

3

A Mercadificação do espaço do bairro de Deodoro e adjacências - RJ: O Projeto do BRT e as Olimpíadas de 2016

Neste capítulo, realizamos a discussão sobre as mudanças que estão ocorrendo nos bairros de Deodoro e Vila Militar por conta dos investimentos realizados para a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, principalmente com a construção dos corredores expressos do BRT Transbrasil e Transolímpico e das arenas esportiva. Além disso, discutimos como essas mudanças estão se refletindo no cotidiano dos moradores do bairro de Deodoro. Assim, este capítulo foi dividido em dois itens.

No primeiro item, utilizamos, para fundamentar a discussão acerca das mudanças que ocorrem no bairro de Deodoro por conta da construção dos BRTs, autores como Harvey (2006, 2011, 2013), que trabalha com as contradições do capitalismo e como essas contradições se refletem no espaço. Utilizamos, também, para dar respaldo à nossa análise sobre as mudanças que estão ocorrendo nos bairros de Deodoro e da Vila Militar, a noção desenvolvida pelo autor acerca dos processos desiguais de desenvolvimento. Além de Harvey (2006, 2011, 2013), utilizamos neste item as análises espaciais desenvolvidas por Carlos (2007, 2007b, 2011, 2013), nas quais, para a autora, o homem, em cada momento de sua história, produz o espaço em que vive, tanto por meio das técnicas, como através das relações sociais e de produção que estabelecem, o que nos permitiu trabalhar o espaço dotado de um dinamismo. Além disso, utilizamos autores como Sanchez (2001c), Miele (2015), Ferreira (2011) e Lencioni (2010) para o desenvolvimento deste item de nossa pesquisa.

Por fim, o segundo item deste capítulo foi dividido em dois subitens. No primeiro, analisamos como estas mudanças, em nome da realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, podem se refletir no espaço do bairro, ou seja, se o bairro de Deodoro pode, ao fim das obras de implantação dos corredores expressos do BRT, se constituir em uma centralidade, principalmente se levarmos em consideração o conceito de acessibilidade e mobilidade dentro da cidade do Rio de Janeiro. Para tal, nos apoiamos nas análises realizadas por Villaça (1998),

Silva (2009) e Duarte (2003) para desenvolver esse subitem.

Neste ponto, analisamos também como o cotidiano dos moradores do bairro poderá ser afetado com as intervenções que estão ocorrendo no bairro para a realização das Olimpíadas e das Paraolimpíadas de 2016. Utilizamos, assim, como base metodológica, autores como Mascarenhas (2014), Sanchez (2001) e Sanchez et. al. (2015) para demonstrar a razão e a lógica destes investimentos e a maneira como as necessidades dos moradores do bairro de Deodoro foram postas em segundo plano em nome da realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Além disso, trabalhamos os conceitos de cotidiano e de cotidianidade, com base nas análises realizadas por autores como Netto & Carvalho (2012), Martins (2013) e Heller (2000), além dos trabalhos de campo que realizamos nos bairros de Deodoro e da Vila Militar e das entrevistas realizadas com alguns moradores.

3.1

Os novos sistemas técnicos e as novas formas de apropriação do espaço do Bairro de Deodoro Adjacências – RJ

A acumulação do capital sempre foi uma ocorrência profundamente geográfica. Sem as possibilidades inerentes da expansão geográfica, da reorganização espacial e do desenvolvimento geográfico desigual, o capitalismo, há muito tempo, teria deixado de funcionar como sistema econômico e político. Essa mudança incessante rumo a um “ajuste espacial”, referente às contradições internas do capitalismo (registrada, de modo mais perceptível, como superacumulação de capital numa área geográfica específica), junto com a inserção desigual de diversos territórios e formações sociais no mercado mundial capitalista, criaram uma geografia histórica global da acumulação do capital [...] (HARVEY, 2006, p. 190)

Em nome da realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, o bairro de Deodoro e o da Vila Militar estão passando por mudanças profundas e significativas em seu espaço. Um exemplo disso, são as obras para a introdução das vias e dos corredores expressos para a circulação dos ônibus BRTs. Dessa forma, o bairro de Deodoro poderá se tornar, com o fim das obras, um importante ponto de entroncamento e baldeação da cidade do Rio de Janeiro. É importante ressaltar que essas intervenções ocorridas no bairro estão inseridas em um contexto no qual, de acordo com Mascarenhas (2014, p. 55), incluem-se numa

lógica de mercado, em que, alimentada por agências multilaterais e por consultores internacionais, passam a dominar o debate, o discurso e a prática das administrações urbanas mundo afora.

Convém dizer que essas intervenções que estão ocorrendo no bairro de Deodoro, e em diversos outros pontos da cidade do Rio de Janeiro, são exigências do COI e que estão dentro de uma lógica de produção, na qual o espaço passa a assumir a condição de mercadoria e, como tal, passa a possuir um valor de troca, deslocando para um segundo plano o seu valor de uso, conforme afirma Sanchez (2001c, p. 247):

No processo de transformação do espaço em mercadoria, o espaço abstrato – o espaço do valor de troca – se impõe sobre o espaço concreto da vida cotidiana – o espaço do valor de uso. A esfera econômica e a esfera do Estado, através das representações do espaço, dão sustentação a suas práticas espaciais; elas pressionam, colonizam o espaço concreto do valor de uso e o transformam em espaço abstrato do valor de troca.

Carlos (2011, p. 67) nos elucida que:

(...) o espaço-mercadoria se propõe para a sociedade enquanto valor de troca destituindo-o de seu valor de uso e, nessa condição, subjugando o uso, que é condição e meio da realização da vida social, às necessidades da reprodução da acumulação como imposição para a reprodução social. É exatamente nesse momento que a extensão da propriedade se realiza plenamente, ganhando novos contornos, através da produção do espaço enquanto mercadoria e produzindo novas contradições. Neste período da história, realiza-se socialmente, por meio da apropriação privada, a lógica do valor de troca sobre o valor de uso que está no fundamento dos conflitos tanto no campo quanto na cidade.

Assim, a produção do espaço que ocorre atualmente no bairro de Deodoro, com a introdução de novos vetores tecnológicos, como o corredor expresso dos BRTs Transolímpico e Transbrasil, e no bairro da Vila Militar, com a construção e instalação das arenas olímpicas, está relacionada à sua condição de mercadoria passível de troca, como qualquer outra mercadoria:

[No](...) capitalismo, essa produção adquire contornos e conteúdos diferenciados dos momentos históricos anteriores, expande-se territorial e socialmente (...) incorporando as atividades do homem, redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital. Nesse contexto, o próprio espaço assume a condição de mercadoria como todos os produtos dessa sociedade. A produção do espaço se insere, assim, na lógica da produção capitalista que transforma todo o produto dessa produção em mercadoria. A lógica do capital fez com que o uso (...) fosse

redefinido pelo valor de troca e, com isso, passasse a determinar os contornos e sentidos da apropriação do espaço, pelos membros da sociedade. (CARLOS, 2011, p. 64)

Sanchez (2001c, p. 248) segue o mesmo raciocínio ao afirmar que a produção do espaço no atual momento do capitalismo é voltada para atender a acumulação do capital, conforme o trecho a seguir:

A chamada reestruturação produtiva da economia capitalista em sua fase atual está, mais do que nunca, ligada à produção do espaço que é moldado às necessidades da acumulação. Efetivamente, o espaço é cada vez mais vendido, transformado em mercadoria. Não uma mercadoria articulada ao universo das necessidades imediatas mas, pelo contrário, uma mercadoria que é ao mesmo tempo estratégica e política (...)

Miele (2015, p.71) complementa ao afirmar:

Vivemos um momento em que a produção do espaço se realiza, em parte, por meio de diversas estratégias da reprodução capitalista. A racionalidade capitalista, cada vez mais, está presente na produção do espaço urbano, fazendo com que este se torne uma mercadoria específica. Esse movimento fica claro através do fato de que o espaço é vendido e trocado e que tal condição torna todo o espaço da cidade intercambiável.

Indo ao encontro de Miele (2015) e Sanchez (2001c), Lencioni (2010) esclarece que:

A produção do espaço urbano assume o centro do processo de acumulação capitalista, emergindo da condição secundária para a de protagonista principal. Isso se deve porque na sociedade moderna a produção da riqueza tem na valorização imobiliária uma estratégia que dá novo fôlego à reprodução do capital. Não é à toa, portanto, que qualquer abalo nesse setor estremece o mundo. Produzir a cidade, convém destacar, é também, produzir as condições urbanas e reproduzir as relações sociais.

Nesse contexto, a construção das novas vias expressas na cidade do Rio de Janeiro, mais precisamente da Transbrasil e da Transolímpica e dos BRTs que se interligarão no bairro de Deodoro juntamente com a Supervia, atendem a uma demanda de um determinado grupo social constituído fundamentalmente pelos bairros adjacentes e baixadas fluminense. Esse fato fica claro ao analisar o trajeto das vias expressas na cidade e a ordem de prioridade que foi tomada para a execução de suas obras pela prefeitura do Rio de Janeiro. Atualmente, apenas as

obras de implementação das vias expressas e dos corredores do BRT Transolímpico – cujo trajeto ligará o bairro de Deodoro com a Barra da Tijuca através de sua ligação com os BRTs Transoeste no Recreio dos Bandeirantes, e do Transcarioca em Curicica – estão bem adiantadas. Vale destacar que os dois pontos citados (os bairros de Deodoro e da Barra da Tijuca) serão importantes polos esportivos dos Jogos Olímpicos de 2016, ficando claro que as diretrizes do COI se sobrepujaram aos interesses da população, pois a Transbrasil, que ligaria o bairro de Deodoro, através da Avenida Brasil, até o aeroporto Santos Dumont, na área central da cidade, apenas recentemente tiveram suas obras iniciadas.

As obras em questão, de acordo com a Prefeitura do Rio de Janeiro, poderão beneficiar a população da cidade e servir como legado olímpico. Entretanto, analisando além do discurso oficial, todas essas intervenções refletem o esforço do governo municipal em dar visibilidade internacional a seus projetos e ações urbanas, objetivando um trânsito melhor entre as agências multilaterais (como o BIRD e o COI). Sanchez (2001, p.46) nos auxilia ao afirmar:

Através de diversas tendências perfilam-se as estratégias contidas nas políticas urbanas, tanto as locais quanto aquelas da agenda urbana internacional: a adaptação técnica do território com a renovação de infraestruturas de mobilidade e de telecomunicações, a apresentação de algumas experiências de renovação urbana como modelos, a construção de espaços seletivos voltados aos negócios, ao consumo e à habitação.

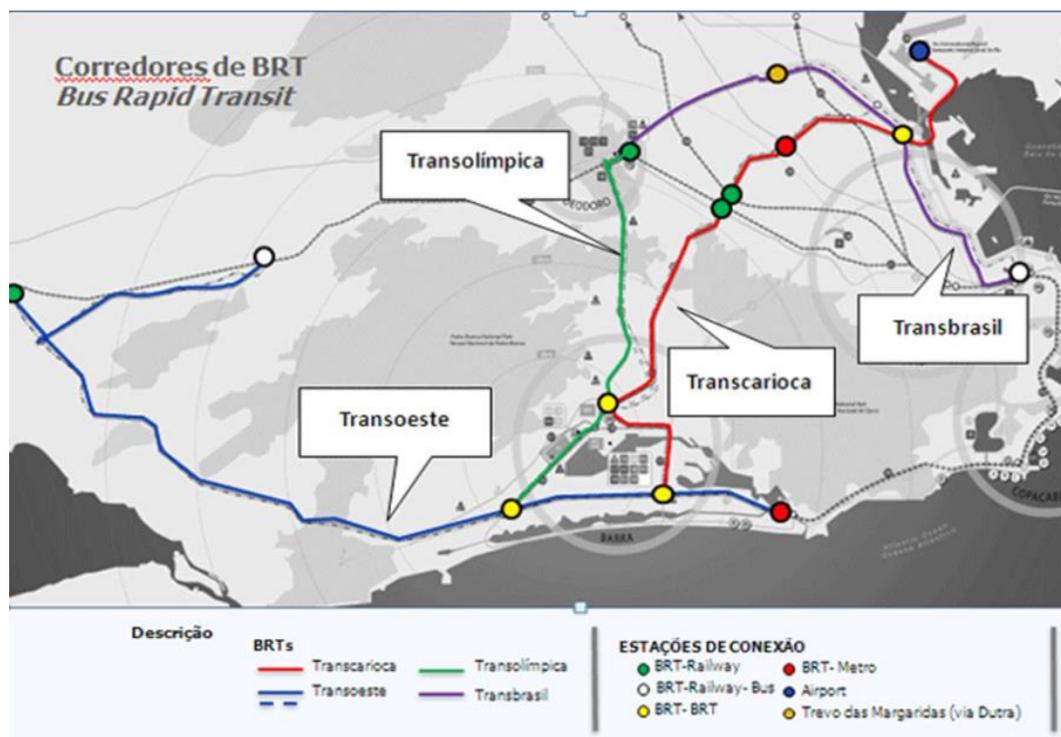
Além disso, é importante observar que a desigualdade com relação à concretização das obras de determinadas vias expressas, em detrimento de outras, remete à ideia de desenvolvimento geográfico desigual, trabalhada por Harvey (2006, p.144), quando este explica:

nossa tarefa é elaborar uma teoria geral das relações espaciais e do desenvolvimento geográfico sob o capitalismo, que possa, entre outras coisas, explicar a importância e a evolução das funções do Estado (locais, regionais, nacionais e supranacionais), do desenvolvimento geográfico desigual, das desigualdades inter-regionais, do imperialismo, do progresso e das formas de urbanização etc. Apenas desse modo podemos entender como as configurações territoriais e as alianças de classes são formadas e reformadas; como os territórios perdem ou ganham poder econômico, político e militar; quais são os limites externos à autonomia interna do Estado, depois de constituído, pode, em si, tornar-se uma barreira para a acumulação livre de capital ou um centro estratégico em que pode ser travada a luta de classes ou as lutas interimperialistas.

Na produção desse espaço voltado para facilitar a acumulação capitalista, não podemos ignorar a importância do papel do Estado como agente neste processo. Ao analisar a figura 14, podemos notar que vias expressas, encontradas em estado avançado de construção, ou até mesmo finalizadas, são aquelas que ligam áreas intimamente relacionadas aos jogos olímpicos. Sobre o papel do Estado na reorganização dos investimentos, Carlos (2011, p. 76-77) nos diz que:

O Estado, através da política urbana, reorganiza as relações sociais e de produção. A socialização da sociedade, que tem por essência a urbanização, revela-se na planificação racional do espaço, na organização do território, no processo de industrialização global. Assim, o Estado desenvolve estratégias que orientam e asseguram a reprodução, ao passo que, enquanto instrumento político, sua intervenção aprofunda as desigualdades como decorrência da orientação do orçamento, dos investimentos realizados no espaço (...)

Figura 14: Trajeto dos Corredores Expressos e das Linhas do BRT



Fonte: JOHNSON, 2014. Disponível em: <http://rioonwatch.org.br/?p=11549#prettyPhoto> Acesso em: 12 de setembro de 2015.

Podemos observar esta reorganização citada por Carlos (2011) no caso dos BRTs Transolímpico e Transcarioca, em que o primeiro liga duas áreas de realização de eventos esportivos e o segundo liga a Barra da Tijuca ao maior aeroporto da cidade, o Galeão. Harvey (2010, p. 156) nos ajuda a compreender a lógica da construção dos BRTs ao afirmar:

O capital fixo incorporado na terra pode facilitar a circulação de capital móvel, mas perde seu valor quando este não segue os caminhos geográficos traçados pelos investimentos em capital fixo. O capital incorporado na terra geralmente tem, além disso, uma longa vida (demora muitos anos para construir e amortizar a dívida contraída para um aeroporto ou um complexo de escritórios [ou a construção de vias expressas]). Da mesma forma que o capitalismo persegue persistentemente a velocidade e a redução das barreiras espaciais, também deve moderar seus fluxos para o capital fixo no espaço e lento na circulação.

Harvey (2013, p. 485) ainda acrescenta:

(...) o capitalismo procura superar as barreiras espaciais mediante a criação de infraestruturas físicas que são imóveis no espaço e extremamente vulneráveis à desvalorização específica do lugar. Rodovias, ferrovias, canais, aeroportos etc. Não podem ser movidos sem que o valor neles incorporado seja perdido. Por isso, o valor tem de ser imobilizado na terra em um grau crescente, para conseguir integração espacial e eliminar as barreiras espaciais à circulação do capital. (HARVEY, 2013, p. 485)

Para garantir o retorno dos investimentos realizados, Harvey (2013, p. 483-484) afirma que o Estado possui um papel primordial neste processo de valorização/desvalorização do espaço. De acordo com o autor, ao mesmo tempo em que há um processo de valorização de um lugar, existe também um processo de desvalorização:

As revoluções nas forças produtivas dentro da indústria de transporte sempre têm seus efeitos de localização específicos. Por isso, a competição dentro da indústria adquire algumas características peculiares. Isso é assim em parte porque quando o capital fixo está incorporado na terra, a competição é entre o que Adam Smith chamou de “monopólio naturais” no espaço. A qualidade desse “monopólio natural” significa que várias linhas ferroviárias concorrente entre duas cidades dificilmente fazem sentido, enquanto a competição entre vários transportadores nas rotas comuns tem uma justificativa mais forte. Como grandes quantidades de capital são com frequência necessárias para a construção de linhas ferroviárias, docas e portos, aeroportos etc, os capitalistas podem não estar dispostos a investir sem proteção contra o risco da desvalorização de uma localização específica mediante competição. Isso significa a restrição da competição e a criação de monopólios regulados pelo Estado ou até pertencentes ao Estado.

Dessa forma, o Estado assume um papel ativo nessa reorganização espacial recentemente observada na cidade do Rio de Janeiro, ocupando um importante papel no processo de valorização/desvalorização do espaço, e garantindo a acumulação e a circulação do capital, conforme afirma Harvey (2013, p. 483-484):

(...) as relações espaciais se alteram em resposta ao investimento no transporte, também se alteram as relativas fortunas dos capitalistas em diferentes localizações. Alguns sofrem a desvalorização da força de trabalho, do seu capital fixo e do fundo de consumo (moradia etc.), enquanto outros desfrutam, pelo menos temporariamente, de excessos de lucro e de uma reavaliação ascendente dos meios de produção e consumo disponíveis (...)

Como a mudança de localização é produzida e consumida no mesmo momento, a superprodução e a desvalorização imediatas são uma impossibilidade técnica. Somente o capital fixo pode ser desvalorizado. Porém, o capital fixo requerido na indústria de transporte é amplo e grande parte dele está incorporado no ambiente construído, como rodovias, ferrovias, terminais etc. Esse tipo de capital fixo é particularmente vulnerável aos ventos frios da desvalorização.

A circulação, tanto de pessoas quanto de capital, assume um importante papel na produção do espaço e a “distância espacial” fica reduzida ao tempo. Desse modo, a regularidade e a confiabilidade dos fluxos possuem importância vital para o sistema funcionar (HARVEY, 2013, p. 482). Não é coincidência que as propagandas oficiais enfatizem o ganho de tempo de deslocamento, de um bairro ao outro, como uma das principais vantagens das vias expressas construídas na cidade.

Não apenas Harvey (2010, 2013), mas também Lefebvre (2008, p. 173) faz destaque aos fluxos na produção do espaço, conforme podemos observar no trecho seguinte:

A planificação espacial se ocupa dos fluxos. Cada fluxo tem um lugar de origem, um percurso, um ponto terminal. Existem fluxos múltiplos: bens, pessoas, objetos (os automóveis, por exemplo), matérias-primas, produtos acabados, dinheiro, moeda, capitais, informações e conhecimentos, signos e símbolos.

É importante frisar que, apesar das novas vias expressas contarem com um corredor exclusivo para a circulação do BRT, este projeto ainda adota a postura de favorecer o uso dos automóveis, o “objeto-rei” denominado por Lefebvre (1991, p. 110). O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) vai ao encontro de Lefebvre (1991) ao criticar a construção de uma via expressa para carros, o que poderá acabar estimulando o seu uso, conforme podemos observar no trecho retirado do Jornal “O Dia” de 23/08/2015:

Quanto à Transolímpica, o trabalho considera que a prefeitura errou ao construir uma via expressa para carros e não só o corredor exclusivo para ônibus. Por isso, recomenda que os projetos de melhoria dos entornos garantam a integração do sistema de BRT ao interior dos bairros por meio de deslocamentos a pé. “Tem que se tomar cuidado para não serem reproduzidos modelos que estimulem o uso do

carro”, alerta o coordenador de Pesquisas em BRT do ITDP, Gabriel Oliveira. (RIBEIRO, 2015)

Além disso, a opção pelas linhas de BRT e não pela ampliação das linhas do metrô, de acordo com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e do Governo do Estado do Rio de Janeiro, deve-se ao custo de implantação desses corredores expressos, que chega a ser até 15 vezes menor que a ampliação do metrô (FERREIRA, 2011, p.220). Porém, é importante ressaltar que existem trechos em que os corredores do BRT possuem mais de 40 km de extensão, o que coloca em cheque a funcionalidade desse sistema como solução para os problemas de mobilidade da Cidade do Rio de Janeiro. Sobre as linhas do BRT, Ferreira (2011, p.220) nos diz que a função desses corredores deveria ser a de alimentadores para o sistema metroviário, conforme podemos observar no seguinte excerto:

Entendemos tal sistema como transporte complementar, servindo como alimentador, não como solução [para os problemas de mobilidade]. Aliás, a administração de várias cidades que se utilizam do sistema BRT já percebeu que o investimento no sistema metroviário é fundamental para a mobilidade dos cidadãos. O discurso acerca do custo é injustificável, visto que a malha metroviária permite a expansão do metrô a várias partes da cidade e de maneira constante, acompanhando o crescimento da cidade e seus eixos de expansão.

A mesma reportagem do jornal “O Dia” destaca, também, outros problemas na construção do corredor expresso, como a falta de integração entre as estações do BRT e outros meios de transporte como o trem e o metrô, conforme podemos observar neste trecho:

Entre as falhas apontadas na projeção do Transbrasil, o estudo critica que, apesar de estações do novo BRT estarem sendo construídas a 300 metros ou 500 metros das estações da Supervia em Parada de Lucas e Barros Filho, respectivamente, e a 200 metros da Estação Coelho Neto, do metrô, a prefeitura não pensou em viabilizar nenhum tipo de ligação entre os meios de transporte.

“Seriam integrações importantes para consolidar a rede de transportes da cidade, oferecendo mais oportunidades possíveis para os usuários em termos de itinerários. Quando a gente fala em integração, estamos falando tanto em integração física quanto operacional, com ajustes de operações entre os sistemas e chegadas sincronizadas”, diz Iuri Moura, gerente de projetos BRT do ITDP. (RIBEIRO, 2015)

Desse modo, os corredores expressos Transbrasil e Transolímpico são a materialização no espaço dos processos de homogeneização, fragmentação e

hierarquização da acumulação capitalista (LENCIONI 2010), pois, ao mesmo tempo em que objetivam facilitar a circulação de pessoas e mercadorias pela cidade, o seu traçado pode induzir a uma maior fragmentação da cidade, e conseqüentemente, fazer com que exista uma hierarquização entre os bairros da cidade do Rio de Janeiro. Esse processo de homogeneização das formas de certas áreas da cidade vem acompanhado por um processo de fragmentação e de hierarquização dos espaços, conforme indica Lencioni (2015, p.38):

(...) a lógica do capital sob a hegemonia do capital financeiro e da metropolização do espaço é hegemônica (...). Mas, convém chamar atenção para um aspecto: a lógica do capital não é homogênea, possui ritmos e intensidades diferentes, incidindo de forma densa ou rarefeita nos territórios e, até mesmo, se colocando ausente, produzindo descontinuidades. Por isso, o espaço tende à crescente homogeneização apresenta-se fragmentado. Essa homogeneização do espaço e sua fragmentação se veem acompanhadas de hierarquia entre os lugares quer herdadas, novas ou redimensionadas.

Seguindo esse raciocínio, a reportagem publicada pela revista on-line Rio On Watch¹, no dia 31 de maio de 2014, demonstra essa preocupação:

Chris Gaffney, professor de urbanismo da Universidade Federal Fluminense, diz que as rotas escolhidas para as linhas de BRT não são uma solução para as extremas necessidades de transporte no Rio de Janeiro. Gaffney faz referência a um estudo de tráfego de 2003 que mostrou como todos os grandes fluxos diários no Rio vêm do norte e do oeste para o centro, Zona Sul e parte da Zona Norte, que, juntos, concentram 60% do setor de emprego formal do Rio. Em vez de construir o transporte de massa para atender a essa necessidade, todas as linhas de BRT percorrem o Anel Olímpico da Barra da Tijuca, o centro da especulação imobiliária no Rio de Janeiro.

O prefeito Eduardo Paes disse em um debate recente que os BRTs iriam melhorar a mobilidade para a população urbana mais pobre nas zonas Norte e Oeste. Neste ponto Gaffney concorda, mas a concordância entre ambos termina aí. “Para mim, a única lógica que justifique [os BRTs] é trazer pessoas pobres e relativamente sem mobilidade à Barra para trabalharem para a classe média-alta em expansão”, diz Gaffney. “É uma estratégia geopolítica de fragmentar a cidade na metade, isolar as pessoas na outra metade, e afunilá-los em um lugar de emprego no setor informal abundante”. (JOHNSON, 2014)

Lencioni (2010) destaca que o espaço capitalista além de ser, ao mesmo tempo, homogêneo, fragmentado e hierarquizado, ele se mantém coeso através das redes de relações sociais, conforme podemos observar no trecho seguinte:

¹A reportagem completa pode ser lida no seguinte link: <http://rioonwatch.org.br/?p=11549> . Acesso em 12 de setembro de 2015.

O espaço capitalista – por excelência, homogêneo, fragmentado e hierarquizado – mantém sua unidade, se constituindo num espaço coeso por meio das redes de relações sociais que aí se produzem. Quanto mais homogêneo, fragmentado e hierarquizado for o espaço – produto e produtor –, maior a necessidade de redes, pois é por meio delas que, cada vez mais, se garante a continuidade na descontinuidade, a unidade, na fragmentação. Não é de se estranhar, então, que é na metrópole dispersa, na metrópole expandida territorialmente, na cidade-região que vamos encontrar a maior densidade de redes. De um lado, que ligam esse território à economia global; de outro, que a ligam com o restante do país e, em particular, consigo mesma, no sentido de manter unificado o espaço que na contemporaneidade está bastante disperso e fragmentado.

A mesma autora (2010) também nos diz que:

A propriedade que as redes têm de conectividade pode ser ao mesmo tempo elemento que une o que está separado, mas que também distingue e separa o que tem capacidade de se conectar daquele que não o tem. É união e separação. Em geral, só se percebe a combinação, os laços de ligação, que se realizam pela equivalência (por exemplo, dois pontos apresentam condições de conectividade), mas há o seu contrário também, a diferenciação, que é importante de ser percebida porque se constitui num elemento da fragmentação do espaço.

Em consonância com Lencioni (2010), Silva (2009 p.63) esclarece:

Esta articulação ocorre através de fluxos como deslocamentos entre residência e trabalho, residência e locais de compra, ou residência e locais com outras funções sociais (religiosa, lazer etc). Tais deslocamentos demandam uma oferta de transporte que viabilize as interrelações lembrando que, a articulação deste espaço através de fluxos confere uma unidade à cidade capitalista.

Dessa forma, podemos dizer que as redes (de transporte, como as vias expressas e os corredores do BRT, além das redes de comunicações) se constituem em uma importante força produtiva, pois são elas que dão condições para a produção e a circulação de capital, conforme podemos observar no seguinte trecho:

Nesse sentido, as redes constituem forças produtivas e condições gerais de produção. Constituem forças produtivas, tanto quanto as máquinas e matérias primas e são condições gerais de produção porque possibilitam estabelecer a relação entre o processo imediato de produção com o conjunto geral da produção e circulação do capital. As redes ao se constituírem como condições gerais de produção viabilizam não apenas um capital em particular, mas o capital em geral; por isso simultaneamente separam e reúnem diferentes processos de produção, a circulação e o consumo. Essa simultaneidade configura a concentração e a dispersão territorial das atividades e altera a vida cotidiana, a organização funcional e os limites territoriais das cidades. A importância que assume a versatilidade das redes, sua inédita dimensão e complexidade, não parecer ser o fim das cidades, mas

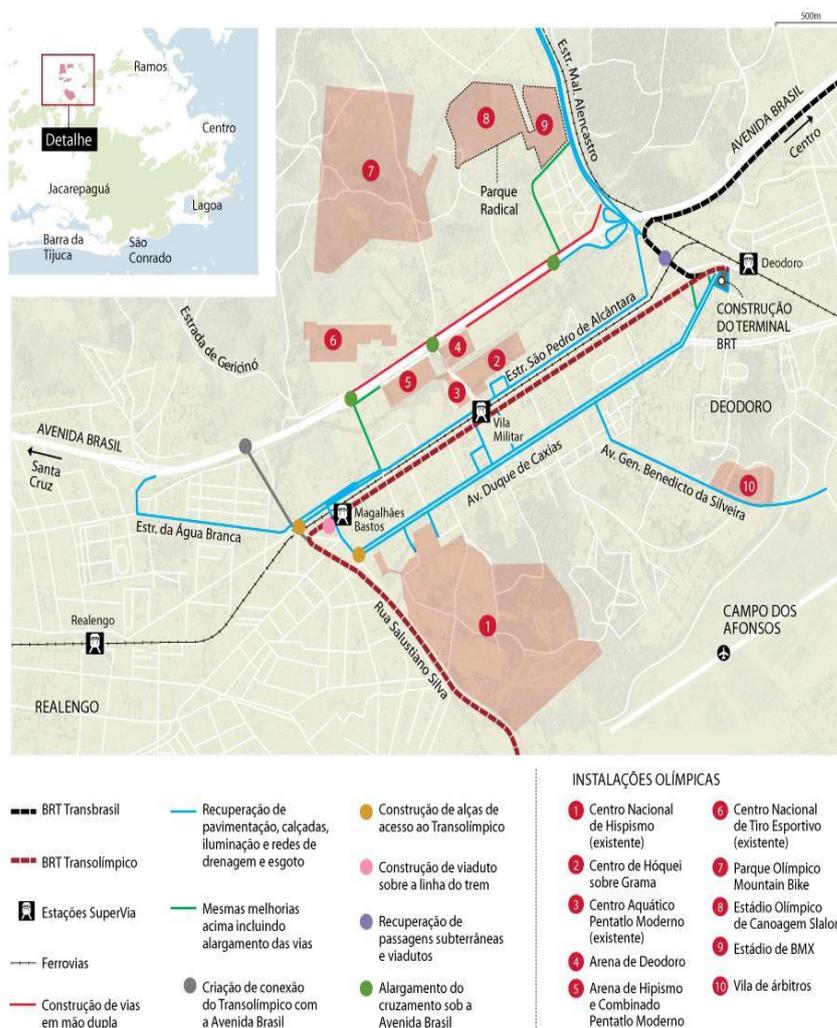
certamente é a configuração de algo novo. (LENCIONI, 2010)

Assim, para a autora (2010):

As redes são mediações, mas também momentos da produção, produtoras de um novo espaço. Podem ser materiais, como uma estrada ou imateriais como as redes virtuais. Atualmente, essas tendem a crescer, a se diversificarem e a se tornarem mais complexas porque correspondem a necessidades e estratégias contemporâneas da reprodução do capital.

Na figura a seguir (figura 15), podemos observar como o espaço dos bairros da Vila Militar e de Deodoro serão modificados diante das exigências do COI para a realização dos jogos, como a circulação de pessoas em pouco tempo e instalações olímpicas de padrão internacional.

Figura 15: Mapa das obras previstas nos bairros de Deodoro e da Vila Militar



Mapa das principais intervenções no espaço da “Região Olímpica” de Deodoro-RJ. Fonte: DAMETTO, 2013.

As figuras 16 e 17 demonstram o andamento das obras da estação e do corredor expresso do BRT Transolímpico, próximos à estação de trem do bairro da Vila Militar (figura 18). As fotografias deixam evidentes que as obras deste corredor estão bem avançadas e, provavelmente, ficarão prontas para a realização dos Jogos Olímpicos de 2016 na cidade do Rio de Janeiro.

Figura 16: Fotografia das obras do BRT Transolímpico na Vila Militar na altura da Estação de Trem do Bairro



Fonte: Acervo pessoal

Figura 17: Fotografia das obras do BRT Transolímpico na Vila Militar na altura da Estação de Trem do Bairro



Fonte: Acervo pessoal

Figura 18: Estação de trem do Bairro da Vila Militar



Fonte: Acervo pessoal

Percebemos que as transformações espaciais que estão ocorrendo em Deodoro por conta da intervenção do Estado e de empreiteiras privadas, em prol da modernização do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro como um todo, demonstram o alinhamento das políticas públicas e, mais especificamente, do

planejamento estratégico realizado na cidade, com os padrões de modernização e produção dos espaços de cidades realizados ao redor do mundo. Esses padrões de produção do espaço são moldados sob a lógica capitalista, na qual, para viabilizar a acumulação e a circulação cada vez maior de capital, torna-se necessária a padronização das cidades para que haja a produção, circulação, distribuição e consumo eficientes e sem prejuízos. Mais do que isso, para Lencioni (2013, p.31), a “produção destas infraestruturas se colocam cada vez mais como negócios do capital”.

Dessa maneira, o espaço que está sendo produzido nestes bairros (Vila Militar e Deodoro) expressa a prática social de determinados grupos representantes do capital financeiro internacional. Além disso, deve-se ter em mente que, segundo Carlos (2007, p.11), uma reflexão sobre a cidade é uma reflexão sobre a prática socioespacial, pois parte-se do pressuposto de que as relações sociais se realizam, concretamente, como relações espaciais. A mesma autora (2013, p.70) observa que:

A análise do processo de produção do espaço urbano requer, portanto, a justaposição de vários níveis da realidade como momentos diferenciados da reprodução geral da sociedade, isto é, o da dominação política, o da acumulação do capital e o da realização da vida humana. Desse modo, se o espaço corresponde a uma realidade global, revelando-se no plano do abstrato, e diz respeito ao plano do conhecimento, sua produção é social e esta expressa a prática sócio-espacial.

É importante lembrar que essas transformações estão dentro das mudanças que ocorrem no modo de produção capitalista, que se reinventa a todo o instante, e que atualmente encontrou uma saída para a sobreacumulação, causada pelo próprio sistema, na produção do espaço, conforme afirma Ferreira (2011, p. 45):

Não é possível pensarmos nas mudanças ocorridas no modo de produção capitalista desconectadamente da maneira como o espaço é apropriado e dominado. As transformações não se dão apenas na esfera da produção, mas também no âmbito do consumo. Isso é importante, pois o capitalismo vem escapando de suas crises de sobreacumulação através da produção do espaço e, assim, vão se realizando novos ajustes espaço-temporais que darão sustentação ao modelo socioeconômico.

Assim, podemos observar que existem duas lógicas que se sobrepõem, mas que não se anulam, atualmente, na construção do espaço do bairro de Deodoro e na cidade como um todo. Uma de ordem local, representada pelos interesses e

necessidades de seus moradores, e outra de ordem global, representada pelo COI e outros agentes financiadores. As obras de intervenção que serão realizadas nos bairros citados atendem à diretriz geral do órgão internacional e a própria Prefeitura do Rio de Janeiro assume esse discurso ao afirmar, em seu site, que a via expressa Transolímpica ligará os dois principais polos de competições da cidade – as Regiões Olímpicas de Deodoro e Barra da Tijuca – onde acontecerá a maior parte das provas dos Jogos Olímpicos de 2016. O que nos leva a acreditar que os anseios da população do bairro de Deodoro, e até mesmo os habitantes da cidade do Rio de Janeiro, serão deixados em segundo plano, de modo a não atrapalhar os prazos das obras para a realização dos Jogos.

3.2

A “Região Olímpica de Deodoro”: entre a realidade do bairro de Deodoro e o “sonho Olímpico Rio 2016”

3.2.1

Deodoro como uma centralidade na zona oeste do Rio de Janeiro?

Vimos até aqui que os bairros de Deodoro e da Vila Militar estão passando por transformações as quais objetivam a circulação de pessoas durante os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Mais do que isso, as transformações espaciais que estão ocorrendo nesses bairros, e por toda a cidade do Rio de Janeiro, visam, também, facilitar o deslocamento de mercadorias e de capitais pela cidade através das novas vias expressas e dos corredores para circulação dos ônibus do BRT. Esse fato poderá reforçar a vocação do bairro de Deodoro como um importante ponto de entroncamento da cidade do Rio de Janeiro, pois, conforme vimos no capítulo anterior desta dissertação, é no bairro que ocorrem as baldeações de trens entre os ramais de Japeri e de Santa Cruz da Supervia, conferindo à estação local (figura 19) um intenso fluxo diário de pessoas, como podemos observar nos números fornecidos pela Secretaria Estadual de Transportes (SECTTRAN) (tabela 1).

Figura 19: Estação de Trem do bairro de Deodoro



Fonte: Acervo pessoal

Tabela 1: Fluxo de passageiros por dia por sistema/ subsistema ferroviário

Estações/ Subsistemas	Passageiros Transportados por dia (números em 1000)							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	268	290	325	489	496	499	516	528
Deodoro	123	136	153	234	237	237	246	251
Santa Cruz	41	43	50	74	74	77	78	81
Saracuruna (Leopoldina)	25	27	30	44	47	49	53	56
Belford Roxo (L. Auxiliar)	11	12	13	22	23	24	26	27
Japeri (Ramal Deodoro)	67	72	79	114	116	112	113	114

Fonte: Secretaria Estadual de Transportes – SECTTRAN/FLUMITRENS e Supervia. Disponível em <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=854&pal=PASSAGEIRO>. Acesso em 02 de fevereiro de 2016.

Podemos esperar que haja, com o fim das obras e com a construção das estações dos BRTs Transolímpico e Transbrasil, as quais no projeto original se integram à estação de trem do bairro de Deodoro, um significativo aumento dos números representados na tabela. Podemos perceber, com a leitura dos dados da

tabela acima, que o bairro de Deodoro possui certa centralidade no que concerne à acessibilidade e à mobilidade dentro da cidade do Rio de Janeiro. Chegando a transportar cerca de 250 mil passageiros por dia, não temos como negar a importância da estação do bairro e o seu caráter central para os moradores dos bairros do seu entorno, já que é através da estação de Deodoro que se chega ao Centro e a outros bairros das zonas norte e oeste da cidade. A figura 20 demonstra o andamento das obras de ampliação e de adaptação da estação de trem do bairro de Deodoro. Essas obras têm como objetivo melhorar a acessibilidade na estação, como a construção de rampas de acesso, elevadores e aplicação de piso tátil. Cabe lembrar que todas essas intervenções seguem os padrões exigidos pelo COI. Além disso, as obras também objetivam ampliar a capacidade da estação de forma a melhorar a circulação e a dispersão devido ao provável aumento do fluxo de pessoas.

Devemos destacar que, além dos ramais de Japeri e de Santa Cruz, na estação de trem do bairro de Deodoro, há ainda o ramal de Deodoro, o qual faz o serviço parador, ligando a Estação da Central do Brasil, no Centro da cidade do Rio de Janeiro, ao bairro de Deodoro. Esse ramal atende diversos bairros como Bento Ribeiro, Méier e Marechal Hermes, reforçando o papel da estação de trem de Deodoro como ponto de integração para os usuários dos serviços da Supervia. Na figura 21, podemos observar o diagrama de distribuição dos ramais e as estações da Supervia.

Figura 20: Fotografia das obras de ampliação da estação de trem do bairro de Deodoro



Fonte: Acervo pessoal

Figura 21: Diagrama de distribuição dos ramais da Supervia



Fonte: <http://www.supervia.com.br/estacoes.php> Acesso em 07 de abril de 2016

É importante ressaltar que, junto com a implantação do corredor do BRT, há uma reorganização das linhas de ônibus que circulam próximas ao trajeto dos corredores expressos que passam a ser linhas alimentadoras² do BRT. De acordo com o consórcio gerenciador das linhas do BRT:

A criação das linhas alimentadoras dos corredores BRT segue a lógica de racionalização do sistema de ônibus no município. Linhas convencionais são extintas ou passam a ter seus itinerários reduzidos, tornando-se parte do Sistema BRT. Com isso, os passageiros passam menos tempo no trânsito comum e, após a integração com os corredores BRT ganham mais rapidez em seus deslocamentos. Os cortes de linhas convencionais acontecem de forma gradual. (BRT RIO, 2014)

Com a reorganização das linhas de ônibus, de forma a ser um complemento aos ônibus do BRT, podemos supor que o bairro de Deodoro poderá reforçar a sua centralidade, principalmente se levarmos em consideração os moradores dos bairros do seu entorno, como os bairros de Ricardo de Albuquerque, Realengo e Magalhães Bastos.

Dessa forma, não podemos ignorar a importância do transporte público e o

² De acordo com o site brtrio.com, as linhas alimentadoras são: um complemento do eixo do BRT, fazendo o trajeto entre pontos de bairros periféricos, onde o corredor expresso não chega, e as estações BRT. São ônibus comuns, equipados com ar-condicionado e com o mesmo padrão de cores do BRT.

seu papel na organização da cidade. Acerca disso, Duarte (2001, p.59) nos diz:

(...) é inegável que a organização espacial de qualquer cidade (...) será profundamente afetada pelas possibilidades de circulação em seu interior. Não é exagero que o sistema de transporte constitui uma das variáveis fundamentais para se compreender o espaço intraurbano.

Convém ressaltar que quando nos referimos à centralidade, nos pautamos em Duarte (2003, p.92), que nos diz “que uma parcela considerável da compreensão do caráter central de um espaço está associada à sua acessibilidade³ enquanto fator primordial para qualificarmos sua localização”. Além disso, Villaça (1998, p.74) reforça essa ideia ao afirmar que a própria terra urbana “(...) só interessa enquanto ‘terra-localização’, ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda a cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana”. Segundo Duarte (2003, p.93), a importância dos sistemas de transporte não pode ser menosprezada nas análises espaciais na escala intraurbana, indo ao encontro do que nos diz Villaça (1998, p.20) no seguinte trecho:

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral—eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intraurbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho—como no deslocamento casa/trabalho—seja enquanto consumidor —reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intraurbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano.

Acrescentando ao raciocínio de Villaça (1998) e Duarte (2003), Serpa (2007, p. 267) complementa ao afirmar que a centralidade possui como bases:

(...) as formas de reprodução da vida urbana, no valor de uso e na apropriação de qualidade e conteúdos diversos que as localidades centrais hierarquizadas em rede para a produção e reprodução do sistema capitalista, estritamente baseadas no valor de troca e nas estratégias hegemônicas de dominação.

Silva (2009, p.91-92) acrescenta ao nos dizer que as centralidades

³ Duarte (2003) se pauta em Barat (1975) ao definir a acessibilidade. De acordo com Barat (1975, p.14), a acessibilidade é entendida como “a disponibilidade de infraestrutura viária e sistemas operacionais adequados à circulação de bens e pessoas.”

funcionam de uma maneira diferenciada para as diversas classes sociais, pois estas consomem de maneira diferente os serviços que são oferecidos pelos centros, conforme podemos observar no fragmento abaixo:

(...) as centralidades funcionam de modo diferenciado para as diversas classes sociais, já que estas consomem de maneira diferente os bens e serviços oferecidos pelos diferentes centros e subcentros. O que proporciona centralidade na periferia seriam o fácil acesso e circulação e o mercado consumidor, proximidade, área de ligação, oferta de emprego, preços de produtos e serviços mais do que os custos locacionais.

Sobre o termo centralidade, Silva (2009, p. 92) nos diz que:

(...) o termo centro também está envolto de valorização simbólica, signos de prestígio. Cita que é a sociedade que desenvolve os mecanismos que originam tais processos quando esclarece que tais mecanismos regulam questões relacionadas à aglomeração, aproximação, afastamento, e no caso da sociedade capitalista, é o mercado. Ainda, a sociedade assim estrutura o seu espaço não ao acaso ou aleatoriamente, mas segundo uma lógica, poderíamos acrescentar, lógica capitalista, impregnada das dimensões políticas e econômicas.

Em consonância com Silva (2009, p. 91), o que confere uma centralidade na periferia, que é o caso do bairro de Deodoro, são o fácil acesso, a circulação e o mercado consumidor além da proximidade de áreas de ligação e de ofertas de emprego. Dentro dessa linha de raciocínio, acreditamos que o bairro de Deodoro possui uma grande importância no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e que esta importância poderá ser reforçada após a inauguração dos corredores expressos e das estações do BRTs Transolímpico e Transbrasil.

3.2.2

Legados Olímpicos: O que podemos esperar para os moradores do bairro de Deodoro e adjacências - RJ?

Tem-se aqui o perfeito e imediato rebatimento, para a cidade, do modelo de abertura e extroversão econômicas propugnado pelo receituário neoliberal para o conjunto da economia nacional: o mercado externo e, muito particularmente, o mercado constituído pela demanda de localizações pelo grande capital é o que qualifica a cidade como mercadoria. O realismo da proposta fica claro quando nossos pragmáticos consultores deixam claro que esta abertura para o exterior é claramente seletiva: não queremos visitantes e usuários em geral, muito menos imigrantes pobres, expulsos dos campos ou de outros países igualmente pobres; queremos visitantes e usuários solventes. (VAINER, 2000, p. 80)

Estas transformações espaciais, a construção dos corredores expressos e as

arenas esportivas, que o governo municipal divulga como sendo um legado para a população carioca e para os moradores dos bairros citados nesta pesquisa, estão sendo feitas sem levar em consideração os anseios dos moradores dos bairros em questão, embora o discurso oficial adote uma versão mais positiva das obras realizadas no bairro de Deodoro. O Estado, na forma do governo municipal, atua de maneira a costurar acordos e consensos sobre as obras realizadas, de forma a deixar o clima favorável ao pleno andamento dos Jogos Olímpicos e para garantir o retorno financeiro aos investidores privados. Souza (2006, p. 129) nos diz o seguinte sobre esse papel adotado pelo Estado: “Desse ponto de vista, ao Estado local está reservado o papel de costurar ‘pactos’ e ‘consensos’ locais, ajudar a criar um bom “ambiente de negócios” e promover a imagem da cidade [ou bairro] no país e no mundo”.

Podemos notar, também, que dentro dos bairros de Deodoro e da Vila Militar, configuram formas distintas de produção do espaço que, aparentemente, não se excluem, o que não quer dizer que não existam conflitos. Temos ali um modelo de produção que nos revela um passado/presente/futuro, a partir dos bairros de Deodoro e da Vila Militar e seus campos de treinamento, que coexistirão com novos espaços produzidos pelo capital financeiro, tanto em aparatos esportivos como em vias expressas, objetivando a realização das Olimpíadas e Paraolimpíadas de 2016. É necessário notar que um momento não anula o outro.

Dessa forma, convém fazer a seguinte pergunta: os moradores dos bairros de Deodoro serão beneficiados pelos investimentos logísticos que destacam a cidade como cidade-vitrine? Sanchez (2001b, p.40) nos auxilia ao afirmar:

Se é notável, no discurso dominante sobre o urbano, a emergência de lugares-comuns planetarizados, mundializados, eles parecem referir-se a condições históricas e políticas particulares, que propiciaram a difusão de uma determinada leitura, tornada hegemônica, tacitamente constituída em modelo e medida de todas as coisas. Impondo ao mundo todo determinadas categorias de percepção e representação, os atores dominantes na produção de modelos e políticas urbanas refazem o mundo à sua imagem, com uma colonização mental que se opera através da difusão dessas categorias e representações, produzidas e reproduzidas num processo de luta simbólica.

Observamos nesta “Região Olímpica de Deodoro” uma produção do espaço como “negócio no movimento da produção de novas formas urbanas” (CARLOS,

2013, p. 37), observadas nas construções do BRT e do Complexo esportivo de Deodoro de maneira a inventar a imagem de um “bairro esportivo”. Conforme Carlos (2013, p. 37) nos diz:

[...] produção dos espaços de lazer e destinados ao turismo, o que aponta a passagem da produção ao consumo do espaço vendido a partir de seus tributos particulares ou tendo a cultura como álibi, uma característica natural ou mesmo uma singularidade inventada segundo exigências do mercado.

Miele (2013, p. 84) afirma que o espaço atualmente possui, como um de seus atributos, o consumo produtivo. De acordo com o autor:

[...] a produção do espaço faz parte das novas estratégias de acumulação de frações de capital articulando vários setores da economia. Damos destaque à articulação entre o capital financeiro (de grandes, médios e pequenos investidores), o capital industrial, principalmente a indústria da construção civil, e as frações de capitais que compõem o setor privado.

De fato, o que percebemos no bairro de Deodoro é um distanciamento das necessidades dos moradores com as necessidades da realização de um evento da magnitude dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, que exigem das cidades sedes uma grande infraestrutura de comunicação, de aparelhos esportivos e de circulação, tanto para os atletas, quanto para os jornalistas e visitantes que estarão na cidade por conta do evento. Nesse raciocínio, Mascarenhas (2014, p. 63) nos diz que a “cidade mercadoria exclui amplos segmentos sociais”. O mesmo autor também nos diz:

Ao estudar as Olimpíadas e seus impactos sobre as cidades sedes, adotamos a noção de urbanismo olímpico (MUÑOZ, 1996): trata-se do conjunto de pressupostos e intervenções sobre as cidades que acolhem os grandes eventos olímpicos. Trata-se, pela natureza intrínseca do fato esportivo, de dotar as cidades de instalações específicas, que atendam às distintas modalidades, dentro de padrões normativos internacionais. Mas, trata-se também, de criar condições de alojamento para os milhares de atletas, pessoal de apoio e membros dos comitês olímpicos, bem como para a imprensa. Além disso, quase sempre a cidade-sede requer expansão ou melhorias em sua infraestrutura geral (transporte, telecomunicações, malha viária etc.). Trata-se, enfim, de um amplo conjunto de intervenções urbanísticas preestabelecidas pelas exigências do Comitê Olímpico Internacional (COI) em seu Caderno de Encargos. (MASCARENHAS, 2014, p. 57)

Ao analisar o discurso de Leonardo Gryner, diretor geral de Operações do Comitê Organizador dos Jogos Rio 2016, percebemos as reais intenções de todas

essas modificações que estão ocorrendo na “Região Olímpica de Deodoro”. Em entrevista ao Jornal “O Globo” do dia 05/05/2013, o diretor geral afirma o seguinte sobre as obras para as Olimpíadas:

No modo legado, a proposta é ter ali outros esportes radicais não olímpicos, como escalada e skate. O percurso do BMX (bicicross) e a canoagem serão mantidos, mas a pista de mountain bike terá que ser retirada, porque estará numa área de treinamento do Exército — conta Leonardo Gryner, diretor-geral de Operações do Comitê Organizador dos Jogos Rio 2016. — Com os novos equipamentos, Deodoro passará a ser um destino no Rio, como se vê no Parque Madureira hoje. O ginásio que terá a esgrima e parte dos jogos de basquete (Arena Deodoro), por exemplo, pode ter shows depois. O novo autódromo (que não é parte do Complexo Olímpico, mas ficará ao lado do Parque Radical, com um estacionamento compartilhado) atrairá hotéis, que, por sua vez, atrairão restaurantes. O investimento olímpico é o início de um ciclo de atração de novidades que valorizam a região. E, melhorando o transporte, surge o desenvolvimento imobiliário e o interesse da indústria. (GERBASE, 2013)

Isso vai ao encontro do que nos diz Lencioni (2010), a produção do espaço urbano assume o centro da acumulação do capital, onde produzir a cidade é produzir as condições urbanas e reproduzir as relações sociais. Harvey (2006, p. 172) acrescenta:

A construção de tais lugares talvez seja considerada uma maneira de obter benefícios para populações numa jurisdição específica. De fato, essa é a alegação principal do discurso público elaborado para justificá-la. No entanto, geralmente, sua forma torna indiretos todos os benefícios, e, possivelmente, resulta maior ou menor em escopo do que a jurisdição em que se encontra. Os projetos específicos a um determinado lugar também têm o hábito de se tornarem foco da atenção pública e política, desviando a atenção e até recursos dos problemas mais amplos, que talvez afetem a região ou o território como um todo.

Ao seguir as determinações do COI, a prefeitura tomou como prioridade obras que estarão diretamente relacionadas ao andamento dos Jogos Olímpicos, como a construção das arenas esportivas, que estão praticamente prontas (figura 22) e a via expressa transolímpica, deixando a Transbrasil, que poderia ser, de fato, um legado para a população no que diz respeito à mobilidade, em segundo plano. Além das obras para a implantação dos corredores expressos e das arenas esportivas, foram prometidas diversas obras de infraestruturas no bairro de Deodoro, tais como reforma dos calçamentos e melhorias nos sistemas de captação de água e esgoto, que ainda não começaram a ser realizadas. Apenas as obras para a implantação dos BRTs Transolímpico e Transbrasil estão sendo

realizadas e já são visíveis na paisagem do bairro.

Figura 22: Andamento das obras do Parque Radical de Deodoro



Fonte: <http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/galeria-de-fotos/parque-olimpico-de-deodoro-imagens-aereas>. Acesso em 10 de janeiro de 2016

Devemos destacar que as obras de melhorias propostas para o bairro de Deodoro, seriam muito bem-vindas para os moradores do bairro devido às inúmeras carências que ali existem e que se refletem na análise de alguns dados de desenvolvimento humano, como o Índice de Desenvolvimento Social⁴ (IDS). Para o cálculo desse índice, são levadas em consideração algumas variáveis, tais como o acesso a saneamento básico, a qualidade habitacional, o grau de escolaridade e a disponibilidade de renda (CAVALLIERI & LOPES, 2008, p.2). A tabela 2 apresenta esses índices por área de planejamento e Região Administrativa. Já na tabela 3, destacamos apenas os bairros que compõem a XXIII Região Administrativa de Realengo pelo fato de nossa área de interesse estar inserida ali.

⁴O IDS foi inspirado no conhecido Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, calculado pela ONU (PNUD) para inúmeros países do mundo que, por sua vez, tem servido de base para a construção de uma série de outros índices compostos. Sua finalidade é medir o grau de desenvolvimento social de uma determinada área geográfica em comparação com outras de mesma natureza. Como qualquer índice sintético do tipo, o IDS combina, de uma determinada forma, algumas variáveis que melhor caracterizem diversas facetas do fenômeno em estudo. A escolha das variáveis, tarefa presidida por uma análise teórico-conceitual decorre da sua pertinência ao tema, mas também da sua disponibilidade e da sua “qualidade estatística”. Um grande número de variáveis compondo o índice não é, necessariamente, um atestado de valor, até porque algumas podem estar expressando os mesmos conteúdos, criando nada mais do que uma redundância estatística. (CAVALLIERI & LOPES, 2008, p.1)

Tabela 2: Índice de Desenvolvimento Social por Região Administrativa (2010)

Região Administrativa	Área de Planejamento	Índice Geral	Região Administrativa	Área de Planejamento	Índice Geral
I - Portuária	1	0,57	XV- Madureira	3	0,59
II - Centro	1	0,63	XII- Inhaúma	3	0,57
III -Rio Comprido	1	0,59	XXIX- C. do Alemão	3	0,54
VII-S. Cristóvão	1	0,58	XI- Penha	3	0,59
XXI- Paqueta	1	0,59	XXXI- Vigário Geral	3	0,57
XXIII-S. Teresa	1	0,61	XXII- Anchieta	3	0,58
IV- Botafogo	2	0,72	XXV- Pavuna	3	0,56
V-Copacabana	2	0,71	XX- I. do Governador	3	0,62
VI-Lagoa	2	0,75	XVI- Jacarepaguá	4	0,60
XXVII-Rocinha	2	0,54	XXXIV- Cidade de Deus	4	0,56
VIII- Tijuca	2	0,68	XXIV- Barra da Tijuca	4	0,67
IX-V. Isabel	2	0,66	XVII- Bangu	5	0,57
X- Ramos	3	0,59	XXXIII- Realengo	5	0,61
XXX- Maré	3	0,55	XVIII- Campo Grande	5	0,57
XIII- Méier	3	0,62	XIX- Santa Cruz	5	0,54
XXVIII- Jacarezinho	3	0,54	XXVI- Guaratiba	5	0,51
XIV- Irajá	3	0,61			

Fonte: Armazém de dados do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=16&pal=RENDA> Acesso em: 20 de fevereiro de 2016.

Tabela 3: Índice de Desenvolvimento Social na XXIII Região Administrativa de Realengo por bairros (2010)

Região Administrativa/bairros	Índice Geral
XXXIII Realengo	0,61
Campo dos Afonsos	0,72
Deodoro	0,57
Jardim Sulacap	0,64
Magalhães Bastos	0,58
Realengo	0,58
Vila Militar	0,59

Fonte: Armazém de dados do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=16&pal=REND> Acesso em: 20 de fevereiro de 2016.

Podemos observar, com os dados acima, que o bairro de Deodoro apresenta um IDS abaixo da média da Região Administrativa de Realengo e essa diferença aumenta se compararmos com outros bairros da própria Região Administrativa. Esses números que nos revelam que no bairro existem diversas carências, principalmente se considerarmos as variáveis que são utilizadas para a obtenção destes números. Os índices se traduziram no real após realizarmos algumas pesquisas de campo, em que conversamos com alguns moradores do bairro de Deodoro e percebemos que existe um descontentamento em relação às obras que estão sendo realizadas com prioridade no bairro. Segundo os moradores, existem obras mais urgentes a serem realizadas, como a reforma da passarela que dá acesso à estação de trem do bairro (figura 23) e outras obras de saneamento básico em áreas mais carentes, como na favela do Triângulo, que fica localizada embaixo do viaduto da Avenida Brasil e adjacente à linha férrea (figura 24), além de obras voltadas para o impedimento dos constantes alagamentos nas ruas próximas ao canal da Rua Alencastro (figura 25).

Figura 23: Fotografia da Passarela de Ligação para a Estação de Trem na esquina da Estrada do Camboatá e da Rua Engenheiro Nicanor Pereira em Deodoro



Observamos que obras que seriam simples de serem realizadas, como de manutenção das passarelas do bairro, foram deixadas em segundo plano e, muito provavelmente, não serão realizadas para os jogos olímpicos. Fonte: acervo pessoal

Figura 24: Favela do Triângulo/Fazenda Sapopemba – Deodoro



Fonte: Souza, 2012, p. 6

Figura 25: Canal da Estrada Marechal Alencastro próxima à Avenida Brasil



Fonte: Acervo pessoal

Além das reclamações sobre as obras, alguns moradores ainda levantaram a questão da invisibilidade do bairro e da confusão gerada, em grande parte, pela mídia e pelas propagandas oficiais dos Jogos Olímpicos de 2016 ao divulgar o bairro da Vila Militar como sendo o bairro de Deodoro, ocultando não apenas os problemas do bairro, como também as pessoas que vivem em Deodoro. Acerca disso, Sanchez et.al. (2015, p.5) nos diz:

A estigmatização da população mais pobre e o constrangimento à sua presença nos espaços projetados para a recepção do megaevento garantem a acumulação de capital simbólico (Bourdieu, 1989) para os agentes da nova ordem urbana. Tais agentes produzem a “marca” estratégica da cidade (...).

Sanchez et. al. (2015, p. 4) acrescenta afirmando que, ao ocultar os problemas do bairro e as pessoas que moram ali, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro atua de maneira a esconder a realidade dos moradores, conforme o trecho abaixo:

O conjunto de instrumentos simbólicos – campanhas, peças publicitárias, arquitetura emblemática com assinaturas do star system, logomarcas, locações de filmes, jingles comemorativos, festivais internacionais, densa agenda de eventos e até um jogo de tabuleiro, o Monopoly Cidade Olímpica, constituem, numa complexa teia, a cena urbana mediante a qual a coalizão de poder quer vender a

cidade renovada, pronta para sediar, com êxito, os eventos globais. Efetivamente, os megaeventos têm efeitos ideológicos (Oliveira et al, 2012). Ao esconder dos olhares internacionais as manifestações da deficiência do capitalismo e projetar a aparência de uma sociedade modelo, de um ethos feliz e “pacificado”, os processos de construção de imagem acabam por distrair a atenção do lado mais sombrio do neoliberalismo, com base em várias exclusões, violência e produção de desigualdades.

Harvey (2010, p. 152) nos diz que a paisagem geográfica está sempre em evolução, de forma a atender a acumulação do capital, deixando de lado as necessidades das pessoas. No nosso caso, são ignoradas as reais necessidades dos moradores do bairro de Deodoro, conforme podemos ler:

A paisagem geográfica da acumulação do capital está em perpétua evolução, em grande parte sob o impulso das necessidades especulativas de acumulação adicional (incluindo a especulação sobre a terra) e, só secundariamente, tomando em conta as necessidades das pessoas.

Mascarenhas (2014, p.63) acrescenta ao enfatizar que:

Em suma, a cidade espetáculo não atende aos anseios da maioria. A cidade mercadoria exclui amplos segmentos sociais. Portanto, mesmo quando se afirma que determinado megaevento obteve sucesso na promoção do turismo, é preciso averiguar os custos sociais, culturais e ambientais deste “sucesso”.

Esse fato se reforça ao caminhar pelas ruas do bairro de Deodoro. Os moradores questionam a razão de se construir um corredor expresso para a circulação do BRT no bairro, pois alguns deles temem que a presença de uma estação do BRT possa aumentar o preço do aluguel, principalmente das áreas próximas à estação. Porém, o que mais chama a atenção é o fato de que, aparentemente, os moradores não são desfavoráveis à presença do BRT, mas sim questionam a forma como foi imposta a construção do corredor expresso.

Mais do que isso, ao conversar com alguns moradores, principalmente nas ruas próximas à Estação de trem, como a Rua Engenheiro Nicanor Pereira e a Rua Bajardo B. de Oliveira, percebemos que eles temem um aumento no fluxo de pessoas no bairro e que esse fator possa contribuir para o crescimento da violência, e, usando uma frase proferida por um morador, acabar com “a cara do bairro, que todo mundo se conhece”. Entretanto, conforme discutimos no primeiro ponto do capítulo 2, a noção de bairro que percebemos ao realizar as pesquisas de

campo e ao conversar com diversos moradores do bairro de Deodoro, se aproxima muito da noção de “ideologia de bairro” muito criticada por autores como Lefebvre (1975), Souza (1989) e Ramos (2002), os quais entendem que o bairro é capaz de organizar a vida urbana, sendo ele uma organização independente da cidade.

Aqui a noção de cotidiano e de cotidianidade ganha importância na nossa análise do bairro de Deodoro. Heller (2000, p. 17) nos diz:

A vida cotidiana é a vida do homem inteiro; ou seja, o homem participa na vida cotidiana com todos os aspectos de sua individualidade, de sua personalidade. Nela colocam-se “em funcionamento” todos os seus sentidos, todas as suas capacidades intelectuais, suas habilidades manipulativas, seus sentimentos, paixões, ideias, ideologias. O fato de que todas as suas capacidades se coloquem em funcionamento determina também, naturalmente, que nenhuma delas possa realizar-se, nem de longe, em toda a sua intensidade.

De acordo com Netto & Carvalho (2012, p. 24), é na cotidianidade que “o homem se põe numa superficialidade fluida, ativa e receptiva que mobiliza a sua atenção”. Heller (2000, p.18) acrescenta ao afirmar:

O homem nasce já inserido em sua cotidianidade. O amadurecimento do homem significa, em qualquer sociedade, que o indivíduo adquire todas as habilidades imprescindíveis para a vida cotidiana da sociedade (camada social) em questão. É adulto quem é capaz de viver por si mesmo a sua cotidianidade.

Para Netto & Carvalho (2012, p.26), a vida cotidiana “é o conjunto de atividades que caracteriza a reprodução dos homens singulares que, por seu turno, criam a possibilidade da reprodução social”. Entretanto, apesar das promessas, existe também, entre os moradores de Deodoro, o questionamento acerca das instalações olímpicas que serão erguidas no bairro da Vila Militar. Há a sensação de que as instalações serão inúteis aos moradores do bairro e serão nada mais do que vários “elefantes brancos”. Mascarenhas (2014, p. 58) nos diz sobre a noção de “elefante branco”:

Cumprir frisar que a noção de “elefante branco”, quando aplicada a estádios e outras instalações olímpicas, resulta do fato de tais equipamentos terem sido planejados sem levar em conta as demandas locais, e sim as do evento em si. Nesse sentido, é comum verificarmos a construção de equipamentos superdimensionados para a realidade local, além de muito caros. Ou de equipamentos cujo uso não se insere nas tradições ou mesmo nas possibilidades locais. Evidentemente, alguns

equipamentos são passíveis de projetos de reapropriação ou readequação para novos e rentáveis usos após o megaevento esportivo, mas parece se tratar de uma minoria. E, mesmo quando alvo de projetos inteligentes de readequação do equipamento, permanece a crítica quanto ao gasto público mal encaminhado.

Convém aqui a ressalva de que não podemos afirmar se as arenas esportivas construídas na “Região Olímpica de Deodoro” se configurarão num “elefante branco” na concepção de Mascarenhas (2014). As construções das arenas utilizadas nos Jogos Pan-americanos de 2007 são utilizadas para treinamento de atletas de alto rendimento, embora as instalações estejam sob a responsabilidade do Exército, por se encontrarem dentro do perímetro do bairro da Vila Militar e que não é aberta ao uso. Dessa forma, cabe a questão: será que a população que vive no entorno do bairro da Vila Militar, como os moradores dos bairros de Deodoro e outros bairros próximos, irão se utilizar daquele espaço?

Existe a promessa de que essas instalações olímpicas serão devolvidas para o uso dos moradores do entorno do bairro da Vila Militar como uma área de lazer. Entretanto, cabe frisar, uma das reclamações que ouvimos de diversos moradores dos bairros próximos ao bairro da Vila Militar, como o bairro de Deodoro, é a ausência de mais áreas de lazer na região, pois, de acordo com os moradores, o “piscinão”, nome dado pelos moradores a uma enorme piscina para uso público, construído pela prefeitura do Rio de Janeiro em 2010 com o custo de, aproximadamente, 11 milhões de Reais (GRILLO, 2015), não atende à demanda. Sendo assim, as instalações olímpicas serem devolvidas como áreas de lazer para esta população resolveria um dos problemas de seus moradores. Contudo, o fato das instalações se encontrarem em uma área militar que, como vimos anteriormente, é um local onde há um rígido controle no que concerne à circulação de pessoas no seu interior, deixa alguns moradores céticos quanto às promessas da prefeitura.

É perceptível como as pessoas, independentemente da idade ou do meio de transporte utilizado, mudam o seu comportamento ao passarem pelo perímetro da instalação militar demonstrando como a presença deste espaço controlado é marcante no cotidiano dos moradores do bairro de Deodoro e dos bairros próximos. Isso vai ao encontro do que afirma Corrêa (2007, p. 68-69), que define a prática espacial como sendo ações espacialmente localizadas que constituem ações individuais, não necessariamente sistemáticas e regulares, caracterizada por

uma escala temporal limitada. Indo além das formas vistas ali, a presença da Vila Militar e dos quartéis do Exército tem uma grande influência na forma como cada pessoa se apropria daquele espaço.

Ao conversar com moradores do bairro de Deodoro, percebemos que há um consenso a respeito da sensação de segurança, diante do símbolo que o complexo militar representa. Entretanto, a natureza das atividades que ocorrem no espaço da Vila Militar, expõe a vida dos moradores do bairro de Deodoro em permanente perigo. No dia 3 de agosto de 1958 um fato causou inúmeros transtornos para a população que vivia nas redondezas da Vila Militar. Nesse dia, houve uma série de explosões nos paióis do Depósito Central de Armamento e Munição do Exército, que era na época o maior depósito de armamento da América do Sul. Cerca de 10 mil moradores do Conjunto Habitacional Popular de Deodoro, o qual ficava em frente ao depósito de armas, saíram às ruas pela madrugada para fugirem das explosões e das chamas. Apesar de todo o drama vivido na madrugada do dia 3 de agosto de 1958, não foram registrados óbitos decorrentes das explosões (AMORIM, 2008).

Mesmo em nome de uma suposta segurança por ser uma área militar e por possuir um conjunto de regras, qualquer pessoa é passível a passar por situações no mínimo constrangedoras, como revistas ou até mesmo prisões, conforme podemos observar no seguinte trecho retirado de Zaverucha (2000, p. 256):

No dia 7 de outubro, veio à tona o caso envolvendo Antônio Carlos Monteiro, de 23 anos, dono de uma pequena loja de conserto de bicicletas, e seu irmão Kléber dos Santos Monteiro, de 20 anos, servente de supermercado. Eles foram presos [...] por terem tentado atravessar uma passagem subterrânea fechada por ordem do general Valdésio Guilherme de Figueiredo, comandante da Vila Militar de Deodoro. Segundo a família, os dois rapazes ficaram incomunicáveis e foram espancados no quartel.

Outro caso de prisão no entorno do bairro da Vila Militar aconteceu em outubro de 2011, quando um civil foi condenado pela justiça militar por opor resistência a uma sentinela em serviço. Entretanto, a Justiça Comum concedeu ao réu a absolvição da acusação devido à existência de divergências entre os depoimentos das testemunhas da suposta resistência (SUPREMO TRIBUNAL MILITAR, 2011). O trecho retirado do Jornal "O Globo", de 04 de junho de 2002, demonstra outro atrito entre a população e os militares da Vila Militar:

Em 1997, o general Valdésio de Figueiredo, então comandante da Vila Militar, tomou uma série de medidas impopulares, como proibir que as frentistas dos postos do bairro usassem shorts, além de vetar a circulação de linhas de ônibus dentro da Vila Militar. Ele também impôs o limite de velocidade de 40 km/h nas ruas da região. Houve incidentes com motoristas (SCHMIDT; BRANDÃO, 2002).

De fato, para acessar algumas arenas esportivas, é necessário cruzar terrenos que pertencem ao Exército Brasileiro, o que pode causar certo desconforto tanto para os moradores do bairro de Deodoro quanto para as sentinelas da Vila Militar. O trecho abaixo, retirado de uma reportagem do jornal “O Globo” do dia 05/05/2013 .retrata essa preocupação:

[O] Ministério do Esporte mostrou interesse de passar à prefeitura a administração do Parque Radical. A posição dele, às margens da Estrada Marechal Alencastro, permitirá o acesso à área de lazer sem cruzar o terreno do Exército, facilitando a abertura à população. Já o uso das outras instalações pode ficar sujeito a regras estabelecidas pelos militares.

— Não queremos impedir o uso pela sociedade, mas precisamos definir regras para não virar bagunça. Temos que definir também quem fará a manutenção dos espaços — diz o general Evangelho, consultor do Departamento de Engenharia e Construção do Exército. (GERBASE, 2013)

Porém, é importante ressaltar, que o Parque Radical de Deodoro, tido como um dos principais legados dos jogos para o bairro e o seu entorno, está localizado às margens da Estrada Marechal Alencastro, o que facilitaria o acesso da população a essa nova área de lazer sem cruzar os terrenos do Exército. Esse fato, inclusive, é destacado como uma vantagem, frente às outras instalações olímpicas por alguns moradores do bairro, principalmente pela parcela mais jovem, que, apesar de se sentirem “seguros” sendo vizinhos do bairro da Vila Militar e por tudo o que essa presença representa, confessam não se sentirem “à vontade” ao caminhar dentro do bairro militar.

Podemos observar isso em Netto & Carvalho (2012, p.44), os quais afirmam que o espaço se transforma em um elemento de confinamento, não mais de liberdade e movimento, tal como observamos no trecho abaixo:

Dada a cisão presente na vida cotidiana moderna, esse território terrestre raramente é percebido na sua globalidade e historicidade a que pertencemos todos, mas como algo estranho ao espaço e história privada de cada um.

A amplitude do espaço terrestre entra no cotidiano como informação não vivida. A relação deste com o espaço reduzido real vivido introduz repercussões nefastas no

cotidiano.

O espaço deixa de representar segurança, liberdade, movimento, descoberta e expansão, para se transformar em elemento de confinamento.

Entretanto, de acordo com o Exército Brasileiro, a área onde está localizado o Parque Radical de Deodoro será repassada para a administração da prefeitura do Rio de Janeiro após a realização dos Jogos Olímpicos de 2016, conforme o trecho abaixo retirado do informativo dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016 da Coordenação Geral de Defesa de Área do Comando Militar do Leste (CGDA), publicado em janeiro de 2016:

Durante a inauguração (do Parque Radical de Deodoro), o Prefeito Eduardo Paes agradeceu ao Comandante Militar do Leste pelo apoio prestado pelo Exército ao ceder a área para a construção do Parque. O Parque Radical do Complexo Olímpico de Deodoro abrigará as provas de Ciclismo Mountain Bike e BMX e de Canoagem Slalom durante Jogos Rio 2016. Após as Olimpíadas, a pista de Mountain Bike será desativada e o estádio de canoagem e o Centro de BMX se transformarão no segundo maior Parque Público da Cidade. (CGDA, 2016 a.)

Em trecho retirado do Boletim do Exército do dia 5 de julho de 2015, esse acordo com a prefeitura é confirmado. Segundo o documento, a prefeitura do Rio de Janeiro adquiriu partes do terreno da área pertencentes ao bairro da Vila Militar, no valor de 43 milhões de reais, para a realização de obras que têm como objetivo a realização dos Jogos Olímpicos de 2016. Como parte do acordo firmado entre o município e o Exército, a prefeitura irá colaborar com a construção de moradia de praças e oficiais (Próprio Nacional Residencial – PNR), que ajudará a desafogar um pouco a fila de espera de praças e oficiais por um imóvel. Os projetos básicos e cronograma físico-financeiro deverão ser elaborados e executados pelo Município do Rio, como podemos notar no fragmento abaixo, retirado do Boletim do Exército (BRASIL, 2015, p.11):

Art. 3º As edificações a construir de interesse do Comando do Exército serão definidas como PNR preferencialmente na tipologia multifamiliar (apartamentos), cujos projetos básicos e cronograma físico financeiro deverão ser elaborados e executados pelo Município do Rio de Janeiro, de modo a garantir a recomposição patrimonial e evitar qualquer dano ao erário.

Em trecho retirado do informativo divulgado pelo Comandante Militar do Leste, o General de Exército Fernando de Azevedo e Silva (CGDA, 2016b.),

sobre as olimpíadas e o Exército brasileiro, podemos observar que o acordo, de certa forma, foi favorável para todos os envolvidos, Exército e prefeitura do Rio de Janeiro, embora a nota divulgada não cite diretamente os moradores de Deodoro nem de outros bairros próximos como beneficiários deste legado que ali foi erguido, conforme o trecho abaixo:

A contribuição do Exército para viabilizar o Complexo Esportivo de Deodoro foi fundamental, em parceria com a dinâmica da Prefeitura do Rio de Janeiro. Todo esse empenho realizado trará um importante legado para o Exército, para a cidade do Rio de Janeiro e para o Brasil. Ganha o Exército com a revitalização da maior guarnição militar da América Latina, que é a Vila Militar, na Zona Oeste do Rio. Ganha a cidade com os investimentos em melhorias na qualidade de vida da população. E ganha o Brasil ao investir no esporte como indutor de formação de cidadãos de bem e ao marcar posição no mundo como um país capaz de planejar e entregar um evento dessa magnitude

Com relação à cotidianidade dos moradores do bairro de Deodoro e sua relação com o aparato do bairro da Vila Militar podemos dizer, de acordo com Heller (2000, p.18), que a vida cotidiana é caracterizada por um conjunto de ações e relações heterogêneas, as quais contêm em seu bojo certa hierarquia. De acordo com Netto & Carvalho (2012, p.25), a vida cotidiana se altera em função seja de valores de uma dada época histórica, seja em função das particularidades e interesses de cada indivíduo em diferentes etapas de sua vida. Devemos acrescentar que, para Heller (2000, p.18-19), esse conjunto de relações hierárquicas e heterogêneas, não são imutáveis. Assim, podemos supor que poderá haver uma mudança na forma como os moradores do bairro de Deodoro se relacionam com a Vila Militar, pois de acordo com Heller (2000, p.30-31):

Na vida cotidiana, o homem atua sobre a base da probabilidade, da possibilidade: entre suas atividades e as consequências delas, existe uma relação objetiva de probabilidade. Jamais é possível, na vida cotidiana, calcular com segurança científica a consequência possível de uma ação.

Dessa forma, embora não possamos afirmar com certeza, se a introdução dos corredores e das estações do BRT e a construção das arenas esportivas, principalmente a construção do Parque Radical de Deodoro que foi aberto como área de lazer para os moradores, irá modificar a relação dos habitantes de Deodoro com a presença militar do bairro vizinho que, por vezes, é conflituosa devido à natureza das atividades que são realizadas no bairro da Vila Militar.