



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

DO “MISSISSIPI CARIOCA” AO “ESTÁDIO VOADOR”: FORJANDO ESPAÇOS DE LEGITIMAÇÃO
NA INDIFERENÇA

Marcus César Martins da Cruz (UFF) - marcusc.arq.urb@gmail.com

*Arquiteto e Urbanista, M.Sc. em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/UFF), pesquisador GPDU/EAU/UFF;
ETTERN/IPPUR/UFRJ*

Do “Mississippi Carioca” ao “Estádio Voador”: Forjando Espaços de Legitimação na Indiferençaⁱ

Resumo

Este trabalho busca discutir a noção de “*espaços de indiferença*” para qualificar o que parece ser uma importante condição para a implantação de grandes projetos urbanos (GPUs), mais difundidas práticas da política de “empresariamento urbano”, voltadas principalmente, para a promoção internacional da imagem das cidades e a “revitalização” de territórios urbanos considerados “degradados”. Para tal, a análise toma para estudo, estruturas espaciais urbanas legadas por dois GPUs realizados em um mesmo território formado por bairros do subúrbio ferroviário da cidade do Rio de Janeiro e que definem o objeto empírico: trecho da via expressa Linha Amarela (1997) e Estádio Olímpico João Havelange (2007). Na perspectiva crítica, parte-se da idéia de que ambas as intervenções teriam sido orientadas por diversos graus de “indiferença” a este território urbano, por terem produzidos espaços urbanos ociosos ou “mal aproveitados” que não só parecem contrariar qualquer intenção da ação planejadora em “revitalizá-lo” como submetem grupos locais às condições desfavoráveis para a realização da sua “vida cotidiana”. Nesse sentido, o trabalho procura revelar que a implantação de GPUs, na sua relação com diversas escalas espaciais, não só pode produzir impactos negativos no espaço urbano, como suas “justificações” podem carregar valorações (negativas) e leituras indiferentes do espaço herdado.

Palavras-chave: grandes projetos urbanos, renovação (urbana), subúrbio (ferroviário) carioca, valorização do espaço (urbano)

1 – Introdução

A temática tratada neste trabalhoⁱⁱ inscreve-se no campo de debate dos grandes projetos urbanos (GPUs) considerados, aqui, expressões contemporâneas do chamado “empresariamento urbano” (HARVEY, 1996): orientados quase sempre pela competitividade, pela formação de parcerias público-privadas (PPPs), a desregulamentação e ou flexibilização do aparato legal da cidade e a sobreposição de escalas de intervenção/gestão urbana por meio de grandes projetos urbanos – intervenções significativas sobre o espaço físico da cidade. Uma vez tomados como projetos “estratégicos” na reestruturação urbano-metropolitana contemporânea, são vistos como modelos a serem seguidos, “tendo em vista o pretense sucesso quando de sua aplicação em outras cidades de contextos fortemente distintos” (cf. BIENENSTEIN; SÁNCHEZ, 2004, p.1 e 2).

Igualmente, a atribuição de sentidos (valores) aos espaços urbanosⁱⁱⁱ, também aparece como relevante processo político deste modelo. Seu objetivo estaria estreitamente ligado, não só à construção de adesão social aos projetos, como dar-lhes legitimidade e justificar a maneira que são distribuídos na cidade. Pois, uma vez que os GPUS são investidos de grande soma de capitais (político, financeiro e simbólico), os sujeitos que os promovem parecem operar sem tomar conhecimento do “espaço vivido” (LEFEBVRE, 2008, p. 40) ou “espaço herdado” (RIBEIRO, 2006) quase sempre representado genericamente como “espaço degradado”, estigma superável, apenas, mediante a realização dos projetos.

O presente trabalho busca ampliar a discussão que envolve a implantação de grandes projetos urbanos nas metrópoles brasileiras, seguindo a perspectiva crítica, que tem sinalizado para a necessidade de interpelar a interpretação vulgar dos GPUs^{iv} que os coloca como “redentores dos lugares”. Pois a adoção irrefletida deste modelo de gestão urbana revela pouquíssimo de seus efeitos. Para tanto, são tomados para análise as ordens de justificação bem como o resultado material da implantação de dois GPUs, em dois momentos distintos num mesmo fragmento urbano do subúrbio carioca, tratados em um recorte que define o objeto empírico: trecho da via expressa Avenida Carlos Lacerda, a Linha Amarela (1997)^v e o Estádio Olímpico João Havelange, o “Engenhão” (2007), como ficou socialmente conhecido por ter sido construído no bairro do Engenho de Dentro.

A razão de trabalhar neste fragmento urbano, que além do Engenho de Dentro, contém porções dos bairros da Abolição, Pilares e Cachambi, foi motivada, sobretudo, por inquietações e incertezas que emergiram primeiro da implantação do “Engenhão” que, aparentemente, parece ter sido orientada por diversos graus de “indiferença” ao espaço urbano herdado, em suas dimensões social, urbanística e simbólica. Com efeito, em um breve giro no entorno do estádio, são encontradas estruturas espaciais legadas pela via expressa Linha Amarela e que evidenciam da mesma maneira, espaços urbanos ociosos ou

“mal aproveitados”, expressões de uma insensibilidade ou negligência do poder público no planejamento e na realização destas duas intervenções no mesmo território urbano.

Diante deste quadro, indaga-se: teria sido este fragmento urbano considerado um “espaço de indiferença” para os sujeitos da ação planejadora nos processos de implantação da Linha Amarela e do “Engenhão”? Tais intervenções teriam produzido estruturas espaciais urbanas desfavoráveis para a vida social preexistente?

Para o enfrentamento destas questões, ainda que os dois projetos correspondam a intervenções com funções e com objetivos diversos, julgou-se necessária a sua análise conjunta, por considerar o estádio olímpico, um caso de reincidência no mesmo território urbano, em termos de intensidade dos seus efeitos os quais pareciam, ao menos nos discursos legitimadores das propostas, positivos para os grupos locais a eles associados.

A questão ganha mais relevância quando são também abordados criticamente os dois grandes empreendimentos em sua relação com a estrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro. Esta análise permitiu verificar a fragilidade dos projetos tanto em termos de relação de demanda, como na distribuição destas formas urbanas no mapa social da cidade, consolidando vias expressas e estádios de futebol nos territórios urbanos desvalorizados do ponto de vista social e cultural. A recorrência de tais intervenções no fragmento urbano tomado para estudo pode revelar de forma mais contundente a continuidade das acentuadas divisões de classes na cidade do Rio de Janeiro. Ou seja, certas regiões da cidade são escolhidas (sacrificadas) para acolherem empreendimentos econômicos e equipamentos urbanos que em geral são evitados pelos setores ocupados pelas camadas de alta renda.

Este processo estaria pautado pela mesma “lógica sociopolítica promotora da desigualdade ambiental” na distribuição socioespacial de atividades causadoras de impactos ambientais, também identificada no termo “injustiça ambiental”: “fenômeno de imposição desproporcional dos riscos ambientais às populações menos dotadas de recursos financeiros, políticos e informacionais” (ACSELRAD, 2009, p.9 e p.26).

A análise está também centrada na idéia da ordenação urbana comprometida com objetivos em escalas espaciais “extra-locais”, em detrimento da escala de bairro, da rua e ou circunvizinhança dos empreendimentos. Esta falta de articulação entre as diferentes escalas de concepção e intervenção enfatiza a “indiferença” quanto ao “espaço herdado”.

Longe de querer esgotar o tema, pretende-se, com este estudo, enriquecer a temática dos grandes projetos urbanos, lançando um novo olhar para as intervenções de grande impacto de caráter estratégico. Entende-se que, com os avanços desta pesquisa, será possível discutir a noção de *espaços de indiferença* para qualificar o que parece ser uma importante condição de operação do poder público com os GPUs, determinando as políticas de intervenção territorial. Em sua face aparente, ambos os projetos permitam supor um

persistente interesse do poder público em intervir e recuperar um território urbano. Alguns poderão apressadamente dizer que a “indiferença” opera apenas quando o espaço está excluído de quaisquer ações. O que se quer enfatizar, no entanto, é que até os espaços urbanos alvos de intervenção podem estar sendo submetidos a sujeitos e ações encarregados de planejar e implementar os GPUs que ao furtarem-se de análises concretas e avançadas do espaço urbano herdado, produzem leituras indiferentes do espaço, negando demandas sócio-espaciais e relações vitais preexistentes em determinado território urbano. Este trabalho está dividido em quatro partes. A primeira apresenta algumas notas que permitem reconhecer as origens da ‘formação sócio-espacial’ (SANTOS, 1996) e identificar características específicas de outros processos de valorização dessa região em particular. A segunda parte recupera as principais “justificações” (BOLTANSKI e CHIAPELLO, 2009) anunciadas nos processos de implantação dos dois projetos, a fim de registrar quais foram as “esperanças” que os dois GPUs desencadearam, bem como as relações de demanda dos empreendimentos com a cidade. Na terceira parte busca-se reconhecer o entrelaçamento dos dois projetos com um modelo de gestão urbana, identificando também convergências no padrão de conduta e avaliando, desse modo, a pertinência da análise conjunta dos dois GPUs. Na quarta parte, a análise se aproxima do objeto em sua materialidade urbana, examinando os efetivos rebatimentos dos objetivos e medidas complementares acionadas nos discursos que viabilizaram os dois GPUs, verificando conflitos entre os discursos e o “espaço legado” pelas obras, contradições e negações que contribuam para avaliar os diversos graus de *indiferença* a este fragmento urbano.

2 – O (suposto) “espaço de indiferença”: inscrições históricas

O trabalho identifica que, do mesmo modo que ocorreu em outros bairros, ditos suburbanos, da cidade do Rio de Janeiro, o marco da formação da região que contém a área de estudo deu-se a partir da consolidação das vias terrestres com a implantação das ferrovias e dos bondes. Tais infra-estruturas de transporte e disponibilidade de terras, no que se refere a este conjunto de bairros em particular, teriam determinado a consolidação de duas oficinas de trens que conferiram ao bairro do Engenho de Dentro a denominação de “bairro das oficinas”, onde mais tarde, iriam se juntar diversas instalações industriais, sobretudo, ao longo da Avenida Suburbana,.

De acordo com Andrade (1966), a inauguração da E.F. D. Pedro II teria incentivado os primeiros loteamentos da antiga Fazenda do Engenho de Dentro, dando início ao bairro de mesmo nome. Em 1869, devido ao aumento das atividades ferroviárias, outro terreno da fazenda receberia a primeira oficina de reparos, a Oficina de Locomoção do Engenho de Dentro, o que daria outro impulso na ocupação da região, sendo criada uma escola prática

de aprendizes chamada, a partir de 1906, de Escola Profissional Silva Freire (RODRIGUEZ, op. cit., p. 25).

Além da ferrovia, a presença dos bondes também foi determinante na ocupação da região, com destaque para o bairro do Méier, cuja centralidade em termos comerciais e de serviços deve-se a posição de interligação entre os sistemas de trens suburbanos da E.F.D.P.II e a maioria das linhas de bondes que passavam pelo subúrbio em direção ao centro e outros pontos da cidade (cf. FERNANDES, 1995, p. 128-129). Isso não só indica a influência da ferrovia no surgimento dos subcentros eminentemente populares no eixo ferroviário da cidade do Rio de Janeiro (Madureira merece destaque como outro subcentro comercial da cidade), como também destaca o papel dos bondes na descentralização não só da população como também do comércio.

O serviço de bondes nos bairros ferroviários teria sido considerado uma valiosa vantagem locacional na instalação de outra oficina ferroviária no bairro do Engenho de Dentro, a Trajano de Medeiros & Cia. Tal companhia teria adquirido da França um galpão metálico, erguido de frente para a antiga Estrada Santa Cruz. O referido galpão teria servido de Palácio das Indústrias, parte de um complexo de pavilhões que junto com a Torre Eiffel foram erguidos para a Exposição Universal de Paris em 1889^{vi}. Além do galpão francês, o complexo contava ainda com um galpão em alvenaria erguido em 1899 e concluído em 1917, onde funcionava a Escola da Estrada de Ferro.

Em linhas gerais, nos primeiros anos do século XX teria se consolidado, sobretudo no “subúrbio”, uma tendência de urbanização das freguesias que deixaria evidente uma distribuição territorial das camadas sociais na cidade do Rio de Janeiro. Pois há que se considerar que até o final do século XIX esta região era designada como subúrbio apenas por apresentar uma realidade espacial geograficamente periférica ao centro da cidade sem associar necessariamente qualquer desprestígio social, muito pelo contrário. No entanto, na virada do século, a categoria subúrbio é apropriada como fator identitário que inscreve esta região da cidade numa lógica de “discriminação negativa” (CASTEL, 2008) ^{vii}, justamente quando os espaços das freguesias se urbanizavam (FERNANDES, op. cit., p. 64).

Feito este breve parêntese, a partir da metade do século XX, quando a realidade suburbana já estava deslocada muitos quilômetros de distância destes primeiros subúrbios ferroviários, ocorre um processo de desativação progressiva dos bondes, cedendo lugar aos trólebus, aos ônibus e ao automóvel que já começava a predominar no cenário urbano, afirmando-se como símbolo de uma sociedade moderna e expressão de um processo de concentração de renda que se intensificava no país. Esta tendência prosseguiu com o desmantelamento das ferrovias contrastando com os esforços colocados em políticas urbanas que buscavam ajustar a cidade ao veículo motorizado individual, iniciadas na década de 1950 e prolongadas “pela de 1960, especialmente durante o Governo Carlos

Lacerda” (ABREU, 1997, p. 144) que entre diversos projetos viários, um deles resultaria no desenho de uma rede de vias que continha o traçado da via expressa Linha Amarela.

Contudo, a progressiva desativação das oficinas e de outros usos industriais, a dilapidação do sistema ferroviário e a extinção dos bondes forçaram, cada vez mais, a produção de valores no espaço relacionados ao transporte rodoviário e a substituição dos usos industriais por comerciais e residenciais. Assim, aproximam-se da região novos shoppings centers e hipermercados, com destaque para o Norte Shopping (1984), construído em parte do terreno onde funcionava a Fábrica Klabin na Avenida Dom Hélder Câmara, bairro do Cachambi, que ao invés de destituir o Méier da imagem de “capital do subúrbio”, expande-a simbolicamente para os bairros do Cachambi, Engenho de Dentro, e Todos os Santos. Por conseguinte, novos produtos imobiliários considerados até então atributos exclusivos de áreas da cidade ditas mais nobres, evidenciam o potencial de densificação-verticalização dessa região, embora, nela ainda predominem construções baixas e unifamiliares.

De fato, este processo ilustra o declínio das instalações industriais e o avanço da produção comercial, de serviços e residencial na região. Durante as duas décadas seguintes, o Norte Shopping continuaria desempenhando importante papel transformador do perfil imobiliário deste conjunto de bairros, principalmente, os bairros do Méier e Cachambi, mas que igualmente aos demais bairros que compõem o fragmento urbano objeto deste estudo foram tomados por grandes expectativas advindas da realização das duas intervenções urbanas comandadas pelo poder público.



FIGURA 2.1: Fachada do prédio de escritórios da Oficina de Locomoção do Engenho de Dentro, Rua Arquias Cordeiro (esq.) e Prédio da Oficina Trajano de Medeiros na Rua José dos Reis (dir.). Fotos: (esq.) PREFEITURA, 1998, p.28.; (dir.). João Bosco, set. 1995. In: RODRIGUEZ, op.cit., p. 26

3 – Construções retóricas e simbólicas: de refúgio estagnado a território privilegiado

Coube nesta seção uma breve apresentação dos argumentos que operaram a favor da submissão, em definitivo, do mesmo fragmento urbano a receber os empreendimentos, Linha Amarela e Estádio Olímpico João Havelange (EOJH). Pois, sendo aqui pressuposto

que tais obras teriam produzido efeitos perversos em um mesmo território urbano, indaga-se: como estes dois projetos foram justificados e ou aceitos por diversos grupos sociais, principalmente aqueles vizinhos aos empreendimentos?

Esta questão se apóia em Boltanski e Chiapello (op. cit., p. 38-39), para os quais a acumulação capitalista exige a mobilização de um grande número de pessoas, cuja adesão ao processo moldado pela lógica da circulação e da acumulação do capital requer argumentos e que a necessidade percebida pelo capital de proporcioná-los é entendida por meio da noção de “justificação”. Assim, a permanência, a expansão e as imposições do capitalismo apóiam-se em certo número de representações – suscetíveis de guiar a ação – e de “justificações”, que têm feito dele uma ordem aceitável e inclusive desejável ou a única possível (Ibidem, p. 41-42).

Portanto, analisar tais processos de legitimação destas respectivas ações no mesmo espaço urbano – i.e. suas “justificações”, permitiu verificar que os projetos não foram concebidos para o momento em que foram definitivamente implantados, com destaque para a Linha Amarela que levou praticamente trinta anos para sair do papel. Não menos importante, foi possível perceber que o seu sentido inicial passava, sobretudo, pela proposta de reorganizar o trânsito da cidade do Rio de Janeiro, inclusive sendo, em dado momento, destinada exclusivamente para o transporte de massa. No entanto, na sua implantação definitiva, a via teve acrescentados às suas “justificações” outros significados, atribuindo novos valores e potencialidades a esta forma urbana.

É uma obra que vai integrar Zona Norte e Zona Sul, descongestionar o trânsito, valorizar os bairros por onde passa, aproximar as pessoas, unir o Rio de Janeiro num grande abraço, e eu digo isso como cidadão. (Luiz Paulo Conde, ex-prefeito. PREFEITURA (Rio de Janeiro), nov. 1997, p. 20).

Como se vê no quadro síntese 3.1, as “justificações” que antecederam a execução definitiva da via expressa manifestavam argumentos relativos ao trânsito urbano da cidade, tais como: conter gastos com deslocamentos, integração metropolitana com diferentes modais de transporte e redução da poluição do ar e sonora nas localidades com trânsito saturado. Quando da sua efetiva conclusão, são atribuídas à construção da via outras “justificações” que vão além da circulação urbana, com destaque para a idéia de que a Linha Amarela seria um vetor de “revitalização urbana” dos bairros por onde passaria.

CRONOLOGIA	JUSTIFICAÇÕES	MEDIDAS / PROJETOS / A CONSTRUIR
1965 A Linha Amarela nasce dentro de um projeto de cidade no Plano Diretrizes.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Solução viária para atender usos de terra e distribuição populacional definidos no plano. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ênfase no transporte rodoviário individual devido instalação recente da indústria automobilística no país e evolução da renda per capita prevista no plano.
1967 A via é absorvida pelo Plano das vias Policromáticas/DER-GB.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cria acesso ao Centro da Região Metropolitana previsto no Plano-Piloto da Barra da Tijuca. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parte do projeto é implantado, mas sem as características prevista no plano original, aproveitando ruas existentes sem qualquer relação com ele.
1975 Designada com RJ-087, é constituída pelos PAAs 9510 e 9517.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Acesso rápido a Baixada de Jacarepaguá. ■ Economia de combustível. ■ Ligação com Cidade Universitária e Fundão. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estudava-se o uso da via para receber o pré-metro e o metrô.
1979 Com a crise do petróleo o projeto viário é substituído por transporte de massa sobre trilhos.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Melhorias na circulação do tráfego urbano e do transporte de massa. ■ Redução do consumo de derivados do petróleo, adotando outra modalidade de energia. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Construção de monotrilho movido a energia elétrica, utilizando o mesmo traçado da via.
1987 Projeto aguarda verbas do BNDES.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Desafogar trânsito nas vias internas da cidade e o Túnel Rebouças. ■ Melhorar qualidade de vida, despoluindo vários locais com trânsito saturado. ■ Economia de tempo e dinheiro nos deslocamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transporte rodoviário individual. ■ Transporte de massa, Linha 2-A do metrô, integração com a estação Maria da Graça.
1992 A construção da LA é promessa de campanha do então candidato a Prefeito César Maia.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Essencial no reordenamento do fluxo de trânsito da cidade, ligando Zona Norte e Zona Sul sem passar próximo ao centro da cidade. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transporte rodoviário individual e coletivo (ônibus). ■ Cobrança de pedágio.
1993 César Maia assume o cargo de Prefeito da cidade do Rio de Janeiro.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ligação da Barra da Tijuca e Jacarepaguá ao resto da cidade, onde está se desenvolvendo um complexo de serviços e comércio de caráter metropolitano atrator e usuários de transporte individual. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transporte de massa, por VLT, ligando Madureira à Barra da Tijuca. ■ Valorizar o meio ambiente, patrimônio cultural e as relações de vizinhança.
1993 LA vira responsabilidade do governo municipal.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Projeção internacional. A construção da LA é uma demonstração de que o Rio pode sediar os Jogos Olímpicos 2004. ■ Requalificação urbana dos bairros estagnados que a LA atravessa na Zona Norte. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ocupar vãos dos viadutos construídos com usos comercial e de serviço. ■ Tratamento paisagístico onde a obra interferir na paisagem natural ou urbana.
1994 Para acelerar obra, túneis sobrepostos da Covança são trocados por túneis paralelos.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Interconexão dos subúrbios da Central e da Linha Auxiliar, eliminando as barreiras rodoferroviárias. ■ Ampliação da polarização exercida pelo centro comercial do Méier. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ocupar vãos dos viadutos construídos com usos comercial e de serviço. ■ Tratamento paisagístico onde a obra interferir na paisagem natural ou urbana.
1994 Construtora OAS vence licitação do lote 2.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Equilíbrio no desenvolvimento da cidade: crescimento econômico, cultural e de lazer. ■ Geração de empregos. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Encapsulação das pistas da LA onde ocorrer deterioração da qualidade do ar para edificações vizinhas. ■ O traçado deve respeitar os prédios da Escola Municipal Izabel Bivar e o Edifício da Oficina Trajano de Medeiros.
1995 Começam as obras da LA.	<ul style="list-style-type: none"> ■ VLT é descartado. ■ OAS conta com empréstimo do BID para concluir obras do lote 2. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Canalização dos rios para eliminar riscos de inundação. ■ Proteções laterais das pistas para impedir cruzamento de pedestres ou mesmo animais.
1996 Viaduto sobre Rua da Abolição não é executado.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cj. da Oficina de Trajano é tombado pelo município. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ O traçado deve respeitar os prédios da Escola Municipal Izabel Bivar e o Edifício da Oficina Trajano de Medeiros. ■ Canalização dos rios para eliminar riscos de inundação.
1997 Conde assume a PCRJ como sucessor de Maia e entrega LA.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conde prorroga período de concessão da via à LAMSA para 25 anos. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Proteções laterais das pistas para impedir cruzamento de pedestres ou mesmo animais.
1999		

QUADRO 3.1: Cronologia, “Justificações” e medidas mitigadoras de impactos da Linha Amarela. Elaboração própria.

Já a decisão de construir o estádio, parece ter sido tomada (às pressas) pelo então prefeito César Maia, para atrair os Jogos Olímpicos de 2012. Sua instalação no terreno das oficinas contraria a idéia do primeiro plano estratégico (PECRJ I) em descentralizar os equipamentos esportivos no mapa da cidade, uma vez que o EOJH está aproximadamente apenas seis quilômetros de distância do Estádio Mario Filho, o Maracanã. Para viabilizar sua construção e a prometida “revitalização urbana” da região, foi criada a Área de Especial Interesse Urbanístico do Engenho de Dentro (AEIU).

*Procuramos instalar nossas estruturas em áreas que sofriam degradação urbana. O maior exemplo é o entorno do Engenho, uma área de zoneamento exclusivamente industrial, mas cercada por empreendimentos falidos. Conseguimos emplacar na Câmara Municipal a mudança da região para uso misto, residencial e industrial, e agora veremos apartamentos e comércio surgirem no terreno, o que gera emprego e renda (Ruy Cesar, secretário especial do Pan. Na luta contra o tempo, cada dia vale por três. **Jornal do Brasil**, p. A16, 9 jul. 2006).*

Observa-se no quadro síntese 3.2, como a proposta do estádio “sobrevoo”, ao menos três regiões da cidade do Rio de Janeiro antes de “pousar” no bairro do Engenho de Dentro. Mas o fator principal a se verificar é, em que pese não ter sido pensado inicialmente para a região que o acolheu, a implantação do estádio parece ter envolvido diversas ações que

colocaram em xeque, sobretudo, “referenciais simbólicos” do “bairro das oficinas”, mediante ações de destombamento, flexibilização dos instrumentos de preservação, demolições de parte do patrimônio existente, além de remanejamentos institucionais tradicionais.

CRONOLOGIA	JUSTIFICAÇÕES	MEDIDAS / PROJETOS / A CONSTRUIR
<p>1995</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ É elaborado o PECRJ. Em seu escopo os JO RIO 2004 surgem como principal estratégia. ■ PCRJ encomenda projeto de estádio de futebol à DPL-Riourbe. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tornar o RJ um pólo de atratividade regional, nacional e internacional. ■ Transformação urbanística. ■ Ampliar a infraestrutura esportiva da cidade. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Marketing da cidade voltado para marca de «cidade esportiva». ■ Programa de novas infraestruturas esportivas: estádio de futebol na Barra da Tijuca (1ª versão). ■ Qualificar seis centros esportivos: Fundação-VO(1), Maracanã(2), Glória-Botafogo(3), Lagoa-Copacabana(4), Barra da Tijuca(5) e Vila Militar-Campo Grande(6).
<p>1996</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anteprojeto de candidatura RIO 2004 é oficialmente apresentado. ■ Segunda versão do estádio é encomendada pela PCRJ. ■ Cj. das Oficinas do Engenho de Dentro é tombado pelo município. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Descentralizar a distribuição espacial dos equipamentos esportivos na cidade. ■ Impulso na prática esportiva e integração social. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estádio olímpico (2ª versão) na Ilha do Fundão, principal «parque olímpico» do projeto RIO 2004.
<p>1998</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ RJ é eliminado na disputa dos JO 2004. COB convida RJ a concorrer ao PAN 2007. 		
<p>1999</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ COB solicita terreno da Flumitrens para construir CODT. 		
<p>2001</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ RJ concorre oficialmente ao PAN 2007 e estádio de atletismo é proposto para a Barra da Tijuca. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Formação profissional de seis mil jovens até 17 anos e o desenvolvimento do esporte olímpico nacional, através da descoberta de novos talentos. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cinco «zonas» são escolhidas para receber as instalações do Pan: Barra da Tijuca (1), Maracanã (2), Marina da Glória (3), Lagoa-Copacabana (4) e Vila Militar-Campo Grande (5).
<p>2002</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rio se torna sede do PAN2007. ■ Terreno das Oficinas ED é cedido ao COB para construção de CODT. ■ SP entra na disputa com o RJ à cidade aspirante aos JO 2012. 		<ul style="list-style-type: none"> ■ Estádio de atletismo no Complexo Esportivo do Autódromo, na Barra. ■ Reforma dos estádios do Centro de Futebol Zico (Barra da Tijuca), Moça Bonita (Bangu), Ítalo Del Cima (Campo Grande) e Mário Filho (Maracanã). ■ Centro Olímpico de Desenvolvimento de Talentos (CODT) no bairro do Engenho de Dentro. ■ Reutilização dos galpões desativados da antiga oficina ferroviária para as instalações do CODT.
<p>2003</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ PCRJ decide construir estádio olímpico no bairro do Engenho de Dentro. ■ A cidade do RJ é escolhida cidade aspirante aos JO 2012 pelo COB. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ O E.O.J.H é uma obra imprescindível pois trará visibilidade para o PAN e aumentará as chances da cidade disputar os JO 2012. ■ Elevação da auto-estima da cidade. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estádio Olímpico João Havelange em terreno de 200 mil m² da Flumitrens cedido ao COB para a construção do CODT. ■ CODT utilizará os galpões tombados que serão mantidos no terreno. ■ Transferência do Museu do Trem para Leopoldina.
<p>2004</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ É homologado o PECRJ2, sem conter o E.O.J.H. Decreto autoriza demolição de galpões da Oficina ED. ■ RJ perde a disputa aos JO 2012 para Londres. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ O bairro do Engenho de Dentro apresenta acessibilidade favorável: trens, ônibus e automóveis pela L. Amarela ou L. Vermelha. ■ Revitalização da região que sofria degradação urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transferência da ETETESF para Deodoro. ■ Melhorias urbanísticas e viárias no entorno do estádio, tais como: ciclovia e vias de circulação. ■ Obras de drenagem. ■ Passarela sobre a linha férrea. ■ Viaduto sobre a R. da Abolição e recuperação do acesso a L. Amarela.
<p>2005</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ É revogado pelo prefeito o ato de tombamento da Oficina Trajano. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Impulso no comércio e serviços. ■ Geração de empregos. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Duplicação do viaduto Castro Alves (Méier). ■ Macro drenagem do Rio dos Frangos. ■ Criação da AÉIU do Engenho de Dentro: alteração do zoneamento industrial para misto e permissão construir 18 pavimentos no máximo.
<p>2007</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ E.O.J.H é entregue faltando 13 dias para o PAN 2007. O projeto do CODT é redimensionado e o COB anuncia sua construção em outra região da cidade. 		

QUADRO 3.2: Cronologia, “justificações” e projeto do “Engenhão”. Elaboração própria.

No que se refere aos seus custos de oportunidade urbana e apropriações sociais, foi possível analisar a relação dos dois projetos com a cidade. No caso da Linha Amarela:

- sua implantação definitiva atende essencialmente às condições de circulação do automóvel privado na cidade, tendo em vista a precária integração da via com um sistema de transporte de massa.
- não se pode negar o notável crescimento acelerado de serviços e a densificação da baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca como justificações relevantes para a implantação da via. Segundo o RIMA (1994), a região atraía um volume de 185 mil veículos/dia. Em outras palavras, a Linha Amarela obtinha senão em parte, uma aceitável relação de demanda com este território urbano; e
- com isso, nota-se a intenção voluntária de colocar a Barra da Tijuca em relação direta, em termos de fluidez, com outros pólos econômicos e turísticos (aeroporto, centro histórico e de negócios, shopping centers, pontos turísticos e a Zona Sul da cidade) considerados vitais para a circulação do capital.

Ademais, é inerente à concepção das vias expressas de tráfego segregado, o conceito de total sobreposição e desconexão da malha urbana existente para garantir fluxo contínuo e veloz. Expressão dos “ideais capitalistas sobre movimento individual na sociedade”, a valorização da circulação criou o que Sennet (1994, p. 263) chamou de “ética da indiferença”: o indivíduo em locomoção perde “suas conexões com outras pessoas e com os lugares através dos quais se move”. Nesse sentido, as vias expressas são formas urbanas orientadas e concebidas por uma “indiferença” em relação ao tecido urbano existente.

O Estádio Olímpico, diferentemente da Linha Amarela, não apresentava uma relação de demanda com a cidade e muito menos com a região onde foi construído.

- Sua construção foi motivada pela experiência de “sucesso” dos Jogos Olímpicos de Barcelona (1992), desde o PECRJ I como parte de um “master project” para reposicionar a cidade no cenário internacional mediante a organização de um mega-evento esportivo, concomitantemente, no âmbito nacional como “capital do esporte”.
- Tampouco, apresentou como justificativa os torneios de futebol locais, até porque, a construção do “Engenhão” é expressão da desistência de reformar estádios existentes, conforme indicava o dossiê de candidatura do PAN 2007 (2002).
- a instalação do equipamento no bairro do Engenho de Dentro parece mais ter sido resultado de uma janela de oportunidade, visto que, a Prefeitura/COB tinha garantida a concessão de uso do antigo terreno das oficinas.

Vale registrar que estas duas intervenções consagram o quadro de desigualdade em termos de distribuição espacial destas formas urbanas na cidade, o que pode ser interpretado como expressão de uma ideologia de classe, na recusa das classes dominantes em estabelecerem relações de vizinhança com tais infra-estruturas. Dessa forma, os discursos que difundiram as condições promissoras engendradas pelos dois projetos em estudo, acabam por encobrir, esta distribuição desigual no mapa social da cidade, mantendo um padrão de intervenção que sobrecarrega os territórios urbanos onde vivem aqueles destituídos de recursos financeiros, simbólicos e políticos para fazer-lhes resistência. Assim, a designação deste fragmento urbano como “espaço de indiferença” passa pela disposição destas infra-estruturas na cidade e pelas classes sociais supostamente atingidas.

No mais, ainda que ambas as obras tenham sido anunciadas como promotoras de uma transformação urbanística favorável, tanto para cidade quanto para as localidades vizinhas às intervenções, suas “justificações” e formas de ação parecem convergir na mesma direção, ao se comprometerem mais com as grandes escalas espaciais em detrimento da pequena escala do bairro: a via expressa Linha Amarela estabelece primordialmente, uma conexão entre a “nova” centralidade do Rio de Janeiro, a Barra da Tijuca, com outras centralidades econômicas e turísticas; e o EOJH, atende o objetivo de projetar

internacionalmente o PAN 2007 e a difusão da imagem de cidade “olímpica”. Nesta desproporcionalidade entre as escalas de concepção e intervenção que a “indiferença” ao “espaço herdado” se sobressai.

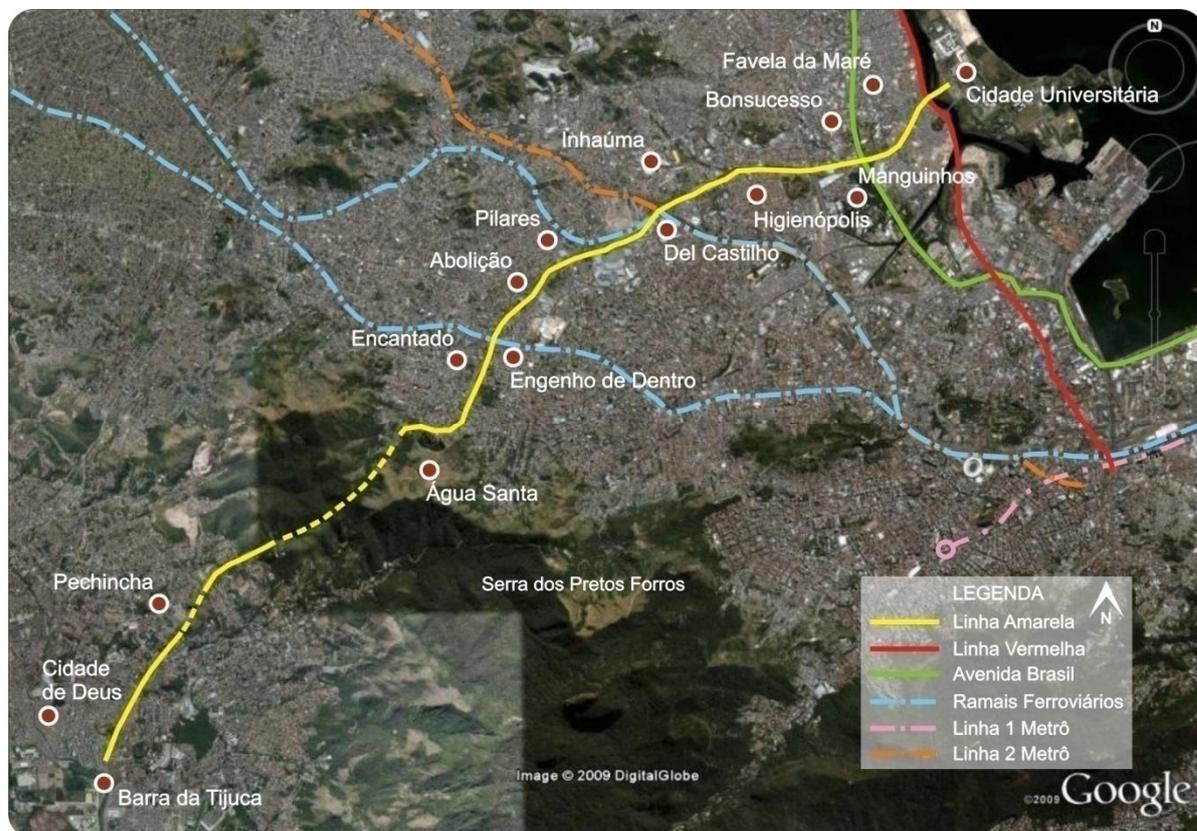


FIGURA 3.2: Traçado da Linha Amarela e demais eixos de transporte da cidade. Elaboração própria sobre imagem satélite disponível no Google Earth. Acesso em: 22 nov. 2009.



FIGURA 3.3: EOJH ainda em obras frente à estação de trem (esq.). Setor sul das arquibancadas passível de ampliação (dir.). Fotos: Claudia Brack, FPJ (2007); GPDU (2008).

4 – Linha Amarela e “Engenhão”: por que há convergências nas duas intervenções urbanas?

A partir da comparação entre as principais “justificações” que viabilizaram os projetos da Linha Amarela e do EOJH, reconhece-se uma “relação lógica”, ainda que no plano discursivo, que sustenta a idéia de um padrão de ação num mesmo fragmento urbano. Tal

padrão justificaria não só o estudo destes dois projetos em conjunto, mas também permitiria perceber a obra do EOJH como reincidente no mesmo espaço urbano.

Primeiramente, cabe destacar que as duas intervenções estudadas ocorrem em um período marcado por deflagradas tentativas de inclusão da cidade do Rio de Janeiro no rol das cidades ditas globalizadas^{viii}. As administrações do Prefeito César Maia (1993-2008) favoreceu, a elaboração de dois planos estratégicos: o Plano Estratégico I – ‘Rio Sempre Rio’ (1996) e o Plano Estratégico II - ‘As Cidades da Cidade’ (2004), em detrimento do Plano Diretor da Cidade (1991), então secundarizado como instrumento de planejamento urbano. Esta política urbana vinculada ao planejamento estratégico apresentou-se fundamentalmente, na forma dos Grandes Projetos Urbanos (GPU)^{ix} – intervenções pontuais e significativas sobre o espaço físico da cidade, tomadas positivamente pela sociedade, pois, em geral, são anunciadas como capazes de solucionar um conjunto de problemas sociais, urbanísticos e econômicos, além de promover a inserção competitiva da cidade no circuito capitalista globalizado (MOULAERT *et al.* 2003; NOVAIS *et al.* 2007).

Dessa forma, verificou-se que ambas as obras foram orientadas por um conjunto de iniciativas do denominado “empresariamento urbano” (HARVEY, 1996): no caso da via expressa, que contou com o envolvimento do setor privado, trata-se de uma infraestrutura promotora de acessibilidade externa e interna, pois amplia a ligação do Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim (Ilha do Governador, Zona Norte) com outras áreas da cidade, sobretudo a Barra da Tijuca (Zona Oeste), contribuindo para o desenho da Barra como nova centralidade, além de estabelecer novas conexões com a região metropolitana; o estádio olímpico consiste em investimento em equipamento de consumo de massa e entretenimento, um estádio esportivo, como resposta a uma oportunidade de atrair um evento internacional especial (Jogos Olímpicos e Pan-americanos) que impulsionasse um desenvolvimento econômico e fortalecesse a imagem competitiva da cidade.

Ao reconhecer o padrão de ação que orientou os dois projetos foi possível perceber “limitações” que abrem espaço para que alguns aspectos materiais e simbólicos do “espaço herdado” sejam ignorados. Merecem destaque:

- o caráter pontual das intervenções. A via expressa é viabilizada para atender toda uma região metropolitana e “revitalizar” os bairros por onde ela passa; o estádio permite qualificar a “cidade olímpica” e também “revitalizar” o bairro que o acolheu. Esta é uma convergência importante entre os dois projetos, pois a relação entre diferentes escalas espaciais na elaboração e execução dos projetos evidencia o caráter “indiferente” das estratégias do “empresariamento urbano” na escala local; e
- a tendência a mobilizar investimentos do setor privado na esfera imobiliária para fins residenciais (SÁNCHEZ, 2003, p. 391). A via expressa teria promovido o que pode

ser chamado de um segundo “boom” imobiliário na Barra da Tijuca, assim como na formação de uma mercado que se iniciava nos bairros do Grande Méier. No caso do EOJH, até então, verificou-se que dos doze novos empreendimentos residenciais identificados, oito estão inseridos na área que compreende a AEIU do Engenho de Dentro. Contudo, cabe ressaltar que nesta região já se notava um mercado em expansão impulsionado pelo Norteshopping, pelo centro comercial do bairro do Méier e pela própria Linha Amarela.

Como a reincidência das ações é condição para a noção de “indiferença”, nota-se até então, que ao menos no discurso, a implantação do EOJH tenha sido. Pois, as “justificações” que legitimaram a obra do estádio recorreram, em boa parte, a alguns argumentos e práticas acionadas na viabilização da Linha Amarela. Sobretudo, no caráter endógeno dos projetos, na reestruturação do tecido social e urbano e na desqualificação do mesmo fragmento urbano como espaço de estagnação e degradação urbana. Esta forma de (des)valorização teria contribuído para reforçar a imagem estigmatizada deste fragmento urbano localizado no subúrbio carioca e de seus problemas, transformando-o em receptáculo privilegiado destes equipamentos. Mas, a via expressa não iria “revitalizar” os bairros por onde passaria, então, por que implantar o EOJH dez anos depois sob a mesma “justificação”?

Boom imobiliário na Linha Amarela

O Rio-2, um conjunto de condomínios em fase de construção na Barra da Tijuca, foi retomado pela Carvalho Hosken

FIGURA 4.1: Linha Amarela estimula setor imobiliário na Barra. Fonte: **Gazeta do Rio**, Rio de Janeiro, p. 8, 31 mar. 1998.

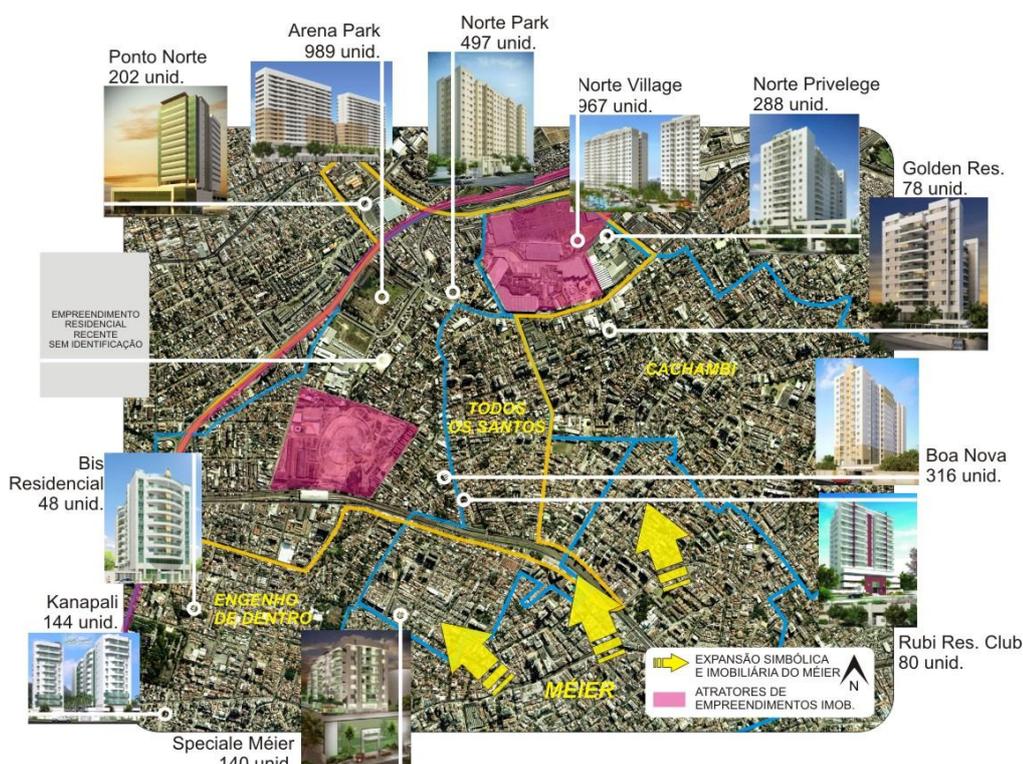


FIGURA 4.2: O movimento do mercado imobiliário com a implantação do EOJH. Elaboração própria.

5 – O vício da “indiferença”: a paisagem urbana legada pelos projetos Linha Amarela e “Engenhão”

Para desenvolver o exercício de reconhecimento dos “espaços da indiferença”, buscou-se delimitar o campo de investigação a partir de uma análise da situação atual da região sob o ponto de vista de suas estruturas espaciais urbanas, revelando-se procedimento adequado para testar a hipótese de que tais espaços expressam uma totalidade negligenciada por duas ações urbanas comandadas pelo poder público, isto é, sua “espacialidade” (MORAES e COSTA, 1984).

Dessa forma foram selecionados alguns espaços urbanos que qualificam a suposta “indiferença” decorrente das ações que viabilizaram as intervenções mencionadas, considerando aspectos que expressassem em algum grau: a transposição de limites toleráveis de convivência entre a infra-estrutura urbana construída e os espaços privados (residenciais ou institucionais) preexistentes; qualquer prejuízo à vida cotidiana, cultural e simbólica da região; a conversão de espaços públicos em áreas ociosas; a ineficiência ou simples abandono no atendimento de aparentes demandas precedentes e na reposição de infra-estrutura.

Neste artigo, apenas a instituição de ensino Centro Educacional Olinto da Gama Botelho - CEOGB (ocupa prédio da antiga Oficina Trajano de Medeiros) e parte do acervo edificado residual das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro serão abordadas.

5.1 – Uma escola perdida “debaixo” do Mississippi Carioca

[...] aqui é uma escola perdida debaixo da Linha Amarela. O que é preservar o ambiente se você tem o aspecto físico deteriorado? Elisabete do Santos, diretora e professora do CEOGB^x.



FIGURA 5.1.1: Fachada principal do CEOGB, antigo prédio da Oficina Trajano. Foto: MC (2010).

No único prédio que sobrou da antiga Oficina Trajano de Medeiros, funciona desde 1979, em regime de comodato, o CEOGB. Algumas questões são expressivas para a argumentação central deste trabalho:

1- Durante as obras, alunos e professores estavam impedidos de entrar na escola, pois uma “cratera” foi aberta sem aviso prévio, no meio da rua e na porta da escola. A alternativa foi improvisar uma entrada pelo posto de gasolina vizinho ao prédio.

2- Com a via já aberta para o tráfego de veículos, a direção da escola acionou no Ministério Público, a LAMSA (concessionária criada durante as obras para operar a via expressa), exigindo o tratamento acústico e de refrigeração oferecidos como contrapartida. Logo, foram instaladas placas anti-ruído no viaduto em frente à escola. No entanto, a escola estadual continua sem sistema de refrigeração e sem janelas termo-acústicas.

3- Nos fundos da escola, em área que pertencia à antiga Oficina Trajano, está em construção um dos maiores empreendimentos imobiliário da região, decorrente da inserção do EOJH, da alteração da legislação urbana mediante a aplicação da AEIU e destombamento do conjunto. Isto indica que incide considerável pressão da especulação imobiliária sobre estas glebas industriais desativadas, que em geral ocupam vastas áreas deste território. E assim, de acordo com Sánchez (op. cit., p. 391-392), os denominados projetos de “renovação” tendem a subordinar “certos recursos do território das cidades aos objetivos de valorização dos empreendimentos do setor imobiliário”. Logo, as influências tanto da Linha Amarela quanto do EOJH em um mesmo espaço, indicam a pertinência de analisar juntos estes dois aclamados projetos de “renovação”. Pois no que se refere à Oficina Trajano, o estádio olímpico se qualifica, de fato, como um caso recorrente, na extensão de seus efeitos sobre o patrimônio arquitetônico existente.

4- A área de estacionamento e a quadra poliesportiva sob o viaduto em frente à escola resultou da mobilização de grupo de moradores e pais de alunos junto à subprefeitura, não sendo fruto das medidas que indicavam usos comerciais e de serviços sob viadutos.

5- As obras da Linha Amarela deixaram o nível da Rua José dos Reis mais alto que o nível de acesso da escola e modificações na rede de drenagem, deixando problemas de enchentes que se agravam nos dias de fortes chuvas.

6- Embora não estivesse exatamente sob ameaça de deixar o prédio, a preocupação dos dirigentes em ter que procurar outro lugar para abrigar a escola se estendeu mesmo com a obra da Linha Amarela concluída. As alternativas oferecidas pelo governo do Estado eram quase sempre distantes ou eram instalações em condições piores que as encontradas no prédio histórico. A falta de apoio (financeiro e político) da Secretaria de Educação do Estado, somada aos impactos da Linha Amarela “precarizam” a vida cotidiana dos funcionários e alunos da escola. A permanência do CEOGB até hoje no antigo prédio das oficinas tem como principal motivo a sua história neste território, pois é expressão de *todo um trabalho de muitos anos de história de vida, de luta, da própria comunidade. Como nós não vamos mais mudar de “barraco”, restou começar a melhorar o “barraco”* ^{xi}.



FIGURA 5.1.2: Empreendimento Arena Park. Disponível em: <http://static.panoramio.com/photos/original/21197692.jpg>. Acesso em: 21 ago. 2008.

5.2 – Um campo, trilhos e galpões sob o “pouso” do estádio

O que houve foi uma intervenção tópica, tratou-se o estádio como coisa e se desconsiderou o entorno social. Porque você aumentou a pressão de tráfego aqui, a pressão de pessoas, você não tem serviços à altura, as ruas fecham em dias de jogos [...]. Na verdade a obra provocou desordem urbana e não ordem urbana, porque a região era desenhada arquitetonicamente pra um desenho de fluxo e de relacionamento entre as pessoas. O efeito Barcelona não aconteceu aqui no Rio de Janeiro. O modelo veio incompleto. Sr. Roberto Williams, professor e diretor da ETETESF^{xii}.

No que se refere ao Complexo da Oficina de Locomoção do Engenho de Dentro, vale recuperar que, assim como a Oficina Trajano de Medeiros, o conjunto estava tombado definitivamente pelo município desde 1996.

1- A centenária Escola Técnica Estadual de Transportes Eng. Silva Freire, teria que ceder seu campo de futebol e prédio anexo para a construção de um dos acessos do EOJH. Em contrapartida solicitou a ampliação de suas instalações para os prédios que não seriam utilizados pelo estádio. A idéia foi recusada pelo COB, alegando que os galpões estavam destinados ao Centro Olímpico de Desenvolvimento de Talentos (CODT), contribuindo para gerar expectativas positivas no entorno social. Sem muito avançar nas negociações com os dirigentes do PAN 2007, tudo indicava que a escola, criada por força da formação de mão-de-obra para a extinta oficina, seria transferida para instalações no bairro de Deodoro. Porém, a mobilização de professores, alunos, Associação de ex-alunos e moradores, conseguiu preservar a escola no terreno da oficina ferroviária, sem o prejuízo de demolição das salas de aulas e com a reforma da quadra de esportes (BENEDICTO, 2008, p. 113).

2- Conseqüências negativas, decorrentes das obras do EOJH, ocorreram na rede de esgoto da escola, assim como no abastecimento de energia elétrica que era fornecida pela rede ferroviária.

3- A relação de vizinhança com o estádio olímpico implica na suspensão das aulas por medida de segurança, quando são realizadas partidas de futebol em dias úteis, tendo em vista o quadro de extrema violência entre torcidas organizadas.

4- As melhorias urbanísticas se restringiram à pavimentação e alargamento de calçadas e ruas do entorno imediato do estádio olímpico. As medidas tomadas em dias de eventos no estádio correspondem à interdição de vias locais e aumento na circulação de trens e ônibus.

5- Os novos investimentos imobiliários que incidem na região têm recorrido até o momento, exclusivamente, às glebas industriais desativadas. O padrão construtivo, o modelo urbanístico e o valor de imóveis são reproduzidos igualmente aqueles de outras áreas de elevada valorização imobiliária, como a Barra da Tijuca. E assim, a provável “elitização” dos espaços industriais transformados pela via imobiliária, pode ser interpretada como a fundação de um processo de substituição de uma classe social por outra, evidenciando, sobretudo, que os “problemas” da população de menor renda e baixa renda, situada ao redor do equipamento esportivo, não foram resolvidos.

5- Não há destinação de uso público do estádio olímpico. Os moradores limitam-se à apropriação do seu entorno, praticando corridas e caminhadas, assim como alguns, nos dias de jogos, vendem comidas e bebidas. Logo, merecem destaque, porque expressam o enfrentamento das restrições de uso “legadas” com a implantação do estádio olímpico.



FIGURA 5.2.1: O prédio que seria demolido com a construção do EOJH (esq.) e fachada da Oficina de Locomoção do Engenho de Dentro em processo de deterioração (dir.). Fotos: GPDU (2010).

6 – Considerações Finais: Da “indiferença” para onde?

Neste trabalho foi abordado um dos aspectos da política urbana pautada na implantação de grandes projetos urbanos. Baseados nos princípios capitalistas de modernização do espaço, as orientações para tais intervenções pontuais não incorporam relações sócio-espaciais da

escala local, isto é, o espaço da intervenção se resume ao equipamento produtivo, nestes casos, da nova imagem urbana a ser vendida ou das ligações espaciais que promove. Efetivamente, não se nota nessas intervenções uma quantidade de valor incorporado ao espaço. Desse modo, a tensão entre as escalas de ação é o que torna mais evidente as “indiferentes” leituras do “espaço herdado”, quando da implantação de grandes projetos.

Igualmente, a pressão nos prazos para entrega das infra-estruturas, o barateamento dos gastos com os projetos, negligenciando desapropriações que resultarão em relações desfavoráveis de vizinhança com o equipamento (apesar de, quase sempre, os gastos finais destes projetos se multiplicarem em relação aos orçamentos previstos), a desarticulação das propostas com um plano que trate a estrutura urbana como um todo e, finalmente, as interferências de traço político são questões que contribuem para a fragilidade destes projetos na escala local. Com efeito, a ênfase na efemeridade e a busca pelo impacto instantâneo, características comuns aos projetos de cunho estratégico, apresentam reflexos na duração destas intervenções no que se refere, por exemplo, ao atendimento de demandas sócio-espaciais para as quais supostamente estariam sendo viabilizadas. Esta questão expõe a perspectiva de Milton Santos^{xiii} (apud MORAES e COSTA, 1984, p.125) de que “os modos de produção criam formas espaciais que duram mais que os processos que as engendraram”.

Neste momento, não se deve perder a chance de ressaltar que, a depender da perspectiva dos sujeitos, é possível identificar outros olhares sobre estes mesmos objetos. Por isso, alguns poderão considerar tais ações e objetos como “acertos”. Para desenvolver a questão aqui pretendida, e mediante a análise aqui desenvolvida, essas intervenções foram avaliadas como “erros” recorrentes em um mesmo território urbano, o que potencializa a questão central defendida neste trabalho.

Contudo, estes projetos necessitaram de “justificações” para se legitimarem nas diversas escalas espaciais que operaram. Na difundida noção de “renovação urbana”, tais projetos surgem como verdadeiros remédios para tecidos urbanos considerados “degradados” e “estagnados”, pela ação planejadora. Entretanto, tais processos que visam “recuperar” espaços urbanos promovem, como nos casos aqui estudados, a inserção de novos empreendimentos imobiliários (residenciais ou comerciais), em configurações e tipologias anti-urbanas as quais, em termos de “vitalidade”, pouco oferecem ao espaço público.

Observada a escolha do fragmento urbano em questão para implantação dos dois projetos, há que se considerar que tal decisão reflete uma distribuição desigual destas formas urbanas pela cidade, demarcando claramente em seu mapa os territórios “privilegiados”, para tais operações. E, assim, estas estruturas, transformadas em qualidade destes espaços urbanos, definem a parcela de valor (simbólico, social ou cultural) específico dele e o re-inserem, de modo relacional, no mapa dos lugares “revitalizados”.

Ao trazer à tona a maneira como ambas as intervenções urbanas produziram efeitos perversos na vida dos diversos grupos locais, sobretudo, naqueles envolvidos nas duas estruturas ferroviárias, de valor relevante para a formação sócio-espacial deste território, evidenciou-se como os mesmos acirraram processos de degradação do patrimônio cultural deste fragmento urbano. Neste caso, é extremamente preocupante que se aceite com “indiferença” a destruição de estruturas que contam a “história territorial”.

Por outro lado, condenar estes prédios a bens de consumo e de marketing, outras forma urbanas sugeridas pela política do “empresariamento urbano”, disfarçadas de ação cultural, provavelmente provocaria alguns dos mesmos efeitos negativos identificados aqui. Ou seja, ações ditadas pela especulação em busca de maiores lucros, para obter visibilidade, ou para fins político-eleitorais, “negando a origem, os objetivos e a própria essência da preservação como ato de cultura que tutela a memória e o conhecimento (KUHL, p. 31).

Diante desse desafio, indaga-se: como conciliar referências simbólicas relevantes para a formação histórica de um território sem que a utilização das mesmas no repertório dos projetos seja convertida em ações predatórias a este mesmo patrimônio?

No que diz respeito ao lastro temporal, é possível reconhecer espaços urbanos que superaram o estigma de “espaço de indiferença”? É recomendável, neste sentido, certa atenção, para não tratar apressadamente as intervenções urbanas que buscam eliminar estruturas espaciais estigmatizadas ou estigmatizadoras. Pois, entende-se que a conversão de condições aparentemente desfavoráveis de dado espaço urbano, pautada pela substituição de sujeitos sociais de uma classe por outros, não torna tal ação menos indiferente. Pois falar em “espaços de indiferença” é falar ao mesmo tempo em “sujeitos-objeto da indiferença”, aqueles que foram excluídos dos processos de renovação.

Em suma, ambos os projetos e processos aqui estudados não podem ser dados como concluídos. Um novo capítulo do ciclo de vida destes territórios e, particularmente, do fragmento em foco, parece estar sendo escrito em decorrência da realização dos Jogos Olímpicos em 2016 na cidade do Rio de Janeiro. Cabe avaliar, quais desdobramentos estão por vir das ações orientadas para um novo evento esportivo na cidade, e para a configuração da chamada “cidade olímpica”, considerando que, este fragmento urbano terá estreita relação com o projeto, por força do estádio olímpico. De forma conclusiva, indaga-se: que rumo está sendo traçado para este fragmento urbano? Nesse contexto, como se posicionam os diversos sujeitos da produção do espaço, e quais os interesses em jogo? Partindo da “indiferença” ou da “diferença”, que outros espaços continuarão sendo produzidos?

7 – Referências Bibliográficas

- ABREU, Maurício de Almeida. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997. 156 p.
- ACSELRAD, Henri. **O que é Justiça Ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. 160 p.
- ANDRADE, Francisco de Paula Dias. **Subsídios para o estudo da influência da legislação na ordenação e na arquitetura das cidades brasileiras**. São Paulo, 1966. Dissertação (Concurso de cátedra) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo.
- BENEDICTO, Danielle Barros de Moura. **Desafiando o coro dos contentes: vozes dissonantes no processo de implementação dos Jogos Pan-Americanos**, Rio 2007. 2008. 181 f. Dissertação (Mestrado) – UFRJ/IPPUR. Rio de Janeiro, 2008.
- BIENENSTEIN, Glauco; SÁNCHEZ, Fernanda. A configuração de um modelo: notas para a inscrição histórica das grandes intervenções na cidade contemporânea. In: **Anais do VIII SHCU**. Niterói: ANPUR, 2004. CD-ROM.
- BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. Introdução geral: o espírito do capitalismo e o papel da crítica. In: _____. **O novo espírito do capitalismo**. Tradução Ivone C. Benedetti. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009. p. 31-79.
- CASTEL, Robert. **A discriminação negativa: cidadãos ou autóctones?** Tradução de Francisco Morás. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. 136 p.
- CO-RIO – COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS PAN-AMERICANOS RIO 2007 (Brasil). **Rio de Janeiro: ciudad candidata: XV Jogos Panamericanos**. Rio de Janeiro: s.n., 2002.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1945)**. 1995. 222 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, PPGG, Rio de Janeiro, 1995.
- HAESBAERT, Rogério. Capítulo II. Identidades Territoriais: Entre a multiterritorialidade e a reclusão territorial (ou: do hibridismo cultural à essencialização das identidades. In: ARAUJO, Frederico Guilherme Bandeira de; HAESBAERT, Rogério (org.). **Identidades e Territórios: Questões e olhares contemporâneos**. Rio de Janeiro: Access, 2007. p.33-56.
- HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: **Estudos & Debates**, ano XVI, n°. 39, 1996, p.48-64.
- KUHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauo**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Tradução Margarida de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2008. 192p.
- MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderlei Messias da. **Geografia Crítica: A valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984. 196 p.

MOULAERT, Frank; RODRIGUEZ, Arantxa; SWYNGEDOUW, Erik. **The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities**. New York (USA): Oxford University Press, 2003.

NOVAIS, Pedro; SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; OLIVEIRA, Fabrício Leal de. Jogos Panamericanos Rio 2007: Uma análise transdimensional do projeto urbano. In: **Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR - ENANPUR**. Belém do Pará: ANPUR, 2007. CD-ROM.

OLIVEIRA, Fabrício Leal de. **Grandes Empreendimentos e a Reprodução da Estrutura Urbana: Desafios Recentes para o Planejamento na Cidade do Rio de Janeiro**. 1997. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, IPPUR, Rio de Janeiro, 1997.

PREFEITURA (Rio de Janeiro). Secretaria Municipal de Obras. **Linha Amarela: A Nova Cor do Rio**. Rio de Janeiro, nov. 1997.

PREFEITURA (Rio de Janeiro). **A Linha Amarela: por onde passa e proximidades**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo, 1998.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Presenças Recusadas: Territórios populares em Metrôpoles Brasileiras. In: NUNES, B. F. (org.) **Sociologia de capitais brasileiras: participação e planejamento urbano**. Brasília: Líber Livro Editora, 2006. p.11-33.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). Ambiental Engenharia e Consultoria. **Linha Amarela: Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)**. Rio de Janeiro, jun. 1994. 94 p.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). **Plano estratégico da cidade do Rio de Janeiro: Rio Sempre Rio**. Rio de Janeiro: PCRJ/ACRJ/FIRJAN, jan. 1996. 72 p.

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). **Plano estratégico da cidade do Rio de Janeiro: As Cidades da Cidade**. Rio de Janeiro, 2004.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II (posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil). In: _____. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2004. p. 23-28.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003. 588 p.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. Marcos A. Reis (trad). São Paulo: Cia das Letras, 2008.

SANTOS, Milton. **Por Uma Geografia Nova**, São Paulo, Hucitec, 1996, 4ª Ed.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B. e MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 75-103.

ⁱ Os nomes “Mississipi Carioca” e “Estádio Voador” referem-se, respectivamente, à via expressa Linha Amarela e ao Estádio Olímpico João Havelange. A via expressa foi assim chamada pela então Secretaria Municipal de Projetos Especiais Solange Amaral, por considerar a via um vetor de desenvolvimento tal como o Rio Mississipi (EUA). O estádio olímpico foi citado desta maneira pelo autor da primeira versão do estádio, o arquiteto Hermano Leme da DPL-Riourbe, pois o estádio antes de “pousar” no Engenho de Dentro, teria “sobrevoadado” outras áreas da cidade.

ⁱⁱ Este texto trata-se de versão resumida da Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, submetida à avaliação em 15 de setembro de 2010 e que contou com a valiosa orientação da Professora e Doutora Fernanda Sánchez (PPGAU/UFF).

ⁱⁱⁱ A atribuição de sentidos aos espaços urbanos não é uma invenção do “empresariamento urbano”. Na cidade do Rio de Janeiro “se entende por subúrbio apenas os bairros ferroviários e populares desprestigiados tanto do ponto de vista social quanto pelo poder público” (FERNANDES, 1995, p.2) e por isso, esta categoria teria sido objeto de um rapto ideológico, o qual subtrai o significado relativo à zona periférica de cidade. Esta (des)construção de valores sociais particulares de certos lugares da cidade que são marcados com uma espécie de estigma confere portanto, a idéia chave para o desenvolvimento da questão central deste trabalho.

^{iv} De acordo com Novais *et al.* (2007, p.6), “os GPUs desencadeiam rupturas sobre o espaço físico e social, em suas múltiplas dimensões, e contribuem para a consolidação de mudanças na dinâmica sócio-espacial, caracterizada por reconfigurações escalares, e efeitos de desenvolvimento desigual na escala local.”

^v A Linha Amarela é uma via expressa com 23,7 quilômetros de tráfego segregado que liga o bairro da Barra da Tijuca à Ilha do Fundão, atravessando os bairros de Cidade de Deus, Pechincha, Água Santa, Encantado, Engenho de Dentro, Abolição, Pilares, Inhaúma, Del Castilho, Higienópolis, Bonsucesso e o Complexo da favela da Maré.

^{vi} Conforme pesquisa intitulada “Oficina de Trajano: Testemunho da Exposição Universal de 1889 no Subúrbio Carioca”, realizada em 1994, pela equipe NAPP – Núcleo de Assessoria Planejamento e Pesquisa contratada pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro para a elaboração do Plano de Estruturação Urbana do Méier – PEU Méier.

^{vii} De acordo com Castel (2008, p. 14) “a discriminação negativa não consiste somente em dar mais àqueles que têm menos; ela, ao contrário, marca seu portador com um defeito quase indelével. Ser discriminado negativamente significa ser associado a um destino embasado numa característica que não se acolhe, mas que os outros no-la devolvem como uma espécie de estigma. A discriminação negativa é a instrumentalização da alteridade constituída em fator de exclusão.”

^{viii} Novo paradigma da gestão urbana, na escala global, relativo à reestruturação urbana. Nessa temática ver, por exemplo (VAINER *et al* 2000).

^{ix} Neste período foi produzido um conjunto de objetos arquitetônicos associados ao modelo de gestão urbana empresarial. Como exemplo tem-se: Museu Guggenheim (não implantado), no Píer Mauá, Cidade do Samba, na Gamboa e Cidade da Música (inacabado), na Barra da Tijuca.

^x Trabalhando no CEOGB há mais de trinta anos, a diretora e também professora do colégio estadual avalia que a qualidade da escola também passa pelo seu aspecto físico. Entrevista concedida ao grupo de pesquisa GPDU/EAU-UFF em: 13 jul. 2009.

^{xi} Elisabete do Santos, diretora e professora do CEOGB conta porque resolveu manter a escola no prédio. Entrevista concedida ao grupo de pesquisa GPDU/EAU-UFF em: 13 jul. 2009.

^{xii} Entrevista concedida ao GPDU/UFF/EAU em: 23 jul. 2009.

^{xiii} SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Hucitec, 1978.