



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Tecnologia e Ciências
Instituto de Geografia

Ana Elise Coelho

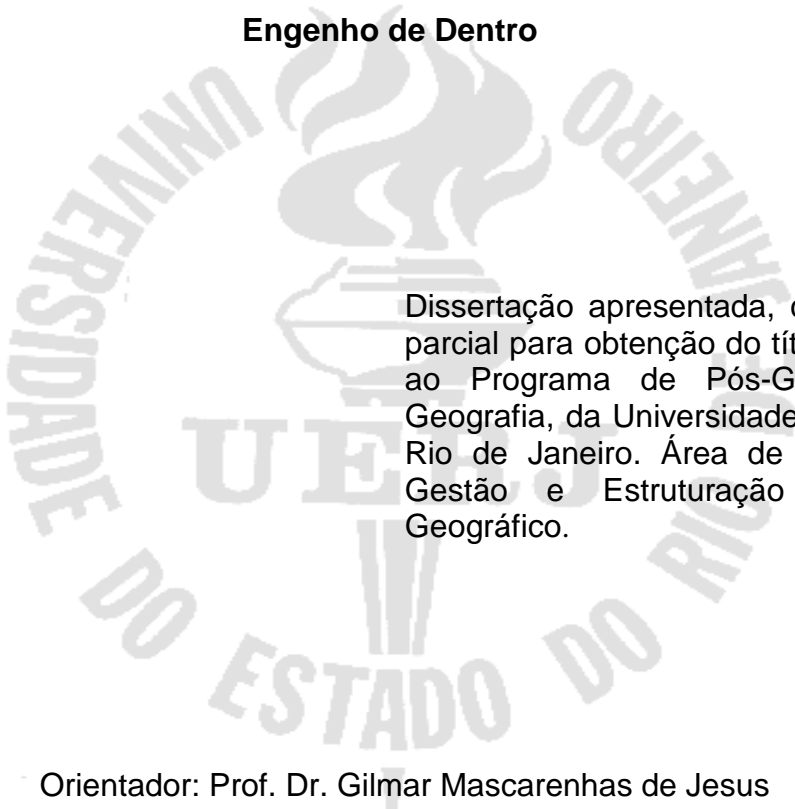
**O global e o local no subúrbio carioca: o caso do
Engenho de Dentro**

Rio de Janeiro

2012

Ana Elise Coelho

**O global e o local no subúrbio carioca: o caso do
Engenho de Dentro**



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientador: Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus

Rio de Janeiro

2012

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

C672 Coelho, Ana Elise.
O global e o local no subúrbio carioca: o caso do Engenho de Dentro / Ana Elise Coelho. – 2012.
104 f. : il.

Orientador: Gilmar Mascarenhas de Jesus.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.

1. Planejamento urbano – Engenho de Dentro (Rio de Janeiro, RJ) – Teses. 2. Espaço urbano – Teses. 3. Subúrbios - Rio de Janeiro, RJ - Teses. 4. Planejamento estratégico – Teses.
I. Jesus, Gilmar Mascarenhas de. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Geografia. III. Título.

CDU: 351.712(815.3)

Bibliotecária Responsável: Priscila Freitas Araujo/ CRB-7: 6390

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Ana Elise Coelho

O global e o local no subúrbio carioca: o caso do Engenho de Dentro

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovada em 29 de fevereiro de 2012.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus (Orientador)
Instituto de Geografia - UERJ

Prof. Dr. Miguel Ângelo Campos Ribeiro
Instituto de Geografia - UERJ

Prof. Dr. Floriano Godinho
Departamento de Geografia da FFP - UERJ

Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ

Rio de Janeiro

2012

Dedico o presente trabalho aos meus filhos, ao meu esposo e a todos que contribuíram com informações e seu precioso tempo.

AGRADECIMENTOS

À Deus pelo dom da vida;

Aos meus pais pelo início de tudo;

Aos meus filhos Thiago e João Guilherme por ser a razão do meu esforço;

Ao meu esposo pela compreensão na falta de tempo;

Ao Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas pela preciosa orientação neste trabalho;

À Aníbal Antunes pela rica colaboração com informações, conversas, entrevistas e auxílio nos trabalhos de campo.

A todos que de alguma forma colaboraram com esta pesquisa.

Para identificar a natureza e a origem dos modelos de cidade e de planejamento urbano hoje hegemônicos, o primeiro passo é entender que a ofensiva do pensamento neoliberal teve profunda influência sobre as políticas urbanas.

Carlos Vainer

RESUMO

COELHO, Ana Elise. **O global e o local no subúrbio carioca**: o caso do Engenho de Dentro. 2012. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

Esta pesquisa se propõe a analisar um bairro carioca, o Engenho de Dentro, como uma área que vem recebendo sucessivas intervenções urbanas, integradas o amplo contexto de um plano estratégico desenvolvido para a cidade do Rio de Janeiro desde a década de 1990, seguindo um paradigma mundial de administração e estruturação urbana, cuja estratégia principal é a preparação de um megaevento esportivo (Copa do Mundo de 2014). Visando entender o contexto de formação do subúrbio carioca e, mais precisamente, do bairro e de suas territorialidades, investigamos o processo de ocupação da área estudada, o qual tem na inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1858 o seu grande marco. Verificamos a importância da tradição ferroviária para a formação da identidade que tornou o local conhecido como “bairro dos ferroviários”. As intervenções urbanas tais como, a construção da Linha Amarela (1997), do Estádio Olímpico João Havelange (2007) e do Viaduto da Abolição (iniciada em 2011) têm gerado diversos impactos no Engenho de Dentro. Buscamos analisar os objetivos dessas intervenções, bem como a natureza dos impactos gerados por elas, constatando que estas têm levado à formação de novas territorialidades. Na medida em que se destinam ao atendimento de necessidades externas à realidade local, deixam clara a presença do vetor da globalização expresso na figura de um megaevento esportivo. De posse do conhecimento de que interesses locais e globais encontram no bairro um espaço de disputas, e que o Estado em sua estratégia de administração urbana acaba beneficiando os interesses globais em detrimento dos locais, sentimos a necessidade de confirmar a suposição de que os seus moradores têm sido tratados com desprezo pelo poder público, situação que está afetando as territorialidades tradicionais da área. Nosso objetivo geral se constitui efetivamente em verificar as diversas territorialidades em confronto na área pesquisada.

Palavras-chave: planejamento estratégico; subúrbio; intervenções urbanas; territorialidades.

ABSTRACT

COELHO, Ana Elise. **The global and the local in carioca suburbs: the case of Engenho de Dentro.** 2012. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

This study proposed the analyze of the Rio district, named Engenho de Dentro, as an area that has been receiving successive urban interventions, in a wide context of a strategic plan developed to the city of Rio de Janeiro since the nineties, following a global paradigm of urban administration and organization, which the main strategy is the preparation of a sport mega-event (2014 World Cup). In order to understand the formation context of Rio suburbs and, directly, of the district and its territorialities, it was investigated some aspects of the process of occupation in the studied area, which has on the Estrada de Ferro D. Pedro II inauguration, in 1858, its great mark. It was verified the importance of the railway tradition to the formation of the identity that made the district known as “railroaders’ district”. The urban interventions such as the construction of Linha Amarela (1997), João Havelange Olympic Stadium (2007) and Viaduto da Abolição (initiated in 2011) have been generating many impacts on Engenho de Dentro district. The objectives of these interventions were analyzed, as well as the nature of the impacts caused by them, and it was found they have been causing new territorialities formation as they are destined to attend needs which are local reality, which shows the presence of globalization vector expressed by this sport mega-event. Considering that the local and global interests have been finding a challenging space at the district, and the State with its urban administration strategy has been beneficiating global interests over local ones, it must to confirm the supposition that Engenho de Dentro residents have been being treated with indifference by the government, the situation has affected traditional territorialities of the area. The general objective of this study consists effectively on verifying several territorialities conflicted in the studied area.

Keywords: strategic planning; suburb; urban interventions; territorialities.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 -	Inauguração das estações da Estrada de Ferro D. Pedro II.....	28
Figura 1 -	Área metropolitana do Rio de Janeiro – estradas de ferro.....	29
Figura 2 -	Rede ferroviária suburbana – 1934.....	30
Figura 3 -	Linhas de ferrovia e bonde – 1934.....	33
Figura 4 -	A estação original – 1910.....	34
Figura 5 -	Campinho atrás da Escola Silva Freire – 2006.....	37
Figura 6 -	Caixa d’água abastecia Escola Silva Freire.....	38
Figura 7 -	Campo que ficava onde foi construído o Engenhão - 2000.....	38
Figura 8 -	Vários torneios aconteciam no campo – 1998.....	39
Figura 9 -	Pátio da estação Engenho de Dentro – 1936.....	40
Quadro 2 -	Dados sociais no Engenho de Dentro.....	40
Quadro 3 -	Dados econômicos no Engenho de Dentro.....	41
Figura 10 -	Comunidade Belém-Belém.....	42
Figura 11 -	Entrada da favela na Rua das Oficinas.....	42
Figura 12 -	Linha Amarela durante as obras.....	46
Figura 13 -	Esquema de acessos à Linha Amarela.....	47
Figura 14 -	Esquema de saídas da linha Amarela.....	48
Figura 15 -	Espaços de indiferença na Rua da Abolição.....	50
Figura 16 -	Estádio Olímpico João Havelange – vista externa noturna.....	55
Figura 17 -	Estádio Olímpico João Havelange – vista interna.....	56
Figura 18 -	Estádio Olímpico João Havelange – obras em andamento.....	57
Figura 19 -	Engenhão encravado na estrutura urbana do bairro.....	59
Figura 20 -	Fachada oeste do estádio – Rua José dos Reis.....	59
Figura 21 -	Fachada norte do estádio – Rua das Oficinas.....	59
Figura 22 -	Fachada leste do estádio – Rua Dr. Padilha.....	60
Figura 23 -	Fachada sul do estádio – Rua Arquias Cordeiro.....	60
Figura 24 -	Movimentação de torcedores na Rua José dos Reis – 2007.....	61
Figura 25 -	Estação Engenho de Dentro.....	65
Figura 26 -	Passarela que liga a estação ao Engenhão.....	65
Figura 27 -	Notícia de jornal após o Pan 2007.....	66

Figura 28 -	Engenho de Dentro bem menos verticalizado do que o Méier....	68
Figura 29 -	Notícia de jornal após a construção do Engenhão.....	69
Figura 30 -	Trânsito no Engenho de Dentro em dias de jogos.....	70
Figura 31 -	Obras do Engenhão.....	71
Figura 32 -	Linha Amarela - área onde será construído o viaduto.....	78
Figura 33 -	Esquema do funcionamento do Viaduto da Abolição.....	79
Figura 34 -	Canteiro de obras do Viaduto da Abolição.....	80
Figura 35 -	Desapropriação de imóvel no Engenho de Dentro.....	81
Figura 36 -	Passeata organizada pela AMETE.....	83
Figura 37 -	Reunião da AMETE com representantes da prefeitura e da Lamsa - 2011.....	85

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	12
1	A CONFORMAÇÃO DO ESPAÇO SUBURBANO.....	18
1.1	Pensando o subúrbio.....	19
1.1.1	<u>Agentes formadores do espaço.....</u>	19
1.1.2	<u>Território e Territorialidade</u>	20
1.1.3	<u>Horizontalidade e Verticalidades.....</u>	22
1.1.4	<u>Espaços de Indiferença.....</u>	22
1.2	Analizando historicamente o bairro.....	24
1.2.1	<u>O subúrbio Carioca: Singularidades.....</u>	24
1.2.2	<u>Processo de Ocupação.....</u>	27
1.3	Panorama Atual.....	40
1.3.1	<u>Um bairro seccionado: o advento da Linha Amarela.....</u>	43
2	NOVA VERTICALIDADE: O ESTÁDIO E SEU IMPACTO LOCAL...	52
2.1	O Estádio de Futebol como “centralidade”	52
2.2	O Estádio Olímpico João Havelange.....	55
2.2.1	<u>O contexto da construção do estádio.....</u>	56
2.2.2	<u>Natureza do equipamento.....</u>	58
2.2.3	<u>A ilusão desfeita – problemas evidentes na operacionalização do estádio.....</u>	60
2.2.4	<u>Administração do estádio.....</u>	62
2.2.5	<u>Impactos do Engenhão no local.....</u>	63
3	CONFLITOS EM CURSO: UM VIADUTO E A REAÇÃO DOS MORADORES.....	73
3.1	O Projeto do Viaduto da Abolição.....	77
3.2	A organização popular.....	81
3.3	Territorialidades em confronto.....	86
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	90
	REFERÊNCIAS.....	95
	ANEXO A – Recomendações e requisitos para estádios de futebol.....	99

INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata do bairro do Engenho de Dentro na cidade do Rio de Janeiro. Tal área vem sendo alvo de sucessivas intervenções urbanas, principalmente a partir da década de 1990, que têm gerado alterações na fisionomia e nas funções do bairro e atingido diretamente a sua população. Embora nosso foco seja a análise da área a partir da década de 1990, iniciamos o recorte temporal de nossa pesquisa na segunda metade do século XIX, quando do início da conformação da área em questão, pois sem isso, seria impossível compreender as territorialidades estabelecidas e nosso estudo ficaria prejudicado. Estendemo-nos até os dias atuais, momento de estabelecimento de mais uma importante intervenção urbana no bairro.

A primeira grande intervenção foi a construção da Avenida Governador Carlos Lacerda, inaugurada em 1997, mais conhecida como Linha Amarela por fazer parte do Plano Policromático de vias ou Plano Doxiadis, que fora encomendado na década de 1960 ao arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiadis, com o objetivo de adequar o Rio de Janeiro às necessidades relativas ao crescimento urbano, visando à preparação da cidade para o século XXI. Essa intervenção impactou diretamente nossa área de estudo ao passo que dividiu o bairro ao meio; seccionou ruas; desapropriou imóveis; impactou o comércio local e alterou o “espaço vivido” de uma grande parcela de população da área.

A segunda intervenção significativa foi a construção de um estádio de futebol no bairro, o Estádio Olímpico João Havelange, inaugurado em 2007, mais conhecido como Engenhão. Sua construção faz parte de um contexto internacional, a fim de prover equipamentos esportivos para a realização de um megaevento: os Jogos Pan-americanos de 2007. Isto também gerou e vem gerando inúmeros impactos no bairro: desapropriações de imóveis, com remoção de população; remoção de uma escola técnica (está para ser removida para Deodoro); supressão de áreas de lazer (campinhos de futebol); alteração do valor imobiliário da área; remoção do Museu do Trem (patrimônio histórico do bairro); intenso movimento de pessoas durante os eventos realizados no estádio, trazendo situações de risco e transtornos no trânsito

e na circulação dos moradores; influenciou na economia da população que vive no entorno do estádio.

Outra grande modificação na estrutura urbana do bairro está se estabelecendo com a construção de um viaduto que será chamado de Viaduto da Abolição, por ter o papel de religar esta rua, que fora seccionada pela construção da Linha Amarela, e principalmente abrir novo acesso a essa via expressa, com sentido para a Barra da Tijuca, exclusivamente. Novamente, a população e a estrutura do bairro sofrem grandes impactos com essa intervenção, cujo principal talvez seja a desapropriação de mais de uma centena de imóveis e a consequente remoção de moradores. A construção do viaduto já estava prevista no projeto da Linha Amarela, e fora retomado no projeto da construção do Engenhão, tendo sido abandonado após essas duas obras, segundo a prefeitura por falta de verbas. Hoje, a conquista do Brasil na concorrência para sediar mais um megaevento esportivo trouxe à tona novamente a necessidade da construção do viaduto, e o custeio da obra e das decorrentes desapropriações vêm sendo arcado pela LAMSA SA, empresa que já detém a concessão para explorar a Linha Amarela e que pretende com esses gastos obter a renovação de seu contrato com a Prefeitura.

As citadas intervenções urbanas estão articuladas dentro do projeto de cidade que vem se desenhando no Rio de Janeiro desde a década de 1990, a partir da primeira administração do Prefeito César Maia. Desde então, adotou-se um plano estratégico para o Rio de Janeiro, seguindo o modelo de administração urbana adotado pelas grandes cidades no mundo inteiro, onde o capital tem crescente poder e influência, e os recursos públicos são administrados de forma a produzir uma cidade que atraia investimentos do capital privado. O objetivo desse plano é torná-la cada vez mais atraente aos investimentos, é “vendê-la” a quem tem recursos para “consumi-la”.

Nesta estratégia de administração de cidades, os megaeventos esportivos têm sido uma grande oportunidade de inclusão no cenário internacional e apresentar um modelo de cidade capaz de atrair investidores. Como afirma Mascarenhas (2011, p.37),

Resulta na incorporação do esporte (enquanto campo portador de sentidos e significados) na veiculação de uma *imagem positiva* da cidade que organiza tais eventos: imagem de cidade competitiva, disciplinada, saudável, vigorosa e empreendedora, pronta para competir com êxito na atual “guerra dos lugares”, pela atração de investimentos privados.

Os Jogos Pan-Americanos de 2007 incluíram o Rio de Janeiro definitivamente nesse contexto de planejamento e administração urbanos.

Nossa área de estudo foi diretamente atingida nesse contexto. A prioridade na opção locacional para construção dos equipamentos esportivos para o Pan 2007 foi a área da Barra da Tijuca, mas o Engenho de Dentro foi escolhido para abrigar o novo estádio, em função da disponibilidade do terreno cedido à Prefeitura pela RFFSA. Assim, o bairro começou a sentir os efeitos das transformações urbanas em função do megaevento esportivo e seus impactos.

Nosso interesse na área e na temática vem de nossas pesquisas anteriores, que acabaram por suscitar novos questionamentos que nortearam essa pesquisa. E com certeza, analisar uma área que tem como legado o fato de ter sido historicamente negligenciada e preterida pelo poder público, a qual, na atualidade, se vê inserida num contexto amplo, envolvendo tantos interesses do capital, é um grande desafio.

As supracitadas intervenções no bairro, que estão totalmente ligadas a um contexto internacional, visando atender a interesses externos que, definitivamente, não têm a ver com a população local, geram confrontos de territorialidades, conflitos de interesses entre agentes locais e agentes globais.

Deste modo, nossa pesquisa adotou como objetivo geral a verificação das distintas territorialidades em confronto na área estudada. E vários questionamentos se colocam como imprescindíveis de serem investigados:

Nossa questão central é: em que medida a área de estudo vem sendo atingida, sucessivamente, por intervenções urbanas frutos de interesses externos, e que se intensificaram pelo vetor da globalização expresso na realização de um megaevento esportivo?

Algumas subquestões surgem também:

- a) Em que medida essas intervenções urbanas na área estudada têm gerado impacto, majoritariamente negativos?
- b) Qual tem sido a reação dos moradores da área a tais intervenções?

Determinados em responder esses questionamentos e atingir nosso objetivo geral, consideramos como objetivos específicos os seguintes:

- a) Analisar de que forma as duas grandes intervenções urbanísticas (Linha Amarela e Engenhão) modificaram a dinâmica socioespacial

desta área, produzindo espaços de indiferença, redução de espaços públicos, isolamento e agressão ao patrimônio histórico;

b) Analisar o projeto do Estádio Olímpico João Havelange, buscando a identificação de seus impactos, os interesses envolvidos, as alterações nas territorialidades locais em função de sua presença.

c) Analisar o projeto do Viaduto da Abolição, tentando identificar seus prováveis impactos e as diversas escalas dos interesses envolvidos em sua construção;

d) Discutir a mobilização e a resistência dos moradores e as suas alternativas ao projeto do viaduto.

A operacionalização desta pesquisa se deu em diversas fases, complementares entre si: Inicialmente, a realização de levantamento bibliográfico para referenciar teoricamente a investigação. Nessa etapa, foram vários os autores lidos, entre eles, Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Gilmar Mascarenhas, Christopher Gaffney, Marcelo José Lopes de Souza, João batista Ferreira de Mello, Paulo Cesar da Costa Gomes, Maurício de Abreu, Nelson da Nóbrega Fernandes, Glauco Bienenstein, Fernanda Sánchez, Marcus Cesar Martins da Cruz, Rogério Haesbaert da Costa, David Harvey, Ana Fani Alessandri Carlos. Foi pesquisada também a página do IBGE na internet, a fim de levantar os dados específicos da área de estudo em relação à estrutura e à população do bairro. Além de diversos outras páginas sobre megaeventos esportivos e sobre o Engenho; e documentos sobre a área.

As outras fontes de coleta de dados foram entrevistas realizadas com comerciantes, moradores, líderes comunitários e frequentadores do estádio durante as pesquisas de campo: a participação como observador das reuniões e manifestações da Associação de Moradores do Entorno do Engenho, o acompanhamento de partidas de futebol no estádio e da movimentação gerada por esses eventos esportivos no bairro; além do acompanhamento dos acontecimentos recentes a respeito do estádio, da área em questão e das discussões veiculadas por diferentes mídias.

Os passos seguintes foram de análise e de confrontamento dos dados, que possibilitaram a confecção de nossa conclusão. Quanto à estrutura de nosso trabalho, o dividimos da seguinte maneira:

O primeiro capítulo será dividido em três partes: na primeira começaremos com um levantamento dos principais conceitos que ajudarão a entender a formação do recorte espacial que adotamos em nossa pesquisa. Na segunda parte, seguimos fazendo um breve levantamento histórico da área, identificando o processo de ocupação e a formação da sociedade do bairro e na terceira, tratamos do panorama atual da área, onde caracterizamos a sua primeira grande intervenção urbana: a construção da Linha Amarela.

A segunda intervenção no bairro foi a construção do Estádio Olímpico João Havelange, que causou impactos profundos no local e vem desdobrando-se em novas intervenções, de forma continuada na área. Assim, considerando a importância do estádio, decidimos dedicar a essa análise todo o segundo capítulo. Levantamos os detalhes do contexto de sua construção, os dados de sua estrutura física, a qual impressiona pela sua pujança e tecnologia, o seu funcionamento desde a inauguração e durante a realização dos Jogos Pan-Americanos de 2007 e ainda, como está sendo administrado e utilizado após o término da competição. Levantamos, além disso, a relação dos moradores com o estádio, e os principais impactos dessa intervenção em seu entorno e em todo o bairro, que se mostraram variados e muitas vezes, negativos em relação à população local.

O terceiro capítulo se mostrou um grande desafio, pois nos dedicamos a analisar os conflitos em curso a partir das atuais intervenções no bairro. Levantamos informações sobre a nova grande intervenção no bairro: a construção do Viaduto da Abolição, no qual abordamos o seu projeto, seus objetivos, quem são seus maiores beneficiários, as desapropriações e remoções que vêm acontecendo nesse contexto, a reação dos moradores diante dessa realidade, e suas manifestações. Finalizamos o capítulo tratando dos confrontos entre as diversas territorialidades existentes na área. Retomamos a análise dos agentes produtores/reprodutores do espaço, abordando as relações desses agentes entre si e com o espaço em questão. Assim, tivemos que investigar os diversos processos de territorialização/desterritorialização/reterritorialização envolvendo, com base em Corrêa (2004), os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários;

os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos presentes na nossa área de estudo, o que se mostrou bastante complexo, tendo em vista os diversos interesses envolvidos, e a forma como o poder público administra as intervenções no bairro, com o objetivo bem definido de promover o *city marketing*.

1 A CONFORMAÇÃO DO ESPAÇO SUBURBANO

O período que se estende de 1870 a 1902 representa, para a história do Rio de Janeiro, não só a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, como também a etapa inicial de um processo em que esta expansão passa a ser determinada, principalmente pelas necessidades de reprodução de certas unidades de capital, tanto nacional como estrangeiro. (ABREU, 1997).

Tornou-se essencial para a estruturação desse trabalho compreender o processo de formação da área a ser estudada, analisando o contexto histórico, os agentes envolvidos na configuração espacial e os processos que nortearam as transformações urbanas.

Neste primeiro capítulo, nos preocupamos em levantar dados para a compreensão do desenvolvimento e da conformação do espaço a ser estudado. Inicialmente fizemos uma revisão teórica dos principais conceitos a serem abordados na pesquisa. Analisamos os agentes responsáveis pela produção e reprodução do espaço, sem os quais jamais entenderíamos as intrincadas relações socio-espaciais presentes na área de estudo, e para isso nos voltamos à obra de Corrêa. Não menos importante, pesquisamos sobre os conceitos de território e territorialidade, que servirão de base para todo o trabalho, com a análise da visão de vários autores. Buscamos explicitar os conceitos de horizontalidade e verticalidade, que serão essenciais para desenvolver nosso objetivo geral, para o qual recorreremos a Santos, a fim de nos auxiliar no entendimento; e ainda esclarecemos sobre outro conceito que permeará nossa pesquisa: “espaços de indiferença”, termo utilizado por Marcus Cesar Martins da Cruz em sua pesquisa de mestrado.

Seguimos no capítulo I resgatando aspectos do processo histórico de ocupação da nossa área de pesquisa. Nesse trabalho não pretendemos fazer uma profunda análise histórica da área, mas levantar as informações suficientes para desvendar as origens da formação das territorialidades que estruturam aquele espaço. Considerada uma área suburbana, procuramos entender a origem do bairro e da sua concentração populacional, e nos deparamos com a necessidade de entender as questões relacionadas à caracterização do subúrbio, especialmente do subúrbio carioca, em que foi fundamental recorrermos a Maurício de Abreu e a Nelson da Nóbrega. Procuramos também, descrever o panorama atual sobre a situação socioeconômica do bairro.

Tratamos ainda no primeiro capítulo, de investigar sobre a primeira grande intervenção urbana – Linha Amarela - que atingiu o bairro a partir da década de 1990, momento em que a cidade já começava a ser planejada e administrada na vertente do Planejamento Estratégico. Buscamos definir o contexto da obra, a estrutura da via e seus objetivos, e finalizamos o capítulo levantando os impactos dessa intervenção no Engenho de Dentro.

1.1 “Pensando o subúrbio”

Buscamos, nesta parte, delimitar os principais conceitos aos quais recorreremos com frequência e que ajudarão a entender a dinâmica espacial que se faz objeto de nosso trabalho. São eles:

1.1.1 Agentes Formadores do Espaço

Precisamos entender primeiramente o processo de formação do espaço a ser estudado e deste modo, estabelecer os agentes formadores desse espaço, já que este é fruto de relações sociais. Na tentativa de identificar quem domina o espaço em questão, precisamos a recorrer a Corrêa que, em sua obra “O Espaço Urbano”, identificou os agentes sociais “que fazem e refazem a cidade” (2004, p.12):

- a) Os proprietários dos meios de produção, grandes consumidores do espaço, que necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam a requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas. No nosso caso, identificamos comerciantes, e algumas pequenas indústrias:
- b) Os proprietários fundiários que têm interesse na valorização de seus imóveis e esperam melhorias na infraestrutura para conseguir esta valorização. Temos no nosso estudo os proprietários devidamente documentados e os que se apossaram do espaço, como os moradores da Comunidade Trajano de Medeiros:

- c) Os promotores imobiliários são os agentes que realizam a incorporação, financiamento, estudo técnico, construção e comercialização dos imóveis. Nossa área de estudo tem sido alvo desses agentes devido à sua valorização pela presença do Engenhão e do Norte Shopping, principalmente. Vários empreendimentos estão sendo construídos na área.
- d) O Estado atua na organização espacial da cidade, se faz de modo mais esperado por implantar serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo e por elaborar leis e normas vinculadas ao uso do solo, como as normas de zoneamento e o código de obras. No Engenho de Dentro tem sido fundamental na evolução das grandes intervenções urbanas.
- e) Os grupos sociais excluídos, agentes que têm menos acesso aos bens e serviços produzidos socialmente. A Comunidade Trajano de Medeiros é o *lócus* da maior parte desse grupo no Engenho de Dentro.

1.1.2 Território e Territorialidade

Outros dois conceitos que serão bastante citados ao longo do trabalho são território e territorialidade. E quanto a estes, temos uma variedade de autores para investigar.

Uma das mais clássicas concepções de território e que foi muito criticada por Raffestin em sua obra *Por uma geografia do poder* (1993), é a proposição de Ratzel em sua *Geografia do Estado*, que liga a noção de território totalmente à figura do Estado, negligenciando outras organizações de poder político. Raffestin enfatiza que “a existência é tecida por relações, é um vasto complexo relacional.” (RAFFESTIN, 1993). E assim, para Raffestin o território é:

Uma produção, a partir do espaço. Ora, a produção por causa de todas as relações que envolvem, se inscreve num campo de poder. Produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle, portanto, mesmo se isso permanece nos limites de um conhecimento. (RAFFESTIN, 1993).

Raffestin (1993) investe ainda na teorização, dizendo que “as relações sociais, exercidas pelos atores, geram a territorialidade”. E assim, a territorialidade compreende algo que:

reflete a multidimensionalidade do “vivido” territorial pelos membros de uma coletividade, pelas sociedades em geral. Os homens “vivem”, ao mesmo tempo, o processo territorial por um sistema de relações existenciais e/ou produtivas. (RAFFESTIN, 1993).

Raffestin tenta romper com o tradicional conceito, segundo o qual território é algo inicialmente ligado a um substrato material, que representa apenas os limites de um solo dominado por um Estado. Raffestin demonstra que território é também abstrato e que, no seu interior, pode haver contradições, desigualdades, disputas e sobreposições de território e, apesar de formar uma totalidade, ele forma também uma unidade não homogênea. (GALVÃO, et al, 2009).

Sack (1986) também analisou o conceito de território, e o que se pode observar na sua teoria é que os territórios são construídos socialmente, e quem os controla é que define seus efeitos e resultados, sendo os limites dos territórios determinados pelas estratégias e recursos de controle, definindo seus limites, que não são imutáveis. Sack define ainda territorialidade como sendo “uma estratégia para estabelecer diferentes graus de acesso às pessoas, coisas e relações” (1986, p.56). E ainda territorialidade seria “uma estratégia geográfica potente para controlar as pessoas e as coisas, pelo controle da área.” (1986, p.56).

Segundo Bertha Becker o território é produzido pela prática social e também um produto consumido, vivido e utilizado como meio:

O processo de produção do território é determinado pela infraestrutura econômica, mas regulado pelo jogo político. Implica também na noção de limite: a forma do território e a malha territorial são manifestações de relações de poder. (BECKER, 1983, p.13).

E ainda, segundo Becker (1983), a territorialidade se expressa pelo consumo do território e é também a face vivida do poder, uma significação do cotidiano em uma malha territorial.

Sobre o conceito de território não podemos deixar de considerar as ideias de Marcelo José Lopes de Souza (2006, p.78), que define território como sendo o “espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder.” E que também define as diversas territorialidades como “o que se produz ou quem produz em um dado espaço, ou ainda quais as ligações afetivas e de identidade entre um grupo social e seu espaço” (2006, p.78).

Esses dois conceitos: território e territorialidade constituirão a base teórica de todo o nosso trabalho, posto que investigamos uma área onde se constituiu uma territorialidade baseada num contexto histórico. O bairro do Engenho de Dentro, por sua tradição ferroviária tem o espaço marcado e a população formada segundo a lógica desse setor. No entanto, os novos rumos do espaço urbano gerados pelo modelo de planejamento adotado pelo Estado desde a década de 1990, tem trazido para esta área uma série de intervenções, as quais têm gerado novos interesses sobre o território e a formação de novas territorialidades.

A construção da Linha Amarela inicia um processo de desterritorialização a partir de alterações realizadas no espaço do bairro, alterando ruas e desapropriando imóveis. Seguindo o mesmo caminho, o Estádio Olímpico João Havelange alterou profundamente a paisagem, afetou inclusive o aspecto simbólico do “bairro das oficinas”, e vem estendendo essa influência à medida que novas intervenções estão sendo realizadas para criar a estrutura necessária ao seu perfeito funcionamento, gerando mais alterações espaciais.

1.1.3 Horizontalidades e Verticalidades

Outros dois conceitos que servirão de base para nosso trabalho são os de horizontalidades e verticalidades, assim chamados por Santos em seu livro “A natureza do espaço”.

Milton Santos analisou que os arranjos espaciais podem formar figuras através de pontos contínuos e contíguos, mas também por pontos descontínuos, porém interligados, os quais definem um espaço de fluxos reguladores. E chamou de horizontalidades o espaço definido por pontos que se agregam sem descontinuidades, enquanto que há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia, são o que Santos chamou de verticalidades. Assim:

Enquanto as horizontalidades são, sobre tudo, a fábrica da produção propriamente dita e o *lócus* de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente. (SANTOS, 1997, p.163).

Santos afirma que as cidades são o ponto de interseção entre as horizontalidades e as verticalidades, e “onde essas lógicas se cruzam e produzem um arranjo territorial, em que se superpõem vinculações horizontais e verticais.” (SILVEIRA1994, apud SANTOS, 1997, p.167).

No espaço de nosso interesse podemos identificar claros processos de horizontalidades, como as relações estabelecidas há anos no bairro, na atividade comercial, nas práticas de lazer, nas associações de moradores, na identificação do bairro com o setor ferroviário. Porém identificamos também verticalidades, principalmente nas recentes intervenções urbanas: a via expressa e o estádio e ultimamente o viaduto. Essas intervenções têm sua origem em interesses e necessidades alheias à história do bairro, preocupadas em atender às demandas externas, em prol da cidade-empreendimento e do capital. Interferem no espaço local visando beneficiar o espaço global.

1.1.4 “Espaços de indiferença”

Ao longo deste trabalho abordaremos também a noção de “espaço de indiferença”, bem aproveitada por Marcus Cesar Martins da Cruz em sua dissertação de mestrado em 2010. Segundo ele, trata-se de espaços onde o poder público negligencia as necessidades locais para dar prioridade às intervenções para o atendimento de demandas externas, e assim, acaba gerando espaços urbanos ociosos ou “mal aproveitados”, que igualmente expressam uma insensibilidade ou negligência do poder público no planejamento e na execução de tais intervenções. Temos vários indícios em nossa área de estudo que nos leva a considerá-la com um “espaço de indiferença”; tendo em vista que várias de suas necessidades são ignoradas enquanto busca-se atender a outros interesses. Nesse processo, ruas foram seccionadas, moradores foram removidos, espaços inseguros foram criados, área comercial tradicional foi desmantelada, moradores perderam áreas de lazer, entre outros problemas.

1.2 Analisando historicamente o bairro

A estruturação do bairro do Engenho de Dentro precisa ser entendida pela análise do contexto histórico de conformação do subúrbio do Rio de Janeiro. Essa análise parte da primeira intervenção urbana na área, e que vai influenciar de forma significativa o adensamento populacional e a estruturação do espaço suburbano a partir do século XIX: a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II¹, com seu primeiro trecho inaugurado em 1858. Segundo Maurício de Almeida Abreu a ferrovia “permitiu, a partir de 1861, a ocupação acelerada das freguesias suburbanas por ela atravessadas” (1997, p.43).

1.2.1 O Subúrbio Carioca: Singularidades

Analisando a obra de Nelson da Nóbrega Fernandes, *O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio*, é possível perceber que, além do trem, o bonde também se configurou como um importante meio de transporte na estruturação do subúrbio carioca, ainda que no discurso comum se atribua ao trem maior relevância, “(...) podemos, mais uma vez, comprovar que o subúrbio do século XIX, mesmo o ferroviário, é incompreensível sem o reconhecimento da atuação dos bondes em seu território.” (FERNANDES, 2011, p.128).

Abreu atenta para o fato de o Rio ter vivido um momento de conflito entre as lógicas capitalista e escravista, pela mistura de classes sociais no espaço. Situação que só começará a se desfazer no século XX. A condição para isto se deu com a introdução do trem e do bonde, que possibilitaram a “separação, gradual a princípio, e acelerada depois, dos usos e classes sociais que se amontoavam no antigo espaço colonial” (Abreu, 1997, p. 36).

Pensando sobre o fato de terem sido esses dois meios de transporte, em sua maior parte, controlados pelo capital estrangeiro, através de concessões para a execução de serviços públicos, e sobre a forma como passaram a ter influência

¹ A partir de 1889 a ferrovia passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil.

direta sobre o padrão de ocupação, e sobre o padrão de acumulação de capital nas diversas áreas da cidade, podemos identificar como se delineava, desde a estruturação da malha urbana e da conformação do espaço suburbano, a diferenciação do espaço a partir da divisão pela renda, e da cidade servindo como espaço de reprodução do capital. Já então, o início de uma preparação da cidade para ser consumida por aqueles que possuíssem condições financeiras para tal.

Visto que estamos nos referindo sistematicamente ao espaço suburbano, cabe-nos aqui buscar o entendimento sobre o termo subúrbio. Fernandes (2011) travou uma discussão a respeito deste assunto, deixando claro que houve modificações a respeito da área considerada como subúrbio ao longo do tempo no Rio de Janeiro, adquirindo esta, a partir da primeira década do século XX, uma nova referência.

Para este trabalho, Fernandes recorreu à obra de Therezinha Segadas Soares da década de 1950, na qual a autora aponta para a existência de um peculiar conceito carioca do termo subúrbio, que não corresponde ao que se admite como conceito tradicional. Para ter entendimento mais amplo, Fernandes pesquisou o significado do referido termo nas cidades antigas, concluindo que seu significado, até fins do século XIX, estava relacionado “(...) apenas às áreas periféricas à cidade, que em sua maioria, eram valorizadas (2011, p.27)”.

Assim, Fernandes encontrou referências de subúrbio nas cidades antigas e medievais como espaços verdejantes nas cercanias das cidades, voltados para a agricultura, e para onde os privilegiados poderiam se dirigir para fugir das tensões e conflitos urbanos. Mesmo tendo encontrado em sua pesquisa a revelação de um sentimento antissuburbano na Europa do século XVI, Fernandes identifica que a maioria das cidades, entre os séculos XVI e XIX, tenham sido capitais suburbanas, isto é “cidades de residências para reis e príncipes, como Versalhes, Karlsruhe e Potsdam (MUNFORD, 1961, apud FERNANDES, 2011, p.26)”.

Fernandes recorreu a Lefebvre para tratar do subúrbio na cidade industrial. Neste sentido, foi necessário considerar as reformas urbanas na Europa do século XIX, que levaram a burguesia à conquista da cidade, como a reforma de Paris (1853-1859), que construiu a cidade moderna ao mesmo tempo em que destruiu a cidade antiga e expulsou os trabalhadores do Centro para a periferia. Assim, para Lefebvre, na cidade industrial, o subúrbio se tornou o lugar do proletariado, expulso

da cidade pela estratégia de classe que ele chamou de ideologia do habitat, na qual o Estado promove a casa própria para os operários no subúrbio como a solução para a crise de habitação decorrente das reformas urbanas. Para Lefebvre essa proletarização do subúrbio leva à destruição do sentido da vida urbana e do direito à cidade.

Foi observado por Fernandes que embora essa invasão dos subúrbios pela indústria e pelas classes trabalhadoras tenha sido observada em toda parte, nos países centrais, como nos Estados Unidos, a imagem que predominou é de que os subúrbios foram reservados para as classes médias e altas que pretendem fugir dos problemas dos centros urbanos, Fernandes pode simplificar o sentido destes, entendendo-os como espaços “destituídos de sua diversidade de ocupação e valorização, sendo compreendidos dentro de suas funções: a residência de grupos e classes afluentes, ou o lugar do proletariado e da indústria” (2011, p.31).

No trabalho de Fernandes fica evidente a preocupação em enfatizar que o subúrbio é um espaço diversificado, que tem como característica principal a sua morfologia em campo aberto, diferentemente da paisagem da cidade, poluída pelo excesso de edificações, e que não são a distância do Centro da cidade e nem os seus conteúdos sociais os seus principais atributos.

Toda essa pesquisa histórica de Fernandes serviu de base para que ele desenvolvesse entendimento sobre o conceito de subúrbio que se formou no Rio de Janeiro a partir do início do século XX. Tendo descrito nos parágrafos anteriores as características que marcam o conceito tradicional, Fernandes identificou três aspectos que marcam a particularidade do uso carioca deste termo: o primeiro é a abstração do sentido geográfico traduzido na posição periférica e extramuros, uma perda do sentido locacional e espacial aliado ao aspecto urbano dos subúrbios cariocas. O segundo aspecto é sua referência quase exclusiva para os bairros ferroviários e populares do Rio de Janeiro. Esta identificação com o trem é muito forte no subúrbio carioca. O terceiro consiste na não utilização do termo para designar os setores da periferia ocupados e identificados com as classes médias e altas. Prova disso pode ser vista na preferência de Abreu em identificar a Barra da Tijuca como “bairro periférico”. Um local como este seria em outra realidade que não a carioca seria facilmente identificado como subúrbio, tendo em vista sua localização em relação ao Centro e em segundo plano, por seu conteúdo social.

Fernandes identifica o início dessa visão particular do subúrbio carioca na Reforma Passos (1903-1906), quando a palavra subúrbio começou a ganhar “um sentido de desprestígio social e passou a ser representação única e exclusiva dos bairros e subúrbios ferroviários ocupados por classes médias e baixas” (2011, p.36).

Até o final do século XIX a visão de subúrbio do Rio de Janeiro coincidia com seu conceito tradicional, aplicada a lugares como Botafogo, Catumbi e Catete, áreas consideradas nobres da cidade. Somente a partir do início do século XX o conceito carioca passou a existir, caracterizado pela presença do “trem como meio de transporte, predomínio da população menos favorecida e dependência e relações íntimas e frequentes com o Centro da cidade” (SOARES, 1960, p.197, apud FERNANDES, 2011, p.37).

Esse breve histórico sobre formação do conceito carioca de subúrbio tornou-se importante para situarmos nossa área de estudo e procedermos à investigação sobre a constituição das identidades simbólicas, e das territorialidades estabelecidas.

Passaremos então a descrever o processo de ocupação e estruturação do Engenho de Dentro, partindo de sua ocupação e da formação de sua população.

1.2.2 Processo de ocupação

O bairro faz parte da XIII Região Administrativa, conhecida como “região do Grande Méier”, localizada na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, que abrange os bairros do Méier e adjacências². O seu nome, assim como de seu vizinho Engenho Novo, é referência aos engenhos de açúcar que funcionavam durante o período colonial na área que o bairro ocupa atualmente. Área eminentemente rural, mas próxima à cidade, e que já mantinha relações constantes com as freguesias centrais, relações estas que foram incrementadas com a Estrada de Ferro D. Pedro II e com a oferta regular de trens. Era chamada de subúrbio, tendo em vista que o

² Além do Méier e Engenho de Dentro fazem parte do Grande Méier os seguintes bairros: São Francisco Xavier, Sampaio, Rocha, Abolição, Cachambi, Maria da Graça, Del Castilho, Jacaré, Jacarezinho, Piedade, Encantado, Riachuelo, Engenho Novo, Lins de Vasconcelos, Pilares, Todos os Santos e Água Santa.

conceito era aplicado a todas as circunvizinhanças da cidade com feições rurais até o final do século XIX.

Segundo Fernandes o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II foi inaugurado em 1858, para transporte de cargas e de passageiros, entre as estações do Campo da Aclamação e a de Queimados, com duas estações intermediárias: a do Engenho Novo, que pertencia à Freguesia de Inhaúma e a de Cascadura. Fernandes acrescenta que o serviço de trens suburbanos foi inaugurado em 1861, seguindo até Cascadura, tendo levado à construção de mais duas estações (São Cristóvão e São Francisco Xavier), e ainda que, as novas estações se destinavam ao atendimento dos passageiros suburbanos ilustres, principalmente de São Cristóvão.

Encontramos no trabalho de Fernandes uma relação de estações que foram inauguradas na Estrada de Ferro D. Pedro II entre 1868 e 1897:

Quadro 1 - Inauguração das estações da Estrada de Ferro D. Pedro II

ESTAÇÕES	INAUGURAÇÃO
Todos os santos	27 dez. 1868
Riachuelo	01 fev. 1869
Engenho de Dentro	11 maio 1871
Piedade	17 abr. 1873
Sampaio	12 jul. 1885
Derby Club	02 ago. 1885
Rocha	02 ago. 1885
Quintino Bocaiuva ³	01 maio 1886
Encantado	15 abr. 1889
Méier	13 maio 1889
Madureira	15 jun. 1890
Dona Clara ⁴	04 fev. 1897

Fonte: NORONHA SANTOS, 1934 *apud* FERNANDES, 2011.

Segundo Abreu o processo de ocupação dos subúrbios seguiu uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior

³ Foi inaugurada como estação Cupertino, depois passando a ser Dr. Frontin até conhecida pelo nome atual

⁴ Fez parte de um sistema circular de trens de pequena extensão, saía da Central e ia até próximo da estação de Madureira.

concentração em torno das estações. Aos poucos, entretanto, ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, dando início assim, a um processo de crescimento radial, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos.

Atenta Abreu ainda para o fato de que a linha férrea incentivou de imediato a ocupação do espaço entre a estação de Cascadura e o Centro, onde antigas olarias, curtumes, ou mesmo núcleos rurais, como é o caso da área do Engenho de Dentro, passaram então a se transformar em pequenos vilarejos, e a atrair pessoas em busca de uma moradia barata, aumentando a necessidade de transportes e a frequência dos trens. Assim como o desenvolvimento do comércio e dos serviços, criando subcentros importantes como Méier e Madureira.

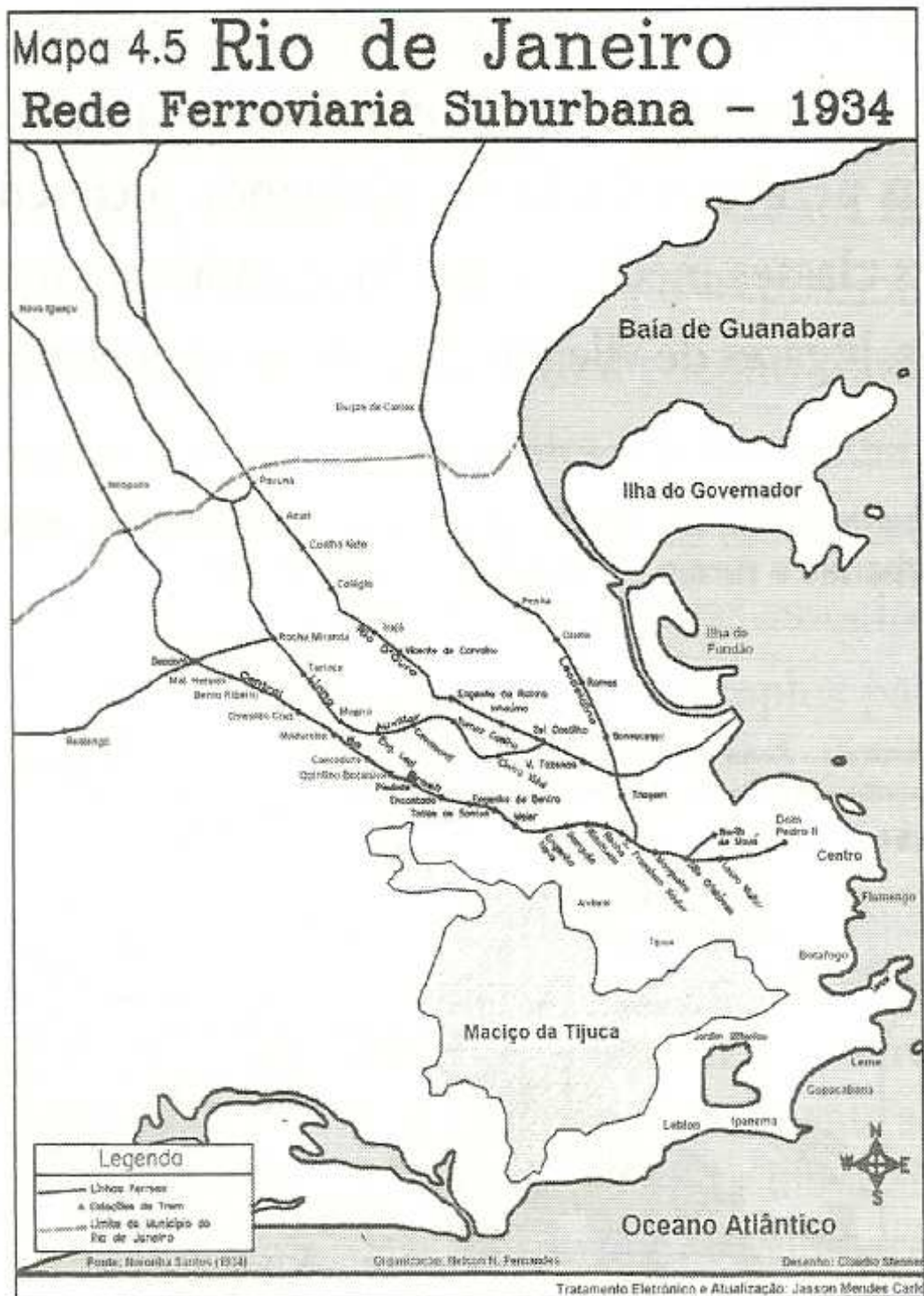
Na década de 1880 continuou este processo de ocupação do trecho entre o Centro e Cascadura, levando a construção de várias outras estações, conforme tabela apresentada anteriormente.

Figura 1 - Área metropolitana do Rio de Janeiro – estradas de ferro



Fonte: ABREU, 1997.

Figura 2 - Rede ferroviária suburbana – 1934



Fonte: FERNANDES, 2011.

No cenário do Rio de Janeiro do início do século XX apresentou grande importância a reforma urbana realizada no Centro da cidade carioca, denominada de

Reforma Passos em função do prefeito da época, Francisco Pereira Passos. Segundo Abreu, a reforma visava “criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, e que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e também política nacionais” (1997, p. 60). Pretendia embelezar a área central, aos moldes da reforma urbana francesa.

No início do século XX a maioria da população pobre da cidade, segundo Abreu, se localizava nos cortiços no centro e na área periférica a este, pois o Centro era o grande mercado de trabalho e a única opção de moradia para quem não tinha o poder de mobilidade. Esses cortiços eram considerados insalubres e focos de doenças, como a febre amarela. Assim, a sua demolição foi a providência tomada pelo poder municipal para sanear a cidade.

Abreu cita outras medidas que pertenceram à Reforma Passos: a abertura e alargamento de avenidas (Avenida Rio Branco, Avenida Beira mar, etc.), o desmonte de morros, obras de embelezamento, aterros, canalização de rios (Maracanã, Trapicheiros, Carioca, etc.), entre outras.

Para Abreu a Reforma Passos gerou contradições, pois os morros do Centro, até então pouco habitados, passaram a ser rapidamente ocupados pela população pobre que havia sido expulsa dos cortiços demolidos e das áreas pobres desapropriadas para as obras de modificação e construção de avenidas. Essa ocupação dos morros deu origem às primeiras favelas do Centro do Rio, sendo o Morro da Providência um dos primeiros a ser ocupado. Porém, a maioria da população pobre da área central não foi para os morros, mas deslocou-se para os subúrbios. Abreu identificou entre 1890 e 1906 um considerável aumento populacional nas freguesias suburbanas mais próximas ao Centro, como Engenho Novo e Inhaúma, enquanto nesse mesmo período ocorreu um decréscimo na população das freguesias centrais. Assim, a Reforma Passos foi fundamental para o adensamento populacional do subúrbio.

Cabe-nos então, retomar Fernandes sobre a questão do conceito carioca de subúrbio, pois conforme citamos anteriormente, este começou a se configurar a partir da Reforma Passos, mantendo relação com a transferência de grande volume de população pobre para essas áreas, possibilitadas pela oferta de transporte para o Centro – o trem. Assim, a partir do início do século XX o termo subúrbio no Rio de

Janeiro passou a designar os espaços caracterizados pelo transporte ferroviário e por ser ocupado pelas classes subalternas do Rio de Janeiro.

E Fernandes teceu ainda comentário a esse respeito:

A partir de então o trinômio trem/subúrbio/proletário, síntese do conceito carioca de subúrbio, começa a ganhar consistência real. Como um dos símbolos das alterações das relações sociais que conformam e caracterizam as reformas urbanas à la Haussmann que modernizaram o Rio de Janeiro, o aparecimento do conceito carioca de subúrbio significa e revela, de forma literal, a prática e o projeto das elites republicanas em retirar das classes subalternas o direito à cidade (2011, p. 144).

Esses espaços, segundo Pechman (1985, p.4, apud Cruz, 2010, p.19) foram ocupados por construções bem específicas como pequenas casas, vilas, correr de casas e casas geminadas.

A despeito da importância da ferrovia para o subúrbio, não podemos deixar de registrar que o bonde também foi um meio de transporte responsável pela expansão desta área. Segundo Fernandes, as companhias de bonde tiveram grande penetração nos subúrbios, começando pelo Engenho Novo, onde se construiu o primeiro entroncamento entre a ferrovia e o bonde nesta área, e por onde a população podia alcançar diversos outros bairros suburbanos, como Engenho de Dentro e Todos os santos, sendo importante também para o desenvolvimento comercial nesses bairros.

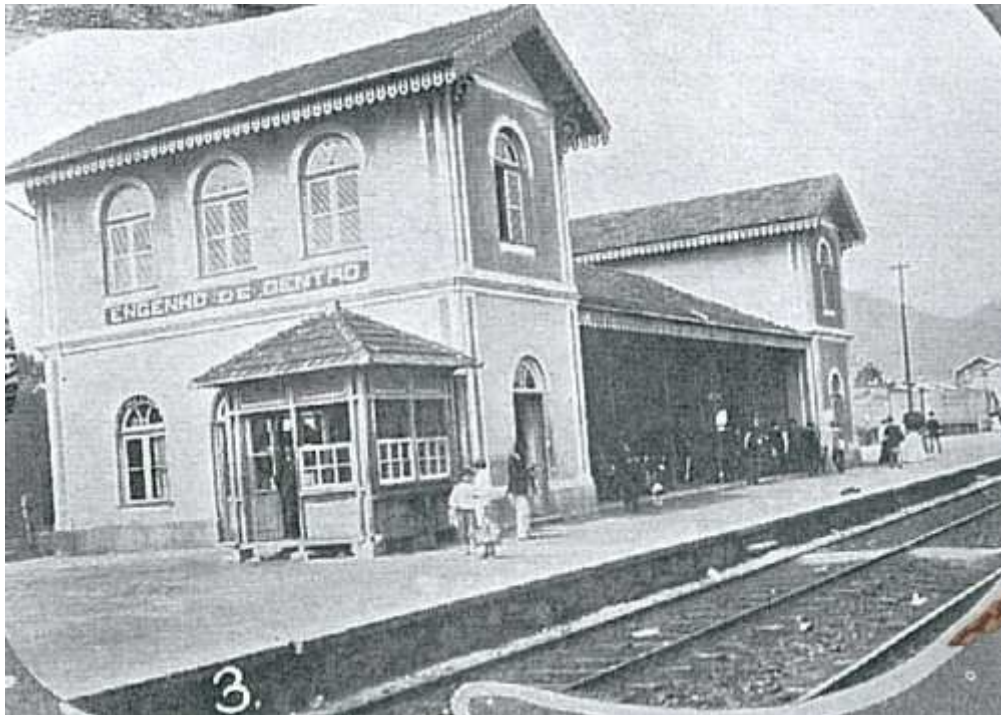
O Méier é um grande exemplo de bairro que se beneficiou em seu desenvolvimento comercial pela presença dos bondes que possibilitavam o acesso ao seu centro. Algumas companhias operadoras de bondes foram muito importantes nesse processo, como a Cia Ferro-Carril Vila Isabel, que prolongou seus trilhos até o Engenho Novo e a Cia Ferro-Carril do Cachambi, que ampliou as linhas de bondes no subúrbio ferroviário.

A presença dos bondes nos subúrbios ferroviários, para Fernandes, torna o entendimento dessa área uma tarefa mais complexa do que a simples relação entre os trens, o subúrbio e o proletariado.

de mão-de-obra para as oficinas é criada uma escola prática de aprendizes chamada, a partir de 1906, de Escola Profissional Silva Freire⁵, por ter sido reformulada pelo então engenheiro subdiretor de locomoção J. J. da Silva Freire (RODRIGUEZ, op. cit., p.25, apud CRUZ, 2010, p.16).

Em 1907, a Trajano de Medeiros & Cia⁶, mudou-se para o Engenho de Dentro, ocupando terreno no encontro entre a atual D. Helder Câmara (antiga Av. Suburbana) e a Rua José dos Reis. Atraída pela presença dos bondes no subúrbio ferroviário, foi inaugurada a fábrica de carros de bonde e de manutenção de locomotivas, tendo construído um prédio e instalado um grande galpão metálico, que veio da França, para abrigar as suas máquinas.

Figura 4 – A estação original - 1910



Legenda: Foto do livro *Impressões do Brasil no Século XX*.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br – acesso em outubro de 2009.

Abreu explica todo o processo de valorização da área do centro e da Zona sul no início do século XX e de que forma a existência de terrenos mais baratos nas áreas servidas pela ferrovia levou muitas fábricas a optar, a partir de então, pela localização suburbana como, por exemplo, a Cisper e a General Eletric que se

⁵ A referida escola passou a fazer parte da FAETEC a partir de decreto 24.266 de setembro de 1998 com o nome de Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Feire (ETETESF)

⁶ Assim denominada por pertencer ao engenheiro Trajano de Medeiros, ex-funcionário da E.F. Central do Brasil.

instalaram no bairro de Maria da Graça, atraindo um grande número de pessoas pela oportunidade surgida com as novas fontes de emprego. Afirma Abreu ainda, que nesta fase, o desenvolvimento industrial foi feito praticamente sem o apoio do Estado, e que vai atrair grande número de imigrantes, beneficiados pela tarifa única nas linhas suburbanas dentro do então Distrito Federal, incentivando muitos a se instalarem em distâncias cada vez maiores do Centro, dando origem a novos bairros no subúrbio carioca.

Verifica-se neste período o crescimento da área suburbana bem maior do que da área central, em parte pela iniciativa de inúmeros loteadores, que vendiam terrenos e moradias a preços módicos.

Nas primeiras décadas do século XX, segundo Abreu, os subúrbios cariocas se consolidaram como local de residência do proletariado, que para lá se dirigiu em número crescente. E o Engenho de Dentro se configurou assim, como um bairro de feições proletárias, com forte identidade em relação ao transporte ferroviário, a formação do “bairro das oficinas” ou “bairro dos ferroviários”. Abreu ressaltou ainda que, ao contrário do Centro e Zona Sul, a ocupação suburbana se realizou praticamente sem o apoio do Estado ou das concessionárias de serviço público, resultando daí uma paisagem caracterizada principalmente pela ausência de benefícios urbanísticos básicos.

Em meados da década de 1950, o crescimento da cidade e das exigências de reprodução do capital trazem um grande “problema viário” (ABREU, 1997, p.144). Para ele, torna-se necessária a modificação na forma urbana: “Uma transformação que seria comandada agora pelo transporte individual, símbolo máximo do processo de concentração de renda que então se intensificava no país” (1997, p.144).

E Abreu continua: “Assiste-se assim, a uma “febre” de projetos viários que, iniciada na década de 1950 (...) prolonga-se pela de 1960, especialmente durante o Governo Carlos Lacerda”. (1997, p.144)

O setor imobiliário é outro que começa a se destacar como símbolo de modernidade, e surge no Brasil uma primeira onda de investimentos em shopping centers, com a inauguração do primeiro shopping do Rio, o Shopping Center do Méier em 1965.

Na década de 1960, o setor ferroviário ainda representava muito para os bairros suburbanos, principalmente para o Engenho de Dentro e Abolição. Neste

contexto a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) desenvolveu um projeto de arruamento e loteamento para fins de moradia aos funcionários da Rede, em terrenos ao longo da Rua José dos Reis e Abolição, formando conjuntos habitacionais de quatro pavimentos para os ferroviários, trata-se do Conjunto dos Ferroviários que, mais tarde, viria a ser cortado pela Linha Amarela. Entrevistamos alguns moradores do conjunto e uma delas, Sra. Marlene, nos contou que lá reside desde a sua inauguração e que nos primeiros anos, em período da ditadura militar, havia um rígido controle na ocupação e na rotina do conjunto habitacional. Todas as questões eram controladas e resolvidas pela RFFSA.

Em 1984 o bairro já era conhecido como “bairro das oficinas” e um dos galpões da Oficina de Locomoção virou o Museu do Trem, que guarda locomotivas e artefatos do setor considerados relíquias, como trens utilizados por ex-presidentes. Era administrado pela RFFSA e hoje, encontra-se fechado e à espera da resolução de seu destino, pois se cogita a sua transferência.

No terreno da antiga oficina articulou-se construir as instalações do Norte Shopping, porém este acabou sendo construído em parte do terreno onde funcionava a Fábrica Klabin (OLIVEIRA, p. 70 apud CRUZ, p.22).

Todas essas estruturas ligadas ao setor ferroviário que foram instaladas no Engenho de Dentro contribuíram para estabelecer uma forte identidade dos moradores com este setor e definir territorialidades no local.

A presença do shopping reforçou o interesse imobiliário na área, conforme observou Oliveira (p.73 apud CRUZ, p.23), trazendo um “transbordamento da construção residencial que privilegiava os bairros do Méier e Lins de Vasconcelos, para as proximidades do Norte Shopping, em ruas próximas à Av. Suburbana, nos bairros do Cachambi e Todos os Santos”. Continua afirmando que este processo poderia também funcionar: “como parte de um fenômeno mais geral de espraiamento da produção residencial que teria como referência a área residencial do Méier, onde o preço da terra é um dos mais caros do subúrbio” (OLIVEIRA apud CRUZ, p.23).

Em 1994 a Oficina de Locomoção foi transferida para Deodoro, onde os trens mais modernos passaram a ser recuperados.

O Engenho de Dentro foi adquirindo, ao longo do tempo, uma identidade com o setor ferroviário, principalmente em função da presença das oficinas de trens.

Assim nos contou o Sr. Aníbal Antunes⁷, que muito nos auxiliou em nossa pesquisa, munindo de informações e nos apoiando nas pesquisas de campo. A referência com o setor ferroviário se fazia presente no cotidiano do bairro, como nas atividades de lazer, fato comprovado nos torneios de futebol promovidos pelo clube dos funcionários do setor, que jogavam em dois campinhos: um na Escola Técnica Engenheiro Silva Freire, que foi destruído para construção da entrada Leste do Engenhão, na rua Dr. Padilha. Na foto abaixo, é possível ver o Engenhão em construção, e outro, onde hoje fica o campo do estádio.

Figura 5 – Campinho da Escola Silva Freire - 2006.



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes.

⁷ Conhecido como " Aníbal do Engenhão", é presidente da Associação de Moradores do Entorno do Engenhão – AMETE.

Figura 6 – A caixa d'água abastece a Escola Silva Freire



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes

Figura 7 – Campo que ficava onde foi construído o Engenhão - 2000.



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes

Figura 8 – Vários torneios aconteciam no campo -1998.



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes.

A presença do Norte Shopping continua impulsionando o mercado imobiliário na área. O futuro do bairro voltaria a ser marcado por mais intervenções a partir de 1997, com a construção da Linha Amarela, a qual gerou uma série de impactos, nem todos favoráveis aos seus moradores, e a construção do Engenhão, que vem demandando intervenções complementares para adequação do empreendimento às atuais exigências dos padrões internacionais para um estádio de futebol, e uma requalificação simbólica do bairro, que vem sendo chamado por muitos de “bairro do Engenhão”.

Figura 9 – Pátio da estação de Engenho de Dentro - 1936.



Legenda: O "Engenhão" foi construído à direita. À esquerda, a Rua Amaro Cavalcanti (Foto Augusto Malta).

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br – acesso em outubro de 2009

1.3 Panorama Atual

A partir de informações do Censo demográfico de 2010 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, foi possível sistematizar alguns dados referentes ao bairro do Engenho de Dentro:

Quadro 2 - Dados sociais no Engenho de dentro

População total	45.540 pessoas
Área total	392,04 hectares
Total de domicílios	18.381
Serviço de água canalizada	96,52 % dos domicílios
Serviço de esgoto sanitário	89 % dos domicílios
Coleta de lixo domiciliar	87,88 % dos domicílios
Escolas municipais	11 unidades
Alunos matriculados	4.691

Fonte: A autora, baseada em dados do Censo de 2010.

Analisando a renda dos responsáveis permanentes pelos domicílios com base nos dados do censo de 2000, concluímos que o bairro pode ser considerado de classe média, médio-baixa e baixa. A maior parte dos responsáveis pelos domicílios encontra-se nas seguintes faixas salariais:

Quadro 3 – Dados econômicos no Engenho de Dentro

Faixa salarial	Percentual de responsáveis pelos domicílios
Até ½ salário	0,2 %
½ a 1 salário	7,8 %
1 a 2 salários	12 %
2 a 3 salários	10,3
3 a 5 salários	17 %
5 a 10 salários	26 %
10 a 15 salários	8,6 %
15 a 20 salários	6,3 %
Acima de 20 salários	4,8 %

Fonte: A autora, baseada nos dados do Censo de 2000.

Chama a atenção a presença da comunidade de baixa renda, denominada de Trajano de Medeiros ou Belém-Belém situada em frente à entrada norte do estádio. Visitamos a comunidade, quando tivemos a oportunidade de entrevistar alguns moradores antigos, como o Sr. Oséias Silva, residente na comunidade desde 1989, o qual nos contou que quando lá chegou já existiam mais de cem casas construídas. Segundo o entrevistado, a comunidade começou a se formar a 40 anos no terreno dos trilhos do trem, com a construção de casas de alvenaria, e cresceu com o início da construção do estádio, quando mais de cem barracos foram construídos no local, na medida em que grande quantidade de entulho que se encontrava encostada no muro que cerca a favela foi retirada, abrindo espaço para a instalação desses barracos.

Hoje existe em torno de 230 casas. A favela fica separada do estádio apenas por uma rua e um portão de ferro, de onde se podem avistar os barracos de madeira. A área da favela está incluída num dos decretos que desapropriam imóveis para adequação do entorno do Engenhão para a Copa de 2014.

Os moradores, segundo Sr. Oséias, não sabem ainda o que acontecerá com a comunidade. Já receberam visita do Subprefeito da Zona Norte, Sr. André Santos, ocasião em que este comunicou aos moradores que a prefeitura estava estudando a possibilidade de, ao invés de removê-los, construir condomínios populares para

abriga-los, e que os moradores que não quisessem ficar, teriam a opção de receber a indenização. Nada a esse respeito foi oficializado ainda.

Figura 10 – Comunidade Belém-Belém



Legenda: Na foto da esquerda o Sr Oséias, nosso entrevistado na comunidade. Na foto da direita, a entrada da favela na Rua das Oficinas.

Fonte: A autora, 2012.

Figura 11 – Entrada da favela na Rua das Oficinas



Legenda: Condomínio Arena Park – do outro lado da rua, em frente a entrada da favela Belém--Belém.

Fonte: A autora, jan. 2012.

Como estrutura de acesso, o bairro conta, principalmente, com a Linha Amarela (cujo nome oficial é Avenida Governador Carlos Lacerda). Conforme dados da Concessionária que a administra, a empresa Linha Amarela S/A (LAMSA), é uma via de grande circulação de veículos e que corta vários bairros da cidade do Rio de Janeiro, ligando a Zona Norte à Zona Oeste, tendo sido inaugurada em 1997, apesar de ter sido idealizada ainda na década de 1960, através do Plano Doxiadis. Conta ainda com a via férrea e também com as ruas que a margeiam.

1.3.1 Um bairro seccionado: o advento da Linha Amarela

Certamente não poderíamos deixar de investigar a respeito Linha Amarela, via expressa que figura em projetos de reestruturação urbana do Rio de Janeiro desde a década de 1960, quando o então governador do Estado da Guanabara (atual município do Rio de Janeiro) encomendou à equipe do arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiadis um plano de reestruturação urbana, com o objetivo de preparar a cidade/estado do Rio de Janeiro para o século XXI. Assim sendo, foi apresentado pelo escritório grego “Doxiadis Associates” em 1965, ao então governador, o Plano Doxiadis, no qual foi definida uma proposta para o Rio de Janeiro pensada a partir da teoria elaborada pelo próprio Doxiadis, a teoria Equística, que “estuda o habitat segundo seus aspectos físicos, suas populações, nível econômico, estrutura social e comercial, padrões de uso da terra, distribuição de edifícios de uso comum e instalações, rede de transportes e de serviços de utilidade pública”⁸.

O plano compara a cidade com um modelo ideal (segundo a Teoria Equística), analisando os problemas, e apontando soluções, considerando o processo de conurbação que levaria à formação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A questão viária foi a dimensão analisada com mais técnica e ficou definida como solução para o setor a substituição do sistema radial (que converge para o Centro), pelo sistema xadrez, reticular, composto de artérias norte-sul e leste-oeste, afastando da área central grande volume de tráfego.

⁸ Disponível em <http://www.urbanismobr.org>, acessado em dezembro de 2011

A Linha Amarela faz parte do conjunto de vias proposto pelo Plano Doxiadis, também conhecido como Plano Policromático, que além da Linha Amarela, incluía mais cinco vias, chamadas de Linha Vermelha (efetivamente implantada em 1992 com o nome oficial de Via Expressa Presidente João Goulart), Linha Azul, Linha Verde (parcialmente implantada)⁹, Linha Lilás (parcialmente implantada)¹⁰ e Linha Marrom, distribuídas da seguinte forma:

- a) Linha Vermelha: ligando o bairro de São Cristóvão ao município de São João de Meriti, atravessando Duque de Caxias;
- b) Linha Amarela: ligando a Barra da Tijuca à Ilha do Fundão;
- c) Linha Verde: ligando a Rodovia Presidente Dutra à Gávea;
- d) Linha Marrom: ligando o Centro à Santa Cruz;
- e) Linha Azul: ligando a Zona Sul à Barra da Tijuca;
- f) Linha Lilás: originalmente ligando Botafogo ao Viaduto do Gasômetro, na Zona Portuária, o projeto foi modificado e passou a ligar Laranjeiras ao Santo Cristo.

Mesmo não tendo sido implementado imediatamente, esse plano de vias foi absorvido pelos projetos seguintes para a adequação do sistema viário da cidade. Em 1975, parte da Linha Amarela, num trecho em torno de dez quilômetros, havia sido implantada e foi denominada de RJ-087. Porém a década de 1970, devido à crise do petróleo, prejudicou a economia brasileira, e a construção da via não teve continuidade.

Em 1987 o DER (Departamento de Estradas e Rodagem) voltou a colocar a Linha Amarela como prioridade, com a intenção de desafogar o trânsito no Túnel Rebouças, porém dependia de verbas do BNDES¹¹. Porém, a via só voltaria a ser discutida com intensidade no fim do mandato do prefeito Marcello Alencar. Mas é com Cesar Maia em 1994 que a via começou efetivamente a ser construída e é finalizada em 1997, já no governo de Luiz Paulo Conde, com um custo em dobro ao que havia sido previsto.

⁹ Somente a Av. Automóvel Club e o Túnel Noel Rosa, foram concretizados.

¹⁰ Inicia-se em Laranjeiras, seguindo pelo Viaduto Engenheiro Noronha, Túnel Santa Bárbara, Elevado Trinta e Um de Março, corta a Av. Presidente Vargas e se estende com o nome de Viaduto São Pedro até a Praça Santo Cristo.

¹¹ Moreira pede verbas ao BNDES para construir a Linha Amarela. **Jornal O Globo**, Rio de Janeiro, 25 de nov. 1987.

O objetivo da prefeitura era diminuir para 20 minutos o trajeto entre a Barra da Tijuca e a Ilha do Fundão, e se transformou em pilar para a campanha de Cesar Maia à prefeitura do Rio de Janeiro em 2001, seu segundo mandato.

Neste momento histórico do planejamento urbano no Brasil o Estado já tinha identificado o fracasso do Plano Diretor e os governos locais começavam a adotar o chamado Planejamento Estratégico, que no Rio de Janeiro teve o prefeito Cesar Maia como precursor. Uma nova forma de administrar a cidade, na qual, segundo Carlos Vainer (2011, p.13):

“(...) a transposição de conceitos e métodos do planejamento estratégico empresarial, na Harvard Business School, conduziu rapidamente a que as cidades fossem, elas também, pensadas como empresas, em competição umas com as outras”.

Dividida em três trechos a via foi construída em duas etapas: do primeiro faz parte a Avenida Ayrton Senna, que recebeu vias laterais para dobrar a sua capacidade, duas pontes e um complexo viário para sua articulação com a Linha Amarela, através de quatro pontes e dois viadutos em direção à Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Freguesia. O segundo trecho vai do viaduto sobre a Estrada do Gabinal até o viaduto sobre a Avenida dos Democráticos, possui quatro túneis encravados em rocha e um em solo, e dezesseis viadutos e pontes. O terceiro trecho, incorporado posteriormente, vai do viaduto sobre a Avenida Leopoldo Bulhões (Viaduto Sampaio Correa) até a Cidade Universitária na Ilha do Fundão, incluindo todas as alças de ligação com a Linha Vermelha.¹²

¹²Conforme página oficial da Linha Amarela S/A (LAMSA).

Figura 12 – Linha Amarela durante as obras



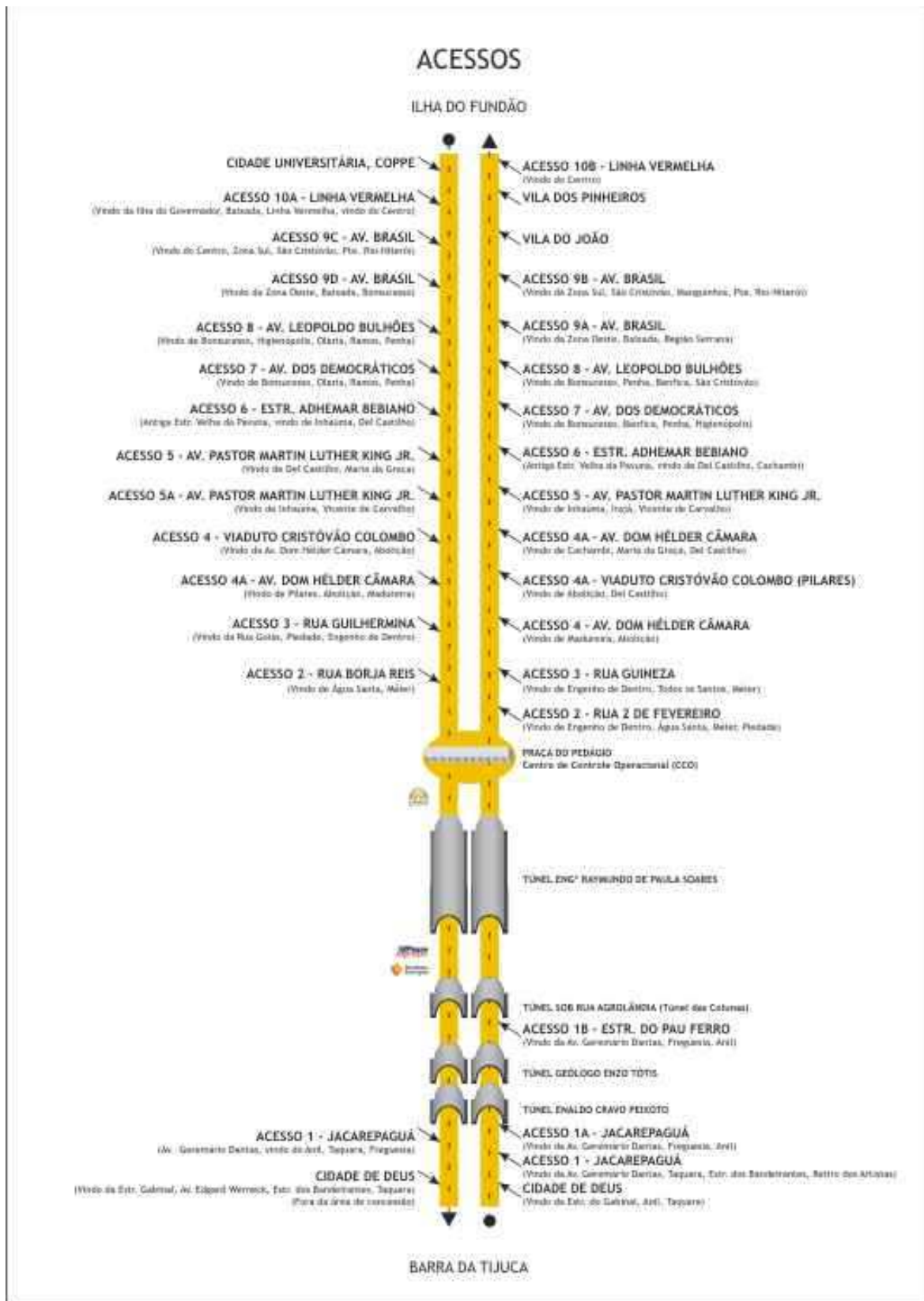
Fonte: Página oficial da LAMSA, acesso em 2010.

Sendo a única concessão rodoviária municipal do país, a obra da via se pautou na parceria entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a construtora OAS Ltda – Empresa de Engenharia, que financiou os custos da obra, obtendo em troca a concessão da exploração de pedágio¹³ na rodovia por 25 anos e com a responsabilidade pela manutenção e operação da via expressa. Ainda durante a construção, em 1995, é fundada a Linha Amarela S/A – LAMSA com atribuições de acompanhar a execução do projeto, viabilizar recursos financeiros e montar a estrutura operacional como concessionária.

A Linha Amarela atravessa os bairros Cidade de Deus, Pechincha, Água Santa, Encantado, Engenho de Dentro, Abolição, Pilares, Inhaúma, Del Castilho, Bonsucesso, Higienópolis, Mangueiras e o Complexo de Favelas da Maré. São muitos os acessos e saídas da rodovia, conforme abaixo:

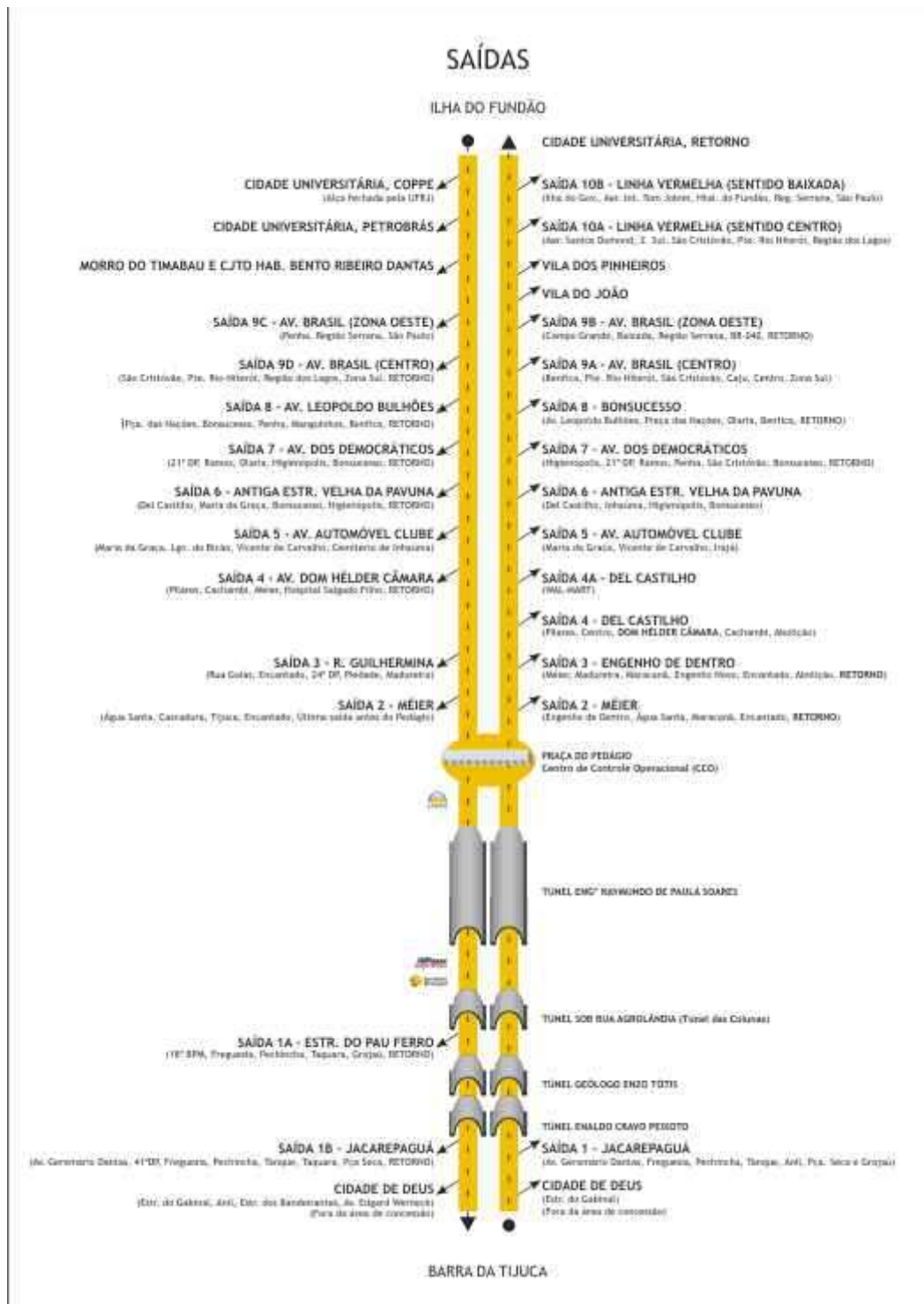
¹³ A cobrança do pedágio iniciou em 1997 com o valor de R\$1,90, conforme a LAMSA e atinge hoje o valor de R\$ 4,70 sobre veículos de passeio.

Figura 13 – Esquema de acessos à Linha Amarela



Fonte: Disponível no site oficial da LAMSA S/A, acesso em 2010.

Figura 14 – Esquema de saídas da Linha Amarela



Fonte: Disponível no site oficial da LAMSA S/A, acesso em 2010.

O bairro do Engenho de Dentro foi um dos mais atingidos pela via. “Pelo menos doze linhas de ônibus tiveram seu trajeto desviado, e o comércio da Rua da Abolição, que atravessava os dois bairros, foi suprimido”. (Bienenstein, 2011, p.177).

A Linha Amarela em seu trajeto pelo Engenho de Dentro, desde a sua construção gerou impactos negativos, confirmando sua condição de “espaço de indiferença”:

- 1 Seccionou diversas ruas, como a José dos reis e a Rua da Abolição, alterando efetivamente a vida do bairro. Muitos foram os comerciantes da Rua da Abolição que foram prejudicados pela construção da via. Esta rua, que ligava o Engenho de Dentro ao Largo da Abolição e à Avenida Dom Helder Câmara se transformou num espaço público em total decadência, interferindo na territorialidade local;
- 2 O Conjunto dos Ferroviários no bloco 16 teve parte de sua área privada subtraída e transformada em logradouro público. Resta apenas um beco como acesso ao bloco, e que o separa da Linha Amarela. No local ouvimos: “antes tínhamos até jardim e uma área de lazer para as crianças, agora temos esse beco e muito barulho e poeira. Minha janela está sempre fechada”¹⁴. A LAMSA instalou neste ponto da via proteções acústicas, mas segundo a entrevistada, de nada adiantou, pois o barulho é muito grande, principalmente, nos horários de maior tráfego de veículos;
- 3 Três escolas públicas: o Centro Educacional Olinto da Gama Botelho (Estadual), e as escolas municipais Maria Izabel Bivar e Hélio Smidt, localizadas no final da Rua José dos Reis também foram muito afetadas em função de sua proximidade com a Linha Amarela, sendo necessária também a instalação de proteção acústica nas janelas voltadas para a via expressa.
- 4 Em vários pontos próximos à Linha Amarela, principalmente junto às passarelas, formaram-se locais perigosos, pequenos becos, cantos escondidos, que facilitam os assaltos. Assim, os moradores têm receio de atravessar em determinados horários.

¹⁴ Sra. Marlene, moradora antiga do Bloco 16 do Conjunto dos Ferroviários.

Figura 15 – Espaços de indiferença na Rua da Abolição



Legenda: Espaços perigosos que se formaram junto à Passarela da Rua da Abolição
 Fonte: A autora, 2011.

Podemos dizer que os conflitos de territorialidades no bairro se intensificaram com a construção da Linha Amarela, pois o espaço, até então, calmo, residencial, familiar passou a conviver com os transtornos de uma grande via expressa, que trouxe mais prejuízos do que propriamente benefícios.

A Linha Amarela iniciou ainda, um processo de especulação imobiliária na área, com a atração de investimentos de grandes construtoras em forma de condomínios de apartamentos, que destoam totalmente das construções peculiares do bairro, com maioria de casas. A territorialidade estabelecida pelos ferroviários começou a ser ameaçada pelos novos empreendimentos, pela presença da via, num processo de desterritorialização, exemplificado na secção da Rua da Abolição, que desmantelou uma rua de referência comercial e cultural, onde os moradores estabeleceram uma territorialidade baseada no vivido quotidianamente. Relações como as da Rua da Abolição são consideradas horizontalidades, pois se estabelecem sem descontinuidades, no dia a dia.

No entanto, podemos considerar a Linha Amarela uma verticalidade, por ter como objetivo principal o atendimento de necessidades externas ao bairro, pois é uma via que “promove integração com outros bairros e a segregação do espaço urbano intrabairro.” (BIENENSTEIN, et al, 2011, p.185).

A negligência do poder municipal para com o cotidiano do bairro à medida que faz uso do espaço local para atendimento de demandas externas o transformou em um “espaço de indiferença”. A construção da Linha Amarela configurou-se como uma grande intervenção urbana que atendeu a interesses de outras escalas, realizada sem a preocupação com o legado que deixaria no local.

2 NOVA VERTICALIDADE: O ESTÁDIO E SEU IMPACTO LOCAL

Mascarenhas destaca a importância do esporte para a produção do espaço: “Os esportes produzem uma paisagem própria, e esta estabelece um diálogo constante com a sociedade e com o entorno. Afetam o espaço geográfico e são também por ele afetados.” (Mascarenhas, 1999, p.5).

O presente capítulo trata de descrever a importância dos estádios de futebol enquanto objetos geográficos, e de explicar a sua capacidade de atrair grandes contingentes populacionais durante os eventos esportivos, estabelecendo um caráter de centralidade. Para isto, fazemos um breve histórico destas estruturas e de seu desenvolvimento no Brasil.

Trataremos de entender o contexto da construção do Estádio Olímpico João Havelange, o “Engenhão” e sua relação com a escala global, enquanto um objeto geográfico localizado num fragmento urbano, até então, pouco valorizado pelos agentes promotores da reprodução do capital. Descreveremos as principais características do estádio, apresentaremos os aspectos físicos, o contexto de sua construção e dados sobre a administração.

2.1 O Estádio de Futebol como “centralidade”

A importância do estádio de futebol como objeto geográfico diz respeito à sua característica de exercer centralidade, isto é, “um lugar central a partir de aspectos que o diferem dos demais por ser um ponto de concentração, receptor e/ou emissor de fluxos comerciais, financeiros, sociais, administrativos, etc.”. (DUARTE, 2002 apud MELLO, 1974).

Deste modo, é fácil entender esse caráter central do estádio durante os eventos esportivos, quando esses aparelhos têm a capacidade de atrair fluxos de milhares de pessoas, entre torcedores, jogadores, comissões técnicas, funcionários dos clubes e do próprio estádio, prestadores de serviços (policiais, bombeiros,

médicos, enfermeiros, etc.) e comerciantes que aproveitam a aglomeração em dias de partida para realizarem suas atividades comerciais¹⁵.

Para entender esse caráter de centralidade dos estádios é necessário investigar a origem destas estruturas. Assim, a chamada Geografia dos Esportes, que tem em Mascarenhas o seu pioneiro no Brasil, tenta explicar como os eventos esportivos acabam transformando os espaços, a paisagem, e como o estádio, sendo equipamento de realização de diversos esportes tem papel relevante na relação com a sociedade e na configuração do espaço urbano. Assim também, como outros tipos de equipamentos que sediam atividades esportivas, como os campos de golfe e os hipódromos, etc.¹⁶.

A forma como os estádios de futebol tornaram-se importantes centralidades urbanas tem origem na disseminação do futebol pelo mundo. Mascarenhas (2001, p.128) tratou de estudar a origem deste esporte, relatando que este teve na Inglaterra do séc. XIX o início de sua trajetória. Sendo introduzido em primeiro lugar como esporte nas escolas públicas inglesas, mais tarde passando a ser praticado nos clubes, até que a sua prática começou a atrair grande número de espectadores, e assim, começar a ser explorado comercialmente.

Ainda segundo Mascarenhas (2004) a constatação do potencial lucrativo do futebol estimulou a construção dos grandes estádios da época moderna e rapidamente se transformaram em diversão de massa para os trabalhadores, que encontravam nessas grandes arenas, durante os eventos esportivos, momentos de ritualidade festiva, celebração coletiva e eufórica vibração.

Consultando Mascarenhas (2004), no âmbito dos governos nazi-fascistas, quando os esportes simbolizam vigor nacionalista e capacidade de realização de uma raça, os estádios se multiplicam pelas cidades. Mussolini disseminou pela Itália seus estádios “comunales”, estruturas neoclássicas padronizadas, símbolos do novo regime e da herança poderosa do velho império. Os estádios públicos no Brasil começam a ser construídos durante o Governo Vargas, na fase denominada

¹⁵ Cita Christoffer Gaffney em seu livro “Temples of the Earthbound Gods” (2007), no qual afirma que para cada pessoa a experiência do estádio é algo particular. Gafney comentou também que o estádio é o que há de mais globalizado, e que ao observarmos, podemos verificar os processos históricos, econômicos, políticos, socioculturais, tecnológicos e globalizantes nele expresso.

¹⁶ Mascarenhas (2004) cita a pujança dos estádios já na Antiga Grécia e no Império Romano, onde as grandes arenas serviam como sedes de grandes acontecimentos para a ocasião, atraindo uma enorme quantidade de pessoas.

de Estado Novo para exacerbação do caráter de identidade brasileira e integração nacional.

Mais tarde, durante os governos militares, a difusão dos estádios se tornou muito mais abrangente em termos de território nacional, assim como na fase do Estado Novo, com a intenção de atingir politicamente grandes massas.

Mascarenhas (2004) também constatou as recentes profundas mudanças que vem ocorrendo nos estádios do mundo inteiro. A partir do encarecimento dos jogadores e da impossibilidade de garantir-lhes segurança, inicialmente na Europa, os estádios começaram a sofrer redução nas suas capacidades e alterações nas estruturas dos assentos a fim de diminuir o contato entre os torcedores e disciplinar as manifestações das torcidas¹⁷.

A nova economia do esporte vem sendo acompanhada de novas formas de exploração comercial, as rendas dos jogos já não são a principal fonte dos clubes e dos jogadores, mas a reprodução dos jogos pela mídia, principalmente a televisão, que torna esses jogos alvos dos patrocinadores, contribuindo para as alterações que se processam nos estádios de futebol.

Mas ainda é inegável o poder de atração de fluxos que os estádios exercem, confirmando o seu papel de centralidade, um tipo de centralidade que Mello (2002: 113-114) determinou como pertencente ao trivial geográfico, a centralidade esportiva, que apresenta caráter de efemeridade, tendo em vista que vai se processar no período de tempo que durar o evento esportivo.

O entorno dos estádios reflete esta centralidade. Em geral este espaço é planejado de forma a atender ao fluxo de pessoas que visitam os equipamentos esportivos, visando acessibilidade e diversão. Assim, neste espaço público o que se encontra geralmente é a criação de infraestrutura de acesso (estações de transporte coletivo – trem – ônibus - metrô, rampas de acesso, estacionamentos etc.) onde transitam milhares de pessoas a cada evento esportivo.

Esta infraestrutura vai representar parte das melhorias que se espera que advenham da construção dos estádios e que podem ter uma significância muito grande para a área onde o estádio se encontra, influenciando em vários aspectos econômicos e sociais, como a valorização dos imóveis da área, acréscimo na oferta

¹⁷ Com o fim das chamadas “gerais” e colocação de cadeiras em seus espaços, o que se percebe é uma clara intenção de se estabelecer controle sobre a massa de pessoas que frequenta os estádios. (MASCARENHAS, 2004)

de serviços, e de vagas de empregos, aquecimento do setor comercial, melhorias sanitárias e nas vias públicas, além do desenvolvimento em termos de arquitetura urbana e paisagismo. Pensando deste modo, fica fácil entender porque a construção de um estádio gera expectativas de revitalização e/ou refuncionalização para a área onde ele se localiza.

2.2O Estádio Olímpico João Havelange

Com capacidade para abrigar durante os eventos esportivos 45.000 pessoas, o estádio também é conhecido como “Engenhão”, tendo adquirido este apelido por situar-se no bairro do Engenho de Dentro, Zona Norte do Rio de Janeiro, entre as ruas Arquias Cordeiro, José dos Reis, Dr. Padilha e Rua das Oficinas.

Construído em terreno de 200 mil metros quadrados, localiza-se em frente à Estação Ferroviária do Engenho de Dentro, onde funcionavam antigos galpões de manutenção de trens da Rede Ferroviária Federal.

O estádio possui 182 mil metros quadrados de área construída. Foi projetado pelos arquitetos Carlos Porto, Geraldo Lopes, Gilson Santos e José Rua Ferreira Gomes. Considerado por muitos como o estádio mais moderno da América Latina.

Figura 16 – Estádio Olímpico João Havelange – vista externa noturna



Fonte: Portal Vitruvius – acesso em junho de 2008

Figura 17 – Estádio Olímpico João Havelange – vista interna



Fonte: Portal Vitruvius – acesso em junho de 2008

2.2.1 O contexto da construção do estádio

Para realização dos Jogos Pan-americanos de 2007, a estratégia dos organizadores foi de criar na cidade quatro anéis compostos por equipamentos esportivos, onde um deles englobaria o estádio do Maracanã e o Estádio Olímpico João Havelange.

Com possibilidade para ampliação da capacidade para 60 mil pessoas o Engenhão foi construído neste contexto, visando atender a demanda de equipamentos esportivos para o evento dos Jogos Pan-americanos que se realizaram na cidade do Rio de Janeiro em 2007. Na verdade, o Pan de 2007 faz parte de um esforço de inserir a cidade na lógica do Planejamento estratégico, que inclui a preparação da cidade para ser “vendida” no mercado nacional e internacional, buscando investimentos e atrair o capital privado. A candidatura à Copa de 2014, Olimpíadas de 2012 e 2016 primaram por essa lógica. Podemos considerar o Engenhão como mais uma verticalidade, que, depois da Linha Amarela foi a intervenção urbana que mais impactou o bairro.

A princípio o Engenhão não seria construído no Engenho de Dentro. Somente em 2003 é que esta decisão foi homologada e o estádio viria a ser então construído em local que havia sido destinado à construção de um Centro Olímpico para Desenvolvimento de Talentos, em terreno que pertencia às antigas Oficinas de Locomoção da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Em dezesseis de dezembro de 2003 iniciou-se a construção do estádio. Com orçamento previsto para 60 milhões de reais, o custo final da obra chegou a 380 milhões e a obra foi realizada pelo Consórcio Odebrecht e OAS, sob a supervisão da Rio-Urbe, órgão da Secretaria de Obras do Município do Rio de Janeiro¹⁸.

Esse custo de construção levantou dúvidas e a obra chegou a ser investigada pelo Tribunal de Contas da União¹⁹.

Figura 18 – Estádio Olímpico João Havelange – obras em andamento



Fonte: Portal Vitruvius, 2008.

O Estádio Olímpico João Havelange (nome oficial) abrigou competições de atletismo e de futebol da XV versão dos Jogos Pan-americanos²⁰, em julho de 2007, que teve um resultado muito positivo para o Brasil, arrebanhando 157 medalhas, e ficando em terceiro lugar na competição, somente atrás dos Estados Unidos e de Cuba entre quarenta e dois países, E os Jogos do Parapan-Americanos²¹, em agosto, destinados a atletas portadores de deficiência, obtendo grande sucesso também. Nesta competição não houve cobrança de ingressos para assistir aos jogos.

Até o término dos jogos Pan-americanos as empresas que obtiveram autorização para comercializarem no estádio foram lanchonetes do Bob's, refrigerantes Pepsi e Guaraná Antarctica e Cervejas Skol com exclusividade.

¹⁸ Trabalharam na construção cerca de 4mil homens e teve como saldo negativo a morte de um operário, que se acidentou na obra. No dia da inauguração parte das cadeiras das arquibancadas ainda não havia sido instalada.

¹⁹ Conforme artigo de Duilo Victor publicado no Jornal do Brasil em março 2008. Segundo o mesmo artigo, questiona-se valor tão alto comparado a vários outros estádios construídos nos Estados Unidos e outros países.

²⁰ Competição multiesportiva, que tem como base os Jogos olímpicos, organizada pela ODEPA (Organização Desportiva Panamericana). Funcionam como olimpíadas modernas, a cada quatro anos e participam os países do Continente Americano. http://pt.wikipedia.org/wiki/Jogos_Pan-Americanos

²¹ São a versão dos Jogos Pan-americanos para pessoas com deficiência. Assim, como as Paraolimpíadas correspondem às olimpíadas destinadas à deficientes.

2.2.2 Natureza do equipamento

O Estádio Olímpico João Havelange chama a atenção pela sua pujança, construído a partir de arrojado projeto arquitetônico. Esbanja uma cobertura metálica, constituída por arcos tubulares, combinados com uma iluminação potente, que lhe confere uma aparência de grandiosidade, possível de ser vista até mesmo do Pico da Tijuca e por quem trafega pela Linha Amarela nos dois sentidos.

Ao se deparar com o estádio é impossível não se espantar com as suas dimensões, que contrastam intensamente com o restante das estruturas do entorno, nos levando a considerar a aplicação do conceito de Monumentalidade, retratado por Harvey (1996, p.73):

“o capital corporativo se apropriava alegremente de todo artifício modernista do livro de arquiteto para dar continuidade à prática da construção de monumentos que se elevam cada vez mais no horizonte como símbolos do poder corporativo”.

Essa ideia pode ser facilmente ratificada ao observarmos o Engenhão, pois percebemos facilmente o poder econômico envolvido em sua construção, confirmando-se ainda, quando analisamos quem realmente consegue usufruir das instalações do estádio, que não é aberto à comunidade, mas um espaço de exploração privada e a custos não populares, geralmente.

Esta sensação se aprofunda, em função da pequena distância entre as estruturas do bairro e o estádio em si, dando a impressão de que está “encravado” numa densa estrutura urbana, e também, em função do contraste entre a modernidade arquitetônica do estádio e a aparência decadente das estruturas urbanas do entorno, características do subúrbio ferroviário, que durante muito tempo vem sendo negligenciado pelas autoridades

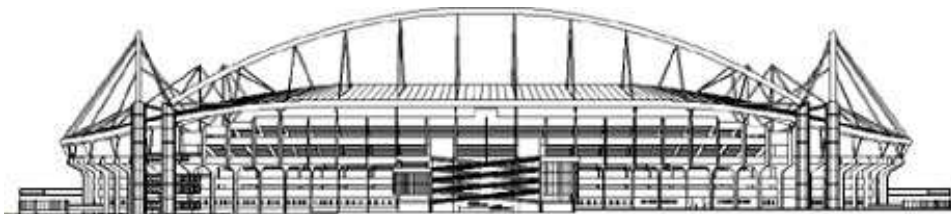
Figura 19 – Engenhão encravado na estrutura urbana do bairro



Fonte: A autora, out. 2009.

O estádio conta uma estrutura composta de prédio administrativo com salas de apoio, garagem em dois níveis e área de aquecimento externo para os atletas. Toda esta estrutura construída com modernas técnicas e materiais de construção civil de ponta, permitindo que as instalações atendam às mais rigorosas normas de segurança e conforto exigidas para competições de alto nível.

Figura 20 – Fachada Oeste do estádio – Rua José do Reis



Fonte: Portal Vitruvius – acesso em 17 de outubro de 2009

Figura 21 – Fachada Norte do estádio – Rua das Oficinas



Fonte: Portal Vitruvius – Acesso em 17 de outubro de 2009

Figura 22 – Fachada Leste do estádio – Rua Dr. Padilha



Fonte: Portal Vitruvius – Acesso em 17 de outubro de 2009

Figura 23 – Fachada Sul do estádio – Rua Arquias Cordeiro



Fonte: Portal Vitruvius – Acesso em 17 de outubro de 2009

2.2.3 – A ilusão desfeita – problemas evidentes na operacionalização do estádio

Em 30 de junho de 2007, antes do início dos Jogos Pan-americanos, foi realizada no estádio uma partida pelo campeonato brasileiro de 2007 entre Fluminense e Botafogo²², um jogo clássico, como evento de inauguração do estádio.

A título de testar a estrutura do estádio para o Pan, um forte esquema de segurança e apoio técnico foi montado para a partida. Com grande expectativa por conta da divulgação maciça da partida e da curiosidade gerada pela possibilidade de assistir a um jogo no evento de inauguração de um moderníssimo estádio, os ingressos foram muito disputados e o público alcançado foi de mais de 43 mil pagantes, extremamente expressivo, tendo em vista a capacidade total do estádio.

Dividido pela linha férrea, desde as primeiras horas da tarde já era possível identificar claramente que algo de grande dimensão estava para acontecer no bairro.

²² O evento terminou com vitória do Botafogo sobre o Fluminense por 2 a 1 e deixou dúvidas quanto à capacidade do estádio em sediar partidas entre times com grandes torcidas.

Figura 24 – Movimentação de torcedores na Rua José dos Reis - 2007



Fonte: A autora, 2007.

As ruas do lado oposto ao do estádio serviram de estacionamento para a enorme quantidade de veículos que traziam torcedores dos dois times. Ruas como a Doutor Bulhões estavam apinhadas de carros estacionados, e que proporcionaram um espécie de “emprego relâmpago” para dezenas de “flanelinhas”²³, que disputavam euforicamente os clientes ansiosos para encontrarem uma vaga para estacionar.

Claramente se percebia a apreensão dos policiais que trabalhavam no evento quanto à segurança e diante da possibilidade de um conflito entre as torcidas, em função da dificuldade de evacuação dos torcedores.

A infraestrutura de acesso, como já se esperava, apresentou algumas dificuldades, como o grande volume de torcedores que chegavam de trem, e se esforçavam para conseguir informações sobre os acessos às instalações do estádio, ruas estreitas para movimentação do público até os portões de entrada e grandes filas. Apesar disto, bem próximo do horário inicial do jogo as ruas não apresentavam grandes congestionamentos de veículos, apesar da restrição na passagem dos carros em partes de algumas ruas no entorno do estádio.

Mesmo com toda a confusão, o clima era de festa, de vibração, tanto para quem vinha de longe para o evento, como para os moradores locais. Ainda assim, facilmente se percebia a preocupação desses moradores com a administração do estádio após os Jogos Pan-americanos, principalmente com relação ao policiamento

²³ “Flanelinha” é o termo popular utilizado para definir trabalhador informal, que atua nos logradouros como guardador de carros.

em dias de jogos domésticos, ocasiões em que conflitos entre torcidas são comuns como acontece em outros estádios, como no Maracanã.

Morador do bairro há anos, Sr. Jean Carlos Perpétuo Pensabem afirmou que, a princípio, a iluminação e pavimentação das ruas do bairro melhoraram, mas que os moradores só estavam percebendo diferença no policiamento naquele dia do evento de inauguração do estádio. Embora, dissesse não ter dúvidas de que o estádio ajudou a revitalizar o comércio do bairro, mas que ainda estão esperando diversas melhorias nas ruas do entorno, que foram prometidas em reunião onde participaram a associação de moradores do bairro, representantes da Prefeitura e da CET Rio. Essas promessas de melhorias incluem alargamento de ruas e obras de saneamento.

A localização do estádio no bairro dividia opiniões no dia da inauguração: a maioria dos moradores aparentava dar sua aprovação apesar do receio com relação ao futuro do Engenhão. Porém, alguns torcedores entrevistados, como os jovens Thiago Diniz Alves e Marcos Vinícius, que vieram de São Gonçalo, alegaram que foram atacados na chegada por outros torcedores, que segundo eles, torciam por um time que nem estava disputando a partida. Dizem temer que o Engenhão venha a ter o mesmo problema de segurança que encontram no Estádio São Januário, na Barreira do Vasco em São Cristóvão.

2.2.4 Administração do estádio

A administração do estádio e direito de exploração de suas instalações foram definidos em licitação, que apesar de interessar, em princípio, aos clubes Botafogo de Futebol e Regatas, Fluminense Football Club, Clube de Regatas do Flamengo, três dos quatro maiores clubes cariocas, todos com suas respectivas parcerias empresariais, teve como resultado a obtenção do direito pelo Botafogo, tendo em vista ter sido o único clube que apresentou proposta na data do processo licitatório. Sendo este clube declarado gestor oficial do estádio em três de agosto de 2007, concessão que se estenderá até o ano de 2027, mediante pagamento mensal de 36 mil reais à Prefeitura. Como parceiros comerciais o Botafogo se associou à empresa

portuguesa TBZ. E teve como fornecedores exclusivos a Pepsi, Guaraná Antarctica, Soda Antarctica e Cerveja Skol, mantendo um sistema de lanchonetes com administração do próprio Botafogo. Tendo fechado em 2008, acordo com a empresa EBN & Associados para administrar a venda de ingressos.

Em 2009, o Botafogo anunciou a terceirização da administração do estádio, conforme noticiado em 05 de novembro de 2009 pelo Jornal do Brasil. O Botafogo se associou à Inmonte, através de sua subsidiária Pepira, especializada em administração de shopping centers. A ideia é aumentar a arrecadação do Engenhão.

Em 2010, com o fechamento do estádio do Maracanã, o Engenhão passou a abrigar os jogos do Campeonato Carioca, da Copa do Brasil e do Campeonato Brasileiro, e diversos problemas ficaram evidentes quando a frequência de jogos aumentou, como dificuldades de acesso, engarrafamentos, e etc.

Esta “entrega” do Engenhão ao Botafogo está completamente integrada ao contexto de afirmação do neoliberalismo, no qual se despende grandes parcelas de investimento público em favorecimento do capital privado, do mesmo modo que a LAMSA S/A em relação à exploração da Linha Amarela.

2.2.5 Impactos do Engenhão no local

Dentre as transformações espaciais, sociais e econômicas, as quais podem ter acontecido por influência da presença do estádio no bairro, aspectos como questão imobiliária, de oferta de serviços, de estrutura urbana, como sistema viário e de transportes, dentre outros, serão analisados

A necessidade de infra-estrutura para atender a demanda de acesso e suporte aos eventos realizados no local, determinou a realização de diversas obras, que incluíram reformas na estação de trem do Engenho de Dentro, com instalação de escadas rolantes, catracas eletrônicas e passarela para acesso direto da estação ao estádio.

Além da reforma da estação ferroviária, a preparação do espaço do bairro para o estádio incluiu ainda reformas no sistema viário, como alargamento de ruas,

calçadas e passeios, obras de drenagem, iluminação e serviços públicos, arborização, sinalização, etc. Porém essas reformas se limitaram ao espaço do entorno do estádio, isto é, às ruas que o circundam.

Afastando-se do estádio, principalmente em direção ao outro lado da linha férrea o que se percebe é a continuidade das estruturas decadentes bem próprias da área em questão, que sofre com o abandono das autoridades, que frequentemente, privilegiaram as áreas do Centro e Zona Sul para realizar investimentos urbanísticos, e mais recentemente, também a área da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes em detrimento dos subúrbios.

Para corroborar as impressões obtidas nos trabalhos de campo, em 2009 foram feitas entrevistas com moradores, frequentadores e comerciantes do bairro. Ouvimos queixas como: “em dia de jogo a gente até evita sair de casa, pois é sempre o maior tumulto nas ruas”²⁴. E ainda: “pensamos que com o estádio iríamos ter um faturamento muito maior, mas as pessoas saem da estação e vão direto para o estádio”²⁵. As informações se repetiam, alegando que as transformações urbanas decorrentes da construção do estádio atingiram somente as ruas do entorno deste.

É bastante evidente que todo o bairro se beneficiou com a reforma na estação de trem, porém quando se trata dos outros aspectos como alargamento de ruas, sinalização, drenagem, realmente fica bem visível na paisagem, a limitação dessas reformas à área mais imediata ao estádio.

Das entrevistas outras conclusões puderam se tiradas: quanto à oferta de transportes as respostas foram unânimes de que não houve aumento das linhas, mas que nos dias de eventos há um aumento na frequência dos ônibus e dos trens.

²⁴ Sra. Marisa Nascimento, moradora da Rua Dr. Padilha.

²⁵ Ser Severino, comerciante da R. Doutor Bulhões.

Figura 25 – Estação Engenho de Dentro



Legenda: À esquerda, foto de Carlos Latuff, em 2002. À direita, foto de João Baptista Damasco Penna Júnior em 2008, modernidade.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

Figura 26 – Passarela que liga a Estação ao Engenhão



Fonte: www.engenhao.com.br –, 2007.

Perguntados sobre a segurança do bairro, a maioria dos entrevistados respondeu que normalmente só há aumento de policiamento em dias de eventos no estádio. Os entrevistados que moravam nas ruas do entorno afirmaram que por ter havido melhoria na iluminação, a sensação de segurança aumentou, porém o policiamento fixo não foi alterado e somente se expande em dias de jogos. Estes afirmaram ainda, que sentem receio de que suas residências sofram algum dano ou invasão caso haja conflito entre torcidas, tendo em vista que a distância entre as casas e o estádio é mínima.

Figura 27 – Notícia de jornal após o Pan 2007



Fonte: Jornal O Globo, agosto de 2007

No aspecto oferta de empregos, alguns entrevistados não souberam responder e vários disseram que não identificam alteração neste quesito. Afirmaram que sabem que em dias de jogos grande parte dos moradores das ruas que cercam o estádio aproveita para conseguir uma renda extra, vendendo produtos em frente às suas casas, mas nada que possa alterar o número de empregos formais no bairro. Afirmaram ainda, que pelo fato do estádio ser pouco utilizado, ele também não representa muito como absorvedor de mão-de-obra. Mesmo neste momento em que o estádio substitui o Maracanã, fechado para obras, para abrigar os jogos dos campeonatos domésticos, a oferta de empregos diretos não foi relevante.

Quanto a esse comércio informal que se estabelece nas casas vizinhas ao estádio, nossa pesquisa anterior já havia estudado a questão e a forma como se estabelece essa territorialidade temporária, rapidamente desfeita após o fim do evento no estádio. Utilizamos o conceito de “espaço-bolha” para designar essa territorialidade. Seguimos a conceituação definida por Elizabeth Goldfarb Costa (1989) como sendo a formação de territorialidades temporárias que se estabelecem a partir da apropriação e uso temporários de determinado espaço, em função da ocorrência de um evento que torne este espaço dotado de centralidade episódica ou

temporária, como por exemplo, nos estádios de futebol em dias de jogos ou outros eventos.

A expressão “espaço-bolha” se deve ao fato de que essas territorialidades se expandem e se retraem rapidamente, lembrando uma forma plástica. No caso do Engenhão, concluímos que essas territorialidades se formam a partir da ação dos moradores vizinhos do estádio, que utilizam as estruturas de suas casas para exporem suas mercadorias em dias de jogos, já que não é permitida a presença de vendedores ambulantes no entorno do estádio.

Sobre o comércio da área, os entrevistados informaram que alguns bares surgiram em função do Engenhão, mas que muitos já até fecharam. Entrevistando alguns comerciantes destes espaços, eles explicaram que os bares que surgiram estavam na expectativa de aproveitarem a população frequentadora do estádio para desenvolver o comércio, porém muitos não obtiveram êxito e fecharam os comércios e os que resistem já foram vendidos várias vezes.

Outro aspecto abordado nas entrevistas foi quanto ao valor dos imóveis e sobre a construção de novos empreendimentos imobiliários. Quase todos afirmaram que houve valorização dos imóveis e também aumento no preço dos aluguéis, porém em maior grau na área próxima ao estádio. Quanto aos novos empreendimentos imobiliários, alguns não souberam responder, alguns responderam que não há novas construções bem próximas ao estádio e alguns responderam que pode ser que algumas construções que estão ocorrendo na área estejam relacionadas com o Engenhão, como condomínio Arena Parque.

Investigando sobre esse assunto, recorremos ao geógrafo Jorge Luís Borges Ferreira²⁶, o qual afirmou que além das obras em si, outro aspecto agravante da atual estratégia da Prefeitura para o entorno do estádio foi a aprovação da Lei 4.125/05, que institui a Área de Especial Interesse Urbanístico do Engenho de Dentro. Trata-se de uma lei que aumenta os parâmetros urbanísticos de vários logradouros dos bairros Engenho de Dentro, Méier, Cachambi, Todos os Santos, Encantado e Pilares. Esta Lei indica que os índices de aproveitamento de terreno passam dos 3,0 a 3,5, previstos no Plano Diretor, para até 4,2 e os gabaritos de construção em vários logradouros passam dos atuais três pavimentos para até dezoito pavimentos, dependendo da posição e da localização dos terrenos. Ou seja,

²⁶ Artigo para o Informativo de agosto-setembro de 2005 do Instituto de Políticas Alternativas Para o Cone Sul, acessado na página da internet em outubro de 2009

campo aberto para a especulação imobiliária e para ação dos mega-incorporadores. Após a alteração na Lei de Zoneamento Urbano, a qual mudou a matriz funcional do bairro de industrial para mista (residencial-industrial), houve a construção de oito novos empreendimentos num raio de dois quilômetros do estádio.

A presença dessas construções na área do estádio pode levar a pensar que este se transformou num excelente atrativo e objeto de valorização imobiliária para a área, porém analisando outros fixos da área, não podemos deixar de registrar a presença do Norte Shopping.

Em entrevista com representante de uma agência imobiliária que negocia imóveis na área, este afirmou que os novos empreendimentos também estão muito relacionados com a proximidade do shopping, e não é por acaso que ao anunciarem imóveis nos meios de comunicação, a informação da proximidade com o shopping é muito mais valorizada do que a proximidade com o estádio. Esta última informação também é utilizada como argumento de marketing, porém a proximidade do shopping tem resultados melhores junto aos clientes.

Figura 28 – Engenho de Dentro bem menos verticalizado do que o Méier.



Fonte: A autora, out. 2009.

Perguntados se consideram que o Engenhão tenha melhorado a qualidade de vida no bairro, a maioria afirmou que sim, porém um pouco, em função das melhorias na paisagem do espaço de entorno do estádio, e também sabem que essas melhorias não atingiram todo o bairro.

Figura 29 – Notícia de jornal após a construção do Engenhão

SEGUNDA-FEIRA, 2 DE JULHO DE 2007

ENGENHÃO ■ Vizinhos do novo estádio se dividem sobre as conseqüências de sua inauguração

Bom para uns, ruim para outros

DEISI REZENDE

Rodrigo Aôr

Se antes da inauguração do Engenhão os moradores do outrora bucólico bairro de Engenho de Dentro estavam apreensivos com a iminente invasão de torcedores, um dia após o clássico entre Fluminense e Botafogo, as opiniões se dividiram sobre a experiência. O botafoguense Carlos Alberto Ferreira, por exemplo, é só felicidade.

— Vou levar a cama para o quarto dos fundos e quebrar a parede da sala para ampliar meu bar — festejou.

Enquanto uns curtiram a badalação em torno da nova coqueluche da cidade, outros reclamaram da confusão causada pelas torcidas organizadas e da falta de melhorias estruturais na região para receber o público. Os que mais gostaram do movimento foram aqueles que o exploraram comercialmente.

Carlos Ferreira mora na Rua Henrique Scheid. Antes do jogo de sábado, já havia derrubado a parede entre o seu quarto e a rua para transformá-lo em um bar. Resultado: vendeu toda a cerveja que tinha e saiu da sala, onde estava improvisando o quarto de dormir, para ampliar o bar.

— Não estava preparado para tanto movimento — contou ele, que viu o tricolor por algumas horas, já que seu bar ficou do lado da torcida do Fluminense.

— Perguntaram se eu era botafoguense. Eu disse: 'Botafogo nada! Eu sou Flu até a hora do jogo!' — brincou, recordando que, no final do jogo, houve briga na rua entre a torcida do Botafogo e a polícia.

Gustavo Muniz, morador da mesma rua, também faturou. Vendedor de pipas há 14 anos, usou o quintal de casa para expor o produto: — Vendi mais de 100 pipas — disse. Observando o interesse dos co-

— Achei uma esculhambação. Minha família ficou horrorizada. Isso aqui ficou um inferno por causa desses animais — protestou.

Trabalho elogiado foi o dos 90 funcionários da Comlurb que, ainda na noite de sábado, retiraram 12,5 toneladas de lixo do estádio e 2,4 toneladas das ruas. Valter Cardoso, morador da Rua Conselheiro Agostinho, disse que a rapidez do trabalho dos garis surpreendeu, embora tenha lamentado a falta de educação da torcida e a pequena quantidade de lixeiras. Ele considera, porém, que a prefeitura esqueceu de abrir espaço para a circulação de veículos e estacionamento ao redor do Engenhão:

— Tem que derrubar essas casas para abrir espaço. Mas, se quiserem derrubar a minha, quero uma nota. Comprei por R\$ 30 mil e quero R\$ 200 mil. Além disso, tem que abrir o estádio à visitação pública — disse ele, que passava e batia fotos com seis familiares que vieram de Petrópolis para conhecer o estádio.

Aníbal Antunes, presidente da Associação de Moradores do Entorno do Engenhão, também se queixou da prefeitura, que não teria cumprido diversas promessas de melhorias para a revitalização da região e ouvido os moradores. Entre os problemas, estão o trânsito congestionado, o barulho de geradores que não deixam os vizinhos dormirem, a queda de tensão quando as luzes do estádio são acesas e até a piora do sinal de TV.

— Prometeram melhorias para não desvalorizar os imóveis, mas só recaparam as ruas. Só o Engenhão não valoriza. Quem vai querer morar perto de um estádio de futebol? Não foram feitos estudos de impacto na comunidade — acusa.

Morador da Rua Vinícia de Azevedo, Ricardo da Silva é um dos prejudicados. A imagem de seus



Carlos Ferreira faturou tanto com o jogo que vai quebrar outra parede de casa para ampliar seu bar

“Tem que derrubar essas casas para abrir espaço ao redor do

Melhor

• A rapidez dos 90 garis da Comlurb que, na noite de sábado,

Pior

• A falta de espaços para estacionamento e circulação de veículos

Fonte: Jornal O Globo, Jul. 2007.

Citaram ainda a falta de aproveitamento das instalações do estádio pela comunidade, que se limita a utilizar o espaço do entorno para práticas de exercícios a partir de iniciativas particulares. Esta apropriação do entorno do estádio é feita em caráter informal, como se eles só tivessem acesso à periferia do estádio, tendo em vista não haver nenhum projeto de aproveitamento das instalações do Engenhão como política social para a população residente na área.

Em entrevista com Aníbal Antunes, presidente da AMETE, associação de Moradores do Entorno do Engenhão em junho de 2009, ele denunciou exatamente

que o Engenhão não beneficia a comunidade do bairro. Segundo ele, os projetos que foram anunciados para utilizar o estádio como centro de inclusão social para as crianças da comunidade não saíram do papel e os moradores ainda perderam os espaços de lazer em função da destruição do campinho de futebol que havia no local onde foi construído o estádio e o da Escola técnica Engenheiro Silva Freire, que não foram substituídos.

Aníbal reclamava ainda, dos problemas respiratórios na comunidade decorrentes das obras do Engenhão, e dos problemas com as mudanças no trânsito decorrentes do esquema especial para os dias de jogos. Contou que, por iniciativa da própria comunidade, o espaço do entorno do estádio começou a ser utilizado a noite para prática de ginástica, porém o Botafogo alegou que não poderia mais manter os refletores ligados, como vinha fazendo, devido ao alto custo.

Figura 30 – Esquema de trânsito no Engenho de Dentro em dias de jogos



Fonte: Jornal O Globo, 08 jul.2007.

Figura 31 – Obras do Engenheiro



Fonte: Jornal O Dia – jun-2006.

Em 2011, o estádio vem atendendo à uma demanda muito maior de jogos, além dos jogos domésticos, como pela realização dos Jogos Militares Mundiais, ocorridos em julho deste ano, que teve no Engenhão a sua abertura e encerramento, além do estádio sediar as competições de futebol e atletismo. O que continuou evidente durante o evento foi a dificuldade de acessibilidade do estádio e a necessidade de sua adequação para os futuros megaeventos.

Da mesma forma que a Linha Amarela, o estádio trouxe vários impactos:

- a) A população perdeu dois campinhos de futebol, que eram umas das poucas áreas de lazer do bairro;
- b) As obras para construção do estádio trouxeram vários problemas como o excesso de barulho e muita poeira, que gerou problemas de saúde para os moradores, como dificuldades respiratórias;
- c) A possível transferência do Museu do Trem e da Escola Técnica Engenheiro Silva Freire para outros bairros;
- d) Em dias de eventos no estádio, os moradores precisam conviver com um trânsito caótico e com a aglomeração de pessoas, gerando uma sensação de insegurança;
- e) Possibilidade de remoção da Comunidade Belém-Belém.
- f) Perda simbólica do bairro que tinha no setor ferroviário a sua maior identidade, no qual baseou o estabelecimento de territorialidades, e que passou a ser o “bairro do Engenhão”, convivendo com uma lógica de organização do espaço em função dos eventos no estádio.

3 CONFLITOS EM CURSO: UM VIADUTO E A REAÇÃO DOS MORADORES

A adesão internacional ao Planejamento Estratégico vem utilizando as grandes competições esportivas como importantes estratégias para a expansão da lógica neoliberal, na medida em que convence através da questão simbólica e da ilusão de um legado de desenvolvimento urbano e redistribuição de benefícios urbanísticos. Ilusão porque o que tem sido realidade é a distribuição apenas dos custos, e a exclusividade dos benefícios ao capital privado.

Assim, podemos compreender que:

“neste contexto, os megaeventos expandem domínios para além da arena esportiva, com uma dimensão simbólica e política expressiva, sendo “os jogos” apresentados como oportunidade catalisadora do desenvolvimento urbano, no bojo da difusão da ideologia neoliberal e da afirmação do empresariamento da gestão urbana.” (BIENENSTEIN, et al, 2011, p.126).

E ainda que:

“A intrincada natureza da globalização pode ser identificada, na análise dos megaeventos, de diversas formas: na geometria transescalar do poder, com vistas a conferir êxito a determinada candidatura; no atendimento dos requisitos das agências internacionais; ou na circulação de *expertise* e dos modelos de planejamento do espetáculo esportivo. No caso brasileiro, a candidatura vitoriosa foi tomada como uma senha certa para a reinserção do país no novo mapa do mundo.” ((BIENENSTEIN, et al, 2011, p.126).

A partir da oficialização da escolha do Brasil como sede da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016, o Rio de Janeiro se voltou para a preparação da cidade para estes grandes eventos esportivos. Em meio a toda polêmica a respeito da avaliação dos reais beneficiários do evento de 2007, novamente, todas as atenções se voltaram para a adequação da cidade às exigências do órgão internacional organizador da Copa do Mundo – a FIFA. A cidade, enquanto mercadoria precisa estar pronta para ser consumida.

As principais demandas para esta adequação foram reunidas em um caderno de 250 páginas publicado em 2004. Com o nome de Football Stadiums Technical Recommendations and equirements (“recomendações técnicas e requisitos para estádios de futebol”), o manual foi elaborado para orientar a construção e reforma

dos estádios alemães da Copa de 2006, e serve de guia para os anfitriões das Copas de 2010 e 2014, a África do Sul e o Brasil.

As duzentos e cinquenta páginas de exigências estão resumidas em 11 pontos que seguem no anexo 1 deste trabalho.

Nosso maior desafio é tentar analisar as recentes alterações ocorridas no bairro do Engenho de Dentro, inseridas neste contexto amplo, de escala global, que segue determinando as lógicas de planejamento de diversas cidades em todo o mundo. A globalização, orientada pelas modernas possibilidades tecnológicas, permitiu e exigiu do capital a expansão irrestrita de suas relações. E passamos a viver em meio a um processo constante de “desterritorialização”, definido por Haesbaert (2006, p.168) como “a superação constante das distâncias, a tentativa de superar os entraves espaciais pela velocidade, de tornar-se “liberto” em relação aos constrangimentos (ou “rugosidades”, como se refere Milton Santos) geográficos.”.

As cidades se veem no desafio de sobreviver nesse novo contexto, uma rede internacional de cidades, onde o planejamento urbano precisa ser estratégico para inserir a cidade-alvo em um nó nessa rede internacional, portanto torná-la atraente para o capital estrangeiro, inclusive no setor imobiliário. (ARANTES, 2000, p.27)

Várias são as estratégias que fazem parte desse planejamento voltado à transformação da cidade em “cidade-empreendimento”- a “cidade como máquina de produzir riquezas”, tratada por Arantes. Segundo Vainer (2011), o repertório de mercantilização urbana distribuído por agências multilaterais e consultores internacionais conta competição interurbana, marketing de cidade, favores e benefícios aos capitais globais, parceiras público-privadas e gestão empresarial da cidade. Entre essas estratégias, as PPP (parcerias público-privadas), encarregadas de alavancar investimentos privados com fundos públicos vem se tornando muito comuns. E, muitas vezes, essas parcerias vêm sendo responsáveis pela viabilização de GPU's (Grandes Projetos Urbanos), “intervenções urbanísticas pontuais, limitadas no tempo e no espaço” (MASCARENHAS, 2011, p.37) e se estrutura em aberta parceria com o capital privado, pela via do “empresariamento urbano”. (HARVEY, 1996 apud MASCARENHAS, 2011, p.37).

Essa estratégia vem sendo usada nas intervenções para adequar o Rio de Janeiro para realização dos megaeventos esportivos Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016, como a construção do Estádio Olímpico João Havelange, considerado um

GPU em função de ser, segundo Bienenstein e Sanchez (2011, p.171), “uma intervenção que envolve articulação de expressivos investimentos financeiros, institucionais, políticos, simbólicos, urbanísticos e logísticos.”

Aos poucos esse movimento leva a cidade a ter o domínio de uma elite que controla e manipula os investimentos públicos e se beneficia destes, contribuindo para a efetivação do espaço urbano como espaço de produção e reprodução do capital, “uma instância ativa para a dominação econômica ou ideológica”. (MARICATO, 2000, p.169)

Para conseguir empreender essa lógica capitalista no espaço urbano, é necessário o convencimento de todos os estratos da sociedade, de que se trata de um movimento global sem volta, e sem o qual a cidade não sobreviverá no cenário moderno. Para isto, os discursos políticos sempre utilizam argumentos de modernização, desenvolvimento e legados favoráveis à toda a cidade. Foi assim com as intervenções no Engenho de Dentro, como fica evidente no discurso da prefeitura do Rio quando da construção do Engenhão:

“Poderemos ser a segunda potência esportiva das Américas”. A cidade vai receber investimentos em meio ambiente, em transporte público, na reestruturação urbana, em educação, esportes e tecnologia, o que vai gerar um forte crescimento econômico e social.

Preparamos uma ampla agenda de compromissos sociais a serem implementados, prioritariamente nas comunidades com o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano mais baixo). Vamos ampliar o Programa Favela-Bairro, com investimentos de U\$ 1 bilhão, o que vai melhorar a vida de um milhão de pessoas.

A Agenda Social define outras metas de redução da pobreza e das desigualdades sociais, como expansão do sistema de Saúde da Família, aumento de proporção de alunos que concluem a 8ª série, redução da mortalidade infantil, complementação de renda, integração social da população de rua e muito mais.

Um dos legados dos Jogos é em ações que estimulem a população a praticar atividades físicas. Hoje, a Prefeitura atende a mais de 100 mil pessoas nos seus projetos esportivos. “Com os novos equipamentos, que serão construídos para o Pan, vamos poder atender praticamente toda rede pública municipal de ensino, ou seja, 750 mil crianças.”²⁷

²⁷ O artigo completo pode ser encontrado na página www.ibase.br, acessado em janeiro de 2011

Nessa empreitada de transformar a cidade em empreendimento, e incluí-la na rede internacional de cidades, várias intervenções urbanas podem ser consideradas “verticalidades”, definidas por SANTOS (1997, p.225) e já expostas neste trabalho.

Assim, a construção da Linha Amarela, do Estádio Olímpico João Havelange e demais intervenções urbanas a partir destas obras, se configuram como verticalidades, que mantêm uma relação muito mais próxima com a ordem global do que com a ordem local, visto que a população que reside no bairro do Engenho de Dentro pouco se beneficia de tais intervenções urbanas.

Marcus Cesar Martins da Cruz, em sua dissertação de Mestrado definiu o Engenho de Dentro como um “espaço de indiferença”, pois um fragmento urbano que já havia sido submetida a uma intervenção urbana - Linha Amarela - que não beneficiou efetivamente o bairro, mas atendeu aos interesses de prover acessibilidade à área nobre da cidade – a Barra da Tijuca, é escolhida novamente para localizar outra intervenção urbana – o Estádio Olímpico João Havelange, que “ao contrário dos benefícios, sociais e urbanísticos que prometia gerar, até então o estádio monumental teria sido resultado de diversos graus de “indiferença” nas dimensões social, urbanística e simbólica.” (2010, p.118).

O que vemos ser instaurado no bairro então é um embate de forças, um conflito territorial: de um lado, um movimento maior de produção/reprodução do capital com visível beneficiamento dos atores privados dentro de uma lógica ampla, internacional, a lógica neoliberal; e de outro lado, os moradores do bairro surpreendidos com as intervenções urbanas, com pouco poder de ação, em face da perda e/ou transformação de sua territorialidade, legitimada na vivência cotidiana, nas relações próximas, locais, as horizontalidades.

Decerto que estas intervenções vêm desestruturar territorialidades definidas a partir do processo histórico que já explicitamos, o qual deu sentido e identidade ao bairro, e ainda representam rupturas que, ainda em curso, trazem incertezas quanto às novas territorialidades que certamente se formarão na área em questão.

As exigências da FIFA norteiam as intervenções que vem sendo planejadas e executadas nas cidades-sede dos jogos da Copa de 2014, como o caso do Rio de Janeiro, que se prepara para deixar o Engenho em conformidade com estas normas. Entre estas intervenções, a construção de um viaduto.

Neste capítulo analisaremos o projeto da intervenção que vem demandando mais desapropriações e alterações no Engenho de Dentro (Viaduto da Abolição), seguimos avaliando como a população do bairro tem reagido aos seus impactos e por fim, tratamos de identificar as diversas territorialidades em confronto na área.

3.1 O Projeto do Viaduto da Abolição

Um dos grandes problemas para a utilização do “Engenhão” para sediar eventos que apresentam grandes públicos se refere à questão da acessibilidade. A CET-RIO (Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro) precisa preparar esquema especial de trânsito, pois o acesso é feito por ruas estreitas para grandes aglomerações, causando diversos transtornos para chegada e escoamento dos veículos. O estacionamento, proibido no entorno do estádio em dias de jogos, também é outro problema para o público.

Na esteira de intervenções urbanas no Engenho de Dentro, após a construção da Linha Amarela e do Estádio Olímpico João Havelange, um antigo projeto se torna a mais nova intervenção no bairro, um viaduto que passará por sobre a Linha Amarela na altura da Rua da Abolição, ligando os dois lados da rua²⁸. Santos se refere à universalidade dos eventos (1997, p. 129) em que cita Sartre: “os fatos não são aparições isoladas, eles se produzem conjuntamente na unidade superior de um todo. Eles estão unidos entre si por laços internos e a presença de cada um modifica os demais em sua natureza profunda”.

Não apenas um evento sucede outro, “como um evento é causa do outro”. Assim, a necessidade da construção de um viaduto nessa área está totalmente relacionada com as intervenções anteriores na área do Engenho de Dentro, e com o projeto urbano adotado pela prefeitura desde a década de 1990, e que tem hoje respaldo estadual e federal.

²⁸ Definido pelo Projeto de Lei número 1088-A de 1999, de autoria do Vereador Aloísio Freitas.

Figura 32 – Linha amarela – área onde será construído o viaduto



Fonte: A autora, 2011.

A prefeitura divulgou no diário oficial de 05 de julho de 2010 um decreto no qual desapropria em torno de cento e quarenta imóveis nas ruas da Abolição, José dos Reis, Teixeira de Azevedo e Rua das Oficinas, para que seja executada uma obra de utilidade pública: a construção de um viaduto que tem dois objetivos – religar a Rua da Abolição e permitir o acesso à Linha Amarela.

Conforme exposto anteriormente, a Rua da Abolição, tradicional por sediar os setores de comércio e serviços no bairro, por ligar o bairro do Méier com a Avenida Suburbana e prover acesso à Estação do Engenho de Dentro, foi interceptada pela construção da Linha Amarela. Este fato representou decadência do comércio de parte da rua que perdeu o acesso à Avenida Suburbana, transformando-se num braço de rua sem vitalidade, com pouquíssima circulação e com imóveis em deterioração, um claro processo de desterritorialização.

Embora a construção do Viaduto da Abolição já estivesse prevista como parte das obras da Linha Amarela, não chegou a se concretizar. Na ocasião da construção do “Engenhão”, novamente foi levantada a necessidade da execução da obra do viaduto, porém também não aconteceu e o então prefeito Cesar Maia alegou falta de verba como justificativa para não executar o projeto.

Ressurge neste momento, com a necessidade de preparar a cidade para os megaeventos esportivos, o projeto do Viaduto da Abolição. O objetivo da construção do viaduto é religar a Rua da Abolição e permitir o acesso dos usuários do Engenhão à Linha Amarela no sentido Barra da Tijuca, mais uma demonstração

clara do comprometimento das políticas públicas com as áreas mais favorecidas da cidade, principalmente a Barra da Tijuca, local de maior interesse e investimento imobiliário dos últimos anos.

Figura 33 – Esquema do funcionamento do Viaduto da Abolição



Legenda: viaduto terá sentido único para a Barra da Tijuca
Fonte: Jornal O Globo – mar. 2011

Segundo a Secretaria Municipal de Obras, os custos com a obra e com as desapropriações serão pagos pela Concessionária Lamsa, da Linha Amarela, e fazem parte de um pacote de investimentos que a concessionária tem que fazer no valor de R\$ 251 milhões de reais em dois anos para garantir a prorrogação da concessão por mais 15 anos²⁹, tornando a área cada vez mais comprometida com o capital privado.

As obras iniciaram-se em maio de 2011 com a abertura de canteiros de obras nos dois lados da Rua da Abolição junto à Linha Amarela:

²⁹ Com estes novos investimentos, a Lamsa pretende estender seu contrato de concessão de 25 para 40 anos. Entre as intervenções estão os serviços de drenagem e alargamento da Avenida Ayrton Senna (sentido Linha Amarela), além de instalações acústicas na via expressa. Disponível em: <http://www.invepar.com.br/empresasdogrupo/>

Figura 34 – Canteiro de obras do viaduto da Abolição



Legenda: À esquerda, Linha Amarela no sentido Fundão e no sentido Barra à direita
Fonte: A autora, maio 2011.

E em junho de 2011 as primeiras desapropriações já estavam em curso, inclusive com a desocupação de residência na Rua da Abolição número 100 com a presença de oficial de justiça, policiais militares e caminhões da prefeitura, pois não houve acordo para retirada voluntária dos moradores da residência.

As Fotos abaixo foram tiradas pelo representante da AMETE, Aníbal Antunes, que acompanhou a retirada dos residentes:

Figura 35 – Desapropriação de imóvel no Engenho de Dentro



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes, 2011

Novamente, os moradores do bairro sofrem com os transtornos causados por uma grande obra que tem como objetivo principal atender a uma demanda externa àquela população, mais uma “verticalidade”.

Desde então, as desapropriações têm se intensificado, e já é possível verificar muitas alterações na área em questão.

3.2A organização popular

A população do Engenho de Dentro vem sendo atingida de várias formas desde a construção da Linha Amarela, primeira grande intervenção urbana a afetar diretamente o bairro desde a construção da ferrovia. Porém, esta faz parte de uma série de intervenções que se iniciam nos anos cinquenta e sessenta e se caracterizam “mais pela tentativa, por parte do poder público, de adequar o espaço

urbano às necessidades do automóvel, e, por conseguinte, das classes de maior poder aquisitivo.” (Abreu, 1997, p.133).

O seccionamento de várias ruas do bairro foi o grande legado da Linha Amarela para a população, além da poluição visual, atmosférica, devido ao grande número de veículos que circulam diariamente, e sonora, pois os aparatos que serviriam de isolamento acústico instalados nas laterais da via não resolvem o problema dos ruídos dos automóveis. Constatamos pessoalmente esta situação em visita ao Conjunto dos Ferroviários, principalmente o bloco 16 que fica a poucos metros da via expressa. As janelas dos apartamentos estavam fechadas, em sua maioria, e tivemos dificuldade para ouvir os entrevistados em função do barulho dos veículos.

Anos depois os moradores do Engenho de Dentro se veem diante de mais uma grande intervenção urbana, construída para atender a uma necessidade da cidade, que não leva em conta as necessidades locais: o Estádio Olímpico João Havelange.

A construção do estádio fez os moradores reviverem os transtornos de uma grande obra: barulho, poluição, problemas de saúde devido à poeira, fechamento do trânsito etc. E desde então, fundou-se a Associação dos Moradores do Entorno do Engenhão (AMETE) em 14 de abril de 2005, que passou a organizar os moradores diretamente atingidos pelos transtornos da obra. Segundo Aníbal Antunes, foi necessária a criação da AMETE, porque a Associação de Moradores do Engenho de Dentro, associação tradicional do bairro, quando procurada pelos moradores prejudicados pela construção do Engenhão, não se interessou em promover nenhum movimento para representar os interesses da população local.

Os moradores do entorno do Engenhão, organizados pela associação de moradores se utilizaram de vários expedientes como reuniões, passeatas, abaixo-assinados, requerimentos e denúncias encaminhadas a órgãos responsáveis pela fiscalização da obra, como a Ouvidoria Ambiental do CREA – RJ, conforme segue no anexo 2 a cópia do documento.

Figura 36 – Passeata organizada pela AMETE



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes – 2005

Com a publicação do decreto número 32.472 de cinco de julho de 2010, que desapropria grande parte dos imóveis para construção do Viaduto da Abolição, a população voltou a se reunir com objetivos diversos, entre eles: conseguir da prefeitura informações sobre o projeto do viaduto, de que forma este iria interferir na vida e estrutura do bairro, como seriam feitas as desapropriações em termos de prazos, valores de indenizações, procedimentos cabíveis, e possíveis projetos alternativos à construção do viaduto para melhoria do acesso ao estádio, como a possível elevação da Linha Amarela, conforme carta convocatória (anexo 3) onde a associação explica e convoca a população da área para participar da manifestação.

Entre julho e outubro de 2010 participamos de várias reuniões que se realizaram em diversos locais no Engenho de Dentro, promovidas pela AMETE com o intuito de organizar os moradores, definindo estratégias em relação às desapropriações anunciadas. O objetivo principal era conseguir informações oficiais em relação:

- a) Ao projeto do Viaduto da Abolição;
- b) Sobre como se realizariam as desapropriações dos imóveis residenciais e comerciais;
- c) O que seria feito em relação à Comunidade Trajano de Medeiros, representada nas reuniões por seu presidente, Sr. Argemiro Moreira.

Em algumas oportunidades houve a participação de representantes da prefeitura, como o Sr. Eduardo Fagundes, Coordenador de Vias Especiais, que

também é responsável pela construção da Transoeste e da Transcarioca³⁰, mas não apresentaram respostas concretas para os moradores.

Também foram realizados atos públicos, como a coleta de assinaturas no Largo da Abolição, do qual também participamos. Durante boa parte do dia a AMETE esteve no local explicando a posição da Associação em relação às obras do viaduto e convocando a população a participar das discussões com a Prefeitura. O abaixo-assinado foi encaminhado junto com documento solicitando o estudo da possibilidade de elevação da Linha Amarela, o que evitaria a construção do viaduto e conseqüentemente, as desapropriações.

A organização popular se enfraqueceu diante da ausência de respostas do poder público às indagações da comunidade. Assim, as obras iniciaram-se e as desapropriações começaram a se concretizar.

Um novo decreto nº 33.774 de 09 de maio de 2011, com mais desapropriações foi publicado. Desta vez desapropriando imóveis na Rua das Oficinas, Rua José dos Reis, Rua Gentil de Araújo, Rua Henrique Scheid e Rua Doutor Padilha, incluindo a comunidade Trajano de Medeiros (Belém-Belém). O propósito das desapropriações é fazer alterações nessas vias, imediatas ao estádio.

Assim, as reuniões recomeçaram em maio de 2011, desta vez com mais participação popular e maior organização. Foi criada uma comissão composta pelo presidente da AMETE, Aníbal Antunes, moradores e empresários com imóveis desapropriados. Algumas reuniões ocorreram, e também acompanhamos esses encontros, onde se preparou uma lista de questões para ser entregue aos representantes da Prefeitura. Na reunião do dia dezoito de julho de 2011, quando compareceram o Sr. André Santos (subprefeito da Zona Norte), o Sr. Alzimir (fiscal de obras da prefeitura, responsável pela fiscalização da obra do viaduto), novamente o Sr. Eduardo Fagundes, e ainda, representantes da LAMSA, a lista foi apresentada.

³⁰ Transoeste e Transcarioca correspondem a outras duas intervenções viárias em construção para estruturação da cidade para os megaeventos esportivos, e que também levantam a questão das desapropriações.

Figura 37 – Reunião da AMETE com representantes da prefeitura e da LAMSA - 2011



Fonte: Arquivo pessoal de Aníbal Antunes – julho de 2011

A lista de perguntas apresentada nesta reunião era dividida em quatro blocos, representando as maiores preocupações da associação: desapropriações das residências, dos imóveis comerciais, desocupação da comunidade da linha férrea (Trajano de Medeiros) e sobre o futuro da área. Algumas perguntas foram respondidas, basicamente sobre as desapropriações, porém, muitas ficaram sem resposta, principalmente no que tange ao projeto para a área dessas novas desapropriações. Segundo o Sr. Eduardo Fagundes, este projeto só ficaria pronto no final de julho e início de agosto de 2011, quando nova reunião seria marcada para maiores esclarecimentos (o que não ocorreu). Novamente o movimento popular não conseguiu êxito na obtenção de respostas e se enfraqueceu.

Em 06 de dezembro de 2011 o Prefeito Eduardo Paes anunciou a várias redes de TV³¹, o início para a semana seguinte de obras de drenagem nas ruas do entorno do Engenhão para resolver o problema crônico de enchentes na área, que afetam inclusive o outro lado do bairro. Segundo o presidente da Rio-águas, Mauro Duarte, foi um planejamento pesado para resolver um problema antigo. A obra custará à Prefeitura mais de R\$ 18 milhões e será feita em três etapas, com previsão para terminar em um ano e meio.

³¹ Disponível em <http://www.cidadeolimpica.com/entorno-do-engenhao-livre-dos-alagamentos/>

3.3 Territorialidades em confronto

Como ponto culminante da pesquisa, vamos tratar das diversas territorialidades em conflito no espaço do Engenho de Dentro, posto que “a cidade é o lugar onde as diversas classes sociais vivem e se reproduzem” (Corrêa, 1995, p.9). Corrêa atenta também para que o espaço urbano assume uma dimensão simbólica, mas que varia segundo os diferentes grupos sociais, etários etc.- o que leva à fragmentação desigual do espaço e aos conflitos sociais, conforme Corrêa (1995, p.9):

“Mas o cotidiano e o futuro próximo acham-se enquadrados num contexto de fragmentação desigual do espaço, levando aos conflitos sociais, como as greves operárias, as barricadas e os movimentos sociais urbanos. O espaço da cidade é assim, e também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de contas, o direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos”.

Assim sendo, para entender os conflitos sócio-espaciais presentes na área de estudo faz-se necessário identificar as diversas territorialidades em confronto.

Retomando os agentes sociais formadores do espaço urbano, podemos identificar e analisar a participação de cada um desses agentes no espaço de nossa pesquisa:

Entre os proprietários dos meios de produção, fica mais evidente a posição dos proprietários de imóveis comerciais, muitos criados ou expandidos em função da presença do Engenho no bairro. Vários deles se encontram na situação de anunciada desapropriação. Para estes, a desapropriação se apresenta bastante problemática tendo em vista que a lei de desapropriações não prevê indenizações de fundos de comércio³², conforme informação dos representantes da prefeitura. E em face da concretização da desapropriação, estes têm que buscar suas compensações indenizatórias pelo fundo de comércio em ações na justiça, em geral, bastante longas. Vários desses comerciantes vêm participando da organização popular manifestada em função das novas desapropriações publicadas para o bairro. Em entrevista realizada em dezembro de 2011 com o Sr. Ronaldo que explora um estabelecimento comercial na Rua da Abolição nº 252, ficou bastante

³² Conjunto de bens corpóreos ou incorpóreos que facilitam o exercício da atividade mercantil. Fazem parte, a clientela, a marca, o “ponto comercial” etc. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/topicos/291929/fundo-de-comercio>

clara a indefinição de muitos comerciantes da área, que ainda não tiveram sua situação resolvida quanto à indenização dos fundos de comércio. Ele alega que se o proprietário não repassar parte do valor da indenização, a título de fundo de comércio, ele sofrerá um grande prejuízo, tendo em vista que está há quatro anos no local e gastou com a regularização dos documentos de licenciamento para funcionar no local.

Quanto aos proprietários fundiários, a questão das desapropriações também tem gerado situações complexas, Tendo em vista se tratar de área residencial de classe média-baixa, grande parte dos imóveis tem registros de imóveis não atualizados e/ou regularizados, o que implica diretamente no recebimento das indenizações. As situações dos proprietários que serão desapropriados são diversas e complexas, o que levou muitos deles a participarem da referida organização popular, encabeçada pela AMETE. Os proprietários de bons imóveis, com terrenos espaçosos, comuns às típicas casas do subúrbio da zona norte, que não foram desapropriados, certamente serão cada vez mais, alvos da atenção e interesse por parte dos empreendedores imobiliários, em função da valorização da área, já iniciada desde a construção do Norte Shopping e seguida pela construção do Engenhão. Em uma das entrevistas ouvimos: “estou preocupado porque a casa onde mora toda a minha família está no nome do meu avô, que já faleceu, mas nunca foi feito o inventário. Tenho medo de não conseguir receber a indenização”³³.

Os promotores imobiliários vêm apresentando interesse na área desde a construção do grande shopping e a eleição do bairro como área de intervenções diretas em função dos megaeventos esportivos, como o Engenhão, que tornou o bairro bastante atrativo para aqueles agentes sociais, construtores do espaço urbano. Prova disso é o grande número de novos condomínios de apartamentos que vem sendo efetivados na área. Favorecidos pelas políticas públicas, esses agentes de reprodução do capital vêm sendo beneficiados pelas intervenções urbanas no bairro, como bem esclarece Maricato (2000, p.157):

“as obras de infraestrutura urbana alimentam a especulação fundiária e não a democratização do acesso à terra para moradia. Proprietários de terras e capitalistas das atividades de promoção imobiliária e construção são um grupo real de poder e de definição das realizações orçamentárias municipais”,

³³ Sr. Orlando, morador da Rua das Oficinas.

E segue Maricato ainda dizendo que “na verdade é a valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias o motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos, especialmente na circulação viária.” (2000, p.157)

O Estado, representado pela instância municipal, tem participado diretamente das intervenções no bairro e como é comum, tem privilegiado os interesses dos promotores do capital, em face da oportunidade surgida com os megaeventos de incluir a cidade no circuito internacional do capital, tornando-a competitiva, quando “a nova questão urbana teria, agora, como nexos central a problemática da competitividade urbana.” (VAINER, 2000, p.76). Para tal empreitada, o Estado necessita ser preciso e convincente em seu plano Estratégico, para apresentar a cidade como a mais atrativa possível ao capital nacional ou estrangeiro, e as alterações no plano diretor e no plano de uso do solo se tornam ferramentas importantes nesta tarefa. A construção da Linha Amarela, do Engenhão, do Viaduto da Abolição e das futuras intervenções no bairro seguem esta orientação e têm no Estado o principal agente de promoção dos vetores de urbanização.

Por fim, seguindo ainda Corrêa, tratamos da questão dos grupos sociais excluídos. Certamente, a parte mais vulnerável entre os agentes sociais, por possuírem poucos meios de representatividade de seus direitos, posto que as instâncias estatais são em geral, comprometidas com os interesses dos outros agentes sociais. No caso do Engenho de Dentro identificamos três grupos diferentes: os proprietários de imóveis, ainda que com registros de imóveis não totalmente regulares ou atualizados, em muitos casos; os inquilinos, que não terão direito a nenhuma indenização e terão que buscar outro imóvel para alugar (muitos residem há anos e pagam alugueres baratos por causa disso); e outro grupo formado pelos moradores da comunidade da via férrea, a favela Trajano de Medeiros. Ambos, sujeitos às desapropriações, compõem o grupo mais frágil nesse conflito de territorialidades.

Convivendo com uma série de transtornos urbanos que começaram a acontecer desde a construção da Linha Amarela e que seguiram acontecendo com a construção do estádio, esse grupo se encontra hoje na iminência de ter que abandonar seus lares, seu espaço, que neste sentido, assume o entendimento de “lugar”, como significado de “espaço vivido”, conceito trabalhado por vários autores como MELLO (1991). Para este grupo, ter que deixar a área significa abandonar

suas raízes, visto que muitas famílias vivem há muitas décadas neste espaço, comprometendo a sua identidade.

Entrevistamos diversos moradores em dezembro de 2011, e muitos estavam inseguros a respeito de seu futuro e diziam se sentir injustiçados por terem que deixar suas casas, onde residem há décadas, até mesmo por não saberem se os valores das indenizações permitirão que continuem vivendo no bairro, sem falar da perda de identidade, dos transtornos pessoais neste processo de desterritorialização. Nas entrevistas, era comum ouvirmos relatos como esse: “moro na Rua das Oficinas desde que nasci, criei meus filhos aqui. Não queria ter que sair”

34 .

³⁴ Sr. Orlando, que teve sua casa desapropriada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa buscamos desenvolver temática que já vem suscitando nosso interesse há algum tempo. A área do bairro Engenho de Dentro na cidade do Rio de Janeiro tem sido o espaço de estabelecimento de algumas intervenções urbanas que não estão relacionadas ao atendimento das necessidades locais, mas que objetivam resolver ou melhorar questões externas, atendendo a interesses de outras escalas.

Como o espaço urbano é talhado a partir de relações sociais que se fazem no dia a dia, estas determinam o estabelecimento de territorialidades. A ação do poder público nesses espaços, visando primordialmente atender a interesses que não os locais, gerando novas territorialidades, certamente, produz ambiente e contexto que permitem o estabelecimento de confrontos.

Nosso objetivo geral então foi durante a pesquisa verificar as diversas territorialidades em confronto no bairro do Engenho de Dentro.

Após o levantamento teórico dos principais conceitos que nortearam nossa pesquisa, iniciamos um necessário resgate histórico dos fatos e circunstâncias que levaram à formação do bairro, de sua população e das identidades espaciais que permitiram o desenvolvimento de territorialidades. Neste momento percebemos o importante papel dos trens para a vida local e para a formação da identidade do bairro, e tivemos que fazer uma reflexão sobre o subúrbio carioca.

E assim, já de posse de algumas informações gerais sobre como as territorialidades se estruturaram no bairro ao longo de sua formação histórica, procedemos à análise das recentes intervenções urbanas na área, a fim entender de que forma estas ameaçaram as territorialidades primeiras e levaram à formação de novas territorialidades.

Partimos pela estratégia de analisar se os impactos dessas intervenções geraram mais aspectos negativos aos moradores do bairro do que benefícios. Esta suposição advém do entendimento de que de essas intervenções não tiveram as necessidades locais como objetivos a serem atendidos. Outrossim, foram desenvolvidas para atender a demandas externas, dentro de um plano amplo impetrado pelo poder público de inserir a cidade do Rio de Janeiro na tendência

mundial de planejamento urbano, o planejamento estratégico, que vem substituindo em todo o mundo o tradicional *master plan*, “o planejamento urbano tradicional, modernista, sistêmico-funcional e integrador, do ponto de vista físico-territorial”. (MASCARENHAS, 2011, p.37).

Seguimos então levantando as características das intervenções urbanas ocorridas no bairro a partir da década de 1990, como a construção da linha Amarela e verificamos que na concretização desse projeto, os moradores obtiveram poucos benefícios. Passaram a conviver com diversos impactos negativos, como o seccionamento de ruas, a decadência de área comercial tradicional, o desmantelamento dos territórios, etc.

Não diferente ocorreu com a construção do Estádio Olímpico João Havelange, a outra grande intervenção urbana ocorrida no bairro e tratada em nossa pesquisa. Esta já plenamente inserida na lógica do *city marketing*, causou total estranheza ao ter sido construída no Engenho de Dentro, tendo em vista que a maioria dos demais equipamentos esportivos construídos para o Pan 2007 privilegiou a área da Barra da Tijuca. E da mesma forma que a Linha Amarela, os objetivos dessa intervenção não primaram pelo atendimento das necessidades locais, ainda que no discurso utilizado pelo poder municipal para justificar a escolha locacional e garantir o apoio da sociedade ao projeto tenha sido de que o legado da intervenção para o bairro seria um profundo processo de revitalização.

Nossa pesquisa deixou claro que os interesses priorizados na construção do Engenhão pertencem a outras escalas que não a do bairro, e que foram vários os impactos negativos deixados pela construção do estádio, desde o prejuízo sobre a saúde dos moradores do entorno durante as obras, como pela perda de áreas de lazer; desapropriações, desfazendo territorialidades; e a destruição, nos dias de eventos, do aspecto de tranquilidade, comum dos bairros residenciais suburbanos. Além do impacto simbólico sobre um bairro que tinha como maior identidade a tradição ferroviária, principalmente com a retirada de patrimônio histórico do setor. E conseguimos verificar ainda que os maiores beneficiados com o Engenhão foram os representantes do capital privado, entre eles, os agentes imobiliários e as construtoras, que puderam ampliar seu espaço de reprodução do capital, principalmente a partir das mudanças na legislação urbanística.

O estádio, que após o Pan de 2007, passou a ter sua administração privatizada em concessão ao clube Botafogo Futebol de Regatas, não serviu em nenhum momento para atender às demandas sociais do Engenho de Dentro, como desenvolvimento de centro de talentos e investimentos no esporte amador conforme havia sido amplamente divulgado pelo poder municipal de que ocorreria.

E ainda, a construção do Engenhão vem gerando a necessidade de mais intervenções no bairro, como a de prover maior acessibilidade ao estádio, visando à adequação do mesmo às normas da FIFA para a Copa do Mundo de 2014, com a construção do Viaduto da Abolição, e obras no entorno do estádio, que foram anunciadas no final de 2011, seguindo a política pública de priorização do automóvel na estruturação do território.

Em nossa pesquisa, procuramos então analisar de que modo o projeto do viaduto impactaria o bairro e de que modo atingiria as suas territorialidades tradicionais. Enfim, em que medida os interesses externos se sobreporiam novamente aos interesses locais nesta intervenção na área.

Não foi difícil perceber que mais uma vez os interesses do capital tiveram prioridade. O decreto que oficializa a construção do viaduto torna oficial também a desapropriação de mais de uma centena de imóveis, entre residências e estabelecimentos comerciais. Mesmo o fato de o viaduto possibilitar a religação da Rua da Abolição, isso não suplantou as perdas de territorialidade dos moradores desapropriados, que são subtraídos de suas identidades fundamentadas em décadas de convivência no bairro. E também não se pode garantir que coma sua religação, a Rua da Abolição voltará a ter a vitalidade que tinha antes da construção da Linha Amarela, posto que o viaduto visa facilitar o fluxo de automóveis e não de pedestres.

Os moradores que não foram desapropriados e que ganharão um viaduto como vizinho se sentem temerosos quanto a isto, tendo em vista que a maioria dos viadutos se torna locais propensos à instalação de população de rua, tornam-se locais sujeitos a assaltos, e pontos de venda de drogas, ou seja, eles têm medo do ambiente violento que esses espaços costumam gerar em seu entorno.

Muitos moradores de imóveis desapropriados enfrentam problemas para receber as indenizações, tendo em vista que se trata de imóveis antigos, cujos donos faleceram e os inventários acabaram não sendo processados. Assim, os

moradores atuais, que estão na condição de descendentes do proprietário legal acabam não tendo acesso imediato ao valor da indenização e precisam recorrer à justiça para regularizar a situação de propriedade do imóvel para então, serem ressarcidos, porém vários deles já tiveram que deixar os imóveis.

Existe também a problemática envolvendo as pessoas que exploram imóveis comerciais que estão sendo desapropriados, mas que não são os proprietários dos imóveis, são inquilinos. A situação se complica porque segundo a lei de desapropriações, o governo não é obrigado a pagar pelos fundos de comércio, mas somente sobre o valor do imóvel. Assim, os comerciantes ficam à mercê de receber ou não qualquer quantia por parte do proprietário do imóvel. Os casos não resolvidos amigavelmente precisam ser encaminhados ao setor judiciário para solução dos conflitos, o que também está prejudicando várias pessoas na área estudada.

Diante de tantas perdas, a população diretamente atingida pela construção do viaduto se reuniu a partir da Associação de Moradores do Entorno do Engenho para pensar em como agir, e resolveram apresentar um projeto alternativo ao viaduto, que se faria pela elevação da Linha Amarela na altura da Rua da Abolição, possibilitando a sua religação por baixo da via expressa, o que evitaria as desapropriações e os impactos do viaduto no bairro. Os representantes do governo municipal que estiveram presentes nas reuniões com a associação de moradores nunca deram resposta acerca da proposta, e as desapropriações e demolições dos imóveis vêm acontecendo, assim como o desenvolvimento da obra do viaduto.

Após a análise dos impactos das intervenções urbanas no Engenho de Dentro, foi possível identificar os confrontos de territorialidades que se manifestam na área em questão. Concluímos que as territorialidades tradicionais do bairro, e a identificação deste com o setor ferroviário vêm sendo amplamente atingidas pelas transformações decorrentes de tais intervenções. A perda simbólica tem sido bastante significativa, novas territorialidades têm se constituído no bairro, nas quais os donos do capital têm sido beneficiados. O bairro vem deixando de ter o aspecto de subúrbio ferroviário, com suas casas geminadas, e vem adquirindo, a cada novo empreendimento imobiliário, um aspecto mais de acordo com o padrão urbanístico atual, verticalizado, com espaços residenciais reduzidos e que geram muito mais lucros aos investidores imobiliários. O projeto de remoção da comunidade Belém-

Belém, que faz parte dos planos municipais para a área, traduz definitivamente esse novo aspecto urbano que o bairro vem adquirindo.

Todas essas constatações acerca da utilização da área de estudo para atender às demandas externas, sem real preocupação com os impactos que as intervenções no local poderiam ocasionar, nos levam a confirmar a proposição levantada por Marcus Cruz, de que o Engenho de Dentro representa um “espaço de indiferença” para o setor público, pois está sendo negligenciado em suas necessidades, e servindo como um espaço para atendimento de interesses em prol do plano estratégico desenvolvido para a cidade do Rio de Janeiro.

Finalizamos nossa pesquisa ainda durante as obras do Viaduto da Abolição e com grande parte das desapropriações em curso. E com a certeza de que muitas transformações precisam ser feitas no bairro, para adequar a área às exigências dos órgãos responsáveis pelos futuros megaeventos esportivos que a cidade irá sediar, sendo a mais próxima a Copa de 2014. Acreditamos porém, ter oferecido nesta dissertação um panorama dos conflitos e do autoritarismo que caracteriza a ação do Estado no subúrbio Engenho de Dentro.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997, 156 p.

ARANTES, Otília, VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia. **Cidade do Pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

BECKER, B. K.. O uso político do território: questões a partir da visão do Terceiro mundo. In: BECKER, B. K.; HAESBAERT, R. C. SILVEIRA, C. (orgs). **Abordagens da espacialidade**. Rio de Janeiro, UFRJ, 1983.

BIENENSTEIN, Glauco, et al. Megaeventos e Metrôpoles: insumos do Pan 2007 e perspectivas para as Olimpíadas de 2016. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

COSTA, Elizabeth Goldfarb. **Anel, cordão, perfume barato: uma literatura do espaço do comércio ambulante na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nova Stella: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1989, 125 p.

COSTA, Rogério Haesbaert da . **O Mito da Desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, 395 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**.4. ed. São Paulo: Editora Ática, 2004.

CRUZ, Marcus Cesar Martins. **Do “Mississipi Carioca ao Estádio Voador”**.2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio: Rio de Janeiro 1858/1945**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

GALVÃO, Ana Rubia Gagliotto; FRANÇA, Francieli Mezzomo e BRAGA, Luis Carlos. O Território e a Territorialidade: contribuições de Claude Raffestin In: SAQUET, Marco Aurélio; SOUZA, Edson Belo Clemente (orgs.). **Leituras do conceito de território e de processos espaciais**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 144 p.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, 304 p.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 252 p.

MARQUES, Guilherme, BENEDICTO, Danielle Barros de Moura, LOPES, Bruno. Manifestações e Manifestantes. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

MARTINS, Ângela Maria Moreira; Cardoso, André Luiz Carvalho. Mercados Populares: trajetória na apropriação de práticas informais. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL. **Comércio, Culturas e políticas públicas em tempo de globalização**, 2003, 11 p.

MASCARENHAS, Gilmar . Várzeas, Operários e Futebol: uma outra geografia. **Geographia: Revista do Programam de Pós-graduação em Geografia da UFF**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, 2002.

_____. A Geografia e os Esportes: uma pequena agenda e amplos horizontes. **Conexões: Educação, Esporte e Lazer**, São Paulo, v. 1(2), p.46-59. Jun. 1999.

_____. O Lugar e as Redes: Futebol e Modernidade na Cidade do Rio de Janeiro. In: MARAFON, Gláucio José; RIBEIRO, Marta Foeppe (Orgs.). **Estudos de Geografia Fluminense**. Rio de Janeiro: Ed. Infobook, 2002. p. 127-142.

_____. **Espaços de (Re) produção da vida na metrópole: sociabilidade e utopia**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 9., 2005, Manaus: out. 2005. 20 p.

_____. Desenvolvimento urbano e grandes eventos esportivos: o legado olímpico das cidades. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

_____. O ideário urbanístico em torno do olimpismo: Barcelona (1992) e Rio de Janeiro (2007). In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

_____. Inventando a “cidade esportiva” (futura cidade olímpica): grandes eventos e modernidade no Rio de Janeiro. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

_____. Os Jogos Pan-americanos de 1963. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

MASCARENHAS, Gilmar, BORGES, Fátima, MARQUES, Carla Nogueira. Como ficam os movimentos sociais em tempos de empreendedorismo urbano? Conflitos e articulações por ocasião do Pan – 2007. In: MASCARENHAS, Gilmar,

BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua:** megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

MASCARENHAS, Gilmar : GAFFNEY, Christopher. **O estádio de futebol como espaço disciplinar.** In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL MICHEL FOUCAULT, 2004, Florianópolis, SC: Universidade de Santa Catarina, 2004, 14 p.

MARQUES, Guilherme, BENEDICTO, Danielle Barros de Moura, LOPES, Bruno. Manifestações e Manifestantes. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua:** megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

MELLO, João Batista Ferreira. Explosões de Centralidades na Cidade do Rio de Janeiro. In: MARAFON, Gláucio José; RIBEIRO, Marta Foeppe (Orgs.). **Estudos de Geografia Fluminense.** Rio de Janeiro: Ed. Infobook, 2002. p.113-126.

MOURA, Gisella de Araújo. **O Rio corre para o Maracanã.** Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1998, 155 p.

PICINATTO, Antonio Carlos; et al. Território na Abordagem de Bertha Becker. In: SAQUET, Marco Aurélio e SOUZA, Edson Belo Clemente (orgs.). **Leituras do conceito de território e de processos espaciais.** São Paulo: Expressão Popular, 2009. 144 p.

PLEIN, Ivonete Terezinha; et al. Território e Territorialidade na perspectiva de Robert SAQUET, Marco Aurélio e SOUZA, Edson Belo Clemente (orgs.). **Leituras do conceito de território e de processos espaciais.** São Paulo: Expressão Popular, 2009. 144 p.

RAEDER, Sávio. Conflitos no ordenamento territorial em grandes eventos esportivos. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua:** megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

SANCHÉZ, Fernanda, et al. Jogos Pan-Americanos Rio 2007: um balanço tridimensional. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua:** megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

_____, BIENENSTEIN, Glauco, MASCARENHAS, Gilmar. Pós-escrito: 2014 e 2016, quem define o jogo? In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua:** megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

_____, et al. O que está em jogo? Contradições, tensões e conflitos na implementação do Pan-2007. In: MASCARENHAS, Gilmar, BIENENSTEIN, Glauco, SANCHÉZ, Fernanda (orgs.). **O Jogo continua:** megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011. 302 p.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo

SOUZA, Marcelo José Lopes. O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORREA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia**: conceitos e temas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p.77 - 116.

VICTOR, Duilo. Uma jóia rara e absurdamente cara. **Jornal do Brasil**. 02 mar. 2008, p. 2.

ANEXO A – Recomendações técnicas e requisitos para estádios de futebol

1. Decisões de pré-construção

O tamanho e o nível de conforto de um estádio devem ser proporcionais à futura demanda de uso e aos recursos disponíveis para a sua construção. O ideal é que seja feito um estudo de viabilidade, levando em conta que o tempo de vida útil dos estádios modernos é de 30 anos.

Quanto à capacidade, a Fifa recomenda um mínimo de 30 mil assentos para jogos internacionais, 50 mil para um jogo final de Copa das Confederações, e 60 mil para a final de uma Copa do Mundo.

Quanto à localização, a entidade recomenda a existência de estacionamentos para carros e ônibus ao redor do estádio, além da oferta de meios de transporte de massa. Para receber eventos internacionais, deve haver hotéis, centros comerciais e um aeroporto nas proximidades do estádio.

2 - Orientação do campo

A orientação ideal dos estádios é a norte-sul. No entanto, esta direção pode ser modificada para se adaptar a especificidades regionais. Os jogadores, o público e os profissionais de comunicação devem ser protegidos contra o ofuscamento produzido pelos raios solares. Se houver cobertura, o material de composição deve permitir que o gramado receba luz solar e ventilação adequada.

3 - Segurança

Segundo a Fifa, a segurança dos torcedores deve ser tratada como item prioritário, tanto na elaboração do projeto quanto na operação dos estádios. Para isso, recomenda que setores como escadarias, portões e corredores sejam sinalizados e livres de obstáculos. Os portões de acesso devem abrir do interior para o exterior do estádio e permanecerem destrancados enquanto houver público. Para impedir invasões, os portões podem ter um sistema de tranca facilmente manejável por qualquer pessoa no interior do estádio. Para garantir a segurança dos torcedores, os estádios devem ter uma sala de controle com visão panorâmica e câmeras de vigilância interna e externa. Deve haver ao menos uma sala de

primeiros socorros, a qual o público possa acessar facilmente estando dentro ou fora do estádio.

4 - Estacionamentos

Torcida: estádios para 60 mil torcedores devem ter ao menos 10 mil vagas para carros e 500 para ônibus. O ideal é que o estacionamento seja adjacente ao estádio, mas a Fifa aceita vagas até um perímetro de 1,5 quilômetro.

Público VIP: o estacionamento deve ser privativo e, preferencialmente, dentro do estádio.

Delegações: às delegações devem ser reservadas ao menos duas vagas de ônibus e oito de carro, dentro do estádio, próximas aos vestiários e isoladas do público.

Mídia: deve haver uma entrada exclusiva para os profissionais de comunicação, com sala de imprensa de 30 m², no máximo. Recomenda-se tratamento diferenciado aos fotógrafos por portarem equipamentos pesados.

Caminhões de transmissão TV (TV Compound): para a final da Copa, esta área deve ter entre 3 e 5 mil m². O estacionamento deve ser adjacente ao estádio, ter segurança reforçada e sistema independente de geração de energia.

Veículos de transmissão via satélite: devem ter área de estacionamento reservada, a céu aberto, adjacente à TV Compound e com o mesmo sistema de geração de energia.

Veículos de emergência e segurança: devem estacionar em área adjacente ou no interior do estádio, em posição que permita um rápido escoamento.

Heliporto: a Fifa recomenda que haja um heliporto próximo ao estádio.

5 - Área de jogo

Para jogos de Copa do Mundo e fase final da Copa das Confederações, a Fifa exige gramados com 105 m de comprimento por 68 m de largura. A grama pode ser natural ou artificial. Segundo o caderno de encargos, o gramado artificial apresenta vantagens, mas deve passar por análise laboratorial e certificação da Fifa.

O ideal é que não haja barreiras separando as arquibancadas do campo de jogo. Para impedir a invasão de torcedores, a Fifa recomenda a presença de seguranças

e policiais, a elevação da arquibancada em relação ao gramado ou a construção de fossos.

6 - Vestiários e acessos

Jogadores e árbitros devem ter uma área de entrada exclusiva e segura, com espaço suficiente para a circulação de carros, ônibus e ambulâncias. Os vestiários de visitantes e anfitriões devem ter ao menos 150 m² e itens idênticos de conforto. Para estádios multiuso, a Fifa recomenda a construção de quatro unidades. Os escritórios dos técnicos devem ser adjacentes aos vestiários, com área mínima de 24 m².

O vestiário dos árbitros deve ser privativo, mas próximo aos vestiários dos jogadores. O tamanho mínimo é de 24 m². O túnel de acesso deve ter um mínimo de 4 m de largura e 2,2 m de altura. Em partidas internacionais, o ideal é uma largura de 6 m. Os árbitros e os jogadores de cada time devem ter acessos individuais ao campo. Próximo aos vestiários deve haver duas áreas para o aquecimento dos jogadores, com 100 m² cada.

7 - Conforto do público

Entre os itens de conforto, a cobertura é o que levantou as maiores dúvidas quanto à necessidade de ser realmente instalada nos estádios da Copa. Segundo o caderno de encargos da Fifa, a cobertura é desejável em locais com alta incidência de sol e de climas frio ou úmido. O estádio deve ter assentos individuais e afixados à estrutura da arquibancada. A largura mínima sugerida é de 47 cm, com encosto de pelo menos 30 cm de altura. Para facilitar a circulação dos torcedores é recomendada uma distância mínima de 85 cm de encosto a encosto.

Os assentos VIP devem ter localização central e separada das cadeiras do público geral. Todos os torcedores devem ter uma visibilidade perfeita do campo, o que significa que os pontos-cegos não são aceitáveis. Para isso, a Fifa recomenda um cálculo cuidadoso da inclinação das arquibancadas e que as placas de publicidade tenham altura máxima de 1m.

Os estádios modernos devem ter ao menos cinco pontos de venda para cada mil espectadores, equipados com aparelhos de televisão para que o público não perca os lances da partida. A posição das vendas deve ser projetada de modo que a

aglomeração do público nas filas não obstrua a circulação do estádio. O caderno de encargos recomenda que os estádios adotem normas de acessibilidade para portadores de deficiência. Todos os setores devem ter rampas para cadeirantes, sanitários adaptados e serviços de apoio. Portadores de deficiência devem ter um portão de entrada exclusivo, que dê acesso direto à área adaptada. Em cada vaga de cadeirante deve haver um assento para acompanhante, e tomadas de energia para a conexão de aparelhos eletrônicos.

8 - Hospitalidade

No interior do estádio, as áreas de hospitalidade correspondem ao setor VIP. Durante a Copa do Mundo, a Fifa assume este setor e comercializa seus camarotes e suítes com indivíduos, grupos e empresas, ou então os distribui entre seus parceiros, patrocinadores e redes de transmissão televisiva. O caderno de encargos recomenda que haja um salão de uso comum na área de hospitalidade, além de suítes e camarotes com capacidade para acomodar entre 10 e 20 pessoas. Geralmente há duas categorias de setor VIP. Uma delas oferece maior comodidade, como estacionamento e entrada exclusivos, além de localização no anel superior do estádio, o que proporciona uma visão perfeita do jogo. Uma segunda área exigida pela Fifa para a realização da Copa do Mundo é chamada de VVIP. Esta área, reservada aos dirigentes da federação e aos membros do Comitê Organizador Local (COL), deve ser separada dos demais setores do estádio, inclusive do VIP. Nos principais jogos do Mundial, o presidente da federação internacional deve ter um *lounge* de 20 m² para encontros privativos. Além das áreas VIP e VVIP, a Fifa exige a construção de vilas de hospitalidade e áreas de hospitalidade comercial. Além de oferecer entretenimento aos convidados, estas instalações permitem que os patrocinadores e parceiros da federação desenvolvam seus próprios programas de hospitalidade.

9 - Mídia

- Cabine de imprensa

Cada estação deve ter uma mesa, tomadas de energia e conexão de modem e telefone. Na área de cabines deve haver ao menos uma televisão para cada oito estações. Jogos que atraem muitos jornalistas devem ter múltiplas instalações

telefônicas, tomadas de energia e conexão rápida à internet. Os estádios devem ser equipados com tecnologia digital de última geração, priorizando equipamentos sem fio.

- Cabines de rádio e televisão

Também devem ter localização central, de preferência sob a cobertura e não em local fechado. As estações devem ser separadas umas das outras por proteção acústica. Deve haver um telefone, duas tomadas de energia e uma televisão para cada estação. Para uma final de Copa do Mundo, deve haver no mínimo 50 cabines com espaço para três pessoas cada.

- Estúdios de televisão

Em partidas importantes, deve haver no mínimo três estúdios de televisão, com aproximadamente 25m² cada, em local próximo aos vestiários e de fácil acesso a jogadores e técnicos. Em grandes jogos internacionais, deve haver ao menos mais quatro estúdios com visão panorâmica do gramado.

- Centro de mídia

A capacidade do centro de mídia deve se basear na da tribuna de imprensa. Para um jogo com 600 lugares na tribuna, por exemplo, deve haver espaço para 200 no centro de mídia. Neste setor deve ser instalada a área para entrevistas coletivas de imprensa.

- Sala de coletiva de imprensa

A sala deve ter uma área mínima de 100m², com cerca de 100 assentos, e ser equipada com sistema de som eficiente e espaço para ao menos dez Television Electronic News Gathering (ENG), utilizado pelas emissoras de televisão para telejornalismo. Deve estar próxima aos vestiários e ter o formato de um pequeno teatro. Em grandes eventos, deve haver três cabines para interpretação simultânea.

- Zona mista

É uma área entre os vestiários e a saída dos jogadores para entrevistas com a imprensa. Deve haver espaço para 250 profissionais de comunicação. Em jogos grandes, o espaço deve ser separado do centro de mídia. Para boas condições de trabalho, deve haver ao menos 2,5m² de espaço para cada jornalista.

- Flash Interview positions

Espaço entre o vestiário e o campo para transmitir entrevistas ao vivo nos intervalos e após as partidas. O ideal é que esteja incorporada ao túnel de acesso ao gramado.

10 - Energia e iluminação

Para evitar o atraso ou o cancelamento de eventos devido à falta de energia, a Fifa recomenda a instalação de geradores de energia alternativos e de um sistema ride-trough, que mantém o suprimento de energia estável enquanto o gerador começa a operar. O sistema alternativo deve ser capaz de funcionar por três horas. O sistema de iluminação deve ter duas qualidades. Por um lado, proporcionar uma transmissão televisiva com qualidade digital, por outro, evitar o ofuscamento de jogadores e árbitros e o incômodo aos torcedores e moradores do entorno. Para jogos internacionais, a FIFA recomenda 3.500 Lux para iluminação horizontal e 4.200 Lux para iluminação vertical. Para jogos nacionais, a exigência cai para 3.400 Lux e 2.500 Lux, respectivamente.

11 - Green Goal (sustentabilidade)

O Green Goal é um programa da FIFA para a redução das emissões de CO₂ em seus eventos. Focaliza quatro pontos: água, resíduos, energia e transporte.

- **Água:** recomenda a armazenagem de água potável para fins de irrigação e uso nas instalações sanitárias.
- **Resíduos:** para limitar a quantidade de lixo gerada durante os eventos, a FIFA recomenda o reuso de copos, a coleta seletiva de lixo e a venda de comidas e produtos sem embalagem.
- **Energia:** para a economia de energia, a entidade recomenda a instalação de painéis fotovoltaicos, a instalação de vidros especiais que reduzem o calor no interior do edifício e, em consequência, o uso do ar-condicionado, além da existência de centrais de controle de energia para administrar o consumo em horários de pico.
- **Transporte:** a Fifa recomenda o uso de sistemas públicos de transporte, como ônibus e trens, que podem ser projetados para um consumo eficiente de combustível.

