

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E O COTIDIANO DO BAIRRO DE DEODORO E ADJACÊNCIAS: Revisitando a pesquisa

Renato Candido da Silvaⁱ

Mestre em Geografia
Pontifícia Universidade Católica
do Rio de Janeiro

Resumo

O presente artigo tem como objetivo revisitar a pesquisa realizada entre os anos de 2014 – 2016 para a obtenção do título de mestre com a dissertação intitulada: “A Produção do Espaço e Representações: da Lógica Militarista à Lógica do Capital Financeiro para a Realização dos Jogos Olímpicos de 2016 no Bairro de Deodoro e Adjacências – RJ”. A pesquisa foi realizada em um contexto no qual a cidade do Rio de Janeiro se preparava para ser sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, período que ficou marcado por grandes intervenções urbanísticas na paisagem da cidade, por conta da construção de diversas arenas esportivas e obras de infraestrutura, como a construção dos corredores do BRT. Assim, buscamos analisar a inserção do bairro de Deodoro-RJ dentro do contexto da narrativa da “cidade olímpica” e como as intervenções, que ocorreriam no bairro, poderiam se refletir no cotidiano de seus moradores.

Palavras-chave: Produção do Espaço, Jogos Olímpicos de 2016, Bairro de Deodoro, BRT, Representação do Espaço.

THE PRODUCTION OF SPACE AND THE DAILY LIFE IN THE DEODORO NEIGHBORHOOD AND SURROUNDING AREAS-RJ: REVISITING THE RESEARCH

Abstract

This paper aims to revisit the research carried out among the years 2014 - 2016 to obtain the degree of master with the thesis entitled “The production of space and representations: from militarist logic to the financial capital logic for the realization of 2016 Olympic Games in the Deodoro neighborhood and surrounding areas-RJ”. The study was realized when the city of Rio de Janeiro was preparing to host the 2016 Olympic and Paralympic Games. That period was marked by urban interventions in the city's landscape, due to the building of several sports arenas and infrastructure development, such as the construction of the BRT hallways. Thus, we seek to investigate the insertion of the neighborhood of Deodoro-RJ within the context of the narrative of the “Olympic city” and how the interventions that occurred there could be reflected in the daily lives of its residents.

Keywords: The production of space, Olympic games, Deodoro neighborhood, BRT, Representation of Space

ⁱ *Endereço institucional:*
Rua Marquês de São Vicente, 225,
Gávea - Rio de Janeiro, RJ - Brasil
Cep: 22451-900.
Endereço eletrônico:
rencandido@gmail.com

Introdução: o contexto da pesquisa

O presente artigo tem como objetivo revisitar a pesquisa realizada entre os anos de 2014 – 2016 para a obtenção do título de mestre. A dissertação sob o título “A Produção do Espaço e Representações: da Lógica Militarista à Lógica do Capital Financeiro para a Realização dos Jogos Olímpicos de 2016 no Bairro de Deodoro e Adjacências – RJ” foi realizada em um contexto em que a cidade do Rio de Janeiro se preparava para sediar os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. A partir de 2009, com a escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos, observamos durante a pesquisa, um período marcado por grandes intervenções urbanísticas na paisagem da cidade, tanto no que se refere a obras voltadas para a realização dos Jogos, como a construção de arenas esportivas em vários pontos da cidade, quanto por intervenções na infraestrutura e mobilidade urbana, principalmente a construção de novas vias, a demolição do viaduto da Perimetral e a construção de vias expressas e corredores expressos e para a circulação dos ônibus do BRT (Bus Rapid Transport).

É importante destacar que a conquista do direito de realizar os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016 foi o resultado de uma série de políticas urbanas que modificaram as formas de planejar e gerir o espaço urbano sendo mobilizados importantes recursos públicos com o objetivo de atrair investimentos do setor privado (SANCHEZ, 2001, p. 33), esse modelo de gerenciamento teve início já na década de 1990 e tem a cidade espanhola de Barcelona como expoente dessa lógica. Esta forma de concepção da cidade, a partir de sua estruturação para a realização de grandes eventos, opera como uma espécie de âncora das políticas de empresariamento urbano e reitera a visão do espaço como se este fosse inerte e vazio de significados.

A cidade dentro do capitalismo é cada vez mais produzida como valor, valor de uso e valor de troca, abrindo a possibilidade de pensar o espaço urbano como um bem intercambiável, produzido sob a ótica da valorização e como negócio (ALVAREZ, 2015, p. 66). O processo de produção do espaço é objetivo e, ao mesmo tempo, subjetivo, dessa forma, o espaço toma forma através da reorganização territorial e através das representações e imagens consideradas adequadas, explicando, dessa

maneira, a importância do “city marketing” como um instrumento importante das políticas urbanas. Conforme Sanchez (2001, p. 32) nos diz, são utilizados como instrumentos de consolidação dessa agenda urbana políticas de promoção e legitimação de determinados tipos de cidade, a chamadas “cidades modelo”. Para Vainer (2000, p. 78), “a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda”. O mesmo autor acrescenta que:

Isto explicaria que o chamado *marketing urbano* se imponha cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades. Ao mesmo tempo, aí encontraríamos as bases para entender o comportamento de muitos prefeitos, que mais parecem vendedores ambulantes que dirigentes políticos.

Ainda conforme o autor, os planejamentos estratégicos das cidades são conduzidos pelos governantes da mesma maneira que uma empresa é gerida, pois as “cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas” (VAINER, 2000, p.76). Harvey (2006, p. 170-171) destaca três pontos dessa nova forma de administração das cidades nesta fase do capitalismo:

Em primeiro lugar, o novo empreendedorismo tem, como elemento principal, a noção de “parceria público-privada”, em que a iniciativa privada tradicional local se integra com o uso dos poderes governamentais locais, buscando e atraindo fontes externas financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego (...)

Em segundo lugar, a atividade da parceria público-privada é empreendedora, pois, na execução e no projeto, é especulativa, e, portanto, sujeita a todos os obstáculos e riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racionalmente planejado e coordenado (...)

Em terceiro lugar, o empreendedorismo enfoca muito mais a economia política do lugar do que o território. Em relação ao território, penso nos projetos econômicos (moradia, educação etc.) idealizados principalmente para melhorar as condições de moradia ou trabalho em uma jurisdição específica. A construção do lugar (um novo centro cívico, um parque industrial) ou a melhoria das condições de um lugar (intervenção, por exemplo, no mercado local de trabalho mediante programas de requalificação ou pressão para redução dos salários locais), por outro lado, pode ter um impacto maior ou menor do que o território específico em que tais projetos se localizam.

A fim de atender às necessidades para a realização do evento, diversas obras de infraestrutura foram realizadas, algumas foram finalizadas e outras, até o momento em que escrevemos este artigo, ainda se encontram em fase de construção (como é o caso do BRT Transbrasil). Podemos citar como exemplo dessas intervenções as construções de quatro vias expressas com faixas exclusivas para a circulação dos ônibus BRTs (Bus Rapid Transit), que teriam como finalidade facilitar o deslocamento de pessoas, e de mercadorias, pela cidade. A construção dessas vias foi financiada, em grande parte, pelo governo federal, em parceria com a iniciativa privada por meio do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da Mobilidade Urbana e pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

As linhas de BRT planejadas foram: a linha do BRT Transoeste, que percorre 57 km entre o bairro de Santa Cruz e o bairro da Barra da Tijuca, inaugurada em junho de 2012; a linha do BRT Transcarioca de 39 km, que liga o aeroporto internacional do Rio de Janeiro ao bairro da Barra da Tijuca, tendo sido inaugurada em 2014; a linha do BRT Transolímpico de 26 km que liga o bairro de Deodoro ao bairro da Barra da Tijuca inaugurada em 2016 em virtude Jogos Olímpicos e, por fim, a linha do BRT Transbrasil, que ligaria o bairro de Deodoro ao aeroporto Santos Dumont, perto do Centro do Rio. Esta linha de BRT final foi planejada com 32 km, incluindo corredores expressos ao longo da Avenida Brasil, com uma capacidade diária de transporte estimada de 900.000 pessoas. Ambas as rotas – das linhas Transolímpica e Transbrasil – foram previstas para estar em funcionamento durante os Jogos Olímpicos de 2016 (JOHNSON, 2014) mas apenas a Transolímpica foi entregue para o evento, sendo a Transbrasil, no momento se encontra em fase de construção.

As vias e os corredores expressos, de acordo com o Caderno de Legados Urbano e Ambiental, (2009, p. 56) documento elaborado pelo comitê de candidatura da cidade aos Jogos Olímpicos de 2016, faziam parte do projeto de reestruturação do transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro, cujo objetivo era a integração com as redes de trens e metrô criando, de acordo com o projeto, um sistema de alta capacidade e eficácia no transporte público, que serviriam de legado para a população ao fim do período de realização dos jogos de 2016. Destacamos que a reconfiguração da Avenida Brasil, em Transbrasil, nos locais por onde passarão os ônibus do BRT e a

abertura da Transolímpica, foram obras de infraestrutura realizadas para atender exigências de organismos internacionais tais como o COI (Comitê Olímpico Internacional) e o BIRD (Banco Interamericano para Reconstrução e Desenvolvimento), responsáveis por financiamentos de obras em cidades que necessitam de infraestrutura básica, mas também financiador de obras em cidades que buscam se modernizar e se capacitar para competir internacionalmente, em termos de candidaturas para sediar quaisquer tipos de eventos e de investimentos (DAMETTO, 2013, p. 2).

No bairro de Deodoro e em seus arredores observamos as manifestações dessas lógicas orientadas pelo capital financeiro internacional através da realização das obras de mobilidade urbana e através das construções das arenas esportivas. A expectativa era que com o fim das obras, o bairro de Deodoro, localizado na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro e que possui, de acordo com o Censo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) realizado em 2010, uma população total de 10.842 pessoas, fosse o ponto de baldeação entre as linhas do BRT Transbrasil, BRT Transolímpico e os trens da Supervia, uma importante linha férrea que liga os bairros do subúrbio da cidade e municípios da Baixada Fluminense ao Centro da Cidade do Rio de Janeiro. Dessa forma, nossa pesquisa de mestrado teve como objetivo geral analisar como essa lógica global de acumulação e a consequente homogeneização, fragmentação e hierarquização dos espaços, que se deu através construção das grandes arenas esportivas e que ainda ocorrem por conta da construção dos corredores expressos para a circulação do BRT decorrentes de investimentos externos sob a justificativa da realização dos Jogos Olímpicos de 2016, iriam se refletir no cotidiano dos moradores do bairro de Deodoro e bairros próximos.

O bairro de Deodoro e adjacências: o cotidiano e a construção da “região olímpica de Deodoro”

Observamos, em nossa pesquisa, diferentes formas de ocupação e produção do espaço no bairro de Deodoro. Num primeiro momento houve a prevalência de uma lógica de ocupação militar, culminando na construção da Vila Militar e todo o seu

aparato e, posteriormente, uma lógica de ocupação guiada pelos investimentos logísticos em nome dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Dentro do contexto das transformações por conta dos Jogos de 2016, para a realização de nossa pesquisa, tomamos como pressuposto o fato de que o espaço deveria, e deve, ser entendido como um produto histórico e social no qual a sociedade, em um determinado momento histórico, através das técnicas que desenvolve e das relações sociais e de produção que estabelece, o produz. Assim, buscamos entender de que maneira a introdução de novos vetores tecnológicos e investimentos afetariam o cotidiano das pessoas que vivem no bairro de Deodoro e arredores.

Não sendo neutro e nem indiferente aos processos sociais o espaço do bairro de Deodoro foi produzido e ordenado de acordo com as intenções, os limites e possibilidades dos diferentes agentes sociais em diferentes momentos históricos. Seguindo a linha de raciocínio de Capel (2005, p. 85), a produção do espaço urbano é o resultado das práticas de alguns atores, em geral, esses espaços não pertencem aos habitantes do local e, como consequência disso, não seguem os interesses desses habitantes, mas sim, de interesses, ainda que contraditórios, de outros atores, representantes tanto do capital imobiliário, comercial, industrial, ou do próprio Estado. Ferreira (2011, p.33) afirma que o espaço, sendo um produto social, está simultaneamente inter-relacionado com a sociedade, sendo engendrado pelo modo de produção vigente e produzido para dar sustentação para a estrutura socioeconômica.

As sociedades sempre produziram seus espaços, entretanto, no atual modelo capitalista, o espaço se torna uma mercadoria, assumindo um valor de troca em detrimento de seu valor de uso. Dito isso, não se pode ignorar o processo de homogeneização, fragmentação e hierarquização do espaço e das formas urbanas, típicos do modo de produção capitalista. A homogeneização viabiliza a conformação da cotidianidade no espaço e a própria intercambialidade dos lugares. A fragmentação propicia a mercadificação do espaço. Além disso, os espaços da cidade são hierarquizados e projetam valores de troca distintos, pois os investimentos realizados de formas diferenciadas localmente pelos governos acirram a hierarquização dos lugares, refletindo a hierarquia do poder econômico e político (FERREIRA, 2015, p.78).

Para Netto & Carvalho (2012, p.25-26), “A esfera do cotidiano é uma esfera precisa; é a esfera do homem concreto. A objetivação que passa no cotidiano é aquela em que o homem faz do mundo o seu ambiente imediato.” Os mesmos autores (2012, p. 23) definem a vida cotidiana como aquela vida dos mesmos gestos, ritos e ritmos de todos os dias, em que os gestos mecânicos e automatizados dirigem as nossas atividades, mais do que nossa consciência, sendo, de certa forma, um elemento alienante. Heller (2000, p. 37) vai ao encontro dos autores ao nos afirmar que a “vida cotidiana, de todas as esferas da realidade, é aquela que mais se presta à alienação. (...) Na cotidianidade, parece “natural” a desagregação, a separação de ser e essência”. Complementando este raciocínio, Martins (2013, p. 71) nos diz:

A vida cotidiana se instaura quando as pessoas são levadas a agir, a repetir gestos e atos numa rotina de procedimentos que não lhes pertence nem está sob seu domínio. A vida cotidiana começa a nascer quando as ações e relações sociais já não se relacionam com a necessidade e a possibilidade de compreendê-las e de explicá-las, ainda que por meios místicos ou religiosos; quando o resultado do que se faz não é necessariamente produto do que se quer ou do que se pensa ter feito. O vivido torna-se o vivido sem sentido, alienado.

Destacamos que, de acordo com Netto & Carvalho (2012, p. 24), o cotidiano se modifica e se diferencia de acordo com o momento histórico, não sendo estático e atemporal, se distinguindo e se modificando em cada período histórico. Para os mesmos autores, a vida cotidiana é heterogênea e hierárquica, caracterizada por um conjunto de ações e relações heterogêneas, sendo alterada em função, seja dos valores de um determinado momento histórico ou em função das particularidades e interesses individuais (NETTO & CARVALHO, 2012, p. 25)

Ferreira (2015, p. 80), acrescentando ao raciocínio de Netto & Carvalho (2012) destaca o fato de que o espaço é produzido a partir de intencionalidades, sendo o espaço ao mesmo tempo produto/produtor, numa referência ao trabalho de Lefebvre, pois é necessário levar em conta a influência causada pela sua produção no cotidiano das pessoas.

Com isso, o cotidiano e a cotidianidade, se tornaram ponto central de nossa pesquisa ao percebermos que no discurso oficial na construção da imagem da cidade olímpica, houve um encobrimento do bairro de Deodoro. Embora o discurso da

prefeitura da cidade do Rio de Janeiro enfatizasse as melhorias que seriam realizadas no bairro de Deodoro, como as construções das arenas esportivas e as melhorias urbanas, percebemos que todas as instalações olímpicas se encontravam dentro do bairro da Vila Militar.

É importante destacar que, para fins de divulgação a cidade do Rio de Janeiro foi dividida em “regiões olímpicas”. Essa forma de regionalização da cidade por “regiões olímpicas”, assim como a própria representação da “Cidade Olímpica”, de acordo com Davies (2014, p. 5), alia-se a um o modelo de planejamento estratégico que vem se desenvolvendo sob as políticas urbanas, cujo objetivo é focalizar investimentos em áreas com certas ‘vocações’ que, ao final, maximizam a potencialidade de ‘mercantilização’ do tecido urbano. Assim, pensamos que essa regionalização proposta pela prefeitura, de forma a divulgar os locais de realização das provas esportivas, levou em consideração apenas o aspecto normativo da região (e do processo de regionalização), como um instrumento de ação do Estado, ignorando outros aspectos importantes na formação destes dois bairros, como o vivido pelos moradores do bairro de Deodoro e a sua relação com o bairro da Vila Militar. Para Haesbaert (2010, p. 117), as abordagens funcionalistas de região acabam por negligenciar a dimensão específica do vivido. Para o autor (2010, p. 109), a região, e o consequente processo de regionalização, não é simplesmente um “fato” (concreto), um “artifício” (teórico), ou um instrumento de ação. Na verdade, é o conjunto indissociável de todos esses fatores.

Nos pautando em Davies (2014, p. 3) destacamos que, ao nomear a “região olímpica” como Deodoro, reforçou-se a invisibilidade do bairro na representação da “cidade olímpica”. De fato, ao observarmos os vídeos de divulgação produzidos pela prefeitura do Rio de Janeiro à época da realização dos Jogos Olímpicos de 2016, somos induzidos a acreditar que as ruas bem alinhadas e arborizadas do bairro da Vila Militar eram pertencentes ao bairro de Deodoro (figura 1). Isso contribuiu, e contribui, para aprofundar a confusão sobre os dois bairros da cidade, que possuem muito em comum em sua formação e ocupação.



Figura 1: Paisagens dos bairros da Vila Militar (esquerda) e de Deodoro (direita).

Fonte: Acervo pessoal

Esse “encobrimento” do bairro de Deodoro das representações da “cidade olímpica” foi algo que nos chamou a atenção e nos direciona ao que diz Lefebvre, (1983, p.54) no qual toda representação implica um valor. Dessa forma, a inclusão de determinados bairros nas representações cidade do Rio de Janeiro refletiu, e ainda reflete, a visão de mundo de determinados grupos sociais. Reforçando Lefebvre (1983), Sanchez (2007, p.35) nos auxilia:

Como construção social, a produção da imagem da cidade está intrinsecamente ligada a representações e valores. Encontra-se, portanto, subordinada à visão de mundo daqueles atores que se impõem nos processos de produção do espaço e que são, ao mesmo tempo, aqueles que ocupam posição privilegiada para enunciar uma intenção de cidade. O projeto de cidade é ação material no espaço (urbanística, cultural, econômica), junto com uma intenção de cidade, que dá conteúdo ao discurso sobre o espaço.

Devemos enfatizar que a mídia e os meios de comunicação foram, e são, atores importantes neste jogo, pois é através destes que são reforçadas as imagens síntese das cidades e em suas representações, como foi observado em nossa pesquisa, onde o bairro de Deodoro foi, propositalmente, confundido com o bairro da Vila Militar. Lefebvre (1983, p. 68) destaca o papel da publicidade e dos meios de comunicação na construção das representações:

[...] a técnica dos meios de comunicação de massa fortalece as representações apresentando-as nas telas ou pelas falas no rádio. Tornam-se fortes seja isolando-as (uma imagem, uma palavra), seja condensando e totalizando um conjunto de imagens, de palavras.

Sanchez (2001, p. 37), sobre a publicidade e a mídia, nos diz:

[A publicidade] Exerce um verdadeiro fascínio sobre a sociedade civil e política, e tem força de pressão na elaboração de imagens coletivas que possam ser absorvidas nas representações de indivíduos e grupos. Tem também poder para construir ou destruir a identidades de atores individuais ou coletivos.

Em seu papel de mediadora entre os cidadãos e a cidade, a mídia é estratégica para os governos locais, pois realiza a espetacularização da cidade e molda as representações acerca de sua transformação.

Sendo assim, a representação da “região olímpica de Deodoro”, contribuiu para a legitimação de uma determinada leitura de uma determinada cidade e refletiu o ponto de vista de um determinado grupo social. Essas representações contribuíram para escamotear a realidade dos bairros que estão inseridos nesta “região olímpica” genérica e contribuiu para o processo de invisibilidade destes bairros, principalmente do bairro de Deodoro, o qual a prefeitura, ao enfatizar as obras para os jogos olímpicos através das propagandas, confundiu, de forma proposital, os bairros da Vila Militar, que contou de fato com os aparelhos esportivos, com o bairro de Deodoro, que será o ponto de baldeação dos BRTs e dos trens da Supervia.

Devemos lembrar que a promessa do Comitê Olímpico e da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro era transformar as instalações olímpicas em áreas de lazer para a população do entrono da “região olímpica de Deodoro”. Conforme observamos, essas instalações se encontram dentro do perímetro do bairro da Vila Militar. Durante as pesquisas de campo, surgiu o questionamento: Como se dará a relação entre os moradores do bairro de Deodoro com os militares alocados nos quartéis que compõem o espaço do bairro da Vila Militar?

Devemos destacar que as instalações olímpicas seriam devolvidas como legado para a população como áreas de lazer e resolveria, dessa forma, uma grande queixa dos moradores do entrono do bairro da Vila Militar, a falta de opções de lazer.

Contudo, o fato das instalações se encontrarem em uma área militar que é um local onde há um rígido controle no que concerne à circulação de pessoas no seu interior, deixaram, já antes da inauguração de algumas instalações como o Parque Radical de Deodoro, alguns moradores céticos quanto às promessas da prefeitura.

Ao conversarmos com moradores do bairro de Deodoro, percebemos que havia um consenso a respeito da sensação de segurança, diante do símbolo que o complexo militar representa. Durante as nossas pesquisas de campo, podemos observar em diversas ocasiões como as pessoas, que não eram militares, independentemente da idade ou do meio de transporte utilizado, mudavam o seu comportamento ao passarem pelo perímetro do bairro da Vila 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.

É importante ressaltar, que o Parque Radical de Deodoro, que foi tido como um dos principais legados dos jogos para o bairro de Deodoro e o seu entorno, está localizado às margens da Estrada Marechal Alencastro, o que facilita o acesso da população a essa nova área de lazer sem cruzar os terrenos do Exército. Esse fato, inclusive, foi 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, confessaram não se sentirem “à vontade” ao caminhar dentro do bairro militar.

A mercadificação do espaço do bairro de Deodoro e adjacências: O Projeto do BRT

Em nome da realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, o bairro de Deodoro e o da Vila Militar passaram por mudanças profundas e significativas em seu espaço. Um exemplo disso, foram as obras para a introdução das vias e dos corredores expressos para a circulação dos ônibus BRTs. É importante ressaltar que as intervenções que ocorreram, e que ainda estão ocorrendo, no bairro se inserem 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.

A produção do espaço que ocorreu no bairro de Deodoro, por conta da construção das arenas esportivas, mesmo que estas estejam localizadas no bairro da Vila Militar, e que ainda ocorrem por conta da construção do corredor do BRT Transbrasil, que ainda não foi finalizada, esteve, e 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)

A construção das 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, atenderam, e atendem, a uma demanda de um determinado grupo social constituído fundamentalmente pelos bairros adjacentes e baixadas fluminense. Esse fato ficou claro quando analisamos 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. Durante a realização de nossa pesquisa, apenas as obras de implementação das vias expressas e dos corredores do BRT Transolímpico – cujo trajeto liga o bairro de Deodoro com ao bairro Barra da Tijuca através de sua ligação com os BRTs Transoeste no bairro do Recreio dos Bandeirantes, e do Transcarioca no bairro de Curicica – foram concluídas a tempo da realização dos Jogos. Os dois pontos citados (os bairros de Deodoro e da Barra da Tijuca) foram importantes polos esportivos dos Jogos Olímpicos de 2016, ficando claro que as diretrizes do COI se sobrepujaram aos interesses da população, pois o corredor expresso Transbrasil, que ligaria o bairro de Deodoro, através da Avenida Brasil, até o aeroporto Santos Dumont, na área central da cidade, ainda se encontra em fase de construção, um atraso de quase quatro anos.

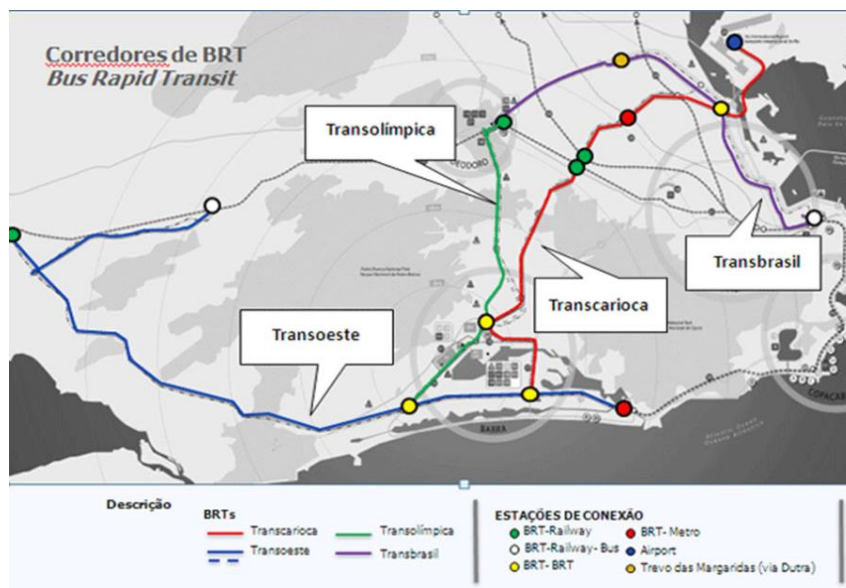


Figura 2: Mapa dos Corredores Expressos do BRT na cidade do Rio de Janeiro

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

Uma crítica que observamos em nosso trabalho há quatro anos atrás e que repetimos no presente artigo é sobre a opção pelas linhas de BRT e não pela ampliação das linhas do metrô, o argumento para essa opção, de acordo com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e do Governo do Estado do Rio de Janeiro, deveu-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). Ressaltamos que existem trechos em

que os corredores do BRT possuem mais de 40 km de extensão, o que coloca em xeque a funcionalidade desse sistema como solução para os problemas de mobilidade da Cidade do Rio de Janeiro.

Uma reportagem do jornal “O Dia” destacou, 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. (RIBEIRO, 2015)

Observamos na construção de nossa pesquisa de mestrado que 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 poderia induzir a uma maior fragmentação da cidade, e consequentemente, fazer com que pudesse existir 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.

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:

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

Percebemos que as transformações espaciais que ocorreram nos bairros de Deodoro e da Vila Militar 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, demonstraram, e 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”.

Para fins de conclusão

Dessa maneira, o espaço que foi produzido, e ainda está em processo de construção, 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.

Com isso, concluímos em nossa pesquisa de mestrado que existem, na “região olímpica de Deodoro”, duas formas distintas de produção e concepção do espaço: uma representada na relação dos moradores do bairro de Deodoro com as formas e os significados do bairro da Vila Militar, um espaço com regras e condutas próprias (DAVIES, 2014) e outra representada na intervenção das forças políticas e privadas para a realização das Olimpíadas e Paraolimpíadas de 2016, visíveis nas formas das instalações esportivas, das vias e dos corredores expressos para a circulação do BRT. Percebemos, também, que as transformações espaciais que estavam ocorrendo nos bairros de Deodoro e da Vila Militar e que ainda ocorrem, por conta da intervenção conjunta do poder estatal e do capital financeiro, em prol da modernização do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro como um todo, demonstraram, e demonstram, o alinhamento das políticas públicas e, mais especificamente, do planejamento estratégico realizado na cidade, com os padrões de modernização e produção do espaço de cidades realizados ao redor do mundo (VAINER, 2000). Esses padrões de produção do espaço são moldados sob a lógica capitalista, na qual, para viabilizar a acumulação cada vez maior de capital, torna-se necessária a padronização das cidades ao redor do mundo para que haja a produção, circulação, distribuição e consumo eficientes e sem prejuízos (HARVEY, 2006). Assim, a construção das vias expressas Transolímpica e, futuramente, Transbrasil, junto com os corredores expressos do BRT são a materialização do processo de fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço da cidade (LENCIONI, 2010).

Referências

ALVAREZ, I. P. A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação. In: CARLOS, A. F. A., VOLOCHKO, D., ALVAREZ, I. P. (orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. P. 65 – 80.

BRASIL. Ministério do Esporte. **Caderno de Legados Urbano e Ambiental**. Rio de

Janeiro: [s.n.], 2009. 119 p.

CAPEL, H. **La morfología de las ciudades. Vol. II. Aedes facere. Técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios.** Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección “La Estrella Polar”, nº 47), 2005.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial.** São Paulo: Contexto, 2011.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A.F.A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. (org.). **A produção do espaço urbano – Agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2013. P.53-74.

_____. **O espaço urbano: Novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: Editora Labur (edição eletrônica), 2007.

Coordenação Geral de Defesa de Área do Comando Militar do Leste (CGDA). **Informativo dos Jogos Olímpicos Rio 2016.** Rio de Janeiro [s.n.], 2016a. 3p

_____. **O Exército Brasileiro e as Olimpíadas de 2016.** Rio de Janeiro [s.n.], 2016b. 3p.

CORRÊA, R. L. Diferenciação sócio-espacial, escalas e práticas espaciais. **Revista Cidades**, São Paulo: UNESP, v.4, n.6, 2007 p. 62-72.

CORREDORES BRT serão integrados com tarifa única. **Jornal O Dia**, Rio de Janeiro, 02 de maio de 2012. Disponível em <http://odia.ig.com.br/portal/rio/corredores-brt-ser%C3%A3o-integrados-com-tarifa-%C3%BAnica-1.17806>. Acesso em 20 jan. de 2015.

DAMETTO, M. **As Transformações espaciais da cidade do Rio de Janeiro a partir dos investimentos em infraestrutura para a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.** Rio de Janeiro. 2013. Disponível em: http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2013/relatorios_pdf/ccs/GEO/GEO-Marcela%20Virginio%20Dametto.pdf. Acesso em 19 jan. 2015.

DAVIES, F. Produzindo a “Região Olímpica de Deodoro”. In: Reunião Brasileira de Antropologia. **Anais...** Rio de Janeiro. 2014 p. 1- 16.

FERREIRA, A. **A cidade no século XXI: Segregação e banalização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2011. 324p.

_____. O processo de metropolização do espaço no Estado do Rio de Janeiro e os projetos de revitalizações: Mais do mesmo? **Geo PUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-Rio**, PUC-Rio, Rio de Janeiro, n.7, Ano 4, segundo semestre de 2011. P.17-52

_____. A imagem virtual transformada em paisagem. In: FERREIRA, A; RUA, J; MARAFON, G. J; SILVA, A. C. (org.). **Metropolização do espaço: Gestão Territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. P. 53-74.

_____. Metropolização do espaço, cotidiano e ação: uma contribuição teórico-metodológica. In: FERREIRA, A; RUA, J; MATTOS R. C. **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. P. 69-84.

HAESBAERT, R. **Regional-Global: Dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 208p.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlume, 2ª ed. 2006. 252p.

HELLER, A. Estrutura da Vida Cotidiana. In: HELLER, A. **O cotidiano e a História**. São Paulo: Paz e Terra, 6ª ed. 2000. P. 17-43.

JOHNSON, S. BRT do Rio: Ferramenta para Legado ou Fragmentação. **Rio on Watch**. 31 de junho de 2014. Disponível em: <http://rioonwatch.org.br/?p=11549>. Acesso em 12 de set. de 2015.

_____. **La presencia y la ausencia – Contribucion a la teoria de las representaciones**. Ciudad del México: Fondo de cultura económica, 1983. 277p.

LENCIONI, S. Redes, coesão e fragmentação do território metropolitano. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV nº 331 (69). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-69.htm>>. Acesso em 20 de set. de 2015.

_____. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, A; RUA, J; MARAFON, G. J; SILVA, A. C. (org.). **Metropolização do espaço: Gestão Territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. P. 17-34.

_____. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: FERREIRA, A; RUA, J; MATTOS R. C. **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. P. 35-68.

MASCARENHAS, G. Cidade mercadoria, cidade-vitrine, cidade turística: a espetacularização do urbano nos megaeventos esportivos. **Caderno Virtual de Turismo. Edição Especial: Hospitalidade e políticas públicas em turismo**. Rio de Janeiro, v.14, supl. 1, p. 52-65, nov. 2014.

MARTINS, J. de S. A peleja da vida cotidiana em nosso imaginário onírico. In: MARTINS, J. de S. **A sociabilidade do homem simples**. São Paulo: Ed. Contexto, 2013. P. 59-82.

NETTO, J.P; CARVALHO, M. do C. B. **Cotidiano: Conhecimento e crítica**. São Paulo: Ed. Cortez. 10ª ed. 2012. 93p.

RIBEIRO, G. ITDP recomenda correções nos caminhos dos novos BRTs. **O Dia Online**. 23 de agosto de 2015. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/noticia/observatorio/2015-08-23/itdp-recomenda-correcoes-nos-caminhos-dos-novos-brts.html>. Acesso em: 12 de dez. de 2015.

SANCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada de século: Agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia Política**. Curitiba v.16, p. 31 – 49, jun. 2001a.

_____. A (in) sustentabilidade das cidades-vitrine. In: Henri Acserald (org.). **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio e Janeiro: DP&A, 2001b.

_____. Cidades reinventadas para um mercado mundial: Estratégias: Trans-escalares nas políticas urbanas. IN: XXX Encontro nacional da ANPUR. **Anais...** p. 246-247. 2001c

_____. Cultura e renovação urbana: a cidade-mercadoria no espaço global. In: LIMA, E. F. W. e MALEQUE, M. R. (org.). **Espaço e cidade: conceitos e leituras**. Rio de Janeiro: 7letras. 2ª ed, 2007. P. 25-41.

VAINER, B. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: VAINER, C., ARANTES, O., MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. Petrópolis (RJ): Ed. Vozes, 2000. P. 75 – 104.

Recebido em 22 ago. 2020;
aceito em 20 set. 2020.