunindo representantes por ruas. A metodologia, assim, passou pela reavaliação interna da relação entre os pesquisadores e os moradores, enquanto parte de um processo dialógico, que, frequentemente, implicou a reformulação dos mecanismos e recursos de elaboração.

Mediante o plano de urbanização, conquistado e elaborado no processo de luta social, pode ser mostrada uma alternativa ao modelo de urbanização pró-mercado no entorno das áreas olímpicas, como desafia Altair Guimarães, uma das lideranças:

o que eu disse ao prefeito é que ele tem a chance de mostrar para o mundo que o Rio pode fazer uma Olimpíada diferente, sem maltratar seu povo” (O Globo, 25-08-2012).

² Depoimento de Altair Guimarães, presidente da Associação de Moradores e Pescadores da Vila Autódromo.

Um bairro popular urbanizado, lado a lado à operação urbana do Parque Olímpico. A co-presença, a diversidade social, essência da cidade democrática, como conquista engendrada no conflito urbano pelo território.

O conteúdo do Plano Popular

O Plano Popular da Vila Autódromo afirma o direito e a possibilidade de permanência da comunidade na área atual e rejeita a remoção involuntária de qualquer morador. O Plano alinha um conjunto de princípios e quatro programas: Programa Habitacional, Programa de Saneamento, Infraestrutura e Meio Ambiente; Programa de Serviços Públicos e Programa de Desenvolvimento Cultural e Comunitário. Sua elaboração envolveu levantamentos de campo, aplicação de questionários domiciliares, levantamento e análise de documentos jurídicos, bases cartográficas e fotos aéreas e a realização de um processo de discussão que culminou na produção de um diagnóstico e no desenvolvimento de um conjunto de propostas no âmbito de cada um dos programas - habitação, saneamento básico, preservação ambiental, transporte público, acesso a serviços, equipamentos públicos, lazer e cultura. Também foram discutidas e definidas estratégias de mobilização, organização popular e comunicação.

O Plano trabalha tanto os espaços públicos (vias e espaços coletivos de lazer, recreação e de reunião), como os espaços privados (lotes e casas), avaliando as condições de parcelamento e de habitabilidade das moradias. A proposta busca garantir a todos os moradores, independentemente de sua condição quanto à área ocupada e renda, o acesso à moradia adequada dentro da comunidade e a possibilidade de desenvolver atividades produtivas, procurando articular esse espaço construído com seu entorno.

Uma rápida comparação entre o Plano Popular da Vila Autódromo e o “Parque Carioca”, solução imposta pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro para viabilizar a remoção total de Vila Autódromo, pode ajudar a evidenciar dois projetos de cidade e de habitação popular. O projeto municipal, a exemplo de outros conjuntos habitacionais promovidos pelo MCMV, é caracterizado pela repetição de blocos de apartamentos idênticos com espaços exíguos e de qualidade urbanística duvidosa. Como novidade, surge, com toda a força, a solução em condomínio, vendida com entusiasmo para as famílias de baixa renda, reproduzindo enclaves que supostamente replicariam o sistema de valores da classe média. Idealizada pela Prefeitura, sem qualquer participação ou discussão com a população, o “Parque Carioca” será implantado em terreno pertencente a duas empresas que apoiaram financeiramente a última campanha eleitoral do Prefeito Eduardo Paes. Está situado na

Estrada dos Bandeirantes, Camorim, a cerca de um quilômetro de distância da atual Vila Autódromo. Trata-se de região desprovida de equipamentos públicos básicos, onde se localizam diversos conjuntos habitacionais. No mapa de suscetibilidade ao escorregamento da GeoRIO, a maior parte desse terreno, antiga área de mineração, é qualificada como de alto e médio risco. São 49.266,15 m², a serem distribuídos por 920 unidades organizadas em quatro quadras. Desse total de unidades, 450 se destinam aos moradores de Vila Autódromo, enquanto que as demais seriam ocupadas por outras comunidades a serem removidas. Na ausência de qualquer diálogo e sem que a população tenha o direito de escolha, a tendência será o esgarçamento dos laços sociais e territoriais construídos ao longo de décadas pela comunidade.

O Plano Popular de Vila Autódromo, ao contrário do projeto do Parque Carioca, é o resultado e a expressão da resistência e da defesa dos moradores da Vila Autódromo da permanência na área. Contém ações voltadas para o desenvolvimento social, cultural, econômico e urbano, abrangendo melhorias urbanísticas dos espaços públicos e privados e do saneamento ambiental, todas elas pensadas, discutidas e decididas pelo conjunto dos moradores com o apoio técnico de duas universidades públicas – Universidade Federal do Rio de Janeiro e Universidade Federal Fluminense. Reafirma o direito da população à área atualmente ocupada, reunindo propostas técnicas que comprovam essa possibilidade e também a da melhoria das condições habitacionais e ambientais existentes. Nele, todas as ações surgiram a partir das demandas manifestadas pelos moradores e de sua visão sobre seu local de moradia.

Duas questões principais têm sido intensamente debatidas: (1) a adoção da FMP (15,00 metros de largura) da lagoa e do rio e respectiva definição das casas por ela atingidas e (2) o local para onde será feito o reassentamento necessário, dentro da própria comunidade. A ideia inicial proposta foi reestruturar uma quadra precária e inundável, com a elevação de greide, aumento de sua densidade e implantação de sobrados e prédios com até três pavimentos. Outro ponto debatido foi a possibilidade de utilização dos lotes vazios para os reassentamentos necessários, pois eles não se caracterizam como área de posse por não serem efetivamente utilizados para moradia.

Em termos dos espaços de uso coletivo, foram trabalhadas a FMP da lagoa e do canal, a sede da associação dos moradores e área livre anexa, além de pequenos espaços de convívio que surgiram em decorrência da implantação da FMP, resultado em propostas de recuperação da vegetação nativa na orla da lagoa e do rio, prevendo-se a implantação de

parque linear com uma ecotrilha, possibilitando o uso contemplativo pela população; construção de quadra polivalente e churrasqueira comunitária; e reforma da sede da associação com espaço para creche comunitária e outras atividades.



Figura: Espaços utilizados para lazer.

Foram estudadas diferentes e flexíveis configurações de moradias para reassentamento para atender composições e demandas familiares diversas. Isto permitirá também o desenvolvimento do processo de construção em pequenas doses, próprio das áreas de ocupação espontânea. Neste sentido, foram propostas *casas unifamiliares* de um e dois quartos, *sobrados* de dois e três quartos e *apartamentos* em prédios de três pavimentos com um, dois e três quartos, com alternativas ampliáveis para mais um quarto. O desenho final da quadra a ser reestruturada surgirá da escolha, por cada família atingida, do tipo de unidade desejado e sua localização na quadra, buscando se aproximar da tipologia de ocupação do solo presente no assentamento. Como elementos orientadores dessa escolha, foram calculados os valores máximos e mínimos de cada tipologia de habitação e dos respectivos parâmetros de afastamentos (frontal, laterais e de fundos) para sua disposição no

terreno. Os critérios para definir a ordem de escolha serão também discutidos e decididos coletivamente pela comunidade. Esse processo resultará numa conformação espacial variada com, por exemplo, prédios, sequências de casas unifamiliares ou sobrados, geminados ou em centro de terreno e com afastamentos frontais variados ou, na palavra dos moradores, com “mais ou menos quintal atrás ou jardim na frente”.

Além de considerar o ambiente construído produzido pelos moradores e de expressar e refletir a diversidade de situações, necessidades e anseios das famílias lá residentes, o custo do Plano, estimado inicialmente em cerca de R\$ 13,5 milhões, é muito inferior ao custo da proposta da Prefeitura, avaliado em cerca de R\$ 48 milhões, sendo R\$ 20 milhões relativos ao custo de aquisição do terreno. Os gastos do Plano incluem obras de urbanização, a produção de 82 novas unidades habitacionais com áreas variando de 58m² (um quarto) a 95m² (três quartos) - muito maiores do que as previstas no Parque Carioca (variam de 45m² a 62m²) -, a recuperação ambiental da faixa marginal de proteção, investimentos na melhoria de moradias precárias e a construção de novos equipamentos sociais e áreas de lazer.

Conclusões

À primeira vista, o processo de planejamento empreendido na Vila Autódromo assemelha-se ao do planejamento advocatício, tal como apresentado por Davidoff (1965). Contudo, ao invés de ceder a seus assessores a condução do processo - não se trata, portanto, de ver os professores e pesquisadores universitários como advogados dos interesses dos moradores, como no modelo de Davidoff -, os moradores engajados no processo de planejamento definiram os objetivos, as alternativas e as prioridades. Por um lado, a universidade conferia, junto à mídia e à Prefeitura, legitimidade ao projeto de permanência defendido no Plano Popular. Por outro lado, a experiência dos professores, pesquisadores e alunos na elaboração de planos de desenvolvimento urbano e de projetos de urbanização de assentamentos precários trazia insumos que podiam ser acionados para dar viabilidade técnica às necessidades práticas (e utópicas) dos moradores.



Figura: Assembleia para a elaboração do Plano Popular

Cabe destacar que o Plano é apenas um dos instrumentos de luta da comunidade: suas lideranças permanecem atuando em todas as frentes possíveis, seja no campo jurídico - junto à Defensoria Pública e outros órgãos -, seja na promoção de articulações políticas com outros movimentos sociais em luta contra as remoções e outros impactos causados pela implantação de projetos direta ou indiretamente relacionados à realização dos Jogos Olímpicos 2016 e da Copa de Mundo 2014.

A experiência de planejamento na Vila Autódromo se aproxima das considerações de Miraftab (1995) sobre práticas “radicais” ou “insurgentes” de planejamento, apresentadas pela autora como práticas contra-hegemônicas (porque desestabilizam a ordem normalizada), transgressoras (pois transgridem tempo e lugar ao localizarem a memória histórica e a consciência transnacional no coração das suas práticas) e imaginativas (pois promovem o conceito de um mundo diferente como possível e necessário) (Miraftab, 2009). Ainda que as práticas em curso na Vila Autódromo não atendam necessariamente a todas as amplas condições de Miraftab, sem dúvida podem ser avaliadas como *contra-hegemônicas*, uma vez que desafiam as iniciativas públicas de adequação da cidade aos interesses de determinados atores privados que normalmente definem os objetivos e as prioridades da política urbana, *transgressoras*, pois não se restringem aos espaços manipulados de

participação e negociação sancionados pela Prefeitura, e *imaginativas*, pois, com sua iniciativa de promover um projeto autônomo capaz de confrontar o projeto de eliminação e reassentamento da Prefeitura, inauguraram uma forma de luta contra processos autoritários de remoção e abriram novas perspectivas para outras comunidades em luta contra estratégias de dominação sancionadas ou não pelo Poder Público.

Há ainda uma outra característica, singular, do processo de planejamento em curso na Vila Autódromo que lhe dá uma nova dimensão. É o contexto e a natureza do conflito que orienta o processo do planejamento, o que tem relação direta com o conteúdo das propostas e dos projetos para a comunidade. A emergência da situação condiciona o método, o tempo de elaboração e demais aspectos do processo de planejamento, exigindo produtos preliminares ou provisórios que servem como instrumentos de luta em momentos específicos.

Lutar para planejar, planejar para lutar, este um dos temas em torno do qual gira a experiência do planejamento conflitual que se desenrola hoje na Vila Autódromo. Neste processo, não se trata, como está na moda difundida pelas agências multilaterais, de prevenir e mediar conflitos; ao contrário, parte-se do reconhecimento de que a conflituosidade urbana opera como mecanismo e processo virtuoso, que explora ao limite a capacidade criativa das camadas subalternas e as possibilidades de ações e concepções contra-hegemônicas. Outrossim, o planejamento conflitual aposta na capacidade dos processos conflituosos de constituírem sujeitos coletivos aptos a ocuparem, de forma autônoma, a cena pública. O direito à cidade, nessa perspectiva, se afirma como direito a pensar e lutar por uma cidade diferente, cujos destinos sejam definidos por outros que não aqueles que fazem da cidade um grande negócio.

Referências

Associação de Moradores e Pescadores da Vila Autódromo (AMPVA). 2012. Plano Popular da Vila Autódromo: *Plano de desenvolvimento urbano, econômico, social e cultural*. Rio de Janeiro, AMPVA.

AMPVA. 2012. Portal Popular da Copa: Rio sem Remoções; Vídeo: Vila Autódromo: um bairro marcado para viver. Rio de Janeiro: AMPVA. Disponível em: http://www.youtube.com/watch?v=RMgRZ-60i_I. Consultado em 14 de novembro de 2012.

AMPVA 2012. Portal Popular da Copa: Rio sem Remoções. Rio de Janeiro: Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa. Disponível em:

<http://www.portalpopulardacopa.org.br/vivaavila/index.php/argumentos/109-argumentos-que-nao-se-sustentam>. Consultado em 14 de novembro de 2012.

Bourdieu, P. 1989. *O Poder Simbólico*. São Paulo, Difel.

Broudehoux, A. M. 2010. Event-led urban image construction: potemkinism, the media, and the periphery. Conferência Internacional Megaeventos e Cidades. Niterói, PPGAU-UFF, IPPUR-UFRJ.

Comitê de Candidatura Rio 2016. 2009. Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Rio de Janeiro, v. 2.

Davidoff, P. 1965. Advocacy and Pluralism in Planning. *Journal of the American Institute of Planners*, 31, n. 4, 331-338.

Defensoria Pública. 2010. Vila Autódromo: o Direito à Moradia, o Direito à Cidade e a Rio 2016. Rio de Janeiro, Defensoria Pública (parecer técnico).

Miraftab, F. 2009. Insurgent Planning: situating radical planning in the global south. *Planning Theory*, 8, n.1, 32-50.

Freitas, G. 2012. Temos o direito de morar nessa cidade. *O Globo, Caderno Prosa e Verso*, 25/08, 8.

Harvey, D. 2006. *Spaces of Global Capitalism. Towards a theory of uneven geographical development*. London, New York, Verso.

Kawahara, I. Z. Ferrari, M. O., Costa, J. A. 2011. Vila Autódromo: Memórias. Niterói, mimeo.

Oliveira, N. G. 2012. *O Poder dos Jogos e os Jogos de Poder: os interesses em campo na produção de uma cidade para o espetáculo esportivo*. Rio de Janeiro, Tese de doutorado IPPUR/UFRJ.

Sánchez, F. 2010. *A cidade mercadoria, sua atualização simbólica e prática. A Reinvenção das Cidades para um mercado mundial*. Chapecó, Argos.

Vainer, C. 2011. *Megaeventos e a Cidade de Exceção. Reflexões a partir do Rio de Janeiro*. XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, ANPUR.