

Demian Garcia Castro, Christopher Gaffney,  
Patrícia Ramos Novaes, Juciano Martins Rodrigues,  
Carolina Pereira dos Santos  
e Orlando Alves dos Santos Junior  
(Organizadores)

# Rio de Janeiro

OS IMPACTOS DA COPA DO MUNDO 2014  
E DAS OLIMPÍADAS 2016

LETRCAPITAL



Observatório  
das Metrôpoles  
Instituto Nacional de  
Ciência e Tecnologia

**Rio de Janeiro**  
OS IMPACTOS DA COPA DO MUNDO 2014  
E DAS OLIMPÍADAS 2016

Demian Garcia Castro, Christopher Gaffney,  
Patrícia Ramos Novaes, Juciano Martins Rodrigues,  
Carolina Pereira dos Santos e  
Orlando Alves dos Santos Junior  
(Organizadores)

# Rio de Janeiro

OS IMPACTOS DA COPA DO MUNDO 2014  
E DAS OLIMPÍADAS 2016

LETRAPITAL



Observatório  
das Metrôpoles  
Instituto Nacional de  
Ciência e Tecnologia

Copyright© Demian Garcia Castro, Christopher Gaffney,  
Patrícia Ramos Novaes, Juciano Rodrigues, Carolina Pereira dos Santos  
e Orlando Alves dos Santos Junior (Orgs.), 2015.

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei 9.610 de 19/02/1998.  
O livro ou qualquer de suas partes podem ser reproduzida ou transmitida  
desde que citadas as fontes.

EDITOR: Ricardo Monteiro

DIAGRAMAÇÃO: Francisco Macedo

CAPA: André Mantelli

REVISÃO: Dos autores

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE  
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

---

R452

Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 / organização  
Demian Garcia Castro ... [et al.]. - 1<sup>o</sup> ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.  
172 p.: il.; 15,5x23 cm.

Inclui Bibliografia e Sumário  
ISBN 978-85-7785-374-8

1. Olimpíadas - Planejamento - Aspectos sociais - Rio de Janeiro (RJ). 2. Copa do Mundo  
(Futebol) - Planejamento - Aspectos sociais - Rio de Janeiro (RJ). 3. Eventos esportivos -  
Planejamento - Aspectos sociais - Rio de Janeiro (RJ). 4. Planejamento urbano - Aspectos  
sociais - Rio de Janeiro (RJ). 5. Instalações esportivas. I. Castro, Demian Garcia.

15-22396

CDD: 307.768153

CDU: 316.334.56(815.3)

---

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES - IPPUR/UFRJ  
Coordenação Geral: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro  
Av. Pedro Calmon, 550, sala 537, 5<sup>a</sup> andar - Ilha do Fundão  
Cep 21.941-901 - Rio de Janeiro, RJ  
Tel/Fax 55-21-3938-1950  
[www.observatoriodasmetrosoles.net](http://www.observatoriodasmetrosoles.net)

LETRA CAPITAL EDITORA  
Tels: (21) 2224-7071 / 2215-3781  
[www.letracapital.com.br](http://www.letracapital.com.br)

# SUMÁRIO

Apresentação ..... 7

*Orlando Alves dos Santos Júnior*

*Christopher Gaffney*

## CAPÍTULO I

O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro:  
reflexões sobre os impactos dos megaeventos  
esportivos na perspectiva do direito à cidade ..... 11

*Demian Garcia Castro, Christopher Gaffney,*

*Patrícia Ramos Novaes, Juciano Rodrigues,*

*Carolina Pereira dos Santos e Orlando Alves dos Santos Junior*

## CAPÍTULO II

O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro:  
investimentos públicos e participação  
do setor privado ..... 41

*Orlando Alves dos Santos Junior*

*Patrícia Ramos Novaes*

## CAPÍTULO III

Empreendedorismo urbano no contexto  
dos megaeventos esportivos: impactos no direito  
à moradia na cidade do Rio de Janeiro ..... 63

*Demian Garcia Castro*

*Patrícia Ramos Novaes*

## CAPÍTULO IV

A questão da mobilidade urbana  
na Região Metropolitana do Rio de Janeiro:  
reflexões a partir dos projetos de infraestrutura  
para os megaeventos esportivos  
(Copa do Mundo 2014 e Jogos Olímpicos 2016)..... 89  
*Juciano Martins Rodrigues*  
*Jean Legroux*

## CAPÍTULO V

A construção de equipamentos esportivos voltados  
para a elite na cidade do Rio de Janeiro..... 117  
*Christopher Gaffney*

## CAPÍTULO VI

Segurança pública e grandes eventos  
no Rio de Janeiro ..... 145  
*Christopher Gaffney*

# Apresentação

*Orlando Alves dos Santos Junior*  
*Christopher Gaffney*

O projeto nacional “Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas nas metrópoles brasileiras”, coordenado pela Rede Observatório das Metrópoles, teve como objetivo ampliar o espectro analítico sobre as transformações físico-territoriais, socioeconômicas, ambientais e simbólicas associadas a estes megaeventos. Especial ênfase foi dada à distribuição dos benefícios e dos custos nas diversas esferas que envolvem o processo de adequação da cidade às exigências infra-estruturais para a realização dos referidos eventos, partindo-se de um ponto de vista comparativo em relação a experiências internacionais similares anteriores.

Assim, combinando uma metodologia qualitativa e quantitativa, o projeto investigou as transformações urbanas ocorridas nas cidades-sedes onde se realizarão os jogos da Copa do Mundo e das Olimpíadas (Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Brasília, Salvador, Recife, Fortaleza, Natal, Manaus e Cuiabá), bem como seus desdobramentos socioespaciais. Visando alcançar este objetivo, a análise se pautou pela utilização de quatro eixos interligados, quais sejam: (i) desenvolvimento econômico; (ii) esporte e segurança; (iii) moradia e mobilidade; e (iv) governança urbana.

A pesquisa evidenciou que os megaeventos esportivos no Brasil estão associados a implementação de grandes projetos urbanos e vinculados a projetos de reestruturação das cidades. Desta forma, não é possível separar a Copa do Mundo e as Olimpíadas dos projetos de cidade que estão sendo implementados. E isso se traduz no próprio orçamento que foi disponibilizado e nos investimentos realizados. A análise da pesquisa até o momento confirma a hipótese inicial de que associado aos megaeventos estaria em curso o que pode ser chamado de “nova rodada de mercantilização” das cidades, traduzida na elitização das metrópoles brasileiras associada à difusão de uma certa

governança urbana empreendedorista de caráter neoliberal e do fortalecimento de certas coalizões urbanas de poder que sustentam esse mesmo projeto. É preciso registrar que esta é uma análise do ponto de vista nacional, que deve levar em consideração diferenças significativas entre as cidades-sede. O presente livro ressalta exatamente os resultados desta análise do ponto de vista do Rio de Janeiro.

No processo de preparação da Copa do Mundo, fica evidenciado que a gestão pública teve um papel central na criação de um ambiente propício aos investimentos, principalmente aqueles vinculados aos setores do capital imobiliário, das empreiteiras de obras públicas, das construtoras, do setor hoteleiro, de transportes, de entretenimento e de comunicações. Tais investimentos seriam fundamentais para viabilizar as novas condições de acumulação urbana nas cidades brasileiras. Nesse sentido, a reestruturação urbana das cidades-sedes da Copa deve contribuir para a criação de novas condições de produção, circulação e consumo, centrada em alguns setores econômicos tradicionais importantes. Estes setores são, principalmente os de ponta e o setor de serviços, envolvendo o mercado imobiliário, o sistema financeiro de crédito, o complexo petrolífero, a cadeia de produção de eventos culturais (incluindo o funcionamento das arenas esportivas), o setor de turismo, o setor de segurança pública e privada, e o setor automobilístico. Este último, aquecido com as novas condições de acumulação decorrente dos (des)investimentos em transporte de massas.

Nessa perspectiva, o poder público tem adotado diversas medidas vinculadas aos investimentos desses setores, tais como: isenção de impostos e financiamento com taxas de juros reduzidas; transferência de patrimônio imobiliário, sobretudo através das parcerias público-privadas - PPPs - e operações urbanas consorciadas; e remoção de comunidades de baixa renda das áreas urbanas a serem valorizadas. De fato, a existência das classes populares em áreas de interesse desses agentes econômicos se torna um obstáculo ao processo de apropriação desses espaços aos circuitos de valorização do capital vinculados à produção e a gestão da cidade. Efetivamente, tal obstáculo tem sido enfrentado pelo poder público através de processos de remoção, os quais envolvem reassentamentos das famílias para áreas periféricas, indenizações ou simplesmente despejos. Na prática, a tendência é que esse processo se constitua numa espécie de transferência de patrimônio sob a posse das classes populares para alguns setores do capital.



Além disso, no que diz respeito a governança urbana, percebe-se a crescente adoção dos princípios do empreendedorismo urbano neoliberal, nos termos descritos por David Harvey, pelas metrópoles brasileiras, impulsionada em grande parte pela realização desses megaeventos. Esse projeto empreendedorista de cidade que está em curso parece ser marcado por uma relação promíscua entre o poder público e o poder privado, uma vez que o poder público se subordina à lógica mercantil de diversas formas, entre elas, através das parcerias público-privadas. Mas esta não é a única forma de subordinação do poder público verificada. Por exemplo, a Lei Geral da Copa, replicada em todas as cidades-sedes tanto por meio de contratos firmados entre as prefeituras e a FIFA como por meio de leis e decretos municipais, expressa uma outra forma de subordinação, pelo fato do Estado adotar um padrão de intervenção por exceção, incluindo a alteração da legislação urbana para atender aos interesses privados.

Por tudo isso, parece evidente que as intervenções vinculadas à Copa do Mundo e às Olimpíadas envolvem transformações mais profundas na dinâmica urbana das cidades brasileiras. Com isso, torna-se necessário aprofundar a análise dos impactos desses megaeventos esportivos a partir da hipótese, aqui exposta, de emergência do padrão de governança empreendedorista empresarial urbana e da nova rodada de mercantilização/elitização das cidades. Este livro busca discutir estas hipótese à luz da experiência da Cidade do Rio de Janeiro e contribuir para o enfrentamento dos processos em curso, na perspectiva da promoção do direito à cidade e da justiça social.

O presente livro está organizado em seis artigos. No primeiro capítulo, o leitor pode ter uma visão analítica geral e crítica, do ponto de vista da justiça social, dos principais impactos socioeconômicos decorrentes da implementação dos projetos relacionados à realização do megaevento esportivo da Copa do Mundo e das Olimpíadas na capital carioca. Os demais capítulos aprofundam e detalham diversas temáticas relacionadas a esse evento: orçamento e participação do setor privado (capítulo 2), moradia (capítulo 3), mobilidade (capítulo 4), esporte (capítulo 5) e segurança (capítulo 6).

Em síntese, como o leitor poderá observar através da leitura dos artigos, pode-se dizer que a Copa do Mundo e as Olimpíadas no Rio de Janeiro expressam a adoção de um padrão de governo e de urbanização que caminha na direção do que poderia ser identificado como neolibe-

realização da cidade. A política urbana municipal, sustentada na aliança entre a Prefeitura Municipal e o Governo do Estado, parece estar caminhando na direção da elitização da cidade, sustentada em uma coalizão de poder que subordina o interesse público à lógica do mercado. Ao mesmo tempo, observa-se diversos processos de resistência e contestação que questionam este modelo e reivindicam uma cidade mais justa e democrática.

O projeto desenvolvido pela Rede Observatório das Metrôpoles contou com uma rede de pesquisadores e o engajamento de diversas instituições de pesquisa e universidades espalhadas pelo país. No Rio de Janeiro, a pesquisa foi coordenada pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, da Universidade federal do Rio de Janeiro – UFRJ, e contou com o apoio do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense e do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas.

O projeto contou com o apoio nacional da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), vinculada ao Ministério da Ciência e Tecnologia, a quem a equipe do projeto agradece, e sem o qual não seria possível desenvolver tal estudo. Além disso, cabe um agradecimento especial aos Comitês Populares da Copa, organizados nas cidades-sedes, e a Articulação Nacional dos Comitês Populares (ANCOP), que se constituíram em interlocutores privilegiados dos resultados da pesquisa ao longo do seu desenvolvimento.

# CAPÍTULO I

## **O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro: reflexões sobre os impactos dos megaeventos esportivos na perspectiva do direito à cidade\***

*Demian Garcia Castro<sup>1</sup>*

*Christopher Gaffney<sup>2</sup>*

*Patrícia Ramos Novaes<sup>3</sup>*

*Juciano Rodrigues<sup>4</sup>*

*Carolina Pereira dos Santos<sup>5</sup>*

*Orlando Alves dos Santos Junior<sup>6</sup>*

### Introdução

O argumento deste artigo é que os megaeventos esportivos na Cidade do Rio de Janeiro – Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 – são a expressão de um projeto urbano de reestruturação

---

\* Este artigo já foi publicado anteriormente no livro: “Brasil os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016”, organizado por Orlando Alves dos Santos Junior, Christopher Gaffney e Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

<sup>1</sup> Professor de Geografia do Colégio Pedro II, pesquisador do Observatório das Metrôpoles e doutorando em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ.

<sup>2</sup> Senior Research Affiliate, Department of Geography, University of Zurich

<sup>3</sup> Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles e doutoranda em planejamento urbano e regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

<sup>4</sup> Doutor em Urbanismo, pesquisador do Observatório das Metrôpoles (IPPUR/UFRJ).

<sup>5</sup> Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles e mestrandia em planejamento urbano e regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

<sup>6</sup> Doutor em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), Professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional IPPUR da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ e pesquisador do Observatório das Metrôpoles.

da cidade, e da adoção de um novo padrão de governança empreendedorista neoliberal, sustentada por uma coalizão de interesses econômicos, políticos e sociais. Essas mudanças são legitimadas discursivamente pela realização desses megaeventos e do suposto legado social que os mesmos seriam capazes de proporcionar à cidade. Não por outra razão, a Prefeitura do Rio de Janeiro denomina de Projeto Olímpico ao conjunto de intervenções planejadas para a cidade, incorporando sob esta marca tanto as intervenções vinculadas à Copa do Mundo 2014 como às das Olimpíadas de 2016. Nesse sentido, o artigo se propõe a discutir o significado e os impactos dessas intervenções e do Projeto Olímpico na Cidade do Rio de Janeiro.

De uma forma geral, o projeto urbano de reestruturação na cidade do Rio de Janeiro parece apontar para três direções: o fortalecimento de centralidades já existentes, focado nas intervenções na Zona Sul (área onde habita a maior parte da elite econômica do município); a revitalização de centralidades decadentes, tendo como objeto a área portuária, situada no centro do município; e a criação de uma nova centralidade, notadamente na Barra da Tijuca, através de vultuosos investimentos nesta região da cidade.

Fica evidente que as intervenções vinculadas à preparação da cidade para receber esses dois megaeventos esportivos vem ocorrendo prioritariamente nesses três áreas, Zona Sul, Área Portuária e Barra da Tijuca, tendo como base três políticas centrais: (i) mobilidade urbana, principalmente através da instalação de sistemas de transportes BRT, BRS e VLT, e da linha 4 do metro; (ii) moradia, através de um intenso processo de valorização imobiliária destas mesmas áreas, acompanhada de processos de remoção decorrentes das intervenções do Projeto Olímpico; e (iii) segurança pública, por meio da implantação do programa das Unidades de Polícia Pacificadora, UPPs, concentrado sobretudo na Zona Sul e Zona Norte da cidade.

As intervenções afetam diversas áreas ocupadas por populações de baixa renda, que apresentam como característica uma situação fundiária irregular, e que foram passíveis de serem ocupadas em razão de terem sido relativamente desvalorizadas e desprezadas pelo setor imobiliário ao longo das últimas décadas e negligenciadas pelos poder público. Tais áreas passam a ser do interesse do setor imobiliário exatamente devido às intervenções urbanísticas previstas ou em curso. Assim, assiste-se um intenso processo de remoções promovido

pelo Poder Público e pela dinâmica do mercado. Em diversos casos identificados, percebe-se a existência de procedimentos que podem ser caracterizados como de nítido desrespeito ao direito à cidade, em especial ao direito à moradia, e também a outros direitos humanos sociais e individuais (COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO, 2013).

Em síntese, pode-se dizer que se está diante de um novo ciclo de mercantilização da cidade, traduzida na incorporação de determinadas áreas e de serviços urbanos parcialmente desmercantilizados<sup>7</sup> aos circuitos de valorização do capital. Com efeito, percebe-se um processo de elitização da cidade. Esse processo ocorre, seja pela transferência forçada de ativos sob a posse ou controle das classes populares para setores do capital imobiliário, seja pela criação de novos serviços e equipamentos urbanos que serão geridos pela iniciativa privada, como, por exemplo, na área do transporte, esporte e lazer. O que permite caracterizar esta situação, nos termos propostos por David Harvey (2004; 2005), como um processo de acumulação por despossessão, no qual certas áreas e serviços passam a se constituir em mercadorias destinadas às classes médias e altas que têm poder aquisitivo para pagar pelas habitações e serviços que serão oferecidos.

Além disso, as intervenções em curso revelam a incapacidade do Estado em se pautar por critérios universalistas, centrados no objetivo da inclusão social dos diferentes grupos sociais à cidade, e a crescente adoção de um padrão de intervenção centrado na exceção, focado em certas áreas da cidade com capacidade de atração de investimentos, subordinando as políticas, implementadas de forma discricionária, aos interesses de grandes grupos econômicos e financeiros que comandam a nova coalizão empreendedorista neoliberal. São os projetos considerados estratégicos que determinam o que pode e o que não pode ser realizado, as comunidades que podem permanecer e aquelas que precisam ser removidas. Tais intervenções são legitimados, em primeiro lugar, pelo discurso do desenvolvimento e do legado social, e de forma subsidiária, pelo discurso da ordem, da ilegalidade fundiária ou do risco ambiental.

---

<sup>7</sup> Considera-se como parcialmente desmercantilizados as áreas e serviços urbanos cujo acesso não é determinado integralmente pelos preços médios de mercado, seja pelo seu caráter irregular ou ilegal (no caso do solo urbano e de serviços de telefonia, água e eletricidade), seja por estar vinculado a um processo de produção familiar ou semi-artesanal (no caso dos serviços vinculados à alimentação, construção civil, à cultura e ao transporte).

Uma das características mais notáveis em cidades que sediam megaeventos esportivos é a progressiva adoção de um regime de segurança (EICK, 2011). Na cidade do Rio de Janeiro este processo é muito evidente através da combinação de ações que envolvem uma forte política de controle da ordem pública; repressão às manifestações com violência policial, notadamente nas manifestações de rua; disseminação de armas menos letais usadas indiscriminadamente; e privatização da segurança nos espaços elitizados, como no caso da área portuária, no Projeto Porto Maravilha. De fato, a transformação da cidade do Rio de Janeiro em uma cidade de negócios envolve a criação de um ambiente considerado seguro pelas elites, e a venda da sensação de segurança (GAFFNEY, 2012).

Um das intervenções mais polêmicas na cidade do Rio de Janeiro foi a modificação radical do Estádio Jornalista Mário Filho, o Maracanã. O Maracanã, de fato, é considerado um dos estádios mais famosos do mundo. Palco da final da Copa do Mundo de 1950, desde então o estádio vinha servindo como um espaço público multi-uso que recebia milhares de pessoas de todo o mundo. A partir de 2005, no entanto, o Maracanã vem sofrendo intervenções radicais, e hoje em dia só mantém a arquitetura externa da sua estrutura original, tendo sido descaracterizado por dentro e por fora. Durante o processo de adequação do estádio para a Copa do Mundo, várias leis estaduais e municipais foram alteradas em um contexto caracterizado por falta de diálogo e transparência por parte do governo estadual, culminando, em 2013, com a concessão do complexo esportivo do Maracanã para um consórcio liderado pela empresa Odebrecht.

Por fim, é fundamental registrar que a cidade do Rio de Janeiro se constitui hoje em um dos principais palcos de organização e resistência popular a esse projeto de megaeventos associado a mercantilização e elitização da cidade. Nesse contexto, o Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro emerge como um espaço de articulação de movimentos sociais, dos atingidos, das ONGs, dos estudantes, de setores acadêmicos, dos sindicatos, e das pessoas que querem se manifestar contra este projeto e defender o direito à cidade.

Este artigo tem como objetivo abordar cada um desses aspectos, visando interpretar o sentido das intervenções urbanas e do Projeto Olímpico do Rio de Janeiro, identificando seus impactos sociais, na perspectiva do direito à cidade.

# 1. Investimentos e Intervenções Urbanas: o custo do Projeto Olímpico no Rio de Janeiro

Antes de tudo, cabe destacar que as informações disponíveis sobre os investimentos realizados pelo poder público na Cidade do Rio de Janeiro, visando sua preparação para a Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016, são ainda muito precárias. Criados com o objetivo de dar transparência ao uso dos recursos públicos nesses megaeventos esportivos, os portais eletrônicos disponíveis, tanto do governo federal quanto do municipal, apresentam informações insuficientes e superficiais, e às vezes desatualizadas e contraditórias, dificultando o monitoramento social e a análise aprofundada em torno dos gastos públicos. Apesar destas limitações, busca-se aqui sistematizar as principais informações disponíveis.

Em relação à Copa do Mundo, desde o estabelecimento da Matriz de Responsabilidade (2010), percebe-se a constante alteração na previsão dos investimentos, em todos os estados, o que dificulta o monitoramento da Matriz. No Rio de Janeiro, o total dos investimentos previstos já sofreu um aumento de 65%, passando do valor inicial de R\$ 2,2 bilhões para quase R\$ 3,4 bilhões. O maior investimento ocorre na implantação de infraestrutura de mobilidade urbana (54,6%), seguido dos investimentos na reforma do Maracanã, que representam 30,7% dos recursos previstos (Tabela 1).

**Tabela 1** – Previsão de aplicação de recursos da Copa do Mundo 2014 na Cidade do Rio de Janeiro, setembro de 2013

Tema	Nº Ações	Total previsto (R\$)	(%)
Valor total	9	<b>3.416.890.000,00</b>	100,0
Aeroportos	3	443.650.000,00	13,0%
Desenvolvimento Turístico / Instalações complementares	2	56.640.000,00	1,7
Estádios (Maracanã)	1	1.050.000.000,00	30,7
Mobilidade Urbana	3	1.866.600.000,00	54,6

**Fonte:** Portal da Copa 2014, do Governo Federal. <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa/matriz-responsabilidades>, acessado em 5 de fevereiro de 2014.

Do total de recursos previstos no Rio de Janeiro, cerca de R\$ 1,5 bilhão é proveniente de financiamento federal, tendo o BNDES como principal instituição credora, o que inclui também parte significativa dos recursos para a reforma do Maracanã. O restante são recursos não onerosos (fundo perdido) dividido entre os governos federal, estadual e municipal.

Em relação às Olimpíadas, o Dossiê de Candidatura Rio 2016 – documento usado no processo de seleção da cidade que iria sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos 2016 – previa U\$ 12.518,24 bilhões em investimentos, mas estes estavam relacionados fundamentalmente às instalações esportivas e a logística dos jogos. No entanto, desde o início, a Prefeitura anunciou um conjunto de obras vinculadas ao que passou a ser denominado de legado social, também vinculados às Olimpíadas, sem detalhar o seu custo, o que impedia uma visão global do orçamento das Olimpíadas. Somente em janeiro de 2014, o Poder Público Municipal divulgou a Matriz de Responsabilidade e o orçamento atualizado contemplando todos os gastos associados às Olimpíadas, totalizando R\$ 36,6 bilhões, repartidos entre: (i) o Comitê Organizador Rio 2016 (COJO), com R\$ 7 bilhões, decorrente de receitas da iniciativa privada, voltado para despesas dos jogos, alimentação e transporte dos atletas, segurança, etc; (ii) a Matriz de Responsabilidade, com R\$ 5,6 bilhões<sup>8</sup>, decorrente de recursos públicos e privados, destinado fundamentalmente à construção das instalações esportivas para a realização dos jogos; (iii) o Plano de Políticas Públicas, também chamado de plano do legado, com R\$ 24 bilhões, composto de recursos públicos (federais, estaduais e municipais, orçados em R\$ 13,7 bilhões) e da iniciativa privada (R\$ 10,3 bilhões, através de parcerias público-privadas).<sup>9</sup>

Tomando em consideração o plano de políticas públicas, identifica-se 27 projetos previstos ou em desenvolvimento que são considerados oficialmente parte do legado e que são discursivamente vinculados às Olimpíadas, envolvendo as seguintes intervenções: (i)

<sup>8</sup> Dos R\$ 5,6 bilhões previstos pela Matriz de Responsabilidade, o poder público municipal declara que R\$ 4,18 bilhões seriam decorrentes da iniciativa privada, através das Parcerias Público-Privadas, e que R\$ 1,46 seriam decorrentes do orçamento público municipal. No entanto, esta informação não leva em consideração o custo das contrapartidas do poder público no âmbito destas parcerias, que ocorre também na previsão dos recursos privados do legado social, orçados em R\$ 10,3 bilhões

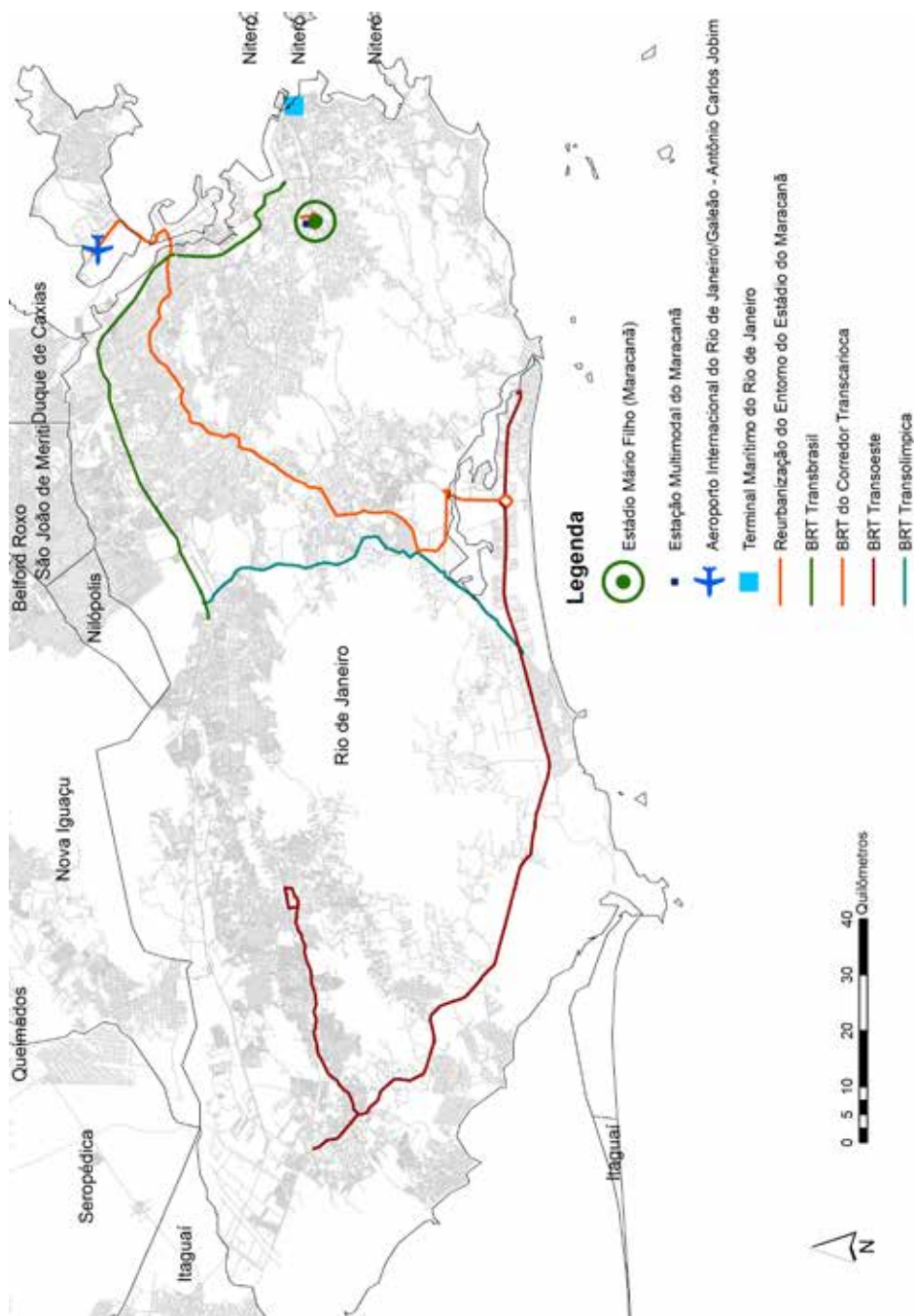
<sup>9</sup> Cf. <http://www.cidadeolimpica.com.br/transparencia/> acessado em 15 de abril de 2014



Construção de novas instalações para o Laboratório Brasileiro de Controle de Dopagem (LBCD/LADETEC) – na UFRJ; (ii) Aquisição de novos equipamentos para o Laboratório Brasileiro de Controle de Dopagem; (iii) Construção/reforma dos locais oficiais de treinamento; (iv) Construção do Metrô Linha 4; (v) Implantação de Sistemas Operacionais e de Material Rodante do Metrô Linha 4; (vi) Reformas de Estações Ferroviárias; (vii) Implantação do Coletor Tronco Cidade Nova no âmbito do Programa Despoluição da Baía de Guanabara; (viii) Implantação de Ecobarreiras no âmbito do Programa Baía Sem Lixo; (ix) Implantação de Ecobarcos no âmbito do Programa Baía Sem Lixo; (x) Recuperação Ambiental do Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá; (xi) Complementação das obras de esgotamento sanitário da Lagoa da da Tijuca, na Barra da Tijuca; (xii) Esgotamento do Eixo Olímpico; (xiii) Saneamento da Restinga de Itapeba; (xiv) Construção do VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto; (xv) Construção do BRT Transolímpica – Construção da Via Expressa; (xvi) Construção do BRT Transolímpica – Implantação da Conexão Magalhães Bastos – Deodoro; (xvii) Construção do BRT Transolímpica – Desapropriações para implantação do BRT Transolímpica; (xviii) Construção do BRT Transoeste - Construção do trecho Alvorada/Shopping Cittä América e conexão com Jardim Oceânico (integração Metrô linha 4); (xix) Duplicação do Elevado do Joá – Construção de complexo viário com túneis, elevado e pontes; (xx) Obras no Viário da Barra - duplicação Salvador Allende e Abelardo Bueno e construção do terminal olímpico do BRT; (xxi) Obras de Reabilitação Ambiental de Jacarepaguá; (xxii) Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário da Zona Oeste (Bacia do Marangá – AP 5); (xxiii) Projeto Porto Maravilha – Projeto de revitalização da região portuária. Fase 2 – Obras da PPP; (xxiv) Construção dos reservatórios de retenção de chuvas no âmbito do programa de Controle de Enchentes da Grande Tijuca; (xxv) Desvio do Rio Joana no âmbito do programa de Controle de Enchentes da Grande Tijuca; (xxvi) Requalificação Urbana do Entorno do Estádio João Havelange; (xxvii) Montagem das Quatro Escolas da Arena de Handebol.

Levando-se em conta o conjunto dos investimentos previstos, pode-se prever o impacto das intervenções na dinâmica urbana da cidade. De fato, a maior parte dos recursos está alocada em mobilidade urbana, representando cerca de 36% do total de recursos previstos para as Olimpíadas, sendo que este percentual sobe para 55% se forem considerados apenas os investimentos no plano de políticas públicas.

**Figura 1** – Mapa dos Principais Investimentos da Copa do Mundo e das Olimpíadas do Rio de Janeiro – 2014



Assim, a partir das informações disponíveis é possível identificar o mapa dos principais investimentos previstos no Projeto Olímpico e na Copa do Mundo na Cidade do Rio de Janeiro (Figura 1).

## 2. Intervenções urbanas e o direito à Moradia

A análise da espacialidade do projeto de reestruturação urbana vinculado a esse projeto olímpico indica uma submissão direta da política pública aos interesses privados, ligados principalmente ao setor imobiliário, às grandes empresas de obras públicas, aos conglomerados financeiros e ao setor turístico. Por outro lado, as classes populares são vistas desde o ponto de vista da governança empreendedorista neoliberal como entraves aos processos de acumulação. Assim, as já citadas intervenções nas áreas de centralidade da cidade (Área Portuária, Zona Sul e Barra da Tijuca) vem ocasionando remoções das classes populares e grande valorização imobiliária. Simultaneamente há uma oferta de empreendimentos de habitação de interesse social que vêm sendo utilizados para reassentamentos dessas populações. Nesse contexto, podemos argumentar que o projeto em curso vem promovendo uma nova rodada de mercantilização do espaço urbano, que amplia os processos de segregação socioespacial através de mecanismos de espoliação urbana e realocização dos pobres na cidade.

Especificamente, a política urbana do projeto olímpico, expressa uma política de valorização imobiliária, e inclui obras de mobilidade, construção de equipamentos esportivos e instalação de UPPs em áreas de expansão do capital imobiliário, como Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Jacarepaguá, Curicica, Vargem Grande, Centro e Maracanã; e em áreas valorizadas e de interesse turístico e de residência da elite, como a Zona Sul carioca (a área mais valorizada da cidade).

O resultado desse processo foi um significativo aumento dos preços dos imóveis na cidade, que desde setembro de 2012 possui o metro quadrado mais caro do país (FIPE/ZAP, 2014)<sup>10</sup>. De acordo com esse levantamento, realizado pelo próprio mercado imobiliário, tomando como referência o mês de janeiro de 2014, o preço médio

<sup>10</sup> Para esta análise foram utilizados os dados do índice FIPE/ZAP que mede a evolução do preço dos imóveis brasileiros. Cabe registrar que há algumas limitações deste indicador, tais como a ausência de informações de todos os bairros da cidade, a comparação de amostras de tamanho diferentes, e a não diferenciação das áreas intra-bairros (as áreas consideradas mais “nobres” das áreas menos “nobres”).

do metro quadrado na cidade era de R\$ 10.250 contra R\$ 8.146,00 do Distrito Federal e R\$ 7.839,00 de São Paulo.

Entretanto, trata-se de uma média, que inclui, por exemplo, o bairro do Leblon, cujo metro quadrado custava R\$ 12.749 em abril de 2014 e o bairro da Pavuna, onde o metro quadrado estava R\$ 2.391 neste mesmo período. Ou seja, o processo de valorização é bem diferenciado espacialmente. Os bairros da área central, tiveram um aumento para venda de imóveis acima de 300% entre o período de janeiro de 2008 e abril de 2014, com destaque para Bairro de Fátima, Cidade Nova, Estácio e São Cristóvão que valorizaram respectivamente: 323,30%, 366,35%, 433,91% e 362,05. Na Zona Sul, que já possuía valores de solo urbano bastante elevados em diversos dos seus bairros, o destaque é para o Vidigal, uma área de favela ao lado do bairro do Leblon, que recebeu uma UPP e que teve uma valorização em 477,24%. Cabe destacar também as valorizações nos bairros do Catete (239,25%) e Gloria (298,00%). Na área da Barra da Tijuca, verifica-se grande valorização imobiliária no bairro de Camorim (223,70%), o que pode estar associado diretamente aos maciços investimentos para as Olimpíadas de 2016. (Tabela 2)

De um lado, as intervenções realizadas são acompanhadas de processos de remoção promovidas diretamente pela Prefeitura do Rio de Janeiro. De outro lado, essas intervenções públicas provocam um significativo aumento do custo de vida, valorizando determinadas áreas e levando a expulsão de populações e a consequente reapropriação daquele espaço por outros agentes econômicos, através do mercado imobiliário, em razão destas intervenções não serem acompanhados da adoção de instrumentos de promoção da função social da propriedade, previstos no Estatuto da Cidade, que poderiam proteger as classes populares residentes nestas áreas dos agentes do mercado.

Em geral, o poder público utiliza como justificativa para as remoções o suposto interesse público das obras que estão sendo realizadas e que beneficiariam a todos que vivem na cidade – como por exemplo o Porto Maravilha, as linhas de BRTs e as obras no entorno do estádio do Maracanã – e o fato das comunidades estarem localizadas nas áreas de intervenção ou em áreas de risco que não poderiam ser urbanizáveis.

O acompanhamento desses processos indica um padrão da atuação do poder público no que se refere às remoções. Em praticamente todos os casos constatou-se situações de precariedade, ou completa ausência de informações, sobre os projetos de urbanização.

**Tabela 2: Valorização Imobiliária na cidade do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014**

Valorização Imobiliária na cidade do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014: venda						
Área de Planejamento	Região Administrativa	Bairro	Mês	Valor m2	Tamanho da Amostra	Varição no período
API	II RA	CENTRO	Jan-08	R\$ 2.177	31	280,33
			Apr-14	R\$ 8.280	889	
		LAPA	Jan-08	R\$ 2.431	7	279,14
			Apr-14	R\$ 9.217	143	
		BAIRRO DE FÁTIMA	Jan-08	R\$ 1.948	3	323,3
			Apr-14	R\$ 8.246	32	
	III RA	CIDADE NOVA	Jan-08	R\$ 1.477	2	366,35
			Apr-14	R\$ 6.888	17	
		CATUMBI	Jan-08	R\$ 1.485	3	199,12
			Apr-14	R\$ 4.442	23	
		ESTACIO	Jan-08	R\$ 1.194	6	433,91
			Apr-14	R\$ 6.375	74	
	VII RA	SÃO CRISTÓVÃO	Jan-08	R\$ 1.331	24	362,05
			Apr-14	R\$ 6.150	185	
		MANGUEIRA	set/09*	R\$ 1.333	1	138,93
			ago/13*	R\$ 3.185	1	
		BENFICA	março/2008*	R\$ 1.158	1	236,96
			Apr-14	R\$ 3.902	16	
	IV RA	BOTAFOGO	Jan-08	R\$ 3.652	459	224,68
			Apr-14	R\$ 11.858	2003	
		CATETE	Jan-08	R\$ 3.210	64	239,25
			Apr-14	R\$ 10.890	437	
		LARANJEIRAS	Jan-08	R\$ 3.315	214	221,41
			Apr-14	R\$ 10.655	1121	
COSME VELHO		Jan-08	R\$ 3.317	27	212,69	
		Apr-14	R\$ 10.372	77		
FLAMENGO		Jan-08	R\$ 3.506	345	186,65	
		Apr-14	R\$ 10.050	1910		
AP 2		GLORIA	Jan-08	R\$ 2.500	34	298,6
			Apr-14	R\$ 9.965	316	
	HUMAITA	Jan-08	R\$ 3.850	122	223,92	
		Apr-14	R\$ 12.471	279		
	URCA	Jan-08	R\$ 4.961	19	162,3	
		Apr-14	R\$ 13.013	47		
	LARGO DO MACHADO	Jan-08	R\$ 3.556	1	243,16	
		Apr-14	R\$ 12.203	3		

V RA	COPACABANA	Jan-08	R\$ 3.613	1417	217,35
		Apr-14	R\$ 11.466	5736	
	LEME	Jan-08	R\$ 4.223	117	180,58
		Apr-14	R\$ 11.849	289	
	ARPOADOR	Jan-08	R\$ 7.249	2	92,42
		Apr-14	R\$ 13.949	3	
	IPANEMA	Jan-08	R\$ 6.420	812	104,87
		Apr-14	R\$ 13.153	572	
	LEBLON	Jan-08	R\$ 7.089	641	79,84
		Apr-14	R\$ 12.749	128	
	SÃO CONRADO	Jan-08	R\$ 4.075	130	186,74
		Apr-14	R\$ 11.685	310	
	VIDIGAL	Jan-08	R\$ 1.450	1	477,24
		Apr-14	R\$ 8.370	17	
	GAVEA	Jan-08	R\$ 4.176	131	213,12
		Apr-14	R\$ 13.076	89	
	JARDIM BOTÂNICO	Jan-08	R\$ 5.121	193	157
		Apr-14	R\$ 13.161	205	
LAGOA	Jan-08	R\$ 5.547	463	124,13	
	Apr-14	R\$ 12.433	342		
AP 4	BARRA DA TIJUCA	Jan-08	R\$ 3.752	1741	153,01
		Apr-14	R\$ 9.493	12193	
	RECREIO DOS BAN-DEIRANTES	Jan-08	R\$ 3.156	2750	121,41
		Apr-14	R\$ 6.988	7058	
	VARGEM PEQUENA	Jan-08	R\$ 2.087	8	120,17
		Apr-14	R\$ 4.595	66	
	VARGEM GRANDE	Jan-08	R\$ 2.340	13	127,3
		Apr-14	R\$ 5.319	24	
	CAMORIM	Jan-08	R\$ 1.698	12	223,73
		Apr-14	R\$ 5.497	315	

Fonte: FIPE/ZAP, 2014.

\* Valores disponíveis no site FIPE/ZAP, 2014.

A prefeitura também impediu o acesso aos dados sobre as famílias removidas ou ameaçadas de remoções, o que dificultou a elaboração de denúncias e a articulação de resistências. Além disso, as negociações foram marcadas por ameaças e coações, realizadas de forma individualizadas, deslegitimando as organizações comunitárias.

Como alternativas foram oferecidas às comunidades: indenização, auxílio-moradia e reassentamento. De modo geral, constatase que as indenizações eram incapazes de garantir o acesso a outro

imóvel situado nas proximidades da antiga residência. Ressalta-se que, de acordo com a Lei Orgânica do Município (artigo 429), o reassentamento deveria ocorrer nas proximidades da antiga residência.

As opções de reassentamento em moradias do Programa Minha Casa Minha Vida para 0 à 3 salários mínimos, aquelas destinadas à política de reassentamento, estavam localizadas distantes das áreas de centralidade, principalmente na franja urbana da cidade em alguns bairros da Zona Oeste, que além de possuírem baixa cobertura de infraestrutura urbana (transporte, saneamento, pavimentação das ruas) são distantes dos principais locais de oferta de trabalho, lazer, estudo e saúde.

Entretanto, não percebeu-se critérios objetivos para definir quais moradores removidas seriam reassentados, alguns desses passariam a receber um auxílio-moradia, também denominado de aluguel social, no valor de R\$ 400,00 mensais. Esse valor era estabelecido independentemente do tamanho das famílias, das condições das moradias e da localização das mesmas na cidade. Como resultado, muitas famílias não conseguiam acesso à habitação na mesma área e esse recurso passava a ser visto como uma política compensatória, mais do que como solução provisória à ação de despejo da prefeitura.

Paradoxalmente a prefeitura negava estar fazendo remoções e afirmava que essas intervenções urbanas também estavam associadas à uma política habitacional, que asseguraria o direito à moradia digna para aqueles que até pouco tempo viviam em habitações precárias e/ou em áreas de risco; em suma, afirmava estar atuando na “preservação da vida”. Segundo dados do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas (2013), cerca de três mil famílias já tinham removidas, até 2013, e outras oito mil ainda estariam ameaçadas de remoção. Os movimentos populares afirmavam que o problema era que os moradores ameaçados viviam em “áreas de rico e não de risco” (como o caso das comunidades Vila Autódromo e Santa Marta), e se, de fato, haviam melhorias materiais para algumas famílias reassentadas, por outro lado, muitos reclamavam ter piorado significativamente suas condições de vida, pois uns perderam empregos, outros passaram a levar horas para chegar ao local de trabalho, diversas crianças perderam o ano na escola, muitos tiveram suas redes de sociabilidade dissolvidas, entre outros problemas. Além disso, em diversos casos, a nova habitação em pouco tempo começou a apresentar problemas associados à qualidade da obra, conforme pode ser observado através de visitas de

campo. Também cabe ressaltar que diversos desses empreendimentos foram rapidamente controlados por grupos milicianos<sup>11</sup>, que estabeleceram regras de sociabilidade e cobraram taxas de segurança dos novos moradores.

O maior beneficiário parece ser o setor imobiliário, que ganha na valorização das áreas de centralidade, onde estão ocorrendo os maiores investimentos, e também na construção de grande quantidade de habitações de interesse social subsidiadas pelo governo, em áreas onde o preço da terra é muito baixo. Por outro lado, os mais pobres têm seus ativos despossuídos e espoliados e passam a ter que reproduzir sua sobrevivência em áreas cada vez mais periféricas tendo o seu direito à cidade negado.

### 3. O Projeto Olímpico e seu Impacto no Direito à Mobilidade

As ações e projetos no campo da mobilidade urbana ocupam um lugar central no discurso de implantação dos megaeventos no Brasil. A promessa de legado, contida no discurso oficial e midiático, é essencial para a adesão social ao megaevento e, no caso da mobilidade, o poder simbólico é ainda maior, pois toca numa questão social bastante sensível que é o transporte urbano. Afinal, “o convencimento das vantagens que os megaeventos podem oferecer para a sociedade é parte fundamental do processo” (SANCHÉZ, et. al. 2012, p. 234)

Tais promessas constituem, portanto, um importante instrumento de legitimação social do próprio megaeventos à medida que essas ações são colocadas como a solução para os graves problemas de mobilidade existentes hoje no país, que representariam barreiras ao desenvolvimento econômico das cidades brasileiras e à superação das desigualdades sociais nelas existentes.

Os projetos de mobilidade urbana, por sua vez, estão associados a um padrão de gestão e planejamento urbano baseado em princípios do planejamento estratégico e na emergência de coalizações políticas que emergiram e vêm “exercendo ao longo do tempo um poder extra-

<sup>11</sup> Os milicianos são grupos formados pessoas – fala-se de ex-policiais ou policiais, bombeiros, vigilantes, agentes penitenciários e ex-militares – que passaram a controlar o fornecimento de serviços (transporte alternativo, distribuição de gás, etc) em algumas favelas da cidade do Rio de Janeiro. Armados ou com poder de polícia, os milicianos também exigem dos moradores e comerciantes das favelas um pagamento pelo serviço de segurança.



ordinário voltado à adoção de suas concepções e projetos hegemônicos” (SÁNCHEZ et. al., 2012, p. 233). Nesse sentido, o Megaevento é apresentado como “oportunidade catalizadora do desenvolvimento urbano, no bojo da difusão da ideologia neoliberal e da afirmação do empresariamento da gestão urbana” (SÁNCHEZ et. al., op. cit. p. 234).

Com a chegada dos megaeventos, o Rio de Janeiro vive uma onda de otimismo não só na economia, mas também sobre novas perspectivas da mobilidade urbana, que se tornaria mais eficiente, segura, confortável e sustentável, de acordo com o discurso oficial. Assim como outras cidades brasileiras, a metrópole do Rio de Janeiro está prestes a receber o maior volume de recursos de sua história para investir em políticas de mobilidade.

No Rio de Janeiro, o poder público tem denominado de “revolução dos transportes” estas ações e intervenções no campo da mobilidade. Na cidade, estão previstas a construção de sistemas de Bus Rapid Transit (BRT), o alongamento da Linha 1 do Metrô, a implantação de Bus Rapid System (BRS) e a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área do porto. Algumas delas já estão operando, como é o caso da linha “Transoeste”, um sistema BRT que liga a região da Barra da Tijuca a bairros da Zona Oeste da cidade<sup>12</sup>

No caso da mobilidade urbana, questiona-se, em primeiro lugar, se os grandes projetos previstos para a realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 seriam as soluções definitivas para os graves problemas com os quais se defrontam diariamente os mais de 11 milhões de moradores da metrópole do Rio de Janeiro.

Ao observar apenas para o volume de recursos monetários empenhados nas ações e projetos no campo da mobilidade urbana encontramos um forte argumento para apostar no sucesso das intervenções previstas no contexto dos megaeventos esportivos. Por outro lado, mesmo diante de visões exageradamente positivas quanto aos benefícios da realização dos megaeventos (URANI, 2009), o cenário que se desenha para o futuro não pode ser considerado tão positivo assim, principalmente no que diz respeito às expectativas de superação das desigualdades socioespeciais presentes no espaço metropolitano.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> A linha do BRT Transoeste já está operando com 57 estações ao longo do trajeto que liga o bairro da Barra da Tijuca (onde estará localizada a maioria das instalações olímpicas) ao extremo da Zona Oeste da cidade.

<sup>13</sup> No caso da África do Sul, que sediou a Copa do Mundo de Futebol de 2010, o sistema de transporte público chegou a ser ampliado e modernizado, aumentando sua capacidade. No entanto, com apontam Steinbrink, Haferburg e Ley (2011), o foco restrito no evento e

É preciso lembrar, neste contexto, que essas desigualdades são decorrentes do grande poder de concentração de investimentos no município-núcleo da metrópole (RIBEIRO, 2000). Como no caso de muitas metrópoles da América do Sul, ao contrário das metrópoles norte-americanas, as áreas centrais têm um valor simbólico importante principalmente por ser nessas áreas onde se concentram historicamente as funções de direção e de residência das classes dominantes, além da quantidade maior de postos de trabalho e serviços especializados. Com isso, essas áreas centrais tendem a adquirir valores monetário e simbólico ainda maiores (ABREU, 2010). “Para isso contribuem tanto a inexistência de um bom sistema de transportes, como a oferta restrita de serviços públicos, que fazem com que a população abastada resida em áreas densamente povoadas (como é o caso do Rio) e não em subúrbios bucólicos”, como ocorre em outros países (ABREU, 2010). Ou seja, uma característica da formação urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro, sempre foi uma pressão pela ocupação das áreas centrais e uma expulsão dos pobres para a periferia distante onde a oferta de transporte é precária e insuficiente.

A distribuição territorial dos investimentos em mobilidade previstos e realizadas até agora no contexto dos megaeventos parecem reproduzir essa mesma lógica de organização do espaço. Com as informações divulgadas até ao momento, não há elementos que nos permitiria aferir que os enormes investimentos em mobilidade produziram uma melhor distribuição das pessoas e dos empregos no território metropolitano e, muito menos, que atenderia as necessidades da metrópole.

Pelo contrário, na metrópole do Rio de Janeiro, os investimentos em transportes para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 estão majoritariamente concentrados territorialmente. Tomemos como exemplo a implantação dos sistemas de BRT's. Primeiramente, há uma concentração total dos investimentos no município do Rio de Janeiro, lembrando que a região metropolitana tem 20 municípios. E, em segundo lugar, há uma desigualdade na distribuição desses investimentos no interior do município do Rio de Janeiro, com uma concentração maciça na Zona Sul, através da expansão do metrô, e na Barra da Tijuca, onde se articulam três dos quatro sistemas de BRTs que estão sendo implantados, como pode ser observado na figura 1.

---

em metas econômicas de curto prazo, limitaram as possibilidades de superação da estrutura urbana extremamente fragmentada causada pelo *apartheid*.

Ao mesmo tempo, é preciso considerar que os problemas das grandes cidades, inclusive os de transporte, não poderão ser solucionados no âmbito das esferas municipais, pois são questões de natureza metropolitana.

No caso da metrópole do Rio de Janeiro, ao observar as estratégias territoriais de instalação dos grandes projetos de mobilidade, a chamada “revolução nos transportes” propagandeada pelo Poder Público no contexto dos megaeventos não parece ser a solução para a crise da mobilidade<sup>14</sup>. Tais estratégias parecem desconsiderar a maioria dos problemas decorrentes das enormes dificuldades de deslocamento diário das pessoas para trabalhar em um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana. No caso da metrópole do Rio de Janeiro, a circulação diária da população envolve grande volume de viagens não só no extenso território do município do Rio, mas também entre os vinte municípios metropolitanos.<sup>15</sup>

Obviamente, ainda é necessário avançar na investigação sobre os impactos dos projetos de mobilidade sobre a reestruturação das cidades, que por sua vez incidem sobre a dinâmica urbana, no entanto, é possível apontar três questões sobre os impactos dessas intervenções e sua capacidade de reestruturar o espaço urbano.

Em primeiro lugar, é preciso levar em conta, quando se trata dos projetos de mobilidade urbana no contexto dos megaeventos, a possibilidade real da reprodução do modelo rodoviarista, que orientou historicamente as políticas de mobilidade urbana no Brasil desde a década de 1950. Portanto, considera-se que a provisão de meios de circulação no contexto dos megaeventos podem favorecer a reprodução e a afirmação desse modelo, garantindo a primazia do setor automotivo (que vai deste a produção de automóveis ao setor de autopeças, por exemplo). Ou seja, aponta-se que as intervenções em curso, apesar de estarem sendo justificadas por se tratarem de sistemas de transporte de massas, também poderiam estar atendendo aos interesses dos usuários de automóveis e dos setores vinculados ao setor automotivo (fábricas e concessionárias de automóveis), ao abrir novas oportunidades de expansão deste mercado.

<sup>14</sup> Segundo o Índice de Bem-estar Urbano a (IBEU) elaborado pelo Observatório das Metrópoles, a região metropolitana do Rio de Janeiro, na dimensão mobilidade urbana, ocupa a pior colocação em um ranking formado pelas 15 principais regiões metropolitanas do Brasil (RODRIGUES, 2013).

<sup>15</sup> Segundo dados do Censo 2010, cerca de 850 mil pessoas se deslocam diariamente de um município para outro para trabalhar.

A segunda questão está relacionada diretamente à dimensão do desenvolvimento urbano. Assim, considera-se que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminham na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. No caso do Rio de Janeiro, testar essa hipótese é imprescindível. Os exemplos são bastante claros: Barra da Tijuca (produção de novas centralidades); Zona Sul (reforço de uma centralidade consolidada); e, Área Central que vai do Porto à Santa Tereza (renovação e resgate de uma centralidade decadente). Assim, reforça a ideia de que essas intervenções atendem diretamente aos interesses do mercado imobiliário e não as reais necessidades de circulação da população.

Por último, considera-se que as estratégias territoriais adotadas para a implantação dos projetos de mobilidade urbana não serão capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, muito por conta dos processos que tem a ver com as duas primeiras hipóteses, as intervenções não alterarão a organização do sistema de mobilidade ao ponto de gerar benefícios líquidos à população, minando assim qualquer possibilidade de “legado social”. Neste último caso, já é possível encontrar muitas indicações (ou sinais) de que o desejo por uma “Cidade Olímpica” poderá produzir uma metrópole cada vez mais desigual.

#### 4. A Copa do Mundo e seus impactos sobre o Complexo Esportivo do Maracanã

Desde a Copa do Mundo de 1950, o Maracanã tem sido o grande palco esportivo da Cidade do Rio de Janeiro. Construído para aquela Copa, o Maracanã, localizado no centro geográfico da então capital brasileira, era o maior estádio do mundo com uma capacidade de 179.000 espectadores. No entanto, desde o ano 2000, o estádio vem sofrendo várias mudanças estruturais que alteram não apenas a sua capacidade de público, mas também as possibilidades do seu uso social.

O Maracanã foi majoritariamente construído com dinheiro público e existiu sob administração da Prefeitura do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, de 1950 até 1960. Depois da formação do Estado de Guanabara, em 1960, o Maracanã passou a ser administrado pela entidade esportiva ADEG. Na fusão do estado de Guanabara com

o Estado do Rio de Janeiro, em 1975, o Maracanã passou ser administrada pela SUDERJ - Superintendência dos Esportes do Rio de Janeiro, ligado à Secretaria Estadual de Esportes e Lazer (SEEL). Essa condição perdurou até 2013, quando o complexo esportivo do Maracanã foi concessionado pelo governo do estado para um consórcio privado, por um período de 35 anos.

Durante o tempo no qual esteve sob administração pública, o Maracanã passou por épocas bastante difíceis. A construção inicial demorou 14 anos para ser completada e durante a década de 1980, o estádio, como as demais infraestruturas urbanas, sofreu com a falta de investimento, manutenção e segurança. A administração do estádio nunca foi profissionalizada e até agora os cargos técnicos da SEEL e da SUDERJ são ocupados através de indicação política, com baixo nível de profissionalização. O resultado dessa conjunção de fatores levou o Maracanã a cair em decadência, sem oferecer nem conforto, nem segurança aos espectadores, nem transparência na sua gestão. Mas mesmo na ausência de uma boa gestão e de investimentos, o estádio e seu complexo esportivo, cultural e educacional se integrou à vida cotidiana da cidade. Vale destacar que dentro desse complexo, estão localizados três equipamentos esportivos – o estádio de atletismo Célio de Barros, o Parque Aquático Julio Delamare e o ginásio Maracanãzinho –, uma escola pública, um museu indígena e um centro tecnológico. Pela sua fama global como o maior estádio do mundo e celeiro dos craques brasileiros, o Maracanã chegou a ser o segundo lugar mais visitado pelas turistas. Além de inúmeros jogos de futebol por ano, o estádio foi usado para a realização de concursos públicos, treinos de militares, shows e festas. O estádio também contava com um restaurante popular e foi o sede da SUDERJ onde trabalhavam 1.200 pessoas diariamente (GAFFNEY 2008).

Primeiramente a capacidade do estádio Maracanã foi reduzida para 129.000 espectadores na reforma efetuada com o objetivo de sediar o Campeonato Mundial dos Clubes da FIFA, em 2000. Mas foi depois, com a chegada da décima quinta edição dos Jogos Pan-americanos, em 2007, que a história do estádio começou a ser radicalmente alterada. O Maracanã, palco das cerimônias de abertura e encerramento do evento, e sede dos jogos de futebol nele previstos, sofreu uma reforma orçada em R\$ 330 milhões. Com ela, o Maracanã perdeu a geral, lugar de acesso à preços populares para as classes menos

favorecidas. Simultaneamente foi construído Estádio Olímpico João Havelange no subúrbio de Engenho de Dentro. Mas as mudanças não pararam aí. Tendo em vista a preparação para a Copa do Mundo de 2014, uma nova reforma teve início em 2010.

O estádio de atletismo Célio de Barros foi fechado em Janeiro de 2013 para servir como canteiro de obras para as reformas do Maracanã. Vale destacar que o Célio de Barros foi a única pista de atletismo de qualidade acessível na cidade e tinha servido como centro de treinamento para atletas olímpicos e também para a comunidade em geral desde sua inauguração, em 1974. Com o fechamento do estádio, centenas de crianças e dezenas de atletas foram prejudicados. Ironicamente o projeto Rio 2016, que visava treinar atletas e que fazia parte do “legado social” dos Jogos Olímpicos, foi suspenso por falta de lugar para realizar suas atividades. Para a Copa do Mundo de 2014, o estádio servirá como estacionamento e não há previsão para a reforma da pista de atletismo, nem para a reabertura do estádio. O governo federal prometeu investir dinheiro na reconstrução da pista, mas as obras só estão previstas para serem iniciadas após a Copa do Mundo de 2014.

O Parque Aquático Julio Delamare foi inaugurado em 1978 e funcionava como lugar de treinamento e competição aquática desde então. O parque também era local de aulas de natação e de hidroginástica para a população. Para receber e se adequar aos Jogos Pan-americanos de 2007, o Parque Julio Delamare passou por uma reforma de R\$ 10 milhões, sendo fechado temporariamente, em abril de 2013, em razão das obras no Estádio do Maracanã. Mas durante o processo de concessão do Complexo Esportivo, o Governo do Estado do Rio de Janeiro previu a demolição total do Parque Julio Delamare, assim como o do Estádio de atletismo Célio de Barros, da Escola Friedenreich, e do prédio do antigo Museu do Índio. No caso do Parque Aquático, a justificativa era a necessidade de facilitar o escoamento do Estádio de Futebol Mario Filho. A ameaça de demolição desses equipamentos suscitou uma resistência organizada em torno do movimento “O Maraca é Nosso”, que envolveu o Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, torcedores, atletas, ex-atletas, indígenas, professores, alunos, usuários dos equipamentos esportivos, e apoiadores em geral, o que acabou pressionando o poder público a voltar atrás e a decidir pela preservação dos mesmos, retirando a visada demolição do contrato de concessão.

Assim como as outras instalações do complexo esportivo, a Escola Municipal Arthur Friedenreich também foi ameaçada de demolição com as reformas visando a preparação do estádio para a Copa do Mundo de 2014. A escola se destacava por ser uma das dez melhores escolas públicas do estado do Rio de Janeiro e pela sua capacidade de receber crianças com dificuldade de locomoção. Seu nome é uma homenagem ao primeiro grande herói de futebol brasileiro, Arthur Friedenreich. A luta para a permanência da escola foi marcada pela notável presença de professores, estudantes e famílias durante as manifestações que foram violentamente reprimidas pelo poder público ao longo de 2013. Mas a reversão da decisão do poder público de demolir a Escola Friedenreich mostra que a resistência organizada marcou um processo exitoso da luta popular contra a privatização dos espaços públicos da cidade.

Talvez a mais polêmica tentativa de limpar o espaço do entorno do Maracanã tenha envolvido o antigo prédio do Museu do Índio, ocupado desde 2006 por um grupo de índios e apoiadores que denominaram o lugar de Aldeia Maracanã. O prédio, tombado pelo poder público, foi construído em 1865 e doado ao Serviço de Proteção ao Índio, em 1910. Nesse mesmo local, Darcy Ribeiro criou o Museu do Índio, que funcionou nesse prédio de 1953 à 1977. A antiga construção se encontrava num estado de deterioração avançada quando foi ocupada pela Aldeia Maracanã. O prédio, tombado pelo poder público, foi construído em 1865 e doado ao serviço da secretaria da proteção dos Índios, em 1910. O prédio abrigou a sede do órgão federal da proteção dos Índios, e posteriormente, entre 1953 e 1977, foi o local do Museu do Índio. O prédio se encontrava num estado de deterioração avançada quando foi ocupado pela Aldeia Maracanã. Quando o projeto de reforma e privatização do Maracanã começou a tomar forma, a Aldeia passou a sofrer ameaças de despejo pelo poder público. Ao longo do processo das obras no Maracanã, a Aldeia se articulou com vários grupos indignados de todo Brasil e passou a contar com o apoio de setores mais progressistas dentro do próprio governo e com uma ampla cobertura na mídia internacional. Depois de promessas, por parte do governo estadual, de abrigo para os índios ocupantes e de que o prédio não seria mais destruído, o batalhão de choque do estado do Rio de Janeiro retirou a comunidade indígena a força, em março de 2013. Depois dessa primeira desocupação, membros da comunidade indígena voltaram a ocupar o prédio, em outubro de 2013. Mais

uma vez, eles foram removidos a força pelo batalhão de choque, em dezembro de 2013. Apesar da chegada da Copa do Mundo, o prédio permanece em estado de abandono e não há projetos em andamento para cumprir a promessa do governo de restaurar o prédio e transformar o lugar num centro cultural indígena.

De qualquer forma, as quatro instalações acima mencionadas finalmente foram preservadas gerando a necessidade de alteração no contrato de concessão do Maracanã que o governo do estado do Rio de Janeiro estabeleceu em 6 de janeiro de 2014. Além de todas as polêmicas geradas pelo fechamento do principal palco esportivo da cidade por três anos para mais uma reforma, vale destacar agora os impactos da privatização.

Como indicado anteriormente, o complexo esportivo do Maracanã abrangeu múltiplos usos durante seus 60 anos de vida pública. Sob o regime de concessão de 35 anos, cuja licitação foi vencida com a participação do grupo IMX, empresa contratada para fazer o estudo de viabilidade da concessão privada, o consórcio Maracanã S. A. (Odebrecht, IMX e AEG) tem o direito de explorar o estádio e seu entorno. Depois da Copa de Confederações, em 2013, o preço dos ingressos dos jogos realizados no Maracanã subiu, alcançando um valor médio de aproximadamente R\$ 45,00. Vale sublinhar que os ingressos cobrados nos jogos realizados em 2012 custavam aproximadamente R\$ 14,00, evidenciando um aumento de mais de 200%, em dois anos. De fato, a explosão dos valores dos ingressos e a diminuição da torcida são traços comuns em todos os estádios construídos ou reformados para a Copa do Mundo. No curto prazo, constata-se uma exclusão das classes populares que não conseguem pagar para assistir aos jogos. No longo prazo, esse processo pode influenciar o enfraquecimento da cultura popular do futebol brasileiro.

## 5. O Projeto Olímpico e o Regime de Segurança do Espaço Público

Logo depois da realização dos Jogos Pan-americanos, e talvez já visando a candidatura do Rio de Janeiro para as Olimpíadas de 2016, o governo do Estado do Rio de Janeiro instalou a primeira Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) na comunidade Santa Marta, na Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro. Desde 2008, as UPPs já foram instaladas em



mais de 40 favelas da cidade, quase todas localizadas dentro dos anéis olímpicos descritos no dossiê de candidatura do Rio 2016. A política pública de pacificação é um tema bastante complexo para ser analisado, tanto da perspectiva da segurança pública quanto dos efeitos sobre dinâmica urbana na cidade como um todo. Dentro desse panorama, destacam-se três elementos: a expansão de um modelo militar conformando um novo regime de segurança pública de controle dos espaços públicos; a geografia circunscrita das intervenções em prol dos megaeventos esportivos; e os investimentos vultuosos em armamento e tecnologias de ponta.

A polícia militar do estado do Rio de Janeiro (PMERJ) nunca passou por um processo de reforma institucional. Mesmo antes da ditadura (1964-1985), “os sistemas penais e policiais [foram] utilizados como instrumentos para controlar as classes mais baixas” (ASHCROFT, 2014). O padrão de relação com a população é baseado no conflito armado e na ameaça permanente. Com a chegada dos megaeventos, há uma tendência de equipar todas as forças de segurança pública com armamentos mais pesados (sejam estes letais ou menos letais) em vez de treinar esses agentes em métodos de comunicação e negociação. A concepção de segurança prevalecente, que toma a população das áreas pobres como ameaça, é o pano de fundo para a implementação das UPPs.

Dentro das primeiras 40 UPPs instaladas na cidade do Rio de Janeiro, 39 ficavam dentro dos anéis olímpicos descritos no dossiê Rio 2016. Restam poucas dúvidas de que o projeto de segurança pública do estado se relaciona com os megaeventos esportivos, com a circulação de turistas e a super valorização imobiliária das áreas nobres da cidade. Esse processo de concentração das forças de segurança do estado (em termos financeiros e de capacidade humana) numa área circunscrita da cidade do Rio de Janeiro pode aumentar as divisões socioespaciais pré-existentes na cidade e criar novas articulações entre o Estado, o mercado imobiliário e o cotidiano das favelas “pacificadas”. Nas áreas da cidade fora dos anéis olímpicos, que não contam com UPP, o panorama da segurança pública continua como antes, permanecendo o controle desses território sob o comando do tráfico organizado ou das milícias.

Durante a Copa das Confederações, em 2013, a polícia militar agiu contra as inúmeras manifestações e manifestantes com uma violência desproporcional e exagerada em todo o país, mostrando o

seu completo despreparo para lidar com a sociedade civil. Ao mesmo tempo, o governo federal aumentou suas despesas em segurança pública voltadas para os grandes eventos de R\$ 451,4 milhões, em 2012, para R\$ 707 milhões, em 2013. Em 2014, a previsão é de que o programa das UPPs custe R\$1 bilhão aos cofres do estado do Rio de Janeiro e que as despesas do governo federal em segurança pública para a Copa do Mundo sejam da ordem de R\$ 1,9 bilhões. A maior parte das despesas previstas se referem a aquisição de armamentos e a contratação de agentes de segurança.

Outro aspecto que deve ser mencionado diz respeito ao aumento do mercado privado de segurança com a chegada dos megaeventos esportivos. Estima-se que serão abertos mais de 60 mil vagas para agentes privados até 2016 (KONCHINSKI, 2012). A tendência é que esses agentes portem armas letais. Trata-se da implantação de um regime ostensivo de segurança na cidade, onde os espaços de convivência pública são cada vez mais lugares de violência em potencial. Com essa conjunção de fatores, assiste-se também a um aumento exponencial no uso de tecnologia, envolvendo câmeras e robôs, aviões não-tripulados (AVNTs ou drones) e a coordenação nacional e internacional, através de mecanismos de controle concentrado em centros de alta tecnologia (RITTO, 2013).

Os grandes investimentos em segurança pública não estão sendo acompanhados por um equivalente investimento em treinamento ou por um processo de desmilitarização. A tendência, no contexto dos megaeventos, é consolidar o modelo de segurança pública preexistente, dando mais capacidade de ação, armamento e liberdade de atuação para garantir o controle do espaço público e a realização dos eventos (GIULIANOTTI e KLAUSER 2011). No caso do Rio de Janeiro, percebe-se a consolidação de um regime de segurança militarizado, armando-se a Guarda Civil e expandindo-se os mecanismos remotos de vigilância e controle do espaço urbano. Tudo isso ocorre dentro do contexto metropolitano, onde ainda se encontram grandes territórios que existem fora do controle do estado e grandes desequilíbrios entre os municípios e áreas intra-municipais em termos de segurança pública. Os grandes eventos esportivos parecem estar aumentando essas disparidades e deixando uma cidade mais fragmentada e militarizada.

## Considerações Finais: o Projeto Olímpico e a governança empreendedorista neoliberal no Rio de Janeiro

A falta de transparência no que diz respeito aos gastos públicos é um característica marcante da gestão municipal no contexto das intervenções vinculadas à Copa do Mundo e às Olimpíadas. As páginas eletrônicas criadas na Internet<sup>16</sup> aparentam estar mais preocupadas com a divulgação e propaganda das ações promovidas e em criar uma imagem de transparência, do que propriamente fornecer informações relevantes para a monitoramento e compreensão das intervenções em curso. As principais informações disponibilizadas se referem à legislação pertinente e ao investimento previsto em alguns dos principais projetos da prefeitura. Mas as informações relacionadas aos projetos são insuficientes, pois são resumidas em dados gerais, sem um detalhamento mais preciso envolvendo: as áreas exatas ocupadas pela nova infraestrutura (traçados detalhados dos BRTs, por exemplo), contrapartida do poder público no caso das parcerias público-privadas (PPPs), contratos realizados com as empresas responsáveis pelas obras, número de desapropriações e remoções já efetuadas e previstas, identificação dos atingidos, valores detalhados dos gastos com indenizações, justificativas para as ações, etc.

A ausência de transparência é acompanhada da inexistência de espaços públicos de participação social nos arranjos institucionais criados. Estes, em linhas gerais, podem ser caracterizadas de acordo com o grau de influência que exercem sobre os processos decisórios relacionados aos investimentos vinculados à preparação da cidade para receber a Copa do Mundo e as Olimpíadas. De fato, pelo fato da Olimpíadas se constituir em um evento de maiores proporções, o poder municipal tem como meta central a preparação da cidade para este acontecimento, concebendo a Copa do Mundo como uma etapa preparatória deste evento.

No âmbito nacional, o Comitê Organizador Local da Copa se constitui no principal interlocutor da FIFA; e o Comitê Olímpico Brasileiro (COB) e o Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos de 2016 (COJO) são os principais interlocutores não-governamentais do COI - Comitê Olímpico Internacional, estando suas responsabilidades concentradas

<sup>16</sup> No caso do Rio de Janeiro, a principal página eletrônica da Prefeitura relacionada às intervenções do Projeto Olímpico é <[www.transparenciaolimpica.com.br](http://www.transparenciaolimpica.com.br)>.

na organização da competição em si, sobretudo no que tange às estruturas internas das arenas esportivas e à viabilização logística para atletas, imprensa e demais atores envolvidos. Apesar de terem um papel fundamental, essas entidades nacionais dependem fundamentalmente do poder público para cumprirem com suas funções executivas.

Assim, de fato, o Governo do Estado e a Prefeitura do Rio de Janeiro são as principais autoridades públicas responsáveis por garantir a realização dos dois megaeventos na Cidade do Rio de Janeiro, e portanto, se constituem em última instância, os principais interlocutores políticos das entidades internacionais, a FIFA e COI. Além disso, são esses dois governos os responsáveis em definir as leis e as obras relativas ao plano de políticas públicas, o chamado legado da Copa e das Olimpíadas. Tanto o governo estadual como o governo municipal elaboraram e aprovaram leis relativas aos eventos em discussão.

No dia 19 de dezembro de 2012 foi aprovada, pelo Governo do Estado, a Lei nº 6363, que dispõe sobre medidas relativas à Copa das Confederações e à Copa do Mundo FIFA 2014, mais conhecida como a Lei da Copa. De início, vale destacar que, conforme as suas disposições transitórias, as disposições aplicáveis à FIFA, Comitê Organizador Brasileiro – COL, Confederação Brasileira de Futebol – CBF e suas subsidiárias, são extensivas à realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, aos Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos Rio 2016, Comitê Olímpico Internacional – COI, Comitê Paraolímpico Internacional, Comitê Olímpico Brasileiro – COB, Comitê Paraolímpico Brasileiro e suas subsidiárias. Nesse sentido, o mais correto seria chamar essa lei de Lei da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro.

Em sintonia com a Lei da Copa aprovada no âmbito federal, a Lei da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro pode ser considerada a expressão de um certo padrão de intervenção do poder público, marcado pelo autoritarismo e pela exceção. Em geral, são medidas que criam exceções em relação a lei vigente no Estado e transferem para a FIFA, o COI e suas subsidiárias, o poder de gestão dos espaços públicos direta ou indiretamente afetados pela realização desses megaeventos. Em especial cabe destacar os seguintes aspectos desta lei:

Nos locais oficiais de competição, não se aplicam as normas estaduais relativas à divulgação de marcas, distribuição, venda, publicidade ou propaganda de produtos e serviços, ou comércio de alimentos e bebidas, em área contida por um perímetro de 1.000 metros, contados

a partir da face externa da murada do Maracanã. De forma explícita, a lei diz que não tem validade a restrição ao consumo de bebidas alcoólicas no estádio. As normas, regras e critérios relacionados a esses temas serão definidas exclusivamente pela FIFA. Nessa perspectiva, a lei autoriza o poder público a impor restrições as atividades econômicas que funcionam no perímetro de 1.000 metros a partir da face externa do Maracanã. A medida não apenas cria uma exceção em relação à legislação brasileira, mas também transfere à FIFA e ao COI o poder de legislar, tendo em vista que essas instituições passam a ter a competência de regulamentar um conjunto de atividades econômicas em uma área abrangente na qual está situado o estádio.

A FIFA e o COI ficam isentos de quaisquer taxas estaduais em decorrência da prestação de serviços, e de todas as taxas cobradas pelo Estado para a concessão de autorizações, licenças e alvarás necessários para o exercício de atividades comerciais no interior do Estado. De fato, o cálculo dos investimentos públicos na Copa e nas Olimpíadas também deveria incorporar uma estimativa em torno da renúncia fiscal, expressa nas isenções de impostos e taxas concedidos pelo Poder Público à FIFA, COI e suas subsidiárias. No caso do Rio de Janeiro, além do privilégio do monopólio das atividades comerciais nas áreas de exclusividade, a FIFA e o COI estão isentas de todas as taxas cobradas pelo Estado dos demais comerciantes e prestadores de serviços.

Por fim, até o calendário escolar foi alterado de forma a garantir que o período de férias escolares, das entidades públicas e particulares, coincida com o período da realização dos jogos da Copa do Mundo e das Olimpíadas, com a justificativa de facilitar o deslocamento de atletas, espectadores e demais participantes. A subordinação do poder público aos interesses privados fica ainda mais evidente na alteração do calendário escolar. É interessante notar que a definição das férias nesse período não tem o objetivo de permitir o acompanhamento do jogos pelos estudantes, mas liberar o trânsito para a FIFA e o COI.

No âmbito do município também foram instituídas leis excepcionalizando as normas existentes, através da emissão de três decretos pela Prefeitura Municipal (todos de 11 de março de 2014). O primeiro (n.º 38365) decreta feriado municipal nos dias 18 e 25 de junho, a partir do meio dia, e no dia 04 de julho de 2014, tendo em vista a realização dos jogos da Copa do Mundo na cidade, nestes dias. O segundo (n.º 38366) revoga todas as autorizações concedidas para a realização

de eventos na cidade, entre 22 de maio e 18 de julho de 2014, correspondente a Copa Mundo FIFA Brasil 2014, de forma garantir a exclusividade da sua realização neste período. Por fim, o último decreto (nº 38367), reforça a lei estadual, e cria a área exclusiva para a prática de atividades comerciais e de publicidade pela FIFA e por pessoas ou entidades por ela indicadas, correspondente ao raio de um quilômetro a partir do Estádio Maracanã, durante a Copa Mundo FIFA Brasil 2014, em que o direito de conduzir atividades comerciais fica restrito à FIFA e às pessoas ou entidades por ela indicadas.<sup>17</sup>

Em síntese, esse conjunto de medidas expressa um padrão de intervenção do poder público (i) autoritário, na medida em que adota decisões que não resultam de um debate democrático com as organizações sociais e com a sociedade em geral; (ii) de exceção, tendo em vista que as regras estabelecidas claramente contrariam a legislação existente, aplicada para cidadãos brasileiros e fluminenses; (iii) subordinado aos interesses privados, o que se expressa na criação de áreas comerciais exclusivas para a FIFA, restringindo o espaço público.

A partir da análise esboçada neste artigo, pode-se afirmar que a importância da Copa do Mundo e das Olimpíadas estaria vinculada ao processo de reestruturação da dinâmica urbana na Cidade do Rio de Janeiro, legitimado e possibilitado pelo discurso em torno das oportunidades de desenvolvimento econômico e do legado que estes eventos poderiam deixar. Neste sentido, cabe ainda registrar duas questões que emergem desta análise.

Em primeiro lugar, tendo em vista o montante de recursos e os impactos das intervenções na cidade, chama atenção o fato das decisões relativas a esses investimentos não passarem por uma ampla discussão democrática, envolvendo todos os segmentos sociais, colocando em pauta o projeto de cidade que está construído. Nesse sentido, o projeto Olímpico do Rio de Janeiro, não obstante eventuais efeitos pontuais positivos, expressa um padrão de intervenção pública que carece de legitimidade democrática, contrariando as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei 10257/2001) que, no seu segundo artigo, estabelece o direito à participação da população na definição de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

---

<sup>17</sup> O decreto assegura a continuidade das atividades comerciais dos estabelecimentos já existentes e regularmente instalados na área restrita, desde que tais atividades sejam praticadas de acordo com o seu uso antes da Copa,

Em segundo lugar, como pode ser observado, os investimentos previstos e em curso estão concentrados em algumas áreas da cidade, notadamente na Barra da Tijuca, na Zona Sul e no Centro do Rio de Janeiro, indicando a subordinação das decisões relativas aos grandes interesses imobiliários e econômicos. Ou seja, para além do propagado legado social do projeto para a cidade, percebe-se que existem certos agentes que são mais beneficiados por esses investimentos. De fato, a própria ideia de legado parece legitimar um projeto que parece caminhar na direção de uma cidade mais desigual socialmente, sobretudo quando considera-se a dimensão metropolitana.

Em síntese, há claros indícios de que as profundas transformações em curso na dinâmica urbana da Cidade do Rio de Janeiro envolvem, de um lado, novos processos de mercantilização da cidade, e de outro, novos padrões de relação entre o poder público e o setor privado, caracterizados pela subordinação do poder público aos agentes do mercado.

## Referências Bibliográficas

- ABREU, M. A. *Evolução Urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2010.
- ASHCROFT, Patrick. 2014. “História Da Polícia Militar Do Rio de Janeiro Parte I: Primórdios Do Século XIX.” Rio on Watch. <http://riononwatch.org.br/?p=10231>.
- Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro. Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, maio de 2013. Disponível em <http://comitepopulario.wordpress.com/2013/05/15/baixe-agora-dossie-megaeventos-e-violacoes-de-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro-2a-edicao-revisada-e-atualizada/>. Acessado em fevereiro de 2014.
- EICK, Volker. “Secure Our Profits!” *The FIFATM in Germany 2006*.” In: Colin Bennett and Kevin Haggerty (eds.), *Security Games. Surveillance and Control at Mega-Events*. New York: Routledge: 2011, p. 87–102.
- GAFFNEY, Christopher. *Temples of the Earthbound Gods: stadiums in the cultural landscapes of Rio de Janeiro and Buenos Aires*. Austin: University of Texas Press. 2008.
- \_\_\_\_\_. *Securing the Olympic City*. Georgetown. *Journal of International Affairs*, 75-82. Summer/Fall 2012.
- GIULIANOTTI, Richard; KLAUSER, Francisco. 2011. “Introduction: Secu-

riety and Surveillance at Sport Mega Events.” *Urban Studies* 48: 3157–68.

HARVEY, David. *O Novo Imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. *O Neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Edições Loyola, 2005a

KONCHINSKI, Vinicius. “Copa Do Mundo Deve Empregar 60 Mil Seguranças; Saiba Como Conseguir Uma Vaga.” *UOL Copa Do Mundo 2014*. 19 Junho 2012. <http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2012/06/19/copa-do-mundo-deve-empregar-60-mil-seguranças-saiba-como-conseguir-uma-vaga.htm>. Acessado em 20 Abril 2013.

RIBEIRO, A. A cidade do Rio de Janeiro: lembrando a jangada de pedra, de Saramago. In: PIQUET, R. *Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.

RITTO, Cecília. 2013. “Segurança Da JMJ Terá Supercâmeras E Tropa de 10.000 Policiais.” August 7. <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/seguranca-da-jmj-tera-supercameras-e-tropa-de-10000-homens>. Acessado em março de 2014.

RODRIGUES, J. M. Mobilidade Urbana. In: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro; Marcelo Gomes Ribeiro. (Org.). *IBEU - Índice de Bem-Estar Urbano*. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, v. 1, p. 40-46.

SÁNCHEZ, F; BIENENSTEIN, G.; MASCARENHAS, G.; OLIVEIRA, A. Megaeventos e Metrôpoles. Insumos do Pan-2007 e as perspectivas para as Olimpíadas de 2016. Em: OLIVEIRA, F. L.; CARDOSO, A. L.; COSTA, H. S. M.; VAINER, C. B. *Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Letra Capital: Rio de Janeiro, 2012.

URANI, A. Salto Qualitativo na Retomada do Desenvolvimento. *Jornal dos Economistas*. Rio de Janeiro: CORECON/RJ, 2009.

STEINBRINK, M., HAFERBURG, C., LEY, A. Festivalisation and urban renewal in the Global South: socio-spatial consequences of the 2010 FIFA World Cup. *South African Geographical Journal*. p. 15-28. Routledge, 2011.



## CAPÍTULO II

# **O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro: investimentos públicos e participação do setor privado**

*Orlando Alves dos Santos Junior<sup>1</sup>  
Patrícia Ramos Novaes<sup>2</sup>*

Entre as principais questões relacionadas à realização dos megaeventos esportivos destacam-se o debate em torno dos supostos benefícios decorrente dos investimentos realizados e os custos de preparação das cidades para sediar tais eventos. Como aspectos positivos, em geral argumenta-se, entre outros aspectos, que os megaeventos possibilitariam promover o desenvolvimento econômico, a renovação urbana, a ampliação do acesso aos equipamentos e serviços públicos, e a qualificação do gerenciamento urbano (COSTA, 2013), o que justificaria os investimentos realizados. No entanto, encontram-se também diversos questionamentos sobre os impactos das intervenções e transformações vividas pelas cidades, tanto no sentido do projeto de cidade a qual estes investimentos estão subordinados, quanto aos processos de violação dos direitos humanos, em especial por meio de remoções, e adoção de procedimentos e regulações anti-democráticas (COHRE, 2007; EICK, 2011; STEINBRINK, HAFERBURG and LEY, 2011).

Portanto, torna-se necessário não apenas identificar onde os recursos estão sendo investidos, mas avaliar quem são os agentes sociais e setores econômicos que se beneficiam desses investimentos. No âmbito deste artigo, busca-se fazer um balanço dos principais investimentos

---

<sup>1</sup> Doutor em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, pesquisador do Observatório das Metrôpoles.

<sup>2</sup> Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles e doutoranda em planejamento urbano e regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ...

realizados no contexto de preparação da cidade do Rio de Janeiro para receber os jogos da Copa do Mundo e das Olimpíadas, de forma a contribuir com as avaliações dos impactos dessas intervenções, desenvolvidas no âmbito dos demais artigos deste livro.

O argumento sustentado neste artigo é de que os investimentos já realizados e em curso na cidade do Rio de Janeiro, concentrados em certos espaços da cidade, apontam para um processo de reestruturação urbana que caminha em três direções: fortalecimento da centralidade da Zona Sul, revitalização da centralidade decadente da Zona Portuária e criação de uma nova centralidade na Barra da Tijuca. Por centralidade, considera-se os núcleos de negócios e de relevância econômica, que exercem uma influência sobre um determinado entorno, que pode ser considerado como sua periferia. Nesse sentido, a centralidade remete a um papel de comando sobre os processos de acumulação de capital e de reprodução social, e está associada a intensidade de fluxos de dinheiro, mercadorias e pessoas. Além disso, as áreas centrais se distinguem por sua multifuncionalidade, concentrando, entre outros, centros de comércio e de negócios, atividades de gestão pública e privada, redes de escolas e universidades, instituições de saúde, serviços de transportes, áreas turísticas e centros culturais, e áreas residenciais de alta renda (CORRÊA, 1995; GLUSZEVICZ, MARTINS, 2013).

Este processo de reestruturação urbana também estaria sendo acompanhado da adoção de um novo padrão de governança empreendedorista neoliberal, fundada no estabelecimento de parcerias público-privadas, que transfere para o setor privado a gestão de equipamentos e espaços públicos.

Para travar a discussão proposta, o artigo está organizado em três sessões. Na primeira, busca-se fazer uma análise dos investimentos previstos na preparação dos megaeventos esportivos e seus impactos na dinâmica urbana da cidade. Em seguida, discute-se como vem se configurando o modelo de gestão e de participação do setor privado nos investimentos realizados na Copa do Mundo e os investimentos em curso ou previstos para os Jogos Olímpicos de 2016. Por fim, levantam-se algumas considerações finais sobre o significado desses investimentos e do padrão de relação estabelecido entre o setor público e setor privado para a Cidade do Rio de Janeiro.

# 1. O orçamento da Copa e das Olimpíadas no Rio de Janeiro: a matriz de responsabilidade

A análise dos investimentos previstos na preparação da Cidade do Rio de Janeiro para sediar parte dos jogos da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas 2016 revela que o poder público é o principal agente econômico responsável ou pelos investimentos diretos ou pelo financiamento das intervenções vinculadas à esses megaeventos.

Antes de tudo, cabe destacar que as informações disponíveis sobre os investimentos públicos são ainda muito precárias. Nos portais eletrônicos do governo federal<sup>3</sup>, criados com o objetivo de dar transparência ao uso dos recursos públicos na Copa do Mundo e nas Olimpíadas, as informações são insuficientes e superficiais, e às vezes desatualizadas e contraditórias, dificultando o monitoramento social e a análise aprofundada em torno dos gastos públicos.

Em relação à Copa do Mundo, desde o estabelecimento da Matriz de Responsabilidade (2010), percebe-se a constante alteração na previsão dos investimentos, em quase todos os estados, o que dificulta o monitoramento orçamentário. No Rio de Janeiro, tendo em vista os dados da última Matriz de Responsabilidades divulgada (setembro de 2013), o total dos investimentos previstos sofreu um aumento de 65%, passando do valor inicial de R\$ 2,2 bilhões para cerca de R\$ 3,4 bilhões. Os investimentos em mobilidade urbana representavam a maior parcela dos recursos, representando 54,6% dos gastos previstos, seguidos dos investimentos na reforma do Maracanã, que representavam 30,7% do total previsto (Tabela 1).

---

<sup>3</sup> Entre os principais portais eletrônicos criados pelo poder público, destacam-se os sites: <<http://www.copa2014.gov.br/>>, <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/home.seam>>, e <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/rio2016/>>, de responsabilidade do governo federal; e o site <<http://www.cidadeolimpica.com.br/>>, de responsabilidade do governo municipal do Rio de Janeiro.

**Tabela 1** – Previsão de aplicação de recursos da Copa do Mundo 2014 na Cidade do Rio de Janeiro, setembro de 2013.

Tema	Nº Ações	Total previsto (R\$)	(%)
Valor total	9	<b>3.416.890.000,00</b>	100,0
Aeroportos	3	443.650.000,00	13,0%
Desenvolvimento Turístico	2	18.940.000,00	0,6
Estádios (Maracanã)	1	1.050.000.000,00	30,7
Mobilidade Urbana	3	1.866.600.000,00	54,6
Instalações complementares	1	37.700.00,00	1,1

Fonte: Portal da Copa 2014, do Governo Federal. <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa/matriz-responsabilidades>>, acessado em 5 de fevereiro de 2014, tabulação do Observatório das Metrôpoles.

No entanto, estas informações parecem estar incompletas. O próprio governo federal, através do seu site [www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/](http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/) divulga gastos que não estavam previstos nesta versão da Matriz de Responsabilidade. Além disso, é interessante notar que os valores previstos por tema também apresentam contradições com os dados na matriz. De qualquer forma, excetuando eventuais falhas nas informações, o detalhamento dos projetos revela outras informações importantes.

Em primeiro lugar, observa-se que existem financiamentos do poder público federal que não estão descritos na Matriz. Este é o caso do Programa ProCopa Turismo, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza uma linha de financiamento para investimentos em construção, reforma, ampliação e modernização da rede hoteleira para a Copa 2014. O município do Rio de Janeiro contava com nove ações dentro do programa, envolvendo a construção ou reforma de hotéis situados na cidade, que totalizavam cerca de R\$ 837 milhões em financiamento.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Conforme pode ser observado em <http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema.seam?tema=4&cidadeSede=10>, acessado em 15 de maio de 2014. No site estão assinaladas onze ações, sendo nove ligadas ao financiamento do BNDES, por meio do programa ProCopa Turismo, e duas ações vinculadas a recursos públicos não onerosos, estes previstos na Matriz.

Além disso, enquanto a Matriz não previa nenhum gasto na área de segurança, o portal da transparência já registrava a contratação de R\$ 34,9 milhões nas ações previstas nesta área<sup>5</sup>.

Assim, levando-se em considerações estes gastos, o orçamento da Copa do Mundo no Rio de Janeiro se eleva para R\$ 4.289.560.300,00, entre investimentos e financiamentos públicos, detalhados na Tabela 2. Cabe destacar que não estão contabilizados neste total os investimentos da iniciativa privada, basicamente restritos a construção de hotéis.

No que diz respeito especificamente ao financiamento, do total de recursos previstos para a Copa (considerando-se o valor atualizado de R\$ 4,3 bilhões), 56%, ou seja, R\$ 2,4 bilhões correspondem a financiamento, sendo aproximadamente R\$ 1,58 bilhão de financiamento para o setor público (governos estadual e municipal) e R\$ 838 milhões para a iniciativa privada. Cabe registrar que todos os financiamentos para o Rio de Janeiro foram concedidos pelo BNDES<sup>6</sup>, cujas as ações financiadas também estão assinaladas na Tabela 2.

**Tabela 2** – Detalhamento dos Investimentos e Financiamentos Públicos por Ações Previstas no Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, maio de 2014

Tema	Ação	Investimento Global (R\$ mil)	Financiamento Federal (R\$ mil)	Investimento Federal (R\$ mil)	Investimento Governo Local (R\$ mil) – Estadual ou Municipal
Mobilidade Urbana	BRT do Corredor Transcarioca <sup>7</sup>	1.582.200.000,00	1.179.000.000,00 <sup>1</sup>		403.200.000,00
Mobilidade Urbana	Reformulação e Modernização da Estação Multimodal do Maracanã	174.800.000,00			174.800.000,00

<sup>5</sup> Conforme pode ser observado em <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema.seam?tema=14&cidadeSede=10>>, acessado em 15 de maio de 2014.

<sup>6</sup> Deve-se registrar que a Caixa Econômica Federal também opera como agente financiador em outras cidades-sedes da Copa do Mundo, mas não no caso da cidade do Rio de Janeiro.

<sup>7</sup> Destaca-se que esta informação tem contradições entre a Matriz de Responsabilidade e o Portal de Transparência. Enquanto na Matriz, são previstos R\$ 1.582.200,00, no Portal este valor alcança R\$ R\$ 1.703.606.211,80. Conforme <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam?empreendimento=204>>, acessado em 15 de maio de 2014.

Mobilidade Urbana	Projeto de Reurbanização do Entorno do Estádio do Maracanã e Ligação com a Quinta da Boa Vista – 1ª Fase	109.600.000,00			109.600.000,00
Estádios	Reforma do Estádio Mário Filho (Maracanã)	1.050.000.000,00	400.000.000,00 <sup>2</sup>		650.000.000,00
Aeroportos	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/ Galeão – Antônio Carlos Jobim – TPS 2	188.690.000,00		188.690.000,00	
Aeroportos	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/ Galeão – Antônio Carlos Jobim – Pistas e Pátio	139.100.000,00		139.100.000,00	
Aeroportos	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/ Galeão – Antônio Carlos Jobim – TPS 1	115.860.000,00		115.860.000,00	
Turismo <sup>8</sup>	Ações de Infraestrutura do Turismo – Implantação, Reforma e dequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)	18.425.000,00		16.985.000,00	1.440.000,00
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo – Sinalização Turística nos atrativos turísticos)	515.000,00			515.000,00
Turismo	Construção de Hotel da Rede Hyatt na Barra da Tijuca	298.480.000,00	298.480.000,00 <sup>3</sup>		

<sup>8</sup> Na Matriz consta apenas uma ação na área de turismo, intitula genericamente Ações de Infraestrutura do Turismo, com um total de recursos previstos de R\$ 18.940.000,00. No entanto, no Portal de Transparência, estão previstas duas ações, discriminadas como “Implantação, Reforma e Adequação de Centros de Atendimento ao Turista (CAT)” e “Sinalização Turística nos atrativos turísticos”, totalizando o mesmo valor previsto na Matriz de Responsabilidade. Conforme <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema.seam?tema=4&cidadeSede=10>>, acessado em 15 de maio de 2014

Turismo	Construção do Hotel Grand Mercure	87.093.900,00	87.093.900,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Construção Hotel Hilton Barra	118.500.000,00	118.500.000,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Implantação de hotel de padrão upscale, na Barra da Tijuca – RJ	102.831.000,00	102.831.000,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Implantação de hotel no bairro do Leme	29.194.000,00	29.194.000,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Implantação de um hotel de padrão econômico localizado no Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão)	27.692.000,00	27.692.000,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Implantação do Hotel Ibis Botafogo	20.323.000,00	20.323.000,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Implantação do Hotel Ibis Copacabana	11.645.000,00	11.645.000,00 <sup>3</sup>		
Turismo	Revitalização do Hotel Glória	142.000.000,00	142.000.000,00 <sup>3</sup>		
Estruturas temporárias - Instalações complementares – Copa das Confederações	Construção de instalações complementares – Copa das Confederações	37.700.000,00			37.700.000,00
Segurança	Cessão de prédio para a instalação do Centro de Comando e Controle Regional e instalação de câmeras de monitoramento nos perímetros estabelecidos pela SESGE - RJ	18.322.070,00			18.322.070,00
Segurança	Ações de Segurança Pública - Secretaria de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro	16.589.330,00			16.589.330,00
<b>Total</b>		<b>4.289.560.300,00</b>	<b>2.416.758.900,00</b>	<b>460.635.000,00</b>	<b>1.412.166.400,00</b>

---

**Observações:**

- (1) Financiamento do BNDES concedido para a Prefeitura do Rio de Janeiro;
- (2) Financiamento do BNDES concedido para o Governo do Estado do Rio de Janeiro;
- (3) Financiamento do Programa ProCopa Turismo (BNDES) concedido para a iniciativa privada.

**Fonte:** <<http://www.portaldatransparencia.gov.br/copa2014/home.seam>>, acessado em 15 de maio de 2014. Tabulação do Observatório das Metrópoles.

---

Em relação aos Jogos Olímpicos, o Dossiê de Candidatura Rio 2016 – documento usado no processo de seleção da cidade que iria sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos 2016 – previa U\$ 12.518,24 milhões em investimentos, mas estes estavam relacionados fundamentalmente às instalações esportivas e a logística dos jogos.

No entanto, desde o início, a Prefeitura anunciou um conjunto de obras vinculadas ao que passou a ser denominado de legado social, também vinculados às Olimpíadas, sem detalhar o seu custo, o que impedia uma visão global do orçamento. Somente em janeiro de 2014, o Poder Público Municipal divulgou a Matriz de Responsabilidade e o orçamento atualizado contemplando todos os gastos associados às Olimpíadas, totalizando R\$ 36,6 bilhões, repartidos entre: (i) o Comitê Organizador Rio 2016 (COJO), com R\$ 7 bilhões, decorrente de receitas da iniciativa privada, voltado para despesas dos jogos, alimentação e transporte dos atletas, segurança, etc; (ii) a Matriz de Responsabilidade, com R\$ 5,6 bilhões<sup>9</sup>, decorrente de recursos públicos e privados, destinado fundamentalmente à construção das instalações esportivas para a realização dos jogos; (iii) o Plano de Políticas Públicas, também chamado de plano do legado, com R\$ 24 bilhões, composto de recursos públicos (federais, estaduais e municipais, orçados em R\$ 13,7 bilhões) e da iniciativa privada (R\$ 10,3 bilhões, através de parcerias público-privadas).<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Dos R\$ 5,6 bilhões previstos pela Matriz de Responsabilidade, o poder público municipal declara que R\$ 4,18 bilhões seriam decorrentes da iniciativa privada, através das Parcerias Público-Privadas, e que R\$ 1,46 seriam decorrentes do orçamento público municipal. No entanto, esta informação não leva em consideração o custo das contrapartidas do poder público no âmbito destas parcerias, na forma, por exemplo de isenções fiscais. Da mesma forma, a previsão dos recursos privados do legado social, estimada em R\$ 10,3 bilhões também não é acompanhada da informação em torno de eventuais contrapartidas do poder público.

<sup>10</sup> Cf. <<http://www.cidadeolimpica.com.br/transparencia/>>, acessado em 5 de maio de 2014.



Tomando em consideração o plano de políticas públicas, identifica-se 27 projetos previstos ou em desenvolvimento que são considerados oficialmente parte do legado e que são discursivamente vinculados aos Jogos Olímpicos (Quadro 1).

**Quadro 1 – Investimentos do Plano de Políticas Públicas ou Legado Social, do Projeto Olímpico – Rio de Janeiro, 2014**

<b>Plano de Políticas Públicas – Projetos do Legado Social e Cronograma de Conclusão</b>	<b>Investimento estimado (R\$)</b>	<b>Responsabilidade</b>
<b>1. Construção de novas instalações para o Laboratório Brasileiro de Controle de Dopagem (LBCD/LADETEC) - na UFRJ.</b> Conclusão estimada para o 3º trimestre de 2014.	110,47 milhões	Governo Federal, com recursos públicos.
<b>2. Aquisição de novos equipamentos para o Laboratório Brasileiro de Controle de Dopagem.</b> Sem prazo definido.	Sem previsão orçamentária	Governo Federal com recursos públicos.
<b>3. Construção/reforma dos locais oficiais de treinamento.</b> Sem prazo definido.	Sem previsão orçamentária	Governo Federal com recursos públicos
<b>4. Construção do Metrô Linha 4 – O projeto prevê as obras civis e de acessibilidade.</b> Conclusão estimada para o 1º trimestre de 2016.	7.633,40 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>5. Implantação de Sistemas Operacionais e de Material Rodante do Metrô Linha 4.</b> Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	1.157,48 milhões	Governo Estadual, com recursos privados
<b>6. Reformas das Estações Ferroviárias</b> de São Cristóvão, Engenho de Dentro, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos e Ricardo de Albuquerque. Sem prazo definido.	Sem previsão orçamentária	Governo Estadual com recursos públicos
<b>7. Implantação do Coletor Tronco Cidade Nova no âmbito do Programa Despoluição da Baía de Guanabara.</b> Conclusão estimada para o 1º trimestre de 2016.	96 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>8. Implantação de Ecobarreiras no âmbito do Programa Baía Sem Lixo.</b> Conclusão estimada para o 3º trimestre de 2015.	6,48 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>9. Implantação de Ecobarcos no âmbito do Programa Baía Sem Lixo.</b> Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2014.	12 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>10. Recuperação Ambiental do Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá.</b> Sem prazo de conclusão estabelecido.	613 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>11. Complementação das obras de esgotamento sanitário da Lagoa da da Tijuca, na Barra da Tijuca,</b> no âmbito do Programa de Saneamento da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá – PSBJ. Conclusão estimada para o 3º trimestre de 2015.	23 milhões	Governo Estadual com recursos públicos

<b>12. Esgotamento do Eixo Olímpico</b> , no âmbito do Programa de Saneamento da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá – PSBJ. Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2015.	57,9 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>13. Saneamento da Restinga de Itapeba</b> , no âmbito do Programa de Saneamento da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá – PSBJ. Conclusão estimada para o 3º trimestre de 2015.	50,13 milhões	Governo Estadual com recursos públicos
<b>14. Construção do VLT</b> – Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto. Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	1.188,75 milhão	Governo Municipal com recursos federais (R\$ 532 milhões) e privados (R\$ 656,75 milhões)
<b>15. Construção do BRT Transolímpica - Construção da Via Expressa</b> . Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	1.806,79 milhão	Governo Municipal com recursos municipais (R\$ 1.327,55 milhão) e privados (R\$ 479,24 milhões)
<b>16. Construção do BRT Transolímpica - Implantação da Conexão Magalhães Bastos - Deodoro</b> . Conclusão estimada para o 1º trimestre de 2016.	106,50 milhões	Governo Municipal com recursos próprios
<b>17. Construção do BRT Transolímpica - Desapropriações para implantação do BRT Transolímpica</b> . Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2015.	367,70 milhões	Governo Municipal com recursos próprios
<b>18. Construção do BRT Transoeste</b> - Construção do trecho Alvorada/Shopping Città América e conexão com Jardim Oceânico (integração Metrô linha 4). Conclusão estimada para o 1º trimestre de 2016.	91,55 milhões	Governo Municipal com recursos próprios;
<b>19. Duplicação do Elevado do Joá - Construção de complexo viário com túneis, elevado e pontes</b> . Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	459,88 milhões	Governo Municipal com recursos próprios;
<b>20. Obras no Viário da Barra - Duplicação Salvador Allende e Abelardo Bueno e construção do terminal olímpico do BRT</b> . Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	514,36 milhões	Governo Municipal com recursos próprios
<b>21. Obras de Reabilitação Ambiental de Jacarepaguá</b> . Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2015.	368,18 milhões	Governo Municipal com recursos federais (R\$ 322,28 milhões) e municipais (R\$ 46,90 milhões)
<b>22. Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário da Zona Oeste (Bacia do Marangá – AP 5)</b> . Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	431 milhões	Governo Municipal com recursos privados através da concessão dos serviços

<b>23. Projeto Porto Maravilha</b> – Projeto de revitalização da região portuária. Fase 2 - Obras da PPP. Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	8.200 milhões	Governo Municipal com recursos privados, através da PPP (R\$ 7.608 milhões), e municipais (R\$ 592 milhões)
<b>24. Construção dos reservatórios de retenção de chuvas no âmbito do programa de Controle de Enchentes da Grande Tijuca.</b> Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2016.	421,01 milhões	Governo Municipal com recursos federais (R\$ 141,72 milhões) e municipais (R\$ 279,29 milhões)
<b>25. Desvio do Rio Joana no âmbito do programa de Controle de Enchentes da Grande Tijuca.</b> Conclusão estimada para o 2º trimestre de 2015.	185,94 milhões	Governo Municipal com recursos federais (R\$ 143,20 milhões) e municipais (R\$ 42,74 milhões)
<b>26. Requalificação Urbana do Entorno do Estádio João Havelange.</b> Conclusão estimada para o 1º trimestre de 2016.	87,74 milhões	Governo Municipal com recursos municipais
<b>27. Montagem das Quatro Escolas da Arena de Handebol.</b> Conclusão estimada para o 3º trimestre de 2017.	31,2 milhões	Governo Municipal com recursos federais
<b>Total</b>	<b>24 bilhões</b>	

**Fonte:** <<http://www.apo.gov.br/site/plano-de-politicas-publicas/>>, acessado em 10 de maio de 2014. Tabulação do Observatório das Metrópoles.

Levando-se em conta o conjunto dos investimentos previstos, pode-se prever o impacto das intervenções na dinâmica urbana da cidade. De fato, a maior parte dos recursos está alocada em mobilidade urbana, representando cerca de 36% do total de recursos previstos para as Olimpíadas, sendo que este percentual sobe para 55% se forem considerados apenas os investimentos no plano de políticas públicas.

Pode-se afirmar, portanto, que as intervenções vinculadas à Copa do Mundo e aos Jogos Olímpicos estão menos vinculadas à realização desses megaeventos em si mesmo, ou seja, aos jogos esportivos que estes eventos envolvem, e mais ao processo de reestruturação da dinâmica urbana na Cidade do Rio de Janeiro, legitimada e possibilitada pelo discurso em torno das oportunidades de desenvolvimento econômico e do legado que esses eventos podem deixar.

## 2. A Participação do Setor Privado no Projeto Olímpico

A participação do setor privado na preparação dos jogos olímpicos, ocorre fundamentalmente por meio de três processos: (i) na

construção de equipamentos urbanos associados a realização do evento; (ii) na gestão de equipamentos urbanos privatizados; (iii) na construção de obras públicas contratadas pelo governo municipal e pelo governo estadual.

No que se refere a construção de equipamentos urbanos por iniciativa e com a responsabilidade do setor privado, pode-se constatar pela matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014 e pelo plano de políticas públicas do projeto olímpico que estes equipamentos se limitam a construção de hotéis na cidade do Rio de Janeiro. O setor privado acessou cerca de R\$ 886 milhões, emprestados pelo BNDES para construção de nove hotéis, sendo a maior parte deles implantados na Zona Sul da cidade e na Barra da Tijuca, conforme tabela 3.

**Tabela 3** - Investimentos privados previstos na Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo – Rio de Janeiro, 2014.

<b>Ação Prevista</b>	<b>Órgão financiador</b>	<b>Tema</b>	<b>Empréstimo Contratado</b>	<b>Contrapartida</b>
Implantação do Hotel Ibis Botafogo	BNDES	Desenvolvimento Turístico	20.323.000,00	12.371.000,00
Implantação do Hotel Ibis Copacabana	BNDES	Desenvolvimento Turístico	11.645.000,00	5.962.000,00
Revitalização do Hotel Glória	BNDES	Desenvolvimento Turístico	190.600.000,00	105.919.000,00
Construção Hotel Hilton Barra	BNDES	Desenvolvimento Turístico	118.500.000,00	48.427.000,00
Construção de Hotel da Rede Hyatt na Barra da Tijuca	BNDES	Desenvolvimento Turístico	298.480.000,00	222.939.000,00
Construção do Hotel Grand Mercure	BNDES	Desenvolvimento Turístico	87.093.900,00	34.917.400,00

Implantação de um hotel de padrão econômico localizado no Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro (RJ).	BNDES	Desenvolvimento Turístico	27.692.000,00	12.278.000,00
Implantação de hotel no bairro do Leme, Município do Rio de Janeiro - RJ.	BNDES	Desenvolvimento Turístico	29.194.000,00	36.380.000,00
Implantação de hotel de padrão upscale, na Barra da Tijuca - RJ.	BNDES	Desenvolvimento Turístico	102.831.000,00	60.915.000,00
			<b>Total:</b> 886.358.900,00	<b>Total:</b> 527.737.400,00

**Total Geral** (considerando-se os empréstimos e as contrapartidas): **1.414.096.300,00**

**Fonte:** <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/financiamentos/detalhe.seam?cidade=10&assunto=cidade>>, acessado em 15 de maio de 2014. Tabulação do Observatório das Metrôpoles.

Como se pode perceber, os investimentos de iniciativa exclusiva do setor privado previstos na matriz de responsabilidades são muito pequenos comparados ao valor total dos investimentos previstos na Copa do Mundo e nos Jogos Olímpicos, totalizando 1.414.096.300,00. Aliás, não há investimentos de iniciativa do setor privado previstos no plano de políticas públicas dos Jogos Olímpicos de 2016.

O segundo processo de participação do setor privado está vinculado a gestão de equipamentos urbanos privatizados pelo governo estadual e pelo governo municipal do Rio de Janeiro. Há fortes indícios de que o contexto dos megaeventos esportivos, não só na cidade do Rio de Janeiro, mas também em outras cidades do país tem servido para difundir um novo modelo de gestão fundado nas parcerias público-privadas - PPPs. No caso do Rio de Janeiro, constata-se o estabelecimento de três grandes contratos de PPPs, descritos sinteticamente a seguir.

(i) Porto Maravilha - A Lei Complementar 101/2009 designou a Região do Porto do Rio de Janeiro de Área de Especial Interesse Urbanístico e instituiu a Operação Urbana Porto Maravilha que tem como objetivo a revitalização da região portuária. A execução das obras do Porto Maravilha se realiza através da maior Parceria Público-Privada (PPP) do Brasil. O contrato de PPP foi assinado em novembro de 2010 entre a CDURP e a concessionária vencedora da licitação pública, a Porto Novo S/A (formada pela construtora OAS LTDA, Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A.). A Porto Novo vai administrar, por regime de concessão administrativa, os serviços e obras de revitalização, operação e manutenção da Área de Especial Interesse Urbanístico Região do Porto do Rio de Janeiro por 15 anos.

(ii) Parque Olímpico - Durante o evento, o local receberá competições de 14 modalidades olímpicas e 9 paralímpicas. A Prefeitura do Rio de Janeiro viabiliza parcela das instalações deste complexo por meio de parceria público-privada (PPP). Não existem informações claras sobre os recursos públicos envolvidos nessa parceria, concedidos na forma de isenções fiscais e obras de infraestrutura.

(iii) Maracanã - O contrato de PPP para gestão do Maracanã foi assinado depois das obras de reforma terem sido concluídas, e envolvem fundamentalmente sua gestão. O edital da PPP foi vencido pelo Consórcio formado pelas empresas IMX, Odebrecht e AEG Administração de Estádios.

Os contratos de parcerias público-privada revelam duas questões importantes. A primeira é a mudança no padrão de atuação das empresas privadas que passam de executoras de grandes obras a gestão de equipamentos públicos. O segundo diz respeito a subordinação da gestão de equipamentos e espaços públicos à lógica do mercado, tendo em vista que as empresas gestoras destes equipamentos e espaços públicos passam a tomar decisões vinculadas a eficácia econômica e a maximização do lucro de seus investimentos. No caso do Porto Maravilha e do Parque Olímpico há que se ressaltar que a gestão privada diz respeito a grandes espaços urbanos da cidade do Rio de Janeiro.

Por fim, o terceiro processo vinculado a participação do setor privado diz respeito a contratação das empreiteiras para construção de obras públicas associadas as intervenções da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos. Levando-se em consideração as obras públicas

de maior vulto, percebe-se a participação de grandes conglomerados econômicos que se repetem na execução dessas obras, conforme pode ser verificado no quadro abaixo (Quadro 2). Cabe destacar que o levantamento não representa a totalidade dos grandes contratos estabelecidos pelo Governo do Estado e pela Prefeitura com o setor privado, tendo em vista a ausência de informações sobre este tema nos sites oficiais, não sendo possível através dos mesmos saber quem são as empresas contratadas, nem aquelas que fazem partes dos consórcios, que na maioria das vezes têm nomes fantasia que obscurecem o conhecimento em torno da sua composição.<sup>11,12,13,14</sup>

**Quadro 2 – Empreiteiras contratadas nas licitações das grandes obras vinculadas a copa e as olimpíadas na cidade do Rio de Janeiro – 2014**

<b>Empreiteiras</b>	<b>Consórcios ou parcerias das quais participam</b>	<b>Obras</b>	<b>Valor total dos contratos<sup>11</sup></b>	<b>Evento e Órgão responsável</b>
	Consórcio Maracanã <sup>12</sup>	Reforma do Estádio Maracanã	1,050 bilhão	Copa do Mundo - Governo do Estado
	Consórcio Construtor Rio Barra	Construção do Metrô Linha 4	8,790 bilhões <sup>13</sup>	Jogos Olímpicos - Governo do Estado
	Consórcio VLT Carioca <sup>14</sup>	Construção do VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto. Maravilha	1,188 bilhão	Jogos Olímpicos - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro (CDURP)

<sup>11</sup> A indicação na tabela é relativa ao valor total dos contratos, o que não significa que cada empreiteira receba este valor, tendo em vista que sua participação em consórcios em conjunto com outras empreiteiras envolve a partição dos mesmos segundo a participação de cada empresa no consórcio ou parceria em questão. Os valores relativos a cada obra ou contrato estão repetidos nas linhas relativas a cada empreiteira para dar a ideia da sua participação no volume de contratos estabelecidos com o poder público.

<sup>12</sup> A empresa Delta SA fazia parte, mas deixou o consórcio em abril de 2012.

<sup>13</sup> Neste valor estão considerados dois contratos. O primeiro, de R\$ 7.633,40 milhões destina-se a construção das obras civis e de acessibilidade. O segundo, no valor de R\$ 1.157,48 milhões, tem por objetivo a implantação de sistemas operacionais e de material rodante.

<sup>14</sup> O Consórcio VLT Carioca foi declarado vencedor da licitação para a construção e operação do sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), que ligará a Zona Portuária ao centro financeiro da cidade e ao Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. As quatro líderes do consórcio possuem 24,4375% de participação cada uma. Além disso, o consórcio conta com a participação minoritária da Brt (empresa argentina - Benito Roggio transporte), com 2% e da RATP (empresa francesa responsável pelo transporte público da capital Paris) também com 0,25%.

<b>Odebrecht</b>	Consórcio Rio Olímpico <sup>15</sup>	Construção do BRT Transolímpica – Construção da Via Expressa	1,912 bilhão <sup>16</sup>	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Parceria com com a Sanerio Construções	Construção do BRT Transoeste <sup>17</sup>	91,55 milhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Concessionária Porto Novo	Projeto Porto Maravilha – Projeto de revitalização da região portuária. Fase 2	8,200 bilhões <sup>18</sup>	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Consórcio Parque Olímpico <sup>19</sup>	Parque Olímpico	1,4 bilhão	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Empresa Ilha Pura <sup>20</sup>	Vila dos Atletas	2,909 bilhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Sem parcerias	Duplicação do Elevado do Joá	459,88 milhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Consórcio Maracanã	Reforma do Estádio Maracanã – Copa do Mundo	1,050 bilhão	Copa do Mundo - Governo do Estado
<b>Andrade Gutierrez</b>	Consórcio Transcarioca BRT <sup>21</sup>	BRT Transcarioca	1,582 bilhão	Copa do Mundo - Prefeitura Municipal
	Consórcio Complexo Lagunar	Recuperação Ambiental do Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá	613 milhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Consórcio Parque Olímpico	Parque Olímpico	1,4 bilhão	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal

<sup>15</sup> O Consórcio ganhou a licitação para executar a obra e explorar a concessão da via expressa por 35 anos.

<sup>16</sup> Neste valor estão considerados dois contratos. O primeiro, no valor de R\$ 1.806,79 milhã, tem por objetivo a construção da via expressa, enquanto que o segundo, no valor de R\$ 106,50 milhões, está destinado a implantação da Conexão Magalhães Bastos - Deodoro

<sup>17</sup> O contrato se refere à construção do trecho Alvorada/Shopping Cittä América e conexão com Jardim Oceânico (integração Metrô linha 4).

<sup>18</sup> Contrato de Parceria Público-Privada entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a Concessionária Porto Novo

<sup>19</sup> O Consórcio é formado pelas empresas Odebrecht, Carvalho Hosken e Andrade de Gutierrez. O contrato, na modalidade PPP, envolve R\$ 1,375 bilhão, sendo R\$ 850 milhões do terreno, mais R\$ 525 milhões a serem pagos pela prefeitura do Rio de Janeiro.

<sup>20</sup> A Empresa Ilha Pura é formada pelas empresas Carvalho Hosken e Odebrecht.

<sup>21</sup> A empresa Delta fazia parte, mas deixou o consórcio no dia 26/04/2012.



<b>Carioca Engenharia</b>	Consórcio Construtor Rio Barra	Construção do Metrô Linha 4	8,790 bilhões	Jogos Olímpicos – Governo do Estado
	Concessionária Porto Novo	Projeto Porto Maravilha – Projeto de revitalização da região portuária. Fase 2	8,200 bilhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
<b>Carvalho Hosken</b>	Consórcio Parque Olímpico	Parque Olímpico	1,4 bilhão	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Empresa Ilha Pura	Vila dos Atletas	2,909 bilhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
<b>Queiroz Galvão</b>	Consórcio Construtor Rio Barra	Construção do Metrô Linha 4	8,790 bilhões	Jogos Olímpicos - Governo do Estado
	Consórcio Complexo Lagunar	Recuperação Ambiental do Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá	613 milhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
<b>OAS</b>	Consórcio Complexo Lagunar	Recuperação Ambiental do Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá	613 milhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
	Concessionária Porto Novo	Projeto Porto Maravilha – Projeto de revitalização da região portuária. Fase 2	8,200 bilhões	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
<b>Inverpar</b>	Consórcio VLT Carioca	Construção do VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto. Maravilha	1,188 bilhão	Jogos Olímpicos – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro (CDURP)
	Consórcio Rio Olímpico	Construção do BRT Transolímpica – Construção da Via Expressa	1,912 bilhão	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
<b>CCR<sup>22</sup></b>	Consórcio VLT Carioca	Construção do VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto. Maravilha	1,188 bilhão	Jogos Olímpicos – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro (CDURP)
	Consórcio Rio Olímpico	Construção do BRT Transolímpica – Construção da Via Expressa	1,912 bilhão	Jogos Olímpicos – Prefeitura Municipal
<b>Cowan</b>	Consórcio Construtor Rio Barra	Construção do Metrô Linha 4	8,790 bilhões	Jogos Olímpicos - Governo do Estado
<b>Servix</b>	Consórcio Construtor Rio Barra	Construção do Metrô Linha 4	8,790 bilhões	Jogos Olímpicos - Governo do Estado

<sup>22</sup> A CCR foi criada em 2000 pelos grupos Soares Penido (17%), Camargo Corrêa (17%) e Andrade Gutierrez (17%). Há ainda 48,78% do total de ações que são negociadas na BM&FBovespa:

<b>Mendes Junior</b>	Sem parceria	Obras de Controle de Enchentes da Grande Tijuca <sup>23</sup>	185,94 milhões	Jogos Olímpicos - Prefeitura Municipal
<b>Riopar</b>	Consórcio VLT Carioca	Construção do VLT - Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto. Maravilha	1,188 bilhão	Jogos Olímpicos - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro (CDURP)

Fontes: páginas eletrônicas de notícias e das empresas envolvidas:

<<http://oglobo.globo.com/brasil/delta-deixa-consorcio-para-reforma-do-maracana-4700493>>, acessado em julho de 2014

<[http://www.grandesconstrucoes.com.br/br/index.php?option=com\\_contenido&task=viewMateria&id=396](http://www.grandesconstrucoes.com.br/br/index.php?option=com_contenido&task=viewMateria&id=396)>, acessado em julho de 2014.

<<http://www.metalica.com.br/linha-4-do-metro-rj-um-projeto-desafiador>>, acessado em julho de 2014.

<<http://www.odebrecht-transport.com/imprensa/noticias/vlt-rio-janeiro-e-o-14-ativo-odebrecht-transport>>, acessado em julho de 2014.

<<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/andrade-gutierrez-assume-obras-do-brt-transcarioca>>, acessado em julho de 2014.

<<http://esporte.uol.com.br/rio-2016/ultimas-noticias/2014/03/07/rj-contrata-grupo-suspeito-cartel-em-licitacao-para-tocar-obra-da-rio-2016.htm>>, acessado em julho de 2014.

<<http://oglobo.globo.com/rio/obras-do-transolimpico-comecam-na-quarta-feira-5375955#ixzz395G26ee1>>, acessado em julho de 2014.

<<http://agenciatl.com.br/rj-obras-de-ampliacao-do-elevado-do-joa-comecam-ate-o-fim-do-semester>>, acessado em julho de 2014.

<<http://economia.ig.com.br/empresas/infraestrutura/consorcio-com-tres-empresas-vai-executar-obras-no-porto-do-rio/n1237812873154.html>>, acessado em julho de 2014.

<<http://oglobo.globo.com/rio/tunel-de-25-km-promete-acabar-com-inundacoes-na-zona-norte-12591190>>, acessado em julho de 2014.

<[http://www.lancenet.com.br/minuto/Consorcio-licitacao-Parque-Olimpico-Rio-2016\\_0\\_658134341.html#ixzz3957e9pei](http://www.lancenet.com.br/minuto/Consorcio-licitacao-Parque-Olimpico-Rio-2016_0_658134341.html#ixzz3957e9pei)>.

<<http://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/2013/08/consorcio-da-vila-dos-atletas-de-2016-promete-obra-no-prazo-e-sem-afundar.html>>, acessado em julho de 2014.

<<http://www.grupoccr.com.br/grupo/estrutura-acionaria>>.

Os dados mostrados no Quadro 2 revelam uma forte concentração dos contratos em algumas grandes empreiteiras, com destaque para as empresas Odebrecht, que aparece com nove contratos, e Andrade Gutierrez, que participa em quatro. Mas as empresas Carioca

<sup>23</sup> As obras se referem a construção desvio do Rio Joana no âmbito do programa de Controle de Enchentes da Grande Tijuca

Engenharia, Carvalho Hosken, Queiroz Galvão, OAS, Inverpar e CCR aparecem, cada uma delas, com dois contratos envolvendo grandes projetos.

Nesse sentido, caberia indagar se as intervenções relacionadas à Copa do Mundo e às Olimpíadas não expressariam a transferência de recursos públicos para certos grupos privados, que seriam protagonistas na coalizção de poder que conduz a gestão na direção da neoliberalização da cidade do Rio de Janeiro.

Tal suposição poderia ser reforçada por outras pesquisas. De fato, a contratação destas empresas não se restringe as obras da Copa e dos Jogos Olímpicos, mas envolvem outras grandes obras executadas na cidade e no estado do Rio de Janeiro. Conforme constatado pelo Instituto Mais Democracia, no ano de 2013, no âmbito da pesquisa *Donos do Rio - Quem são os Proprietários do Brasil?*, há uma concentração dos contratos envolvendo grandes projetos em quatro empreiteiras, consideradas pela pesquisa como as “quatro irmãs”: Odebrecht, Andrade Gutierrez, OAS e Camargo Correa. Conforme afirma João Roberto Pinto, pesquisador do Instituto Mais Democracia,

Se tomarmos 16 dos maiores empreendimentos/obras no Rio, em sua grande maioria no setor de mobilidade urbana no Rio de Janeiro, verificamos que em praticamente todos eles há a participação de, pelo menos, duas delas – com as exceções para a Linha Amarela e Rio-Teresópolis, sob o controle da OAS; e para a Supervia, que administra a rede de trens na região metropolitana da cidade, controlada pela Odebrecht.<sup>24</sup>

Por último, cabe ressaltar um aspecto importante desse padrão de relação que se estabelece entre o setor público e o setor privado, que diz respeito as isenções fiscais concedidas pelo poder público para a FIFA e seus patrocinadores.

A lei municipal n° 5.230/2010 – que dispõe sobre incentivos e benefícios fiscais relacionados com a realização da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016 – beneficia o setor privado na medida em que garante isenções de pagamento

---

<sup>24</sup> Cf PINTO, João Roberto Lopes. Donos do Rio. Artigo no site do Instituto Mais democracia. Disponível em <<http://maisdemocracia.org.br/blog/2013/07/16/donos-do-rio/>>, acessado em julho de 2014.

de IPTU, ITBI, bem como perdão de dívidas e redução da alíquota do ISS durante a construção de Hotéis-residências localizados na área do Porto Maravilha e demais hotéis, pousadas, resorts e albergues em serviços relacionados a esses megaeventos.

Além disso, a lei estadual 6363/2012, que dispõe sobre medidas relativas à Copa das Confederações de 2013 e a Copa do Mundo de 2014, concedia (artigo 17) a isenção de quaisquer taxas estaduais à FIFA em decorrência da prestação de serviços ou do exercício de quaisquer atividades associadas a estes eventos esportivos. Da mesma forma, esta lei (artigo 18) também determinava que a FIFA e seus parceiros estavam isentos de todas as taxas e custas cobradas pelo Estado para a concessão de autorizações, licenças, alvarás e quaisquer outros documentos necessários para o exercício de atividades comerciais no âmbito do Estado do Rio de Janeiro.

Cabe indagar a razão de tantos privilégios, raramente concedidos à outras empresas do setor privado, no contexto da promoção de um megaevento que é, em última instância, um negócio privado que envolve muitos recursos, interesses e lucros para seus empreendedores.

## Considerações Finais

Em primeiro lugar, tendo em vista o montante de recursos e os impactos das intervenções na cidade, chama atenção o fato das decisões relativas a esses investimentos não passarem por uma ampla discussão democrática, envolvendo todos os segmentos sociais, colocando em pauta o projeto de cidade que está sendo construído. Nesse sentido, o projeto Olímpico do Rio de Janeiro, não obstante, eventuais efeitos pontuais positivos, expressa um padrão autoritário de intervenção pública e contraria as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei 10257/2001) que, no seu segundo artigo, estabelece o direito à participação da população na definição de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Em segundo lugar, como pode ser observado ao longo desse artigo, os investimentos já realizados e em curso estão concentrados em alguns grandes projetos situados em três áreas da cidade, notadamente na Barra da Tijuca, na Zona Sul e no Centro do Rio de Janeiro, indicando a subordinação das decisões relativas a estes investimentos aos interesses dos grandes conglomerados de obras públicas e dos

grupos imobiliários. Ou seja, para além do propagado legado social do projeto para a cidade, percebe-se que a ideia de legado visa legitimar um projeto de cidade e os lucros apropriados por certos agentes econômicos que têm a cidade, e estes eventos esportivos, como o seu negócio.

Por fim, um aspecto importante que emergiu do levantamento realizado no âmbito da pesquisa diz respeito à difusão de um padrão de parceria entre o setor público e o setor privado, que subordinaria o interesse público a lógica do mercado, e que promoveria a transferência de recursos do setor público para certos agentes do setor privado, seja diretamente através da contratação das grandes obras e no estabelecimento das várias modalidades de parceria público privada, seja indiretamente, através das isenções fiscais concedidas para as empresas envolvidas com estes megaeventos.

Em síntese, há fortes indícios de que as profundas transformações em curso na dinâmica urbana da cidade do Rio de Janeiro envolvem, de um lado, novos processos de mercantilização da cidade, expressas na elitização de certas áreas e no risco de processos de segregação urbana das classes populares, e de outro, novos padrões de relação entre o Estado e os agentes econômicos, caracterizados pela subordinação do interesse público a lógica do mercado e a adoção de padrões de gestão marcados pela exceção e pela ausência de transparência e democracia.

## Referências Bibliográficas

COHRE. *Fair play for housing rights*. Mega-events, Olympic Games and evictions. Genebra, Suíça: Centre on Housing Rights and Evictions - COHRE, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

COSTA, Giuliana. Sedar megaeventos esportivos vale à pena? **O Social em Questão**, Ano XVI, nº 29, 2013, p. 159 – 178.

EICK, Volker., Secure Our Profits! The Fifatm in Germany 2006, in BENNETT, C. and HAGGERTY, K. (eds.), **Security Games: Surveillance and Control at Mega-Events**, Routledge, New York, 2011 p. 87-102.

GLUSZEVICZ, Ana Cristina; MARTINS, Solismar Fraga. Conceito de Centralidade Urbana: estudo no Município de Pelotas, RS. Trabalho apresentado no II SEURB - Simpósio de Estudos Urbanos: a dinâmica das cidades e a produção do espaço. 19 a 21 de agosto de 2013.

STEINBRINK, Malte; HAFERBURG, Christoph & LEY, Astrid. Festivalisation and urban renewal in the Global South: socio-spatial consequences of the 2010 FIFA World Cup, **South African Geographical Journal**, 93:1, 2011, pg. 15-28

## CAPÍTULO III

# **Empreendedorismo Urbano no contexto dos megaeventos esportivos: impactos no direito à moradia na cidade do Rio de Janeiro**

*Demian Garcia Castro<sup>1</sup>  
Patrícia Ramos Novaes<sup>2</sup>*

### Introdução

Na última década, o Brasil emergiu no cenário mundial como importante competidor a sediar os megaeventos esportivos. Desde então, tem sido propagado pela grande imprensa, pelos governos e analistas políticos a importância do país receber estes eventos como possibilidade de ampliação dos investimentos em infraestrutura urbana nas cidades, o que resultaria em um legado de benefícios para a população. Além disso, a visibilidade internacional, que esses eventos garantem, faz com que os megaeventos esportivos sejam alardeados como “janelas de oportunidades” as cidades sede.

Dentre as cidades brasileiras, o Rio de Janeiro adquiriu destaque nesta competição. Por várias vezes, a cidade foi candidata a sediar estes eventos, porém só no ano de 2007, foi eleita a receber a Copa do Mundo em 2014. Após dois anos, em 2009, foi eleita a sediar os Jogos Olímpicos em 2016.<sup>3</sup>

Desde então, a cidade vem sendo preparada para receber esses eventos, através de uma série de projetos de reestruturação urbana,

<sup>1</sup> Professor de Geografia do Colégio Pedro II, pesquisador do Observatório das Metrôpoles e doutorando em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ.

<sup>2</sup> Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles e doutoranda em planejamento urbano e regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ.

<sup>3</sup> Cabe ainda lembrar uma série de outros megaeventos que a cidade sediou entre os anos de 2010 e 2013: Fórum Urbano Mundial, 2010, Jogos Mundiais Militares em 2011, Rock in Rio em 2011, Rio +20 em 2012, Copa das Confederações em 2013 e Jornada Mundial da Juventude Católica em 2013.

tais como: construção e implementação de novos serviços de transportes e vias urbanas; urbanização de favelas; construção de equipamentos esportivos, assim como a readequação dos equipamentos já existentes, conforme o padrão da Federação Internacional de Futebol – FIFA, como é o caso do estádio Jornalista Mario Filho (popularmente conhecido como Maracanã).

Além destes projetos, vale lembrar os investimentos na construção de uma imagem de ordem urbana, com a criação da Secretaria Especial de Ordem Pública (SEOP) e em segurança pública com a implantação em algumas favelas das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP).

Todas essas intervenções vinculadas à preparação da cidade para receber os dois megaeventos esportivos estão concentrados prioritariamente em três áreas da cidade: Zona Sul, Centro (principalmente área portuária) e Barra da Tijuca. Nota-se que nestes espaços vem ocorrendo intenso processo de valorização, justamente pelos investimentos recebidos.

De acordo com levantamento feito neste artigo, a partir dos dados do índice FIPE/ZAP<sup>4</sup>, alguns bairros do centro da cidade chegaram a valorizar mais de 300% entre os anos de 2008 e 2014. Neste mesmo período, em alguns bairros próximos a área onde está sendo construído o Parque Olímpico, na região da Barra da Tijuca, a valorização chegou a mais de 200%. Já na Zona Sul, a valorização de maior destaque foi na favela do Vidigal que atingiu mais de 400% durante o mesmo período.

Por outro lado, nota-se, também, nestas áreas intenso processo de saída da população de baixa renda. Isto vem se dando tanto pela política de remoções promovidas pelo poder público, quanto pela própria dinâmica do mercado que aumentou progressivamente os custos de vida nestes espaços da cidade.

Nota-se que este processo de valorização de determinados espaços na cidade – através do efeito do mercado que foi estimulado por intervenções públicas de reestruturação da cidade – seguida de expulsão da população de baixa renda não é um fenômeno tipicamente brasileiro, pois já foi observado em diversas cidades. Alguns estudos (BIDOU-

<sup>4</sup> Índice de preços de imóveis produzido pela Fundação Instituto de Pesquisa Econômicas (FIPE) tendo como sua base principal de informações os anúncios imobiliários ofertados no portal ZAP <<http://www.zap.com.br/>>. Um dos problemas desse tipo de fonte é a distância entre o preço ofertado e o preço transacionado, entretanto podemos intuir que a evolução dos dois preços, no médio e longo prazo, possua tendências parecidas.



ZACHARIASEN, 2006; HACKWORTH, 2007; SMITH, 2006; JANOS-CHKA et al., 2013) apontam esses processos em cidades como Londres, Nova Iorque, Barcelona, Cidade do México e Buenos Aires.

De acordo com Smith (2006), até os anos de 1990 essa era uma realidade identificada em cidades do capitalismo avançado, a partir deste período passou a ser uma realidade mundial e tendo na figura do Estado, das empresas ou das parcerias público-privadas, os agentes da transformação urbana.

Para entender esses fenômenos é necessário levar em conta que estamos diante de um novo padrão de gestão pública das cidades, caracterizado por David Harvey como empreendedorista neoliberal. Harvey (2005) desenvolve a ideia de que estaria ocorrendo uma “reorientação das posturas das governanças urbanas” adotadas a partir dos anos de 1980 nos países capitalistas avançados. De acordo com o autor, a abordagem ‘administrativa’, característica da década de 1960, estaria dando lugar a ação ‘empreendedoras’ (HARVEY, 2005, p. 167) que está associada a adoção dos princípios do neoliberalismo no âmbito local.

Este novo padrão é caracterizado, entre outros elementos, por uma coalizão de interesses fundada na noção de parceria público-privada, envolvendo grandes grupos econômicos nacionais e internacionais e o núcleo central dos governos locais (prefeituras e governos estaduais), buscando e atraindo fontes externas de financiamento, além de novos investimentos diretos.

Esse modelo de gestão privilegia intervenções em partes específicas da cidade que são capazes de atrair investimentos e alavancar o desenvolvimento econômico. Neste sentido, entendemos que os megaeventos esportivos na cidade do Rio de Janeiro são a expressão de um projeto urbano de reestruturação da cidade e da adoção desse novo padrão de governança empreendedorista, sustentada por uma coalizão de interesses econômicos, políticos e sociais.

Diante destas questões, o presente artigo possui como objetivo discutir os impactos no direito à moradia na cidade do Rio de Janeiro decorrentes tanto da adoção de uma gestão empreendedora, quanto das atuais transformações urbanas implantadas no curso dos megaeventos esportivos.

Para isto, iniciamos nossa análise discutindo a emergência do padrão de governança urbana empreendedorista. Em seguida discu-

timos como ela foi sendo implantado na cidade do Rio de Janeiro, desde o início da década de 1990. Por último, analisamos como esta gestão empreendedora vem impactando no direito à moradia na cidade do Rio de Janeiro, na medida em que promove processos de remoções e elitização, contribuindo para a realocação dos pobres na cidade.

## 1 – Empreendedorismo urbano como forma de gestão das cidades

Após a crise do Estado de Bem-Estar Keynesiano as economias capitalistas avançadas passaram a buscar novas formas de expansão e valorização para reorganizar as esferas da produção, circulação e reprodução do capital. Neste momento o ideário neoliberal adquiriu relevância política e ideológica ao colocar em prática uma série de reestruturações econômicas e reajustes políticos e sociais.

Theodore, Peck e Brenner (2009), apontam que o neoliberalismo pode ser concebido como um processo de transformação socioespacial, no qual se expressa um processo de destruição criativa do espaço político-econômico existente em múltiplas escalas geográficas –regionais, nacionais, internacionais– e entre diferentes atores institucionais e econômicos, como os governos municipais e o capital financeiro. Assim, pode-se dizer que as cidades se transformaram em espaços estratégicos para o avanço dos projetos de urbanização neoliberal.

Para os autores a urbanização neoliberal das cidades pressupõe duas tendências: (i) a destruição de configurações urbanas vigentes (como estruturas físicas e regulações institucionais) mediante iniciativas reformadoras orientadas ao mercado e (ii) a criação de novas estruturas físicas, modalidades de regulação institucional, bem como novas formas de gestão estatal adequadas à dinâmica de acumulação de capital.

Neste novo padrão de urbanização no contexto neoliberal, as políticas urbanas estão atreladas aos interesses privados e direcionadas a espaços específicos da cidade, tanto para o crescimento econômico orientado ao mercado, como para as práticas de consumo das elites.

Neste entendimento Vainer (2000) apresenta duas representações de apropriação da cidade por interesses do capital. O primeiro modelo de representação, denominado pelo autor de “cidade – objeto de luxo”, pode ser entendido pelo protagonismo do marketing urbano

em diagnosticar as características e os atributos específicos de cada cidade que constituem insumos valorizados pelo capital transnacional, ou seja, cidades com potencial para construção de espaços de convenções e feiras, parques aquáticos e tecnológicos, rede de hotéis, *resorts* e restaurantes de luxo. Neste sentido, o autor entende que a cidade é mais que uma mercadoria, ela é, sobretudo, uma mercadoria de luxo, na medida em que esses empreendimentos são voltados especificamente a uma clientela seletiva. Não se quer visitantes e usuários em geral, apenas usuários “solventes”, ou seja, a elite, a classe média-alta e o turismo internacional.

Já o segundo modelo de apropriação representa a cidade como uma empresa, assumindo a função de gestão de negócios e cabendo ao poder público tomar atitudes flexíveis, ágeis, competitivas e capazes de adaptar-se às oportunidades de negócios.

Em certo sentido, a “cidade-empresa” constitui a condição de transposição do planejamento estratégico da corporação privada para o território urbano. Fato que Harvey (2005) denominou de “empreendedorismo urbano”.

Para Harvey, o empreendedorismo urbano tem como característica principal uma coalizão de interesses envolvendo setores econômicos nacionais e internacionais e o núcleo central dos governos locais (prefeituras e governos estaduais) através das parcerias público-privada, na qual a iniciativa privada se integra aos governos locais (como as prefeituras e governos estaduais) buscando atrair fontes externas de financiamento, novos investimentos e fontes de emprego.

Porém é importante ressaltar que a atividade de parceria público-privada é especulativa, sujeita a riscos, ao contrário de um desenvolvimento planejado, utilizando os planos diretores participativos.

Neste sentido, como o setor privado não pode perder investimentos, quem geralmente assume os riscos nessa parceria é o setor público, já o setor privado assume os benefícios.

Além disso, o empreendedorismo urbano enfoca investimentos e desenvolvimento econômico por meio da construção especulativa da localidade (um bairro, um distrito) que possa oferecer melhores retornos econômicos, não alcançando assim a abrangência na região ou no território como um todo (como um município ou uma metrópole).

Seguindo a análise de Harvey, o autor destaca algumas estratégias de desenvolvimento econômico adotadas pelos governos que utilizam

o empreendedorismo urbano como forma de gestão de suas cidades. A primeira se relaciona com a ideia da competição dentro da divisão internacional do trabalho, o que significa exploração de vantagens específicas para produção de bens e serviços. Algumas dessas vantagens derivam da base de recursos de uma localidade ou da localização, como dissemos anteriormente. Porém, outras vantagens são criadas pelo investimento público na infraestrutura física e social fortalecendo a base econômica da localidade. Atualmente, dificilmente se vê algum desenvolvimento em larga escala sem que o governo ofereça um pacote de ajuda, seja na construção de estradas, de estádios esportivos ou de centros de entretenimento, sendo posteriormente concedido à iniciativa privada por valores irrisórios.

A segunda diz respeito às atividades de controle e comando de altas finanças que requer muito investimento em tecnologia e comunicação, necessários para minimizar o tempo e o custo das transações, assim como investimento em mão de obra altamente qualificada e especializada. Embora haja um grande monopólio desses centros financeiros em cidades de países centrais, tais como Nova Iorque, Chicago e Londres, a partir da década de 1990 houve crescimento desse setor em outras cidades, o que incentivou os governos locais a desenvolverem esse setor na disputa pela “sobrevivência urbana” através da inserção competitiva na rede mundial de cidades.

Destacamos aqui outra estratégia que está diretamente relacionada com nossa análise sobre os megaeventos e que Harvey denominou “divisão espacial do consumo”. Essa divisão diz respeito aos investimentos e valorizações de regiões da cidade, através de inovações culturais e arquitetônicas (introdução de estilos pós-modernista na arquitetura e no design urbano) na busca de atração de consumo (shopping centers) e entretenimento (shows e eventos esportivos internacionais). A cidade, neste sentido precisa parecer um local inovador estimulante e seguro para se viver, visitar e consumir.

Nesse contexto, atrair o investimento para sediar os megaeventos esportivos e culturais de caráter internacional faz-se necessário para tornar a cidade um local estimulante e um chamariz para atração de fluxos financeiros e de consumo.

Assistimos na última década, o Brasil aderir mais fortemente a esse processo de gestão pública empreendedora. Para Ribeiro e Santos Junior (2011), as cidades brasileiras surgiram com atrativas fronteiras

urbanas em razão da existência de ativos urbanos (imóveis e infraestrutura) passíveis de serem comprados a preços desvalorizados e integrados aos circuitos de valorização financeira internacionalizados.

Cabe destacar que esta forma de gestão pública coloca-se na contramão do Estatuto da Cidade, que prevê a obrigatoriedade do Plano Diretor, em nível municipal, para definir a função social da propriedade e os limites ao uso privado do solo urbano. E ao contrário, promove e sustenta as alianças de classes conformadas em torno da produção capitalista do espaço.

A emergência de uma governança empreendedorista nas cidades brasileiras possui traços particulares, na medida em que mantém antigas práticas patrimonialistas de acumulação urbana e de representação baseada no clientelismo. De acordo com Santos Junior e Santos (2012), a coalizão de forças sustentada pela aliança entre o capital imobiliário, capital financeiro, líderes partidários e parte da tecno-burocracia do Estado estão vinculados à determinadas formas de intervenção nas cidades brasileiras, tais como: reestruturação de áreas centrais, promoção de megaeventos, urbanização de favelas, turismo imobiliário, entre outros.

## 2 – Empreendedorismo urbano: O caso da cidade do Rio de Janeiro

A partir do exposto podemos entender que o que está por trás das disputas e competições entre cidades e países para sediar os megaeventos é a promoção da dinamização econômica e a redefinição das suas imagens no competitivo cenário mundial. Para isto, de acordo com o discurso hegemônico, seria necessário uma gestão empreendedora da cidade, baseada na coalizão de forças entre poder público e iniciativa privada.

Para entender como esse processo vem ocorrendo na cidade do Rio de Janeiro é importante ressaltar que, desde 1993, a cidade vem recebendo sucessivas administrações municipais que, de alguma forma, apontam para com esse caráter empreendedor.

O primeiro expoente dessa forma de gestão foi o prefeito Cesar Maia que governou a cidade por 12 anos em três mandatos (1993-1996, 2001-2004 e 2005-2008) e influenciou na gestão de Luiz Paulo Conde (1997-2000), que havia sido seu secretário de urbanismo. Já o atual

prefeito, Eduardo Paes, mantém essencialmente as mesmas orientações e práticas políticas dos seus antecessores.

Na primeira gestão do prefeito César Maia, foi elaborado o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – PECRJ, cujo consórcio mantenedor era composto por empresas e associações empresariais e dentre as atividades estavam a contratação de uma empresa catalã para assumir a direção executiva da elaboração do Plano. O objetivo de contratar os catalães era a experiência das transformações realizadas em Barcelona, em virtude da realização dos Jogos Olímpicos em 1992. De acordo com Vainer (2000) o PECRJ foi conduzido pela prefeitura e empresas de maneira absolutamente autoritária e fechada à participação popular, podendo ser visto como o marco inicial do modelo de gestão empreendedora neoliberal.

Fazia parte deste plano estratégico, lançar a candidatura da cidade do Rio de Janeiro à sede olímpica para os Jogos de 2004. A cidade não foi eleita e sua candidatura novamente foi lançada, visando sediar os Jogos de 2012. Assim, com o objetivo de preparar a cidade foram realizadas obras urbanísticas, tais como a construção da Cidade da Música (posteriormente rebatizada de Cidade das Artes), do teleporto no bairro da Cidade Nova, do obelisco no bairro de Ipanema, entre outros. Mais uma vez a cidade não foi eleita.

No entanto, no ano de 2007 o Rio de Janeiro sediou os Jogos Panamericanos, certamente um evento de menor porte, mas que indicava uma direção da política urbana para a realização de grandes eventos. A realização do Pan-2007 levou a uma reformulação do plano estratégico para atender às exigências do evento, tais como a construção do Estádio Olímpico João Havelange (Engenhão), do Complexo Esportivo Cidade dos Esportes (constituído pelo Parque Aquático Maria Lenk, a Arena Olímpica do Rio e o Velódromo da Barra) e da Vila Panamericana.

Ao fazermos uma breve avaliação do impacto social dos Jogos Panamericanos para a cidade do Rio de Janeiro, percebemos que seu processo foi marcado por problemas como extrapolação do orçamento inicial, conflitos com remoção de moradias populares e baixa utilização do legado de infraestrutura para a população. Percebe-se que o investimento público foi basicamente em reformas de dez instalações esportivas já existentes na cidade e a construção de quatro novas instalações, além da construção de habitações que serviram para abrigar as delegações esportivas e a imprensa. Cabe entender quem se beneficiou com esses investimentos.

O valor estimado no momento da pré-candidatura era de 390,15 milhões de reais, porém ao final do evento foram computados cerca de R\$ 3,5 bilhões, sendo o mais caro de todos os Panamericanos. (OLIVEIRA, 2009). Outra discrepância foram as participações financeiras entre os setores público e privado. A justificativa para as parcerias público-privadas era o papel essencial do empresariado no financiamento das obras. Porém, foi demonstrado que o governo federal contribuiu com 44,7% e o governo municipal com 33,8%. Já o governo estadual e o setor privado tiveram menor participação. Especula-se que este último tenha contribuído com apenas 4,3% do total de financiamento para o evento (OLIVEIRA, 2009).

O que nos chama mais a atenção foi a apropriação privada da infraestrutura urbana criada basicamente com os recursos públicos, de acordo com percentuais mencionados acima. Após o evento alguns equipamentos esportivos construídos foram cedidos a concessionários privados e por isso fechados para uso público e outros estão inutilizados desde a finalização do evento (OLIVEIRA, 2009).<sup>5</sup>

Não é de se estranhar que a área da cidade mais beneficiada com o volumoso investimento, que frisamos ser em maior percentual do setor público, foi o bairro da Barra da Tijuca, um dos mais nobres da cidade. A Barra da Tijuca abrigou mais da metade das modalidades olímpicas, o centro de transmissão dos jogos e a Vila Panamericana. Seis das 10 instalações nesta região foram construídas especialmente para o evento.

Isto mostra a aliança feita entre governos municipal, estadual e federal, o Comitê Olímpico Brasileiro – COB, grandes empresas de construção civil e proprietários de terra. O exemplo da Vila Panamericana é bastante emblemático, na medida em que foi construída quase totalmente com investimento público da Caixa Econômica Federal e teve sua obra de urbanização executada pela Secretaria Municipal de Urbanismo, sendo responsável por acelerar o processo especulativo da região.

---

<sup>5</sup> Como foi o caso do Estádio Olímpico João Havelange (Engenhão, construído pela prefeitura para os Jogos Pan-americanos 2007 e posteriormente repassado ao clube de futebol Botafogo, a Arena Olímpica do Rio que também foi construída por ocasião do Pan-2007 e posteriormente concedida à empresa GL Events que a transformou em casa de espetáculos sobre o nome de “HSBC Arena” e, mais recentemente, o Estádio Mario Filho (Maracanã) reformado para a Copa da FIFA de 2014 e repassado para um consórcio de empresas capitaneado pela Odebrecht (CASTRO, 2012).

Os apartamentos da Vila Panamericana foram direcionados à população de classe média, e as comunidades carentes próximas aos novos empreendimentos se tornaram obstáculos e foram removidas de forma violenta, ao largo da legislação vigente. As remoções foram feitas fora de um processo democrático e de acordo com Gaffney e Melo (2010) três comunidades – Canal do Cortado, Arroio Pavuna e Canal do Anil – foram demolidas totais ou parcialmente e seus moradores receberam indenizações irrisórias, não conseguindo outro imóvel naquela região.

Esse processo de remoção da população de baixa renda se tornou mais intenso a partir dos últimos anos com a preparação da cidade para a Copa do Mundo de 2014 e para os Jogos Olímpicos de 2016.

### 3 - Direito à moradia na cidade do Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos esportivos

Os investimentos nos projetos de reestruturação das cidades que sediam grandes eventos esportivos poderiam ser uma oportunidade para consolidar o direito à moradia adequada, através da construção de novas moradias ou urbanização de unidades habitacionais existentes e carentes de infraestrutura. Também poderiam ser válidos para promoção de melhorias infraestruturais e ambientais, tais como mobilidade, distribuição de água, coleta e tratamento de esgoto sanitário e gestão de resíduos sólidos.

Porém, a análise do projeto de reestruturação urbana vinculado ao projeto olímpico na cidade do Rio de Janeiro, que incorpora tanto as intervenções vinculadas à Copa do Mundo 2014 como às das Olimpíadas de 2016, expressa uma política de valorização imobiliária que vem se dando através da realização de obras de mobilidade, construção e reforma de equipamentos esportivos e instalação de UPPs em áreas de expansão do capital imobiliário, como Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Curicica, Vargem Grande, Centro e Maracanã, e em áreas valorizadas e de interesse turístico e de residência da elite, como a Zona Sul carioca (área mais valorizada da cidade).

O resultado desse processo foi um significativo aumento dos preços dos imóveis na cidade. De acordo com um levantamento, realizado pelo próprio mercado imobiliário, tomando como referência o mês de janeiro de 2014, a cidade do Rio de Janeiro possui o preço do



metro quadrado mais caro do país. O preço médio dos imóveis anunciados na capital carioca neste mês foi de R\$ 10.250, contra R\$ 8.146 no Distrito Federal e R\$ 7.839 em São Paulo (FIPE/ZAP- Jan/2014).

Para os imóveis vendidos, a valorização do metro quadrado na cidade do Rio de Janeiro foi de 65,2 % entre os anos de 2011 e 2014. Para os imóveis alugados, a valorização foi de 43,3 % no mesmo período. Se comparado a outras cidades brasileiras que também sediaram a Copa do Mundo de 2014, o Rio de Janeiro obteve a segunda maior valorização desde 2011, tanto para venda quanto para aluguel (Tabela 1).

**Tabela 1:** Valorização Imobiliária segundo o Índice FIPE/ZAP de Preços de Imóveis Anunciados (Abril/2014)

Cidade/Local	Venda			Aluguel		
	no mês	no ano	36 meses	no mês	no ano	36 meses
<b>Rio de Janeiro</b>	0,7%	4,0%	65,2%	1,0%	4,6%	43,3%
Belo Horizonte	0,3%	1,5%	34,2%	n/d	n/d	n/d
Brasília	0,5%	-0,2%	15,0%	n/d	n/d	n/d
Fortaleza	1,4%	4,1%	49,9%	n/d	n/d	n/d
Recife	0,7%	3,3%	67,2%	n/d	n/d	n/d
Salvador	0,5%	2,6%	29,8%	n/d	n/d	n/d
São Paulo	0,8%	2,9%	58,9%	0,2%	0,8%	26,6%
Brasil	0,7%	2,8%	52,4%	n/d	n/d	n/d

n/d = não disponível | Fonte: FIPE/ZAP – abril/2014.

Entre o período de janeiro de 2008 e abril de 2014, nas três principais áreas da cidade do Rio de Janeiro que estão recebendo ou receberão investimentos para os eventos esportivos – Centro, Zona Sul, Zona Norte (Maracanã) e Zona Oeste (Barra da Tijuca e Jacarepaguá) nota-se, conforme pode ser observado na Tabela 2, que a valorização de imóveis para a venda chegou a 200% em alguns bairros, e em muitos casos ultrapassou esse valor.

A zona central da cidade, que inclui as Regiões Administrativas Portuária, Centro e Rio Comprido, possui a maioria de seus bairros com valorização acima de 200% com destaque para os bairros de Cidade Nova, Estácio e Rio Comprido, que tiveram variação de 366,35%, 433,91% e 339,69% respectivamente. No bairro Cidade Nova,

ocorrerão obras de adequação no sambódromo para receber algumas atividades dos Jogos Olímpicos. Além disso, nos últimos cinco anos o bairro tem passado por diversas transformações, incentivadas pelo poder público a partir da proposta de criação de um polo de desenvolvimento, onde alguns empreendimentos foram construídos, dentre os quais podemos citar a sede da universidade Petrobrás, a nova sede da CEDAE, o Centro de Operações da Prefeitura, o Centro de Convenções SulAmérica, além da estação de metrô Cidade Nova e da recente demolição da antiga fábrica da Brahma.

Os bairros do Estácio e Rio Comprido têm passado por um processo de valorização desde a implantação das Unidades de Polícias Pacificadoras no ano de 2010 na favela do Turano e em 2011 na favela de São Carlos. Além disso, está previsto em 2016 que o bairro do Estácio sedie o Comitê de Jornalistas das Olimpíadas.

Ainda na zona central, os bairros Saúde e Gamboa, que fazem parte da região portuária, sofreram valorização de 286,52% e 346,3% respectivamente, devido aos investimentos da Operação Urbana Porto Maravilha. Essa operação urbana, instituída pela Lei Complementar Municipal nº 101, de 23 de novembro de 2009, tem por finalidade, no discurso do poder público, promover a requalificação<sup>6</sup> desta área, visando ao desenvolvimento econômico da região, através de parcerias público-privadas.

Cabe apontar que o uso de expressões como requalificação e revitalização para qualificar projetos de transformações urbanas em algumas áreas nas cidades, parte do princípio de que os espaços em questão não possuíam vida ou estavam degradados. Porém, normalmente esses projetos visam à transformação estética do espaço para usos turísticos e culturais ou também para uma mudança do padrão imobiliário e consequentemente do padrão de renda dos seus habitantes.

Próximo ao estádio do Maracanã, o destaque é para o bairro da Praça da Bandeira, variação de 320,80%, e para o bairro do Maracanã,

---

<sup>6</sup> A primeira fase do Porto Maravilha foi concluída em junho de 2012, financiada com R\$ 139 milhões da Secretaria Municipal de Obras (SMO). As intervenções que foram executadas pelo Consórcio de empresas privadas (OAS, EIT e Odebrecht), incluíram a construção de redes de água, esgoto, redes de telecomunicação, iluminação pública. A segunda fase do Porto Maravilha realiza-se por intermédio de parceria público-privada, com recursos da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPACs. O Consórcio Porto Novo (constituído pelas empresas: OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia) é responsável pelas obras e pela prestação de serviços de manutenção e conservação da região.

variação de 291,67%. Esses bairros sofreram diretamente o impacto das obras para Copa do Mundo, principalmente as reformas do estádio e seu entorno, mas também a instalação de UPPs em diversas favelas situadas nas suas proximidades.

Na Zona Sul, que já possuía valores de solo urbano bastante elevados em diversos dos seus bairros, o destaque é para o Vidigal, uma área de favela situada ao lado do bairro do Leblon, que teve uma valorização em 477,3%. A favela recebeu uma Unidade de Polícia Pacificadora no ano de 2012 e passou a ser alvo de diversos interesses, de produtores culturais, comerciantes, setor hoteleiro, e também do setor imobiliário, passando a receber diversos turistas e também novos moradores pertencentes a um estrato de renda mais elevado.

Nos bairros da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, área de concentração dos investimentos para as Olimpíadas de 2016, verifica-se grande valorização imobiliária, principalmente nos bairros que estão localizados nas proximidades do futuro parque olímpico, tais como: Curicica, variação de 202,64%, Camorim, variação de 223,70% e Gardênia Azul, variação de 203,90%.

As taxas de variação da valorização imobiliária que estão apresentadas na Tabela 2, a partir de dados do FIPE/ZAP, fornece destaque para algumas Regiões Administrativas (RA) do município, especialmente aquelas em que as taxas foram mais elevadas.

**Tabela 2:** Valorização Imobiliária na cidade do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014

Valorização Imobiliária na cidade do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014: venda					
Região Administrativa	Bairro	Mês	Valor m2	Tamanho da Amostra	Varição no período
I RA Portuária	SANTO CRISTO	08/09	R\$ 1.667	1	183,56
		04/14	R\$ 4.727	5	
	GAMBOA	05/08	R\$ 1.514	6	346,3
		04/14	R\$ 6.757	4	
	SAÚDE	01/09	R\$ 1.714	1	286,52
		04/13	R\$ 6.625	4	
	CAJU	08/09	R\$ 1.571	1	78,8
		03/13	R\$ 2.809	1	

II RA Centro	CENTRO	01/08	R\$ 2.177	31	280,34
		04/14	R\$ 8.280	889	
	LAPA	01/08	R\$ 2.431	7	279,14
		04/14	R\$ 9.217	143	
BAIRRO DE FÁTIMA	01/08	R\$ 1.948	3	323,31	
	04/14	R\$ 8.246	32		
III RA Rio Comprido	CIDADE NOVA	01/08	R\$ 1.477	2	366,35
		04/14	R\$ 6.888	17	
	CATUMBI	01/08	R\$ 1.485	3	199,12
		04/14	R\$ 4.442	23	
	ESTACIO	01/08	R\$ 1.194	6	433,92
		04/14	R\$ 6.375	74	
	RIO COMPRIDO	01/08	R\$ 1.270	53	339,69
		04/14	R\$ 5.584	344	
VII RA São Cristóvão	SÃO CRISTÓVÃO	01/08	R\$ 1.331	24	362,06
		04/14	R\$ 6.150	185	
	MANGUEIRA	09/09	R\$ 1.333	1	138,93
		08/13	R\$ 3.185	1	
	BENFICA	03/08	R\$ 1.158	1	236,96
04/14		R\$ 3.902	16		
XXIII RA Santa Teresa	SANTA TERESA	01/08	R\$ 1.850	28	298,22
		04/14	R\$ 7.367	217	
IV RA Botafogo	BOTAFOGO	01/08	R\$ 3.652	459	224,7
		04/14	R\$ 11.858	2003	
	CATETE	01/08	R\$ 3.210	64	239,25
		04/14	R\$ 10.890	437	
	LARANJEIRAS	01/08	R\$ 3.315	214	221,42
		04/14	R\$ 10.655	1121	
	COSME VELHO	01/08	R\$ 3.317	27	212,69
		04/14	R\$ 10.372	77	
	FLAMENGO	01/08	R\$ 3.506	345	186,65
		04/14	R\$ 10.050	1910	
	GLORIA	01/08	R\$ 2.500	34	298,6
		04/14	R\$ 9.965	316	
	HUMAITA	01/08	R\$ 3.850	122	223,92
		04/14	R\$ 12.471	279	
	URCA	01/08	R\$ 4.961	19	162,31
		04/14	R\$ 13.013	47	
LARGO DO MACHADO	01/08	R\$ 3.556	1	243,17	
	04/14	R\$ 12.203	3		

V RA Copacabana	COPACABANA	01/08	R\$ 3.613	1417	217,35
		04/14	R\$ 11.466	5736	
	LEME	01/08	R\$ 4.223	117	180,58
		04/14	R\$ 11.849	289	
	ARPOADOR	01/08	R\$ 7.249	2	92,43
		04/14	R\$ 13.949	3	
	IPANEMA	01/08	R\$ 6.420	812	104,88
		04/14	R\$ 13.153	572	
	LEBLON	01/08	R\$ 7.089	641	79,84
		04/14	R\$ 12.749	128	
	SÃO CONRADO	01/08	R\$ 4.075	130	186,75
		04/14	R\$ 11.685	310	
	VIDIGAL	01/08	R\$ 1.450	1	477,24
		04/14	R\$ 8.370	17	
GAVEA	01/08	R\$ 4.176	131	213,12	
	04/14	R\$ 13.076	89		
JARDIM BOTÂNICO	01/08	R\$ 5.121	193	157	
	04/14	R\$ 13.161	205		
LAGOA	01/08	R\$ 5.547	463	124,14	
	04/14	R\$ 12.433	342		
VIII RA Tijuca	TIJUCA	01/08	R\$ 1.985	1072	269,52
		04/14	R\$ 7.335	5849	
	PRAÇA DA BANDEIRA	01/08	R\$ 1.649	sem informação	320,8
		04/14	R\$ 6.939	sem informação	
IX RA Vila Isabel	GRAJAU	01/08	R\$ 1.590	279	272,33
		04/14	R\$ 5.920	806	
	MARACANA	01/08	R\$ 1.766	42	291,68
		04/14	R\$ 6.917	466	
	VILA ISABEL	01/08	R\$ 1.571	198	286,7
		04/14	R\$ 6.075	1083	
	ANDARAI	01/08	R\$ 1.425	47	324,63
		04/14	R\$ 6.051	315	

XXIV RA Barra da Tijuca	BARRA DA TIJUCA	01/08	R\$ 3.752	1741	153,01	
		04/14	R\$ 9.493	12193		
	RECREIO DOS BANDEI- RANTES	01/08	R\$ 3.156	2750	121,42	
		04/14	R\$ 6.988	7058		
	VARGEM PEQUENA	01/08	R\$ 2.087	8	120,17	
		04/14	R\$ 4.595	66		
	VARGEM GRANDE	01/08	R\$ 2.340	13	127,31	
		04/14	R\$ 5.319	24		
	CAMORIM	01/08	R\$ 1.698	12	223,73	
		04/14	R\$ 5.497	315		
	XVI RA Jacarepaguá	ANIL	01/08	R\$ 1.717	7	211,36
			04/14	R\$ 5.346	122	
CURICICA		01/08	R\$ 1.817	6	202,64	
		04/14	R\$ 5.499	244		
JACAREPAGUA		01/08	R\$ 1.990	22	194,47	
		04/14	R\$ 5.860	840		
PRAÇA SECA		01/08	R\$ 1.282	78	195,01	
		04/14	R\$ 3.782	497		
PECHINCHA		01/08	R\$ 1.768	153	181,5	
		04/14	R\$ 4.977	1422		
TANQUE		01/08	R\$ 1.484	21	197,04	
		04/14	R\$ 4.408	148		
TAQUARA		01/08	R\$ 1.620	138	187,78	
		04/14	R\$ 4.662	1237		
JACAREPAGUÁ/FREGUE- SIA		01/08	R\$ 1.990	22	184,92	
		04/14	R\$ 5.670	1134		
GARDENIA AZUL		06/08	R\$ 1.538	1	203,9	
		04/14	R\$ 4.674	1		
XXXIV RA Cidade de Deus	CIDADE DE DEUS	09/08	R\$ 1.367	2	182,3	
		04/14	R\$ 3.859	5		

Fonte: FIPE/ZAP, 2014.

Se por um lado, nota-se uma política de valorização imobiliária na cidade a partir dos investimentos realizados ou incentivados pelo poder público, por outro lado, a valorização em determinadas áreas leva a expulsão de populações de baixa renda. A consequência disto é a reapropriação daquele espaço por outros agentes econômicos, através do mercado imobiliário.

Desta forma, o poder público parece ser um agente desse processo na medida em que promove e incentiva as intervenções sem a adoção de instrumentos de promoção da função social da propriedade, previstos no Estatuto da Cidade, que poderiam proteger as classes populares, residentes nestas áreas, dos agentes do mercado.

Podemos dizer que esta situação ser caracteriza por um processo de acumulação por espoliação (HARVEY, 2013) na medida em que tanto os serviços públicos quanto as áreas que eram ocupadas pela população de baixa renda passam a se constituir em mercadorias destinadas ao consumo das classes médias e altas.

Neste sentido, parece estar em curso uma política de remoções da população de baixa renda que vem se realizando ao largo das leis que regem o assunto, ferindo o direito à moradia e o direito à cidade.

Em geral, o poder público utiliza como justificativa para as remoções o suposto interesse público das obras que estão sendo realizadas e que beneficiariam a todos que vivem na cidade – como, por exemplo, o Porto Maravilha, as linhas de BRTs e as obras no entorno do estádio do Maracanã – e o fato das comunidades estarem localizadas nas áreas de intervenção ou em áreas de risco não urbanizáveis.

O acompanhamento desses processos indica um padrão da atuação do poder público no que se refere às remoções. Em praticamente todos os casos constatou-se situações de precariedade ou completa ausência de informações, sobre os projetos de urbanização. A prefeitura também impediu o acesso aos dados sobre as famílias removidas ou ameaçadas de remoções, o que dificultou a elaboração de denúncias e a articulação de resistências. Além disso, as negociações foram marcadas por ameaças e coações, realizadas de forma individualizadas, deslegitimando as organizações comunitárias.

Como alternativas foram oferecidas às comunidades: indenização, auxílio-moradia e reassentamento. De modo geral, constata-se que as indenizações eram incapazes de garantir o acesso a outro imóvel situado nas proximidades da antiga residência, pois a prefei-

tura não reconhece o direito à posse e o pagamento de indenizações era baseado somente nas benfeitorias realizadas pelos moradores no terreno, ou seja, pela área construída e pela qualidade do material construtivo empregado, o que geravam pagamentos irrisórios muito abaixo dos preços praticados no mercado imobiliário, tanto formal quanto informal. Ressalta-se que, de acordo com a Lei Orgânica do Município (artigo 429), o reassentamento deveria ocorrer nas proximidades da antiga residência.

A política de reassentamento teve como base a utilização de moradias do Programa Minha Casa, Minha Vida para faixa 1 de renda (0 à 3 salários mínimos) que, como mostra o Mapa 01, no caso do Rio de Janeiro estão mais concentradas distantes das áreas de centralidade da cidade, principalmente na franja urbana em alguns bairros da Zona Oeste, que além de possuírem baixa cobertura de infraestrutura urbana (transporte, saneamento, pavimentação das ruas) são distantes dos principais locais de oferta de trabalho, lazer, estudo e saúde. (Mapa 1)

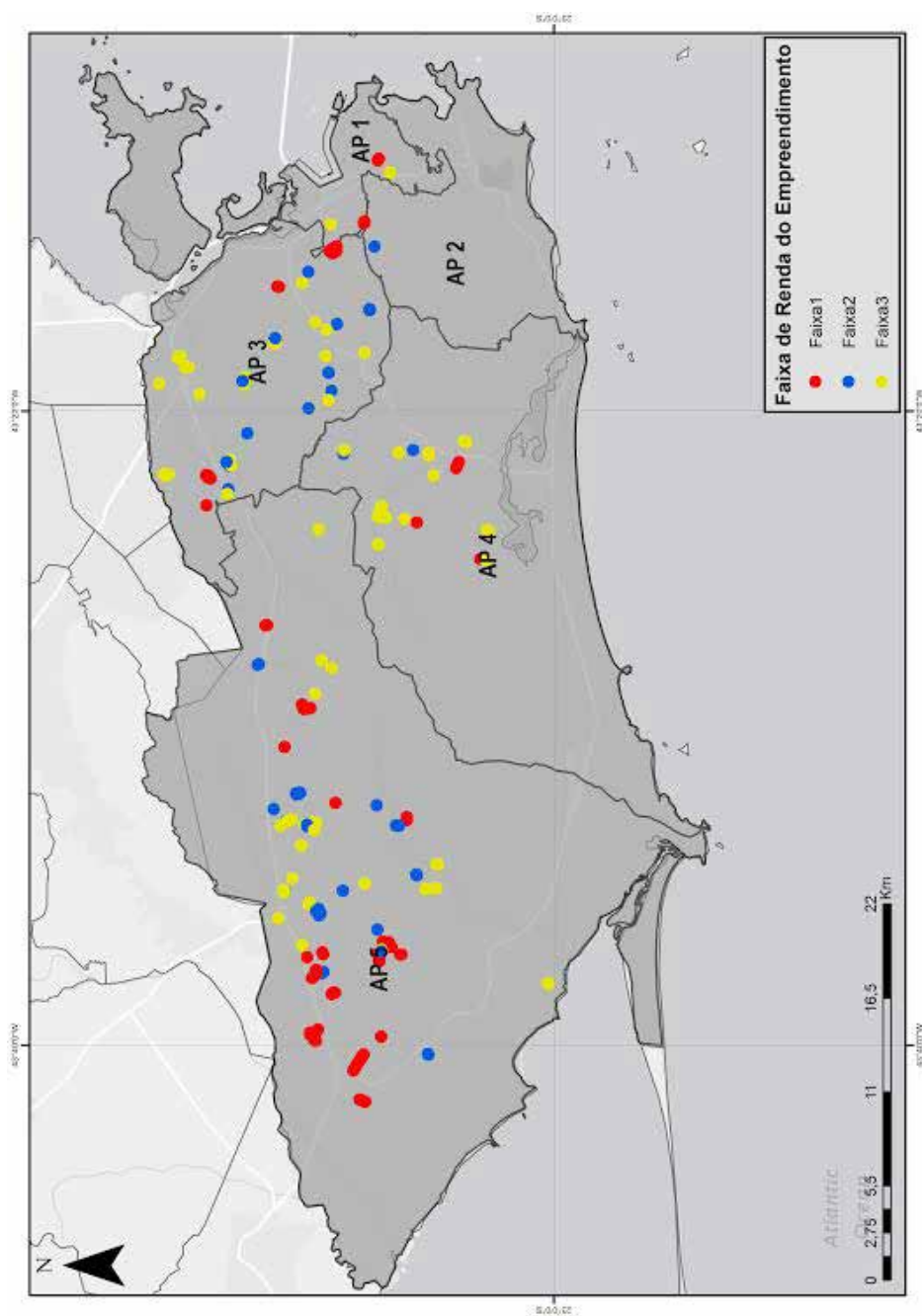
Entretanto, não parecem ser objetivos os critérios para definir quais moradores removidos seriam reassentados e quais moradores passariam a receber o auxílio-moradia, denominado de aluguel social, no valor de R\$ 400,00 mensais, na medida em que os valores foram estabelecidos independentemente do tamanho das famílias, das condições das moradias e da localização das mesmas na cidade. Como resultado, muitas famílias não conseguiam acesso à habitação na mesma área e esse recurso passava a ser visto como uma política compensatória, mais do que como solução provisória à ação de despejo da prefeitura.

Segundo dados do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas (2014), mais de quatro mil famílias já foram removidas na cidade do Rio de Janeiro. Destas, cerca de três mil e quinhentas famílias foram removidas por obras e projetos ligados diretamente aos megaeventos esportivos. Além disso, cerca de cinco mil famílias ainda estão sob a ameaça de remoção.

Os movimentos populares afirmavam que o problema era que os moradores ameaçados viviam em “áreas de rico e não de risco” (como o caso das comunidades Vila Autódromo e Santa Marta), e se, de fato, havia melhorias materiais para algumas famílias reassentadas, por outro lado, muitos reclamavam ter piorado significativamente suas condições de vida, pois uns perderam empregos, outros passaram



**Mapa 1:** Localização dos empreendimentos enquadrados no Programa MCMV



Fonte: Observatório das Metrôpoles

a levar horas para chegar ao local de trabalho, diversas crianças perderam o ano na escola, muitos tiveram suas redes de sociabilidade dissolvidas, entre outros problemas. Além disso, em diversos casos, a nova habitação em pouco tempo começou a apresentar problemas associados à qualidade da obra, conforme pode ser observado através de visitas de campo. Também cabe ressaltar que diversos desses empreendimentos foram rapidamente controlados por grupos milicianos<sup>7</sup>, que estabeleceram regras de sociabilidade e cobraram taxas de segurança dos novos moradores.

Como não se pode retirar toda a população das áreas valorizadas, a outra faceta das intervenções em habitação são as Unidades de Polícia Pacificadora – UPP, nas favelas. Porém, com a pacificação, há um aumento do valor do solo urbano nestas comunidades aumentando, assim, o preço dos aluguéis e da compra-venda de moradias. Nestas áreas, um conjunto de serviços como água, luz e TV a cabo passam a ser legalizados, gerando impactos no custo de vida dessa população que se vê obrigada a encontrar outro local de moradia onde o solo urbano seja menos valorizado na cidade.

Além das remoções, a ação estatal em diferentes níveis (união, estado e município) vem promovendo a transferência de terras públicas à iniciativa privada tanto para a Operação Urbana Porto Maravilha quanto para a construção do Parque Olímpico, contrariando a lei 11.124/2005, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação Social e determina, no seu artigo 4º, a utilização prioritária de terrenos de propriedade do poder público para a implementação de projetos de habitação de interesse social. Tanto no caso das remoções quanto na transferência de grandes quantidades de terras públicas, percebe-se que na construção da cidade olímpica, a ação do poder público está muito mais pautada pelos interesses privados, dos agentes que hegemonomizam a coalizam de poder na cidade, do que para uma melhoria substancial da vida cotidiana de boa parte da população, especialmente aquelas historicamente menos favorecidas.

O favorecimento de donos de terras, empreiteiras e empresas

---

<sup>7</sup> Os milicianos são grupos criminosos formados em sua maior parte por pessoas ligadas ao Estado – fala-se de ex-policiais ou policiais, bombeiros, vigilantes, agentes penitenciários e ex-militares – que passaram a controlar o fornecimento de diversos tipos de serviços (transporte alternativo, distribuição de bujões de gás, distribuição clandestina de TV por assinatura, etc.) em várias áreas da cidade do Rio de Janeiro. Fortemente armados, os milicianos também exigem dos moradores e comerciantes pagamentos por serviços de proteção e segurança.

do setor imobiliário, parece ser a tônica de vários projetos em curso, que em alguns casos são revestidos da “novidade” da parceria público-privada. Por exemplo, em relação ao Parque Olímpico, para a construção da infraestrutura e parte das instalações, a prefeitura realizou uma concessão administrativa na modalidade parceria público-privada, através do Consórcio Rio Mais, composto pelas construtoras Norberto Odebrecht, Andrade Gutierrez e Carvalho Hosken. A Carvallho Hosken é também a principal proprietária de terras do entorno do Parque Olímpico, portanto, principal beneficiária da valorização imobiliária gerada pelas obras. O consórcio é responsável por implantar toda a infraestrutura do Parque Olímpico e manter a área por 15 anos. Além de construir os três pavilhões que farão parte do futuro Centro Olímpico de Treinamento (COT), o Centro Internacional de Transmissão (IBC), o Centro de Mídia Impressa (MPC), um hotel e a infraestrutura da Vila dos Atletas.<sup>8</sup>

A Vila dos Atletas está sendo construída no bairro do Camorim, área de expansão imobiliária adjacente à Barra da Tijuca, que abrigará as delegações esportivas. Neste projeto, estão previstos prédios residenciais de luxo divididos em sete condomínios, com 3.604 apartamentos. Na área, também está prevista a construção de um empreendimento comercial, que atenderá às necessidades operacionais da Vila. Os apartamentos serão comercializados e após a realização dos Jogos, serão entregues aos proprietários<sup>9</sup>.

Ainda de acordo com o Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas (2014), todas as obras e serviços estão sendo custeados com recursos públicos. A Rio Mais recebe uma contraprestação mensal, totalizando R\$265 milhões, e outros R\$250 milhões pela conclusão de etapas. Recebe ainda terras públicas, vinculadas também à conclusão de etapas, no valor de R\$850 milhões. A terra pública é subvalorizada na operação, garantindo assim, às construtoras, também um ganho fundiário baseado nos investimentos públicos. O total estimado da operação é de R\$1,4 bilhões. O Governo Federal ainda terá um gasto de R\$182,7 milhões com a construção de arenas esportivas provisórias que serão feitas com recursos do PAC.

---

<sup>8</sup> Fonte: <<http://riomais.net/prefeitura-inicia-obras>>.

<sup>9</sup> Fonte: <<http://www.dci.com.br/especial/eventos-impulsionam-aportes-no-rio-de-janeiro-id398668.html>>.

Em contrapartida, as moradias do programa MCMV para faixa de renda 1 (0 a 3 salários mínimos) não estão sendo construídas nas áreas que serão beneficiadas com os investimentos públicos, ao contrário, como mostra o Mapa 1, estão concentradas nas áreas mais periféricas da cidade.

Neste sentido, o maior beneficiário parece ser o setor imobiliário, que ganha na valorização das áreas de centralidade, onde estão ocorrendo os maiores investimentos, e também na construção de grande quantidade de habitações de interesse social subsidiadas pelo governo, em áreas onde o preço da terra é muito baixo. Por outro lado, os mais pobres têm seus ativos espoliados e passam a ter que reproduzir sua sobrevivência em áreas cada vez mais periféricas tendo o seu direito à cidade negado.

## Considerações Finais

Como pode ser observado, o debate sobre a realização de megaeventos esportivos é na verdade uma discussão sobre o projeto de cidade, no caso do empreendedorismo urbano neoliberal. Ambos começaram juntos nos anos 90 no Rio de Janeiro, quando o governo César Maia lançou o Planejamento Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (1996), elaborado sob consultoria de técnicos catalães, e que possuía como destaque a inspiração da realização das Olimpíadas de Barcelona e, conseqüentemente, a candidatura para a cidade sediar os Jogos Olímpicos de 2004.

Ao longo desse período observou-se um fortalecimento de uma coalizão de poder que hegemoniza as diretrizes da gestão da cidade, tendo como principal viés a sua mercantilização. Essa coalizão foi fortalecida no início do século XXI por um alinhamento político entre as três esferas de governos. Cabe destacar que nesse período o Brasil passou por um crescimento que o alçou a figurar entre as 10 maiores potências econômicas, aumentando significativamente o poder do país no tabuleiro geopolítico internacional.

O alinhamento político entre os diferentes níveis garantiu a viabilidade da candidatura da cidade aos Jogos Olímpicos de 2016, a nova posição política e econômica do Brasil, certamente foi um dos fatores mais importantes para que a cidade fosse a escolhida. Ambos os fatores foram fundamentais para que vultuosas somas de recursos

financeiros fossem direcionadas à cidade para a realização de uma grande reestruturação urbana em nome dos Jogos Olímpicos e também para legitimar mudanças nos arranjos institucionais, especialmente com o fortalecimento das PPP.

É notório que o investimento público de diferentes ordens gera aumento do preço das terras e dos imóveis, desde os mais básicos, como asfaltamento, energia elétrica e redes de saneamento básico, até os processos de implementação de redes transportes (BRT, VLT, Linha 4 do metrô) e construção de parques públicos e de equipamentos esportivos. Assim, pensar a localização dos principais projetos de reestruturação urbana revela a intencionalidade das ações do poder público e também os principais favorecidos, no caso, empreiteiras, proprietários de terras e incorporadores, que ainda que algumas vezes sejam pessoas físicas e jurídicas diferentes, muitas vezes também são as mesmas. Dessa forma, outro resultado desse processo foi um aumento exponencial do preço das moradias para a venda, conforme apontado ao longo do texto, na cidade como um todo, mas mais especificamente nos bairros da Barra da Tijuca e adjacências, da área central da cidade, da Zona Sul, e do entorno do estádio do Maracanã.<sup>10</sup>

Dessa forma, a implementação do projeto olímpico fortaleceu uma visão de cidade orientada para os processos de acumulação de capital. Esse processo produziu graves restrições no direito à moradia, especificamente através da política de remoções conduzida pela prefeitura, realizada ao largo das legislações vigente. Outro grande impacto foram as remoções indiretas devido ao aumento do preços dos aluguéis. Em ambos os casos o que se percebeu foi um processo de realocação dos pobres na cidade em direção às áreas periféricas e abertura de novas fronteiras para o capital imobiliário, seja onde essas pessoas foram realocadas, seja de onde elas foram retiradas.

Entretanto, a resistência de algumas comunidades, associada ao apoio de movimentos sociais, do núcleo de terras da Defensoria Pública, de organizações como a Justiça Global e a Anistia Internacional, bem como pelo trabalho desenvolvido pelo Comitê Popular

---

<sup>10</sup> Reconhecemos a necessidade de uma abordagem do setor imobiliário considerando suas especificidades, que leve em conta o papel do crédito oferecido pelos Bancos públicos, a construção de moradias em larga escala pelo Governo Federal como uma política econômica anticíclica, a abertura do capital das grandes empresas do setor na Bolsa de Valores, entre outros fatores, entretanto, devido aos objetivos desse artigo, bem como os limites de páginas esses assuntos não foram abordados.

da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, garantiram visibilidade aos processos de remoção, reforçando o seu caráter ilegal e problematizando sua relação com um projeto de cidade específico (empreendedorista, neoliberal).

Diversas foram as formas utilizadas para dar visibilidade às remoções, entre elas podemos destacar: protestos, sistematização das violações em dossiês, elaboração de denúncias, divulgação em mídias alternativas nacionais e em veículos da imprensa internacional, etc. Por conta disso, houve uma redução das violações de direitos e situações de violência contra moradores de áreas atingidas, que podem ser vistas como conquistas dessas comunidades, ainda que em muitos casos parciais e/ou bastante precárias.

Entre essas conquistas podemos citar reassentamentos próximos aos antigos locais de residência (Vila Autódromo, Metro-Mangureira e algumas comunidades da Baixada de Jacarepaguá), apartamentos de melhor qualidade construtiva (Vila Autódromo), indenizações seguindo o decreto municipal, a interrupção das remoções com a promessa de urbanização (Estradinha e Indiana), a apresentação do projeto que atingiria a comunidade levando a diminuição da quantidade de famílias removidas (Arroio Pavuna) e a significativa diminuição do número de remoções (Providência).

As vitórias, ainda que parciais, apontam para a importância dos processos de resistência frente a mercantilização da cidade provida pelo governança urbana empreendedorista neoliberal em nome dos megaeventos. Dessa forma, a luta pelo direito à moradia expressa a luta por uma cidade mais justa para todas e todos.

## Referencias Bibliográficas

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Org.). De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

BRASIL. Lei n° 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Brasília, 2001.

BRASIL. Lei n° 11.124, de 16 de junho de 2005. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, cria o Fundo Nacional

de Habitação de Interesse Social – FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 jun. 2005.

CASTRO, Demian Garcia. Megaeventos esportivos e empreendedorismo urbano: os Jogos Olímpicos de 2016 e a produção do espaço urbano no Rio de Janeiro, RJ. 124 f. Dissertação (Mestrado)–Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

COMITÊ POPULAR DA COPA E DAS OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. Dossiê Megaeventos e Violações de Direitos Humanos no Rio de Janeiro. Junho de 2014.

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

HACKWORTH, Jason. The Neoliberal City: Governance, Ideology and Development in American Urbanism. New York: Cornell University Press, 2007.

MELO, Erick Omena; GAFFNEY, Christopher. Mega-eventos esportivos: reestruturação urbana para quem?. Revista Proposta, Rio de Janeiro, FASE, ano 34, n. 120, 2010.

OLIVEIRA, Alberto de. O emprego, a economia e a transparência nos grandes projetos urbanos. In: XXVIII International Congress of the Latin American Studies Association. 28., 2009, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: PUC-RIO, 2009. CD-ROM

RIBEIRO, Luiz César Queiróz & SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. Desafios da questão urbana. Le Monde Diplomatique Brasil, ano 4, n. 45, p. 4-5, abr. 2011.

SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos & SANTOS, Mauro Rego Monteiro dos. Megaeventos e o direito à moradia: questões e reflexões a partir do contexto do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Fabrício Leal; CARDOSO, Adauto Lucio; COSTA, Heloisa Soares de Moura; VAINER, Carlos Bernardo. Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

JANOSCHKA, Michael; SEQUERA, Jorge; SALINAS, Luis. Gentrification in Spain and Latin America – a Critical Dialogue. International Journal of Urban and Regional Research, vol. 38.4, July 2014, p. 1234–65.

THEODORE, Nik; PECK, Jamie; BRENNER, Neil. Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. Temas Sociales, Santiago, n. 66, mar. 2009.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARI-CATO, Ermínia (Org.). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. 2A ed. Petrópolis: Vozes, 2000. 192p. p.75-103.



## CAPÍTULO IV

# **A questão da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: reflexões a partir dos projetos de infraestrutura para os megaeventos esportivos (Copa do Mundo 2014 e Jogos Olímpicos 2016)**

*Juciano Martins Rodrigues<sup>1</sup>*

*Jean Legroux<sup>2</sup>*

### 1. Introdução

*“a oportunidade de superar o desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana pode estar sendo desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as disparidades intrametropolitanas (Maurício de Abreu, no livro *Evolução Urbana no Rio de Janeiro, escrito no início da década de 1980*)”.*

Problemas relacionados ao deslocamento diário das pessoas em suas principais cidades vêm ocupando cada vez mais espaço no debate público no Brasil. Muito do que é discutido enquadra-se no que poderíamos chamar de “uma questão da mobilidade urbana”, composta por dimensões sociais, econômicas e políticas e que coloca as condições atuais de deslocamento diário no centro das discussões sobre o futuro das cidades. Por sua importância, trata-se de uma questão que vem

---

<sup>1</sup> Doutor em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e Pesquisador do Observatório das Metrôpoles. Bolsista de Pós-Doutorado nota 10 da Fundação Carlos Chagas Filho – FAPERJ. E-mail <juciano@observatoriodasmetrôpoles.net>.

<sup>2</sup> Doutorando em geografia e planejamento urbano no LET (Laboratoire d’Economie des Transports) – Université de Lyon 2 e no IPPUR (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional) – UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro). E-mail <jeanlegroux@hotmail.fr>.

exigindo cada vez mais reflexões sistematizadas e que procurem considerar as raízes históricas e a complexidade dessa questão no Brasil. Ainda mais se tratando de um país de dimensões continentais, com nível elevadíssimo de urbanização e metropolização e com enormes desigualdades regionais e sociais. Neste artigo, objetivamos levantar hipóteses sobre a atual política de mobilidade e seus efeitos socioespaciais em termos de iniquidades e de qualidade de vida urbana. Para isso, o estudo pretende analisar o atual contexto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) em torno de três pontos centrais.

O ponto inicial visa apontar e discutir fatores e consequências da situação atual da mobilidade nas metrópoles brasileiras, em especial a situação da RMRJ, no contexto do que tem sido chamado de crise da mobilidade urbana. Ao mesmo tempo, procuramos ressaltar alguns elementos essenciais desta crise. Um fator de peso diz respeito à trajetória das transformações demográfico-espaciais experimentadas pelas metrópoles brasileiras nos últimos anos. Essas transformações são caracterizadas principalmente por uma tendência geral de dispersão residencial para além dos núcleos históricos de ocupação, implicando num possível aumento médio das distâncias percorridas nos deslocamentos diários. Neste ponto, cabe acrescentar que as políticas de transporte não souberam se adaptar a estas transformações. Outros fatores que explicam também a formação desta crise da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras são ainda: i) o reforço do modelo rodoviário, com o aumento exponencial das frotas de automóveis e motocicletas, desde os anos 2000, e ii) a manutenção da primazia do setor do transporte por ônibus sobre os modos ferroviários. Além da crescente motorização, procuramos descrever outras características desta crise, como o aumento dos congestionamentos e do tempo de viagem, o aumento das vítimas em acidentes de trânsito e a generalização de formas precárias e inseguras de transporte coletivo.

O segundo ponto está relacionado à conjuntura atual e as expectativas futuras com respeito às políticas de infraestruturas de transporte que, atualmente, se propõem para reverter esta crise. No contexto da preparação à copa do Mundo 2014 e as Olimpíadas 2016, as principais metrópoles estão recebendo investimentos históricos em infraestruturas e projetos de mobilidade urbana. Neste caso, focaremos de forma mais profunda no caso da RMRJ, sendo a mais beneficiada por esses investimentos, pois recebe a Copa do Mundo de Futebol 2014 (incluindo a

partida final) e os Jogos Olímpicos 2016. Assim o pressuposto geral que orienta esta reflexão é que tanto os investimentos que já estão em curso como também as ações e projetos previstos para o futuro na mobilidade urbana no Rio de Janeiro provocarão impactos profundos na dinâmica urbana e em aspectos da configuração socioespacial da cidade. Ao mesmo tempo, considera-se que as promessas de melhoria nas condições de mobilidade urbana constituem elemento central de legitimação e convencimento da população para a realização desses megaeventos, ao ponto de governos locais falarem de uma “revolução do transporte”, principalmente através da melhoria dos sistemas de transporte coletivo.

No terceiro ponto, tentaremos formular reflexões sobre os impactos destas transformações no campo da mobilidade, na RMRJ. Para além dos discursos do marketing urbano dos atores envolvidos na realização desses megaeventos, questionaremos quais regiões urbanas, quais grupos sociais e que setores econômicos serão realmente beneficiados. Esta reflexão envolve uma preocupação pelos impactos desses projetos sobre a justiça socioespacial, tanto na escala da Região Metropolitana do Rio de Janeiro quanto na escala intrametropolitana. De fato, as tensões entre exigências de curto prazo (receber os eventos e responder as exigências destes em termos de logística) e as necessidades da RMRJ a longo prazo em termos de mobilidade está no meio do debate sobre os impactos das novas infraestruturas e políticas de transporte no contexto atual do Rio de Janeiro. Apesar do amplo quadro de produção acadêmica sobre o assunto, as atenções dadas à mobilidade urbana no Brasil ainda se concentram muito nos ramos de engenharia e na parte técnica do urbanismo, com alto foco no trânsito, desta maneira, minimizam seus impactos sociais (FLORENTINO, 2011) e a dimensão altamente política que esconde atrás de uma infraestrutura de e/ou política de mobilidade (VASCONCELLOS, 2014). Além disso, poucas abordagens consideram a escala metropolitana de organização do espaço urbano (RODRIGUES, 2012). Ao mesmo tempo, a percepção da mencionada crise da mobilidade por parte do cidadão urbano apenas como um problema de trânsito também camufla diferenças muito significativas nas dimensões e nos significados dessa crise (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011).

Não se pretende neste artigo realizar uma exaustiva revisão das questões que envolvem a relação entre as intervenções no campo da mobilidade (no contexto dos megaeventos) e seus impactos sobre o

espaço urbano. No desenvolvimento destes três pontos, nos apropriamos, em primeiro lugar, dos dados sobre mobilidade urbana disponíveis das pesquisas domiciliares no Brasil, especialmente a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e o Censo Demográfico 2010<sup>3</sup> para contextualizar as condições atuais de mobilidade urbana. Em segundo lugar, nos baseamos nos primeiros resultados de uma pesquisa qualitativa (entrevistas semi-dirigidas e observações de campo) que procurou, desde 2010 até hoje, confrontar e registrar os impactos destas transformações urbanas no Rio de Janeiro. As entrevistas se focaram em dois universos. Por um lado procurou-se entrevistar um universo de profissionais do setor do transporte<sup>4</sup>. Por outro lado, entrevistas foram feitas com moradores de várias áreas afetadas pela implantação de projetos de transporte<sup>5</sup>.

## 2. Breve retrato da chamada crise da mobilidade nas metrópoles brasileiras: fatores e efeitos

### 2.1 Transformações metropolitanas recentes na RMRJ: dinâmica demográfica e expansão urbana

Neste ponto, pretendemos destacar as transformações socioespaciais experimentadas pela RMRJ – que se inserem em uma tendência geral de mudanças nas dinâmicas demográficas e de expansão urbana nas principais regiões metropolitanas do país. De fato, a compreensão do que há de comum no desenvolvimento espacial do conjunto delas pode contribuir no maior entendimento da relação entre configuração espacial e condições de deslocamento.

---

<sup>3</sup> Tais pesquisas – no caso da PNAD desde 1992 – incluem uma questão sobre o tempo de deslocamento casa-trabalho

<sup>4</sup> Por exemplo, com representantes das entidades seguintes: SMTR – Secretaria Municipal de Transporte; AMTU (Agência Metropolitana de Transporte Urbano); CCO (Centro de Controle e de Operação do BRT), FETRANSPOR (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro); Rio Ônibus; ANTP (Agência Nacional de Transporte Público), CORECON-RJ (Conselho Regional de Economia), ANPET (Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes), empresa Metrô Rio, CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos).

<sup>5</sup> Por exemplo, com as comunidades da Restinga, Recreio e Vila Harmonia ao longo do BRT (Bus Rapid Transit) Transoeste; Vila Autódromo e Arroio Pavuna (Parque Olímpico e BRT Transcarioca). Além de realizar visitas nas comunidades já citadas e um seguimento do andamento das obras de transporte, visitas foram realizadas no morro da Providência, que recebe um teleférico, e que está no meio da renovação da região portuária com o Projeto Porto Maravilha.

Nas últimas duas décadas os espaços metropolitanos, em seu conjunto, não apresentam exatamente o mesmo tipo de crescimento demográfico registrado em décadas passadas<sup>6</sup>. Ademais, são espaços que experimentaram importantes mudanças em sua configuração espacial, de modo que é possível identificar uma tendência geral de expansão territorial. Em todas elas, em primeiro lugar, as periferias metropolitanas apresentaram ritmos de crescimento mais acelerados, com imigração ainda bastante expressiva. Simultaneamente, os núcleos apresentam um incremento populacional absoluto ainda muito considerável, além de continuarem concentrando também boa parte dos empregos, o que evidencia que ainda ocorre uma relativa pressão sobre suas áreas centrais (RIBEIRO, SILVA e RODRIGUES, 2009). Em todas elas, a tendência geral ao longo das últimas décadas, aponta também para um aumento da mancha urbana, com uma diminuição considerável da densidade urbana e a formação de tecidos urbanos mais espalhados (RODRIGUES, 2012). A Tabela 1, permite ter uma visão das características principais das metrópoles mais importante no Brasil em termos de população e de variáveis relativas à mobilidade urbana.

No que refere-se a RMRJ, ela tem passado por expressivas transformações socioterritoriais e, apesar da estabilidade do crescimento demográfico<sup>7</sup> geral, verifica-se altas taxas de crescimento registradas em suas áreas mais periféricas desde os anos 50 do século XX (SILVA, 2012). Acompanhando esse crescimento, a mancha urbana da RMRJ continua se expandindo em todas as direções, seja “puxada” pelo movimento interno da população ou pela implantação de grandes empreendimentos. A despeito desse processo destaca-se os empreendimentos residenciais para as classes médias e altas que impactam sobremaneira na mobilidade, na medida em que seus moradores tornam-se cativos do automóvel para a realização da grande maioria de seus deslocamentos (VASCONCELLOS, 2014). Entre a década de 1970 e o final

<sup>6</sup> Entretanto, não é possível argumentar que estes espaços perdem população. A participação da população metropolitana registrou aumento de 1991 para 2000 e praticamente permanece com a mesma participação de 2000 para 2010, em torno de 36% da população brasileira Segundo Moura (2013) é possível, inclusive, descartar a hipótese de “desmetropolização” ou de desconcentração da população em face de novas tecnologias de informação e comunicação. Na verdade, têm se confirmado um adensamento e a expansão física das principais aglomerações urbanas/metropolitanas e se reforçam as principais centralidades da rede urbana brasileira.

<sup>7</sup> A Região Metropolitana do Rio de Janeiro vem apresentando taxas de crescimento populacional em torno de 1% desde a década de 1990.

da década de 2000, a mancha urbana da RMRJ cresceu 89,4%. Apenas entre as décadas de 1990 e a década de 2000 esse crescimento foi de 29,4%. Essa expansão pode ser mais bem compreendida a partir da observação do mapa 1, que mostra a superposição entre a mancha na década de 1970 e a mancha na década de 2000.

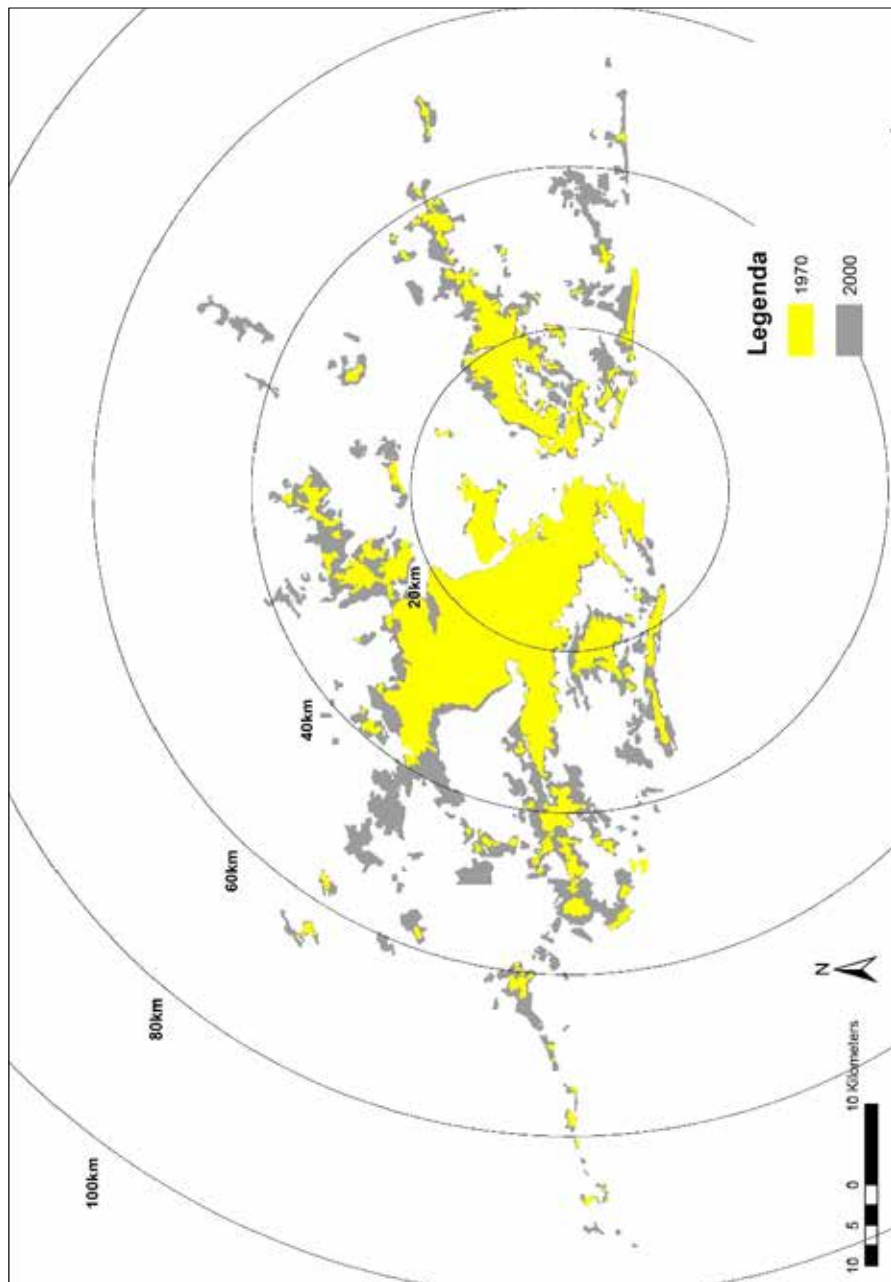
**Tabela 1 – Características das principais regiões metropolitanas e da aglomeração metropolitana de Brasília (2010)**

Região Metropolitana	População	n° de automóveis <sup>1</sup>	Taxa de motorização <sup>2</sup>	Pessoas que levam mais de 1 hora <sup>3</sup>	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho
AM Brasília	3.484.689	1.157.721	33,2	18,7	39,3
Belém	2.074.299	260.564	12,6	13,5	35,2
Belo Horizonte	4.819.866	1.618.099	33,6	19,9	41,5
Campinas	2.760.423	1.209.918	43,8	8,2	30,6
Curitiba	3.181.514	1.447.616	45,5	13,9	36,0
Florianópolis	865.602	361.920	41,8	7,8	29,7
Fortaleza	3.568.310	580.527	16,3	11,8	33,8
Goiânia	2.144.613	726.721	33,9	12,5	33,5
Grande Vitória	1.665.554	440.293	26,4	14,7	36,5
Manaus	2.078.677	328.827	15,8	16,1	38,9
Porto Alegre	3.926.248	1.334.960	34,0	11,3	33,5
Recife	3.642.112	640.260	17,6	16,2	38,7
Rio de Janeiro	11.716.363	2.652.960	22,6	28,4	48,5
Salvador	3.527.067	624.661	17,7	19,4	41,5
São Paulo	19.425.653	7.881.929	40,6	28,3	48,8
<b>15 principais regiões metropolitanas</b>	<b>68.880.990</b>	<b>21.266.976</b>	<b>30,9</b>	<b>20,8</b>	<b>42,0</b>

**Fonte:** Censo Demográfico 2010; Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Elaboração do autor. Notas: – Número de automóveis, camionetes e camionetas. <sup>2</sup> Número de automóveis, camionetes e camionetas para cada cem pessoas. <sup>3</sup> Percentual de pessoas que levam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho segundo o Censo Demográfico 2010.

Aliás, o percentual de crescimento da mancha por cada anel concêntrico em cada década é um bom indicador de como se deu a expansão territorial da RMRJ nas últimas décadas. Há um aumento importante entre as décadas de 1970 e de 2000, nas partes da mancha urbana que estão nos terceiro e quarto raios o percentual passou de 5% para 15,8% e de 1% para 2,4%. Assim, observa-se que o crescimento se dá nos anéis mais afastados, confirmando um modo de expansão urbana (baseado na baixa densidade de ocupação do solo) em direção à periferia, o que, também reforça e consolida a Região Metropolitana do Rio de Janeiro como cidade metropolitana.

**Mapa 1:** Rio de Janeiro: Evolução da mancha urbana – Década de 1970/Década de 2000



**Fonte:** Observatório das Metrópoles, 2010.

## 2.2 Os limites e efeitos do modelo rodoviarista ou uma crise do transporte público

A população da RMRJ nunca experimentou condições excepcionais de deslocamento cotidiano, o que nos permite dizer, em certa medida, que, no caso da mobilidade urbana, há uma crise permanente. Mais do que sua permanência, a situação atual pode ser considerada um agravamento da “crise da mobilidade urbana” a medida em que há evidências de uma piora nas condições de acessibilidade e circulação no espaço das grandes cidades. Tal piora é evidenciada, sobretudo, pelo aumento dos congestionamentos e do tempo de viagem, o crescimento da motorização, o aumento dos acidentes de trânsito e a generalização de formas precárias e inseguras de transporte. Assim, antes de analisar esses efeitos da crise de mobilidade, nos parece importante buscar aspectos históricos e fatores que possam explicar sua formação.

Em primeiro lugar, é preciso ter em mente a formação do “modelo brasileiro de mobilidade urbana”, diretamente relacionado ao processo de desenvolvimento das cidades brasileiras. Como lembra Vasconcellos (2014) as condições atuais de mobilidade foram construídas por nós mesmo, ou por ação ou por omissão. Assim, as respostas à pergunta de por que chegamos ao ponto em que chegamos estão na forma de desenvolvimento das cidades juntos com as políticas de transporte do passado. Neste sentido, os anos 1970 representam o período de consolidação da reorganização do sistema de mobilidade nas grandes cidades brasileiras, que vinha ocorrendo desde o segundo quarto do século XX, com a substituição, primeiramente, do transporte sobre bondes para os ônibus e, depois, a consolidação do automóvel individual (VASCONCELLOS, 2014). Como resume Rolnik e Klintovitz (2011, p. 95), essa reorganização “foi resultado da confluência de processos econômicos, políticos e urbanísticos que viabilizaram uma transferência modal de larga escala, inundando as vias da cidade com centenas de milhares de veículos particulares novos”.

Em segundo lugar, deve-se considerar que o abandono do sistema de mobilidade se deu no contexto de profundas transformações espaciais experimentadas pelas metrópoles, como afirmamos no item anterior. Ou seja, os problemas de mobilidade urbana se acentuam quando o Brasil também se consolida como um país metropolitano<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Como vimos, a periferia das grandes metrópoles brasileiras tem crescido mais do que suas áreas centrais, embora exista ainda uma pressão sobre as mesmas, tendência que aponta para



Na história do Brasil, a importância da indústria automobilística, assim como as políticas de incentivo à compra de carros, não pararam de crescer nas últimas décadas. Neste sentido, a crise da mobilidade resulta, em grande medida, da preferência pelo modo de transporte individual em detrimento das formas coletivas de deslocamento, com o abandono dos investimentos em transporte de massa ao longo dos últimos cinquenta anos. A crise da mobilidade e seu agravamento acontecem, antes de tudo, por uma crise do transporte coletivo. De fato, na RMRJ, de 1999 à 2005, o transporte coletivo diminuiu de 29 % em termos de frequência (em números de viagens) enquanto a porcentagem dos passageiros que se deslocam de trem ou metrô não tem passado do 5% nas duas últimas décadas. Esta insuficiência estrutural de serviços ferroviários na metrópole do Rio de Janeiro se traduz por um sistema de transporte por ônibus cuja oferta não é adequadamente distribuída em função das necessidades da região metropolitana.

Simultaneamente - especialmente na última década - ocorreu nas grandes cidades um crescimento explosivo no número de automóveis e motocicletas nas ruas revelando os limites do modelo rodoviário de mobilidade. Apesar de apresentar crescimento relativo menor do que as médias das grandes RM's, o Rio de Janeiro registrou um aumento absoluto considerável no número de automóveis desde 2001<sup>9</sup>. A frota da RMRJ cresceu 73,1%, o que corresponde a um incremento de 1,2 milhão de automóveis. Além disto, as principais regiões metropolitanas experimentaram um aumento expressivo do número de motocicletas, pelo seu preço mais acessível e pelas vantagens que elas oferecem: principalmente a possibilidade de fugir dos enormes congestionamentos aos quais estão submetidos os usuários de outros

---

a constituição de um espaço urbano cada vez mais espalhado, implicando crescentes custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura essenciais à vida em cidade, principalmente de transporte. No caso brasileiro, uma característica importante deste processo é que boa parte das pessoas que migraram do núcleo para a periferia na segunda metade dos anos 1990 trabalhava no núcleo em 2000, sugerindo um movimento que aumenta a população residente na periferia mas não atenua a pressão por mercado de trabalho que afeta as áreas centrais (SILVA; RODRIGUES, 2010).

<sup>9</sup> Todas as informações sobre as frotas de automóveis e motos no Brasil e nas regiões metropolitanas foram retiradas do Relatório "Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil: 2001 – 2012 (Relatório 2013)" elaborado pelo Observatório das Metrópoles a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013)

meios, inclusive dos automóveis<sup>10</sup>. Além deste fator tempo, a motocicleta oferece facilidade de estacionamento e vantagens nos custos de operação (VASCONCELLOS, 2008).

Ao contrário que ocorre no caso do automóvel, o crescimento relativo do número de motocicletas na RMRJ é maior que as médias das metrópoles brasileiras. Entre 2001 e 2012, o número de motocicletas multiplicou-se por quatro, passando de pouco mais de 98 mil para 472,5 mil (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013). No entanto, a vulnerabilidade e a maior ocorrência de acidentes com motociclistas são a grande desvantagem social do uso da motocicleta como modo de transporte (VASCONCELLOS, 2008)<sup>11</sup>.

Vale ressaltar que qualificar o momento atual de crise da mobilidade não quer dizer que o transporte urbano já foi eficiente ou de qualidade. Uma vez, porém, que o número de veículos particulares cresceu de forma exponencial, os privilegiados de outrora (usuários de carro) começaram a se confrontar também a situações desconfortáveis na sua mobilidade cotidiana. Em outras palavras, além de ser sistêmica, esta crise da mobilidade urbana afeta todos os setores da sociedade, porém de maneira ainda bastante desigual.

## 2.3 Os efeitos da crise de mobilidade

Embora os efeitos da crise da mobilidade sejam múltiplos e variem segundo a cidade observada, as principais regiões metropolitanas brasileiras compartilham, porém, um aumento nas distâncias residência-trabalho, e, conseqüentemente, nos tempos e tipos de deslocamentos diários em um ambiente de profundas desigualdades socioespaciais. No entanto, não é só um aumento nas distâncias que provocou um aumento dos tempos de deslocamentos, já que os congestionamentos (com a explosão da motorização individual e a falta de investimentos em transporte coletivo) estão cada vez mais presentes em um número crescente de lugares.

---

<sup>10</sup> Não se pode ignorar que o aumento no número de automóveis se dá em uma conjuntura econômica favorável, com o barateamento de bens importados, uma recuperação econômica do país, uma maior distribuição de renda e, sobretudo, uma série de incentivos fiscais por parte do governo brasileiro à indústria automobilística, o que reduziu consideravelmente o preço final dos automóveis.

<sup>11</sup> O número de fatalidades no trânsito com usuários de motocicleta aumentou de 725 em 1996 para 6.970 em 2006 (VASCONCELOS, 2008).

Paradoxalmente, apesar da crescente motorização, têm ocorrido tanto um aumento no número de pessoas que levam mais tempo no trajeto entre seus locais de residência (mais de uma hora), como do tempo médio de deslocamento na RMRJ (PEREIRA; SCHWANEN, 2013). Nesse contexto, se em décadas anteriores a posse do automóvel atendeu a um aspecto econômico-ideológico, representado pelo modelo rodoviarista, e, ao mesmo tempo, propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média, já que este se desloca a uma velocidade bem superior à do ônibus, atualmente verifica-se o esgotamento deste modelo (ROLNIK; KLINTOVITZ, 2011, p.95).

Nesse contexto, o crescimento dessa motorização, também, tem apresentado resultados negativos para a saúde e o bem-estar da população. Houve, no Brasil, nos últimos anos, um crescimento no número de acidentes de trânsito, principalmente aqueles envolvendo motociclistas, inclusive com vítimas fatais e aumento da poluição. As tendências nacionais nos últimos anos, segundo aponta o Mapa da Violência 2012 (WAISELFISZ, 2012) estão marcadas pela queda na mortalidade de pedestres; pela manutenção das taxas de ocupantes de automóveis; por um incremento leve nas mortes de ciclistas e violento aumento na letalidade de motociclistas.

### 3. O contexto dos megaeventos e a “revolução do transporte” no Rio de Janeiro

#### 3.1 Da decadência econômica a euforia dos megaeventos

A metrópole do Rio de Janeiro a partir dos anos 1980 passou por uma estagnação econômica, com diminuição do crescimento demográfico e uma por crises no mercado de trabalho e nas condições sociais. A principal consequência econômica foi sua perda de importância no território dinâmico em constituição no sudeste do país. Em termos sociais, houve uma piora nas condições de acesso à renda, à moradia adequada e aos serviços urbanos essenciais dentre dos quais o transporte de passageiros (LAGO, 2010).

Apesar deste cenário – acrescentado da migração do setor financeiro para São Paulo e a diminuição do fluxo turístico -, no final dos anos 90, a economia da cidade e do estado do Rio de Janeiro já dava

sinais de recuperação, na visão de determinados autores (URANI, *et al.*, 2004). Nesse momento, o estado do Rio de Janeiro passou a apresentar maior dinamismo econômico, principalmente se comparado à década anterior (SILVA, 2012). A inversão da tendência de perda econômica do estado e da RMRJ do Rio de Janeiro<sup>12</sup> foi impulsionada por vários fatores: a) a expansão da produção extrativa mineral, em especial a extração de petróleo (mas que se concentra fora da metrópole), b) a implantação efetiva de um modelo de cidade atrativa e turística cuja preparação se elabora nos anos 1990<sup>13</sup> e cuja consagração é representada pelo acolhimento da Copa 2014 e Olimpíadas 2016; c) uma aliança histórica dos três níveis de governo que permite uma expansão importantes dos gastos e investimentos públicos. Para Urani (2009) a organização de grandes eventos internacionais, incluídos na chamada indústria do turismo, juntamente à indústria siderúrgica, petroquímica e naval, completaria o “revocacionamento” econômico do Rio de Janeiro.

De fato, a metrópole e o estado do Rio de Janeiro passaram a ser alvo de inúmeros investimentos nas áreas de siderurgia, portuária, indústria naval e petroquímica. Com relação à estratégia dos megaeventos<sup>14</sup>, tende a se construir um status de cidade Olímpica, e, de forma mais ampla de cidade atrativa. Para alguns autores, a realização destes eventos é a oportunidade que a cidade do Rio de Janeiro tem para reverter definitivamente a tendência de decadência econômica. De fato, as atividades turísticas têm adquirido importância e peso econômico ao longo das últimas décadas, especialmente em países em desenvolvimento, os quais, segundo Omena (2011), recorrem a essa atividade em busca de melhorias sociais e econômicas, como uma forma de dinamizar a economia local e resolver as desigualdades sociais.

---

<sup>12</sup> Apenas nos anos mais recentes a metrópole apresenta esses sinais de recuperação. Por exemplo, de 2008 para 2009 a metrópole experimentou um crescimento na participação do PIB estadual. Esta participação chegou a ser de 78,6% em 1999, caiu até 65,3% em 2008, e, agora, indicando a tendência de recuperação da economia metropolitana, atingiu 72%.

<sup>13</sup> A implantação de um modelo empresarial de gestão e de construção urbana, fortemente influenciado pelo modelo de Barcelona, chamado de “desenvolvimento estratégico”.

<sup>14</sup> Além dos Jogos Panamericanos de 2007, o Rio de Janeiro recebeu a Copa das Confederações em 2013, as Jornadas Mundias da Juventude em 2013. Outros eventos de grande porte como os Jogos Militares de 2011 ou a conferência Rio+ 20 em 2012, confirmam o desejo dos poderes locais de transformar o Rio de Janeiro em cidade atrativa.

Ao longo das duas últimas décadas, os megaeventos representam para as cidades uma vantagem concorrencial no mercado mundial, um instrumento de promoção e de transformação urbana (SANCHEZ; BROUDEHOUX, 2013; ANTIER, 2005). No caso do Rio de Janeiro, a escolha da cidade como sede dos Jogos Olímpicos também é resultado de uma trajetória ao longo da qual uma nova concepção de cidade e de planejamento urbano se impõe ao lado de novas articulações políticas locais (VAINER, 2009). Isto quer dizer que o desejo que agora se realiza não é obra do acaso, e muito menos é resultado de uma dinâmica econômica virtuosa ou de uma onda de otimismo global. Afinal, a fase do Rio de Janeiro como “Cidade Olímpica” - justamente quando a economia local dá sinais de recuperação - também coincidem com a crise financeira mundial<sup>15</sup>. Essa inserção da cidade na competição mundial de cidades é caracterizada também pela competição interurbana, marketing de cidades, favores e benefícios aos capitais globais, parcerias público-privadas, gestão empresarial e empresariamento urbano (VAINER, 2009).

### 3.2 Os megaeventos como instrumento de renovação urbana: o caso da “revolução do transporte no Rio de Janeiro”

Os governos locais da metrópole do Rio de Janeiro, a mais beneficiada pelos eventos no setor da mobilidade, falam em uma “revolução do transporte”<sup>16</sup>, que, além de fornecer as condições logísticas dos eventos, seriam capazes de reverter o quadro da crise da mobilidade. De fato, a questão da mobilidade foi decisiva na vitória do Rio de Janeiro como sede das Olimpíadas, já que as autoridades locais tiveram que prometer ao COI (Comitê Internacional Olímpico) uma reestruturação profunda da oferta local de transporte coletivo (BEYER, 2011). Esta “revolução do transporte”, focada em sistemas

<sup>15</sup> Neste sentido, é preciso considerar que as cidades brasileiras estariam sendo incluídas nos circuitos mundiais que buscam novas fronteiras de expansão da acumulação, diante da permanente crise do capitalismo financeiro (RIBEIRO e SANTOS, 2010). O Brasil conteria importantes “ativos urbanos passíveis de serem espoliados e integrados aos circuitos de valorização financeira internacionalizados” (RIBEIRO e SANTOS, 2013, p. 24)

<sup>16</sup> Como informa matéria de *website* oficial: “BRT Transoeste dá início à revolução no sistema de transportes do Rio”. Disponível em: <<http://www.rio2016.com/noticias/noticias/brt-transoeste-da-inicio-a-revolucao-no-sistema-de-transportes-do-rio>>. Acessado em 16/06/2013.

de transporte coletivo, tem como objetivo de remediar as condições de mobilidade atuais, isto é, um serviço público coletivo oferecido atualmente que se configura como caro, precário e insuficiente para a demanda existente.

As promessas de melhoria são itens centrais no discurso do “legado social” que justifica os esforços políticos (principalmente), a mobilização social e a destinação de volumosos recursos públicos, inclusive nas intervenções de pouco valor social, como muitos dos estádios da Copa. Assim, com a chegada dos megaeventos, o Rio de Janeiro vive uma onda de otimismo não só na economia, mas também sobre novas perspectivas da mobilidade urbana, que se tornaria mais “eficiente, segura, confortável e sustentável”, de acordo com o discurso oficial.

De fato, vale ressaltar que o setor de mobilidade urbana concentra 51% do total dos investimentos para a copa do Mundo e 57% do total para as Olimpíadas no Rio de Janeiro<sup>17</sup>. No quadro a seguir, listamos os principais projetos de mobilidade em andamento nesse contexto de construção da uma cidade atrativa, assim como os orçamentos deles são descritos. Cabe ressaltar que os 160 quilômetros de BRT (Bus Rápida Transit), com 4 linhas, representam a nova rede estruturante do sistema de transporte coletivo do Rio. Nas palavras do diretor da FETRANSPOR<sup>18</sup>: *“Está se fazendo os BRT’s para 2 milhões de pessoas, num alto padrão de qualidade, e principalmente transformando nosso sistema de ônibus em um sistema de transporte de grande capacidade, de transporte de massa”* (Entrevista com Leis Teixeira, Legrou, 2012).

---

<sup>17</sup> Ver: <<http://www.portaltransparencia.com.br/Copa2014>> e <<http://www.cidadeolimpica.com.br/empresaolimpica/eom-projetos/>>.

<sup>18</sup> Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro – congrega dez sindicatos de empresas de ônibus responsáveis por transporte urbano, interurbano e de turismo e fretamento

**Quadro 1** – Principais projetos de transporte coletivo em andamento no Rio de Janeiro

<b>Projetos</b>	<b>Descrição</b>	<b>Custo (Milhões de R\$)</b>
Trens	Renovação das estações, do sistema de sinalização e das vias ferroviárias, extensão de algumas linhas; aquisição de novos trens.	2400
Metrô	Modernização da linha 1	438
	Modernização da linha 2	384
	Construção da linha 4 (Zona Sul – Barra da Tijuca)	7000
BRT	Transbrasil	1300
	Transcarioca	1500
	Transoeste	1001
	Transolímpica	1600
VLT	(Veículo Leve Sobre Trilhos)	1500
Teleféricos <sup>17</sup>	Complexo de Alemão	210
	Morro da Providência	75
	Rocinha	700
	<b>Total</b>	<b>18108</b>

Fonte: GFB 2013a; GFB 2013b.

Os recursos previstos para mobilidade urbana nas 12 cidades sedes representam mais da metade do total de investimentos previstos para a Copa do Mundo. Por si só, tais investimentos expressam o impacto das intervenções vinculadas a esse megaevento sobre a estrutura e a dinâmica urbana nestas localidades. Além dos impactos sobre a estrutura e a configuração socioespacial das cidades, as ações e projetos já vêm impactando também sobre as questões que envolvem o direito à moradia adequada/habitação<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Embora os teleféricos não sejam investimentos oficiais da Copa do Mundo e das Olimpíadas, esses projetos fazem parte da construção da cidade atrativa.

<sup>20</sup> Das 12 cidades-sede, 10 projetam realizar desapropriações e remoções em decorrência das obras para implantação dos BRTs (as demais intervenções não explicitam se demandarão ações de realocação). No site <[www.portaltransparencia.gov.br/copa2014](http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014)>, o governo federal disponibiliza os dados solicitados aos estados e municípios, referentes à previsão de gastos em

No Rio de Janeiro, o poder público tem denominado de “revolução dos transportes”<sup>21</sup> o conjunto de ações e intervenções no campo da mobilidade. No Rio de Janeiro, além da rede BRT, está previsto o alongamento da Linha 1 do Metrô, a implantação do *Bus Rapid System* (BRS) e a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área do porto. Algumas delas já estão operando, como é o caso da linha “Transoeste”, um sistema BRT que ligará a região da Barra da Tijuca a bairros da Zona Oeste da cidade<sup>22</sup> e a “Transcarioca” que liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional do Galeão.

#### 4. Impactos, hipóteses e reflexões em torno dos impactos dos projetos de mobilidade urbana sobre a metrópole do Rio de Janeiro

No caso da mobilidade urbana, questiona-se, em primeiro lugar, se os grandes projetos previstos para a realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 seriam as soluções definitivas para os graves problemas com os quais se defrontam diariamente os mais de 11 milhões de moradores da metrópole do Rio de Janeiro. Em outros termos, convém questionar se o Rio de Janeiro estaria de fato prestes a experimentar uma revolução nos sistemas de transporte, isto é, o questionamento se os tipos de modais de transporte implantados e suas localizações correspondem às reais necessidades de deslocamento da população. Um segundo eixo de reflexões diz respeito aos impactos destes projetos sobre a estrutura socioespacial da cidade, sobre a manutenção das iniquidades socioespaciais. Este eixo é diretamente ligado ao fato de que vários elementos permitam afirmar que a chamada “revolução do transporte” não se trata de uma verdadeira revolução no sentido em que o modelo rodoviarista de mobilidade segue prevalecendo.

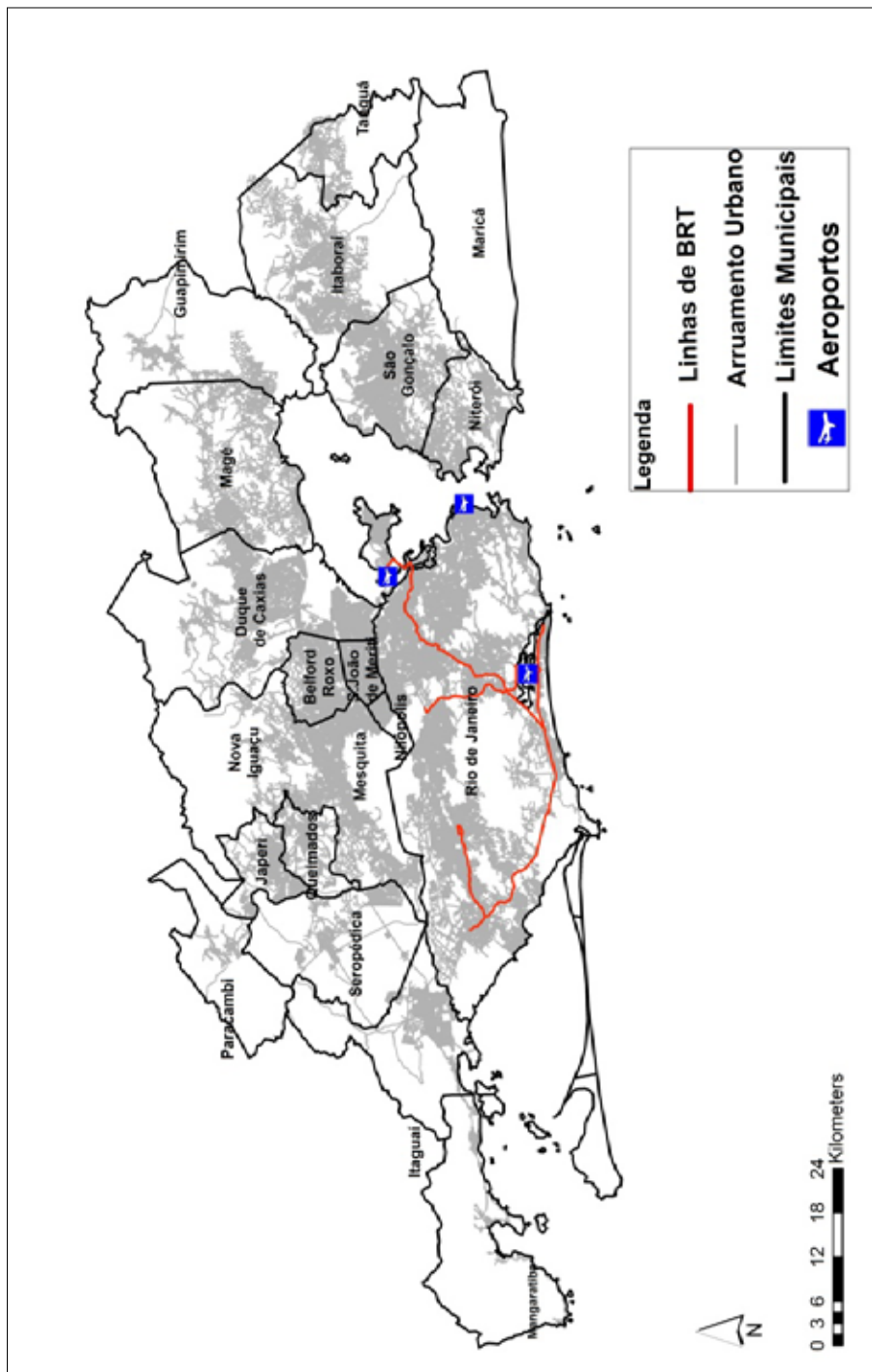
desapropriações para a implantação dos BRTs. Quase 1 bilhão e meio de reais é o montante que se pretende gastar com desapropriações de imóveis residenciais e comerciais para a realização de obras voltadas à melhoria da mobilidade urbana através de BRTs e de vias expressas para ônibus.

<sup>21</sup> Ver nota de rodapé número 7.

<sup>22</sup> A linha do BRT Transoeste já está operando com 57 estações ao longo do trajeto que liga o bairro da Barra da Tijuca (onde estará localizada a maioria das instalações olímpicas) ao extremo da Zona Oeste da cidade. Em junho de 2014, também entrou em operação parte da Transcarioca, no entanto, até a finalização deste capítulo, o funcionamento estava restrito a quatro estações.



## Linhas de BRT



Fonte: <[www.cidadeolimpica.com](http://www.cidadeolimpica.com)>

## 4.1 Os investimentos em mobilidade urbana no cenário das necessidades dos habitantes da metrópole do Rio de Janeiro

Uma das injustiças fundamentais é que, apesar do aumento impressionante das taxas de motorização, o transporte público ineficiente e sem conforto continua sendo a única opção de deslocamento para grande parte da população residente em um espaço urbano onde o mercado de trabalho se organiza cada vez mais na escala metropolitana, exigindo assim grandes deslocamentos em longas distâncias, muitas vezes transpondo os limites municipais. Ademais, é importante ressaltar que posse de automóvel continua concentradas nas áreas onde residem as classes mais altas de renda; ou seja, justamente nas áreas mais bem servidas pelo sistema de transporte público. Em grande parte da periferia metropolitana a posse de pelo menos um automóvel no domicílio não chega 35%. Enquanto em outras (áreas Zonal Sul da cidade), o percentual de domicílios onde há a posse de pelo menos um automóvel é mais de 75%<sup>23</sup> (Segundo informações do Censo Demográfico 2010).

Uma primeira hipótese de reflexão é que o cenário atual de investimentos históricos em mobilidade urbana parecem perpetuar estas desigualdades frente ao deslocamento. De fato, tanto a linha 4 do metrô que ligará a zona sul do Rio à Barra da Tijuca, quanto 3 de 4 linhas de BRT, que também terão como destino a Barra da Tijuca. Em efeito, podemos perguntar porque a maioria destes projetos conecta Barra da Tijuca, que concentra em torno de 4% dos empregos na escala metropolitana, recebeu mais benefícios do que a Baixada fluminense e a zona norte do Rio, das quais mais de 1 milhão de pessoas se deslocam diariamente para trabalhar no centro da cidade do Rio de Janeiro. Neste sentido, a dimensão metropolitana das necessidades de mobilidade não parece ter sido levada em conta. Ainda tratando-se da exclusão da escala metropolitana nos projetos atuais de mobilidade, todos os projetos do Quadro. 1 são ou serão implantados exclusivamente no território da municipalidade do Rio, esquecendo dos outros 19 municípios que integram a RMRJ. E, em segundo lugar, há uma desigualdade na distribuição desses investimentos no interior do município do Rio de Janeiro, com uma concentração maciça na Zona

<sup>23</sup> RODRIGUES, J. M. Urban Mobility in Olympic City: a transportation revolution? Revista Territorio. Milão: Politecnico de Milano, 2012.

Sul e na Barra da Tijuca. No entanto, no caso da metrópole do Rio de Janeiro, a circulação diária da população envolve grande volume de viagens não só no extenso território do município do Rio, mas também entre os vinte municípios metropolitanos. Segundo o Censo Demográfico 2010, aproximadamente de 2,9 milhões de pessoas se deslocam diariamente para trabalhar no interior da RMRJ. Destes, mais de 849 mil – ou 22,1% - se deslocam de um município para outro.

Ainda ressaltando a ausência de integração metropolitana com respeito aos projetos e políticas atuais de mobilidade, podemos dizer que, mesmo diante de visões exageradamente positivas quanto aos benefícios da realização dos megaeventos (URANI, 2009), o cenário que se desenha para o futuro mostra também sinais negativos, principalmente no que diz respeito às expectativas de superação das desigualdades socioespaciais presentes no espaço metropolitano<sup>24</sup>. É preciso lembrar, neste contexto, que essas desigualdades são decorrentes do grande poder de concentração de investimentos no município-núcleo (VETTER e MASSENA, 1981, RIBEIRO, 2000; ABREU, 2010.). Como no caso de muitas metrópoles da América do Sul, ao contrário das metrópoles norte-americanas, as áreas centrais têm um valor simbólico importante principalmente por ser nessas áreas onde se concentram historicamente as funções de residência das classes dominantes, além da quantidade maior em termos de oportunidades de trabalho e serviços urbanos. Com isso, essas áreas centrais tendem a adquirir valores monetário e simbólico ainda maiores (ABREU, 2010). “Para isso contribuem tanto a inexistência de um bom sistema de transportes, como a oferta restrita de serviços públicos, que fazem com que a população abastada resida em áreas densamente povoadas (como é o caso do Rio) e não em *suburbs* bucólicos”, como ocorre em outros países (ABREU, 2010). Ou seja, uma característica da formação urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro, sempre foi uma pressão pela ocupação das áreas centrais. Por exemplo, mesmo que o VLT traga melhorias para a circulação na zona central e portuária do Rio de Janeiro (onde será instalado exclusivamente), e, considerando a concentração histórica de investimentos e infraestruturas nas zonas

---

<sup>24</sup> No caso da África do Sul, que sediou a Copa do Mundo de Futebol de 2010, o sistema de transporte público chegou a ser ampliado e modernizado, aumentando sua capacidade. No entanto, com apontam Steinbrink, Haferburg e Ley (2011), o foco restrito no evento e em metas econômicas de curto prazo, limitaram as possibilidades de superação da estrutura urbana extremamente fragmentada causada pelo *apartheid*.

centrais, a necessidade real da mobilidade na escala metropolitana foi mais uma vez esquecida, e, na zona portuária existe um processo intenso de valorização que expulsa direita ou indiretamente (“remoções brancas”) as populações mais vulneráveis.

A distribuição territorial dos investimentos atuais em mobilidade até agora parecem reproduzir uma lógica desigual (e histórica) de organização do espaço. Com as informações divulgadas até ao momento, não há elementos que nos permitiria aferir que os enormes investimentos em mobilidade produziram uma melhor distribuição das pessoas e dos empregos no território metropolitano. Pelo contrário, na metrópole do Rio de Janeiro, os investimentos em transportes para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 estão majoritariamente concentrados territorialmente.

No contexto das intervenções no sistema de mobilidade para a Copa de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016 não foi apresentado, até o momento, nenhum plano integrado que considere o Rio de Janeiro como “cidade metropolitana”, sendo que o último Plano Diretor de Transporte Urbano da região metropolitana é de 2003, e não está sendo utilizado para planejar as atuais intervenções. Assim, como lembra Abreu, (2010) a oportunidade de superar o desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana pode estar sendo desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as disparidades intrametropolitanas.

Tais estratégias parecem desconsiderar a maioria dos problemas decorrentes das enormes dificuldades de deslocamento diário das pessoas para trabalhar em um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana. De acordo com os dados do Cadastro Central de Empresas do IBGE (CEMPRE-IBGE), em 2006, o município do Rio de Janeiro concentrava 75% de todos os empregos formais da RMRJ. Em termos populacionais, o município núcleo abarcava, em 2010, 50% da população.

A chamada “revolução nos transportes” não parece ser a solução definitiva para a crise da mobilidade, como promete o Poder Público. Ou seja, nossa hipótese, no caso do Rio de Janeiro - uma metrópole de 12 milhões de habitantes - é que a crise da mobilidade não será superada com investimento territorialmente concentrados, como são os casos dos projetos e ações no campo de mobilidade para os megaeventos.

## 4.2 A manutenção do modelo rodoviarista de mobilidade e um reforço das injustiças socioespaciais.

Na reconfiguração urbana atual da metrópole do Rio de Janeiro, com o contexto e os investimentos em mobilidade e renovação urbana citados acima, observamos dois processos importantes para a reestruturação da cidade. O primeiro, refere-se à renovação de centralidades antigas ou decadentes (a zona sul, o centro da cidade) dentro das quais à doravante clássica revitalização da zona portuária com o projeto Porto Maravilha. Em segundo refere-se à consolidação de duas novas centralidades, os bairros da Barra da Tijuca e Recreio). A maioria dos projetos ligados à esta reorganização do espaço urbano provocou a expropriação (violenta) de comunidades de baixa renda (ver tabela 1) e a realocação dos seus habitantes na periferia distante, especialmente na Zona Oeste, onde mais se constroem habitações do PMCMV (Programa Minha Casa Minha Vida). De fato, 2434 famílias já foram removidas (Quadro 2).

**Quadro 2** - Famílias removidas ou ameaçadas de serem por projetos de infraestruturas<sup>25,26</sup>

Intervenções urbanism	Número de famílias expropriadas	Número de famílias ameaçadas de remoção	Total de families
BRT	1.203	4.028	5.231
Porto Maravilha <sup>23</sup>	605	1.142	1.747
Outras infraestruturas <sup>24</sup>	626	746	1.372
Total	2.434	5.916	8.350

**Fonte:** Dossiê Comitê Popular da Copa (2013)

<sup>25</sup> De um total de 915 famílias ameaçadas pelo projeto Porto Maravilha, se adicionam 832 em risco pela implantação do teleférico.

<sup>26</sup> Temos neste item, por exemplo: o alargamento do sambodromo, a construção de um estacionamento perto do Maracana, no lugar da favela do metrô-Mangureira, ou, também a construção de uma nova via de acesso ao estádio João Havelange.

No objetivo de descrever alguns processos de forma mais detalhada, focaremos no BRT Transoeste<sup>27</sup>, que liga a Barra da Tijuca à Zona Oeste (Campo Grande e Santa Cruz), e que foi inaugurado no mês de junho 2012. Este BRT, para além do discurso de um projeto de transporte coletivo para toda a população, serviu também para justificar a remoção de várias comunidades de baixa renda ao longo do corredor, e em áreas de alta valorização imobiliária como Barra da Tijuca e Recreio. Muitas famílias destas comunidades foram realojadas através do PMCMV, nas zonas de Campo Grande e Santa Cruz. Dentre outros casos, pesquisamos ao longo do BRT Transoeste as comunidades de Restinga (150 famílias removidas), da Vila Harmonia (235 famílias removidas) e a comunidade de Recreio 2 (235 famílias). O discurso segundo o qual a remoção destas comunidades foi necessária para a melhoria do transporte coletivo não se sustenta. Na realidade, o vazio urbano criado com a expropriação destas comunidades foi em parte utilizado para duplicar as vias para o tráfego normal (passando de 2 a 5 vias por sentido para o carro), e não pela implantação do sistema de BRT. Além disto, alguns terrenos como os da favela Vila Harmonia e de Recreio 2 são até hoje vazios e sem uso, com fortes suspeições de especulação imobiliária (LEGROUX, 2014)<sup>28</sup>.

Se o BRT Transoeste melhora o tempo de deslocamento das populações de baixa renda da Campo Grande e Santa Cruz<sup>29</sup>, colaborou decisivamente para o processo de elitização das zonas da Barra da Tijuca e do Recreio. Por exemplo, ex-morador da Restinga, Michel mora hoje na zona norte (Pilares), a 40 quilômetros da sua antiga casa e não foi indenizado. Hoje, ele trabalha no mesmo local que antes, onde era a Restinga, mas ele tem que se deslocar todos os dias para o seu trabalho: *“Bom todo aqui perto, meus amigos, shopping, banco. Tudo que eu conhecia era aqui, de repente moro em outro bairro distante, não conheço ninguém, não conheço nada.... O Ritmo de vida é totalmente diferente. Eu acordava e, em meia hora, tomava meu café, tomava um banho, e já estava no meu trabalho. Agora tenho que acordar às cinco horas 5h 00 da*

<sup>27</sup> Para mais detalhes das remoções dos outros BRT, ver o Dossiê do Comitê Popular da Copa (2013).

<sup>28</sup> Ver matéria jornalística do Jornal O Dia *BRT remove 194 famílias do Recreio sem necessidade*, disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-04-14/brt-remove-194-familias-do-recreio-sem-necessidade.html>>.

<sup>29</sup> As nossas pesquisas de campo e com base de comentários de usuários, o BRT oferece um tempo de viagem relativamente melhor mas não oferece conforto maior.

*manhã, para sair às seis horas e chegar no meu trabalho na hora... Pego um ônibus cheio... caro...*” (Entrevista com Michel, ex-morador da Restinga, Legroux, 2012). Uma parte do terreno da antiga Vila Harmonia foi utilizada para a construção de um retorno viário, enquanto a outra parte segue sem ser utilizada. De forma similar, perto do autódromo do Rio de Janeiro, a comunidade de Arrio Pavuna sofreu a remoção de 68 famílias para a construção de um acesso aos condomínios de luxo da área.

A reforço atual de um modelo de mobilidade baseado no rodovia- rismo (extensão de 2 para 5 vias por sentido para o carro ao longo do BRT Transoeste na Avenida das Américas; retornos e acessos viários para facilitar o padrão de mobilidade das classes aspirantes em morar nestas zonas de valorização imobiliária) combina-se com o reforço da segregação socioespacial com a realocização dos habitantes de baixa- renda em periferias mais distantes que as anteriores. Como reforço desta hipótese de uma continuidade do modelo rodoviarista, cabe ressaltar que na avenida das Américas, onde existem 12 vias (duas para o BRT e 5 por sentido para o carro), não existe nenhuma pista ciclável. Além disto, os bicicletários que foram construídos (10 unidades em cada estação de BRT) respondem mais a uma preocupação marketing que à demanda reprimida. Em uma das visitas de campo constatamos, por exemplo, que no entorno da estação Salvador Allende, perto de 100 bicicletas são diariamente estacionadas de maneira precária, amarradas em postes, árvores e na cerca de um terreno vazio.

## Considerações Finais

Em junho de 2013, manifestações contra o aumento das passa- gens de transporte coletivo em São Paulo se espalham em muitas cidades do Brasil. No Rio de Janeiro, a questão do transporte deixou rapidamente lugar para numerosas reivindicações populares como a crítica das despesas públicas destinadas aos megaeventos. Embora de menor magnitude, na véspera da Copa, manifestações ocorrem ainda nas cidades sedes da Copa do Mundo. O lema “não vai ter copa” é certamente o que mais foi repetido de junho 2013 a junho 2014. Esta crise social tem ilustrado as tensões existentes entre os objetivos de curto prazo (responder às expectativas das instâncias internacionais de esportes, das coalizões dominantes locais, especialmente às do

turismo e do setor imobiliário), e, os objetivos de longo prazo em termos de necessidade das populações locais e no sentido de reduzir as iniquidades de mobilidade. Com este artigo, buscou-se refletir sobre as atuais condições de mobilidade urbana no Brasil e no Rio de Janeiro onde há sinais de que as ações e projetos se orientam por outras lógicas que não a priorização das reais necessidades de deslocamento da população. Considera-se que ainda é necessário avançar na investigação sobre os impactos dos projetos de mobilidade sobre a reestruturação das cidades, que por sua vez incidem sobre a dinâmica urbana. Considera-se, porém, que essa investigação deva se orientar principalmente na exploração de três hipóteses sobre essas intervenções e sua capacidade de reestruturar o espaço urbano.

Em primeiro lugar, a análise dos impactos dos megaeventos no campo da mobilidade deve avaliar a possibilidade real da reprodução do modelo rodoviarista, que orientou historicamente as políticas de mobilidade urbana no Brasil desde a década de 1950. Portanto, considera-se que a provisão de meios de circulação no contexto dos megaeventos favorece a reprodução e a afirmação desse modelo. Trata-se, assim, de políticas que garantem a primazia do setor automotivo, ou seja, reforça-se a ideia de que os modelos de intervenções atendem também os interesses de um importante setor da economia.

A segunda hipótese está relacionada diretamente à dimensão do desenvolvimento urbano. Assim, considera-se que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminham na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. No caso do Rio de Janeiro, testar essa hipótese é imprescindível. Os exemplos são bastante claros: Barra da Tijuca (produção de novas centralidades); Zona Sul (reforço de uma centralidade consolidada); e, Área Central que vai do Porto à ao bairro de Santa Tereza. Assim, reforça a ideia de que essas intervenções atendem muito mais aos interesses do mercado de terras do que as reais necessidades de circulação da população.

Por último, considera-se que as estratégias territoriais adotadas não serão capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, muito por conta dos processos que tem a ver com as duas primeiras hipóteses, as intervenções não alterarão a organização do sistema de mobilidade ao ponto de gerar benefícios líquidos à população. Neste último caso, já é possível encontrar muitas indicações (ou



sinais) de que o desejo por uma “Cidade Olímpica” poderá produzir uma metrópole cada vez menos preocupada em justiça socioespacial.

## Bibliografia

ABREU, M. A. **Evolução Urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2010.

ANTIER, G. (2005). Les stratégies des grandes métropoles: enjeux, pouvoirs et aménagement, Paris, Armand Collin, 253 p.

BEYER, A. «L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro». *Confins (Revue franco-brésilienne de géographie)*, 12, 2011 Disponível em: <<http://confins.revues.org/7087>>.

COMITÊ POPULAR DA COPA DO MUNDO 2014 E DAS OLIMPIADAS 2016, Relatório «**Megaeventos e violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro**», mai 2013.

DYCKMAN, J. W. O Transporte Urbano. Em: DAVIS, Kingsley. **Cidades: A Urbanização da Humanidade**. Rio de Janeiro, 1972.

DINIZ, C. C. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. *Revista Nova Economia*, Belo Horizonte, 1993.

FLORENTINO, R. **Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição**. *Revista e-metropolis*, n.9. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2011.

GFB (Governo Federal do Brasil) (2013a) *Portal da Transparência da Copa 2014*. <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/home.seam>>, (Consultado no 08/11/2013)

GFB (Governo Federal do Brasil) (2013b) *Portal da Transparência dos Jogos de 2016* <<http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/>> (Consultado no 16/10/2013)

LAGO, L.C., A “periferia” metropolitana como lugar do trabalho: cidade-dormitório à cidade plena. Em: LAGO, L.C. **Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, Sociedade e Território**. Rio de Janeiro LetraCapital/Observatório das Metrôpoles, 2010.

LEGROUX, J. “From discourse to reality: impacts of Rio’s ‘transportation revolution’ on socio-spatial justice”, RIBEIRO de QUEIROZ, L.-C, **The metropolis of Rio de Janeiro: a space in transition**, Observatório das metrôpoles, 2014.

MOURA, R. **Configurações espaciais da metropolização Brasileira**. Revista e-metropolis, n.13. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2013.

OBSERVATORIO DAS METROPOLES. “Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil: 2001-2012”, Relatório 2013, IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

OMENA, E. **Desafios no Caminho para o “Rio 2016”: o que nos dizem as experiências anteriores?** Revista e-metropolis, n.4. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2011.

OSÓRIO, M, Trajetória e perspectivas do estado do Rio de Janeiro no cenário de mega-eventos. Rio de Janeiro, s.d. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/datacenter/ie/pdfs/seminarios/pesquisa/texto2311.pdf>>.

PEREIRA, R., SCHWANEN, T. “Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo”, IPEA, texto para discussão, 1813, 2013.

RIBEIRO, A. A cidade do Rio de Janeiro: lembrando a jangada de pedra”, de Saramago. Em: PIQUET, R., Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.

RIBEIRO, L.C., SANTOS JUNIOR, O. Desafios da questão urbana. São Paulo: Le Monde Diplomatique Brasil, 2011.

RIBEIRO, L.C., SANTOS JUNIOR, O. Governança empreendedorista e megaeventos esportivos: reflexões em torno da experiência brasileira. O Social em Questão. n.29. Rio de Janeiro, 2013.

RIBEIRO, L.C., SILVA, É.T., RODRIGUES, J.M. Esvaziamento das Metrôpoles e Festa do Interior?. Boletim Regional Urbano do IPEA, julho/2009.

RIBEIRO, L.C., CORREA, F. S., RODRIGUES, J.M. Segregação e Segmentação Urbanas e Mercado de Trabalho: Estudo a partir da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2008.

RODRIGUES, J.M. Expansão Territorial das Metrôpoles: população, economia e tendências. Tese de Doutorado – PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

ROLNIK, R; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudos Avançados. vol.25 no.71 São Paulo Jan./Apr. 2011

SÁNCHEZ, F; BIENENSTEIN, G.; MASCARENHAS, G.; OLIVEIRA, A. Megaeventos e Metrôpoles. Insumos do Pan-2007 e as perspectivas para as

Olimpíadas de 2016. Em: OLIVEIRA, F. L.; CARDOSO, A. L.; COSTA, H. S. M.; VAINER, C. B. **Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte**. Letra Capital: Rio de Janeiro, 2012.

SANCHEZ, F., BROUDEHOUX., A.-M. **Mega-events and urban regeneration in Rio de Janeiro: planning in a state of emergency**, International Journal of Urban Sustainable Development, vol 5, No.2, 132-153, 2013.

SILVA, E. T., RODRIGUES, J. M. **Mobilidade residencial nas metrópoles brasileiras: complexidade do espaço urbano**. Territorios: Revista de Estudios Urbanos y Regionales. n.22. Bogotá, 2010.

SILVA, R.D. **Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.

SOBRAL, B. L. B. **A falácia da “inflexão econômica positiva”: algumas características da desindustrialização fluminense e do “vazio produtivo” em sua periferia metropolitana**. Cadernos de Desenvolvimento Fluminense. n.1. Rio de Janeiro, CEPERJ: 2013.

STEINBRINK, M., HAFERBURG, C., LEY, A. **Festivalisation and urban renewal in the Global South: socio-spatial consequences of the 2010 FIFA World Cup**. African Geographical Journal, n 93.

URANI, A., FONTES, A., CHERMONT, I., ROCHA, R., 2004. **Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Disponível em: [www.iets.org.br/article.php3?id\\_article=547](http://www.iets.org.br/article.php3?id_article=547).

URANI, A., **Salto qualitativo na retomada do desenvolvimento**. Jornal dos Economistas. Rio de Janeiro: CORECON/RJ, 2009.

VAINER, C.. **Rio 2016: um jogo (Olímpico?) de cartas marcadas**. Jornal dos Economistas. Rio de Janeiro: CORECON-RJ, 2009.

VASCONCELLOS, E. A. **O Custo social da motocicleta**. In: Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP, 2008.

VASCONCELLOS, E.A. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Editora Manol, 2013, 289 p.

VETTER, D., MASSENA, R. **Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura? – uma teoria da causação circular** in Machado, L (org), Solo urbano – Tópicos sobre o uso da terra. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1981.

WASELSELFISZ, J. J. Mapa da Violência 2012: Acidentes de Trânsito. São Paulo: Instituto Sangari, 2012. Disponível em: <[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf)>.



## CAPÍTULO V

# **A construção de equipamentos esportivos voltados para a elite na cidade do Rio de Janeiro**

*Christopher Gaffney<sup>1</sup>*

O esporte é uma manifestação cultural muito difundida no Brasil, em especial, o futebol. Desperta paixões, mexe com as emoções dos espectadores e praticantes, constrói rivalidades e cumpre um papel relevante na conjuntura política e no cotidiano dos cidadãos do país. Os dois maiores eventos esportivos da atualidade, os Jogos Olímpicos e a Copa do Mundo de futebol, mobilizam milhões de pessoas, inclusive aquelas que não se interessam muito por eles ao longo do intervalo entre essas competições. Com a realização dos dois maiores eventos esportivos num período de dois anos, Rio de Janeiro transformou-se em epicentro mundial da produção de eventos esportivos. Estes eventos sempre trazem grandes mudanças, desafios, problemas e oportunidades.

A voz que ecoava das ruas através das manifestações e pelas pesquisas de opinião, mostrava que cerca da metade dos cidadãos brasileiros eram contrários à realização da Copa do Mundo no país (Data Folha 2014; Folha de São Paulo 2010). A progressão exponencial dos gastos públicos pelo Estado com a organização dos megaeventos despertou a ira das pessoas. Embora os orçamentos não tenham sido divulgados de uma maneira transparente e completa, estima-se gastos em torno de R\$30 bilhões para a Copa do Mundo, dos quais, mais de R\$ 9 bilhões foram gastos em estádios de futebol (Gaffney 2014a).

No caso dos Jogos Olímpicos, o orçamento previsto para dar conta de todas as obras já ultrapassou a casa dos R\$ 37,6 bilhões sem que se tenha clareza do orçamento total do evento (Mattos 2013). Já em relação à Copa do Mundo, exceto o estádio de Fortaleza, todos

<sup>1</sup> Senior Research Affiliate, Department of Geography, University of Zurich.

os demais apresentaram variação (para cima) dos gastos com a Copa (Mendes & Guimarães 2014). Não há números confiáveis sobre o orçamento total do evento, uma vez que os sites de transparência do governo são incompletos e contraditórios (C. Gaffney 2014a).

A literatura sobre os megaeventos esportivos no Brasil indica uma forte tendência à elitização (Mascarenhas, Bienenstein & Sánchez 2011; Gaffney 2014; Fontes e Buarque de Hollanda 2014). Esta tendência é compatível com os eventos em outros países, particularmente no chamado Global South (Alegi and Bolsmann 2013; Ahlfeldt and Maennig 2009; Karamichas 2012). É claro que os megaeventos esportivos congregam uma conjuntura de atores cuja finalidade é o lucro e que esses atores são beneficiados com o financiamento público do evento (Broudehoux 2007; Boykoff 2013; Hayes & Horne 2011; Horne & Whannel 2012). A transformação da paisagem esportiva de um determinado país ou cidade é muito importante tanto para gerar contratos lucrativos para a construção civil quanto para a rentabilidade dos empreendimentos esportivos antes e depois do evento. Esta transformação, embora em curso no Rio de Janeiro, está no centro de nossas atenções neste capítulo.

Cabe aqui uma análise mais detalhada sobre os impactos dos megaeventos esportivos no cenário carioca. As principais interrogações serão direcionadas para entender a trajetória das instalações esportivas da cidade, seus custos, conflitos e funcionamento durante e após os eventos. Uma segunda linha investigará os investimentos direcionados ao esporte e lazer questionando a utilidade destes gastos públicos para a população local. A conclusão reflete sobre a transformação da paisagem esportiva da cidade e aponta possíveis caminhos para a época pós-olímpica.

## A paisagem esportiva da cidade

Devido à predominância do futebol como o esporte mais popular do país, o Rio de Janeiro demonstra um panorama esportivo voltado para essa modalidade. Na atualidade são onze estádios de futebol profissional na cidade com capacidade acima de 2.000 espectadores (Confederação Brasileira de Futebol 2013). Estes estádios variam desde times da terceira divisão do campeonato estadual até o palco da final da Copa

do Mundo. Com mais de um século de história, os estádios de futebol da cidade sempre cumpriam um papel fundamental na formação de identidades culturais, narrando várias histórias das diferentes regiões da cidade (Gaffney 2008). Os estádios de futebol são acompanhados por inúmeras espacialidades formais e informais onde o futebol se expressa como elemento fundamental da cultura brasileira.

Menos presentes e menos conhecidos são os espaços dedicados à prática de outros esportes: basquete, vôlei, tênis, remo, vela, hipismo e outros esportes olímpicos. Como será discutido como parte das polêmicas preparações para os megaeventos esportivos, na atualidade há duas arenas públicas voltadas para a realização de competições profissionais de basquete e vôlei (HSBC Arena e Maracanãzinho), uma pista para a realização de evento de atletismo (Estádio Olímpico), um Centro Nacional de Tiro Esportivo e dois centros aquáticos, ambos fechados.

Para a prática de esportes para a população há treze (13) Vilas Olímpicas mantidas pela prefeitura do Rio de Janeiro. A prefeitura mantém três programas ativos dedicados ao esporte, mas não há informações atualizadas sobre eles desde 2009. Quando o Rio de Janeiro foi anunciado como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, 45% das escolas públicas não contavam com quadra de esportes (Daflon e Berta 2009). Embora o município tenha prometido investir na infraestrutura esportiva da cidade, não há evidência de que a situação tenha melhorado desde então. Ao contrário, dois dos palcos principais para o atletismo, que atendiam as demandas da população foram fechados durante a conflituosa preparação para a Copa do Mundo (Dolzan 2014; Baltar 2012).

Como é normal nas cidades em preparação para os megaeventos esportivos, há um investimento pesando na infraestrutura para o esporte de alto rendimento, que claramente prejudica os investimentos públicos em infraestrutura de esporte e lazer para a população em geral. O chamado custo de oportunidade apresenta-se na paisagem esportiva de uma cidade, visibilizando os empreendimentos de alto rendimento esportivo e invisibilizando a carência de investimentos na cidade como um todo.

Embora que nossa análise fortalecerá uma tendência de ofuscar os empreendimentos esportivos de base aqui examinaremos os pontos marcantes da paisagem esportiva na cidade do Rio de Janeiro que estão em transformação ou formação para os megaeventos esportivos.

## O Estádio Jornalista Mario Filho e o Complexo Esportivo do Maracanã

Construído para abrigar os jogos da Copa do Mundo de 1950, o Maracanã não tem sido apenas o grande palco esportivo da cidade do Rio de Janeiro, mas também uma referência simbólica da cidade e do Brasil. O estádio, localizado no centro geográfico da então capital brasileira, era o maior palco de futebol do mundo, chegando a receber 200 mil espectadores na final daquela Copa entre Brasil e Uruguai. Porém, desde o ano de 1999, o chamado “maior do mundo” vem sofrendo várias mudanças na sua gestão, na sua estrutura arquitetônica e no seu entorno.

Desde a sua inauguração, o Maracanã foi propriedade do Estado. Esteve sob administração da Prefeitura do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, de 1950 até 1960. Depois da formação do Estado de Guanabara em 1960, o Maracanã passou ser administrado pela entidade esportiva ADEG. Posteriormente, com a fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro em 1975, o Maracanã passou ser administrada pela SUDERJ, Superintendência dos Desportos do Estado do Rio de Janeiro um braço da Secretaria Estadual de Esportes e Lazer (SEEL). Essa condição durou até maio de 2013, quando o complexo esportivo do Maracanã concedido pelo governo do estado para o consórcio privado formado pelas empresas Odebrecht (90% de participação), AEG (5%) e IMX (5%) por um período de 35 anos (Castro 2013).

Durante o período de administração pública, o Maracanã passou por épocas bastante difíceis. A construção inicial demorou 14 anos para ser completada e durante a década de 1980, o estádio, assim como as demais infraestruturas urbanas, sofreu com a falta de investimento, manutenção e segurança. A administração do estádio nunca foi profissionalizada e até agora os cargos comissionados da SEEL e da SUDERJ são dados como postos políticos a pessoas com baixo nível de qualificação. O resultado dessa conjunção de fatores foi que o Maracanã não oferecia segurança aos espectadores e nem transparência na gestão. A situação precária do Maracanã resultou em tragédia. Em 1992, durante a final do Campeonato Brasileiro, um grade de apoio da arquibancada cedeu, fazendo com que as pessoas caíssem sobre as cadeiras azuis. Três pessoas morreram.



Mesmo com todas as dificuldades relacionadas à gestão do estádio e dos equipamentos esportivos, culturais, educacionais e funcionais ao seu redor, estes estavam integrados à vida cotidiana do carioca. Recorrentemente, o Maracanã era o segundo lugar mais visitado pelos turistas. Além disso, nele funcionava um restaurante popular que servia refeições a R\$ 1 e a sede da SUDERJ, onde mais de 1.200 pessoas trabalhavam diariamente. Além de inúmeros jogos de futebol, o estádio era usado para a realização de concursos públicos, treinos de militares, shows e festas.

O Estádio Jornalista Mário Filho foi o maior estádio do mundo durante muitos anos. Tal característica fez com que o lugar se tornasse mítico mundo afora. Contudo, as obras de transformação do complexo esportivo impactaram de forma negativa o acesso ao esporte e ao lazer da população carioca (Khoury 2014). A descaracterização do estádio pelas sucessivas reformas em prol dos megaeventos esportivos não passavam pelas devidas audiências públicas, e na única instância na qual o público foi consultado, houve protestos (Baltar 2012; Rangel 2012; Mello 2012).

Na sua forma e função, o Maracanã incorporou e projetou valores simbólicos. A intenção dos idealizadores do estádio foi construir um palco monumental que representasse e incorporasse os discursos dominantes na época: grandeza, ambição, inclusão e democracia. O Maracanã foi o maior estádio jamais construído para esportes de campo, tanto no seu *footprint* urbano quanto na sua capacidade. As formas elípticas da marquise monumental e arquibancadas foram conquistas da engenharia e arquitetura brasileira que definiram uma época (Dias Comas 2011).

A disputa política sobre a construção do estádio lembra em muito os debates sobre as prioridades de orçamento, do papel do estado como investidor em esporte de alto rendimento, e as disputas simbólicas do lugar que circulam em torno dos megaeventos esportivos hoje em dia (Gaffney e Melo 2010). Mas o resultado do debate que começou em 1946 foi a respeito da construção de um estádio capaz de abrigar 10% da população carioca, localizado no centro geográfico da cidade, na então capital do país. Ao longo dos anos, estes espaços gigantescos, abertos e fluidos permitiram o florescimento de uma cultura própria (Azevedo 2011). Embora o estádio sempre apresentasse certas carências de conforto, acesso, transparência e segurança, até recentemente,

o Maracanã foi um espaço bastante acessível para a população, carregando a possibilidade de renovação semanal da democracia brasileira e de uma cultura popular de futebol (Moura 1998; *Maracanã, Templo Das Emoções* 2014).

O Complexo Esportivo do Maracanã ocupa um terreno ocupado pelo antigo Derby Club do Rio de Janeiro. O Derby Club, como o nome indica, era um terreno para corridas de cavalo. Com o surgimento do Hipódromo da Gávea, em 1932, o terreno situado no bairro do Maracanã ficou abandonado durante anos, passando a abrigar posteriormente o estádio de futebol.

Ao longo dos anos, os bairros do Maracanã e Tijuca habituaram-se com a presença do maior estádio do mundo. Embora não tenham sido projetados desde o início, o estádio adquiriu importantes acréscimos ao longo de sua história. Ao redor do Maracanã estão localizados três equipamentos esportivos (Estádio de Atletismo Célio de Barros, Parque Aquático Julio Delamare e Ginásio Gilberto Cardoso, o Maracanãzinho), uma escola pública, uma aldeia indígena e um centro tecnológico.

O estádio de atletismo Célio de Barros era a principal pista de atletismo para treinamento de atletas na cidade, desde sua inauguração em 1974. O governo estadual fechou o estádio em janeiro de 2013 para servir como canteiro de obras para as reformas do Maracanã. Com o fechamento do estádio e o desmantelamento da pista, centenas de crianças e dezenas de atletas foram prejudicados, sem que houvesse uma definição clara sobre o futuro da pista nem a reabertura do estádio. Ironicamente, o projeto Rio 2016, que fazia parte do “legado social” dos Jogos Olímpicos foi suspenso por falta de lugar para realizar as atividades. Para a Copa do Mundo, a intenção era de que o terreno do estádio servisse como estacionamento. O governo federal prometeu investir dinheiro num estádio novo, mas com o tombamento da estrutura da arquibancada, o Célio de Barros poderia voltar a funcionar para a sociedade carioca, após um investimento privado do Consórcio Maracanã S.A.

O Parque Aquático Julio Delamare foi inaugurado em 1978 e funcionava como centro de treinamento e de competições aquáticas desde então. As piscinas também abrangiam aulas de natação e de hidroginástica para a população. Para adequar o Júlio Delamare a receber as competições dos Jogos Pan-Americanos, o parque aquático passou por uma reforma de R\$10 milhões. Durante o processo de

concessão do Complexo Esportivo, o estado do Rio de Janeiro previa a demolição total do Julio Delamare (assim como o Célio de Barros, Escola Friedenrich, e Museu do Índio) para facilitar o escoamento de pessoas do Maracanã. Enquanto o futuro desse empreendimento esportivo estava sendo determinado a portas fechadas, seu acesso ao uso público era bloqueado enquanto um guindaste utilizado na reforma do Maracanã derrubava a plataforma de saltos ornamentais. Depois de muita polêmica, a resistência organizada pelo movimento “O Maraca é Nosso”, que incluía atletas, ex-atletas, professores, alunos e usuários dos empreendimentos esportivos, acabou pressionando o poder público a preservar o Parque, tirando a visada demolição do contrato de concessão. O Julio Delamare foi reaberto ao uso público em Janeiro de 2014.

Assim como os outros elementos do complexo esportivo, a Escola Municipal Arthur Friedenreich foi ameaçada de demolição com as reformas em curso para a Copa do Mundo de 2014. A escola se destacava por ser entre as dez melhores escolas públicas do estado do Rio de Janeiro e pela sua capacidade de receber crianças com dificuldade de locomoção. Ignorando completamente a qualidade da escola e as dificuldades e transtornos que sofreriam a população local com sua demolição, o poder público insistiu bravamente em destruí-la. A luta para a permanência da escola foi marcada pela notável atuação de professores, estudantes e famílias durante manifestações que foram violentamente reprimidas pelo poder público. Eles demonstravam claramente que a comunidade escolar não podia ser desarticulada com as ameaças feitas pelo estado ou da prefeitura. As promessas feitas pelo poder público de construir uma nova escola não foram levadas a sério pois o cronograma das obras indicava que a escola atual seria destruída antes da construção da nova escola começar. A resistência organizada da Escola Friedenrich marcou um processo exitoso de luta popular contra a privatização dos espaços públicos da cidade. Sua permanência nos arredores do estádio, porém, não é suficiente. Não há articulações entre a escola e os espaços públicos do Maracanã e os alunos e professores da escola não podem aproveitar dos espaços internos do estádio para fins educativos.

Talvez a mais polêmica tentativa de limpar o espaço no entorno do Maracanã envolvesse o antigo prédio do Museu do Índio. A edificação, tombada pelo poder público, foi construído em 1865 e doado ao serviço

da secretaria da proteção dos Índios em 1910. O prédio abrigou a sede do órgão federal da proteção dos Índios, e posteriormente, entre 1953 e 1977 foi o local do Museu do Índio e se encontrava num estado de deterioração avançado quando foi ocupado pela comuna Aldeia Maracanã. Desde a sua ocupação em 2006, até 2009, não houve conversa entre a Aldeia e o governo. Quando o projeto de reforma e privatização do Maracanã começou tomar forma, a Aldeia passou a sofrer com ameaças de despejo. Em vários momentos, essa ameaça tomou forma violenta (Anon 2013; Carvalho et al. 2013).

Ao longo do processo das obras no Maracanã, a Aldeia se articulou com vários grupos indígenas de todo Brasil e setores mais progressistas dos movimentos sociais, o que conferiu uma ampla cobertura na mídia internacional. Depois de promessas de abrigo e de que o prédio não seria destruído, o Batalhão de Choque do Estado do Rio de Janeiro retirou a comunidade indígena à força em março de 2013. Comentando sobre o assunto, o presidente da SUDERJ, órgão responsável para o gerenciamento do Maracanã comentou que o “lugar do índio é no mato”. Essa atitude do poder público definiu as relações não só com a comunidade ali instalado, mas com a imprensa e os apoiadores da Aldeia. Depois da primeira desocupação forçada, membros da comunidade indígena e ativistas voltaram ocupar o prédio em outubro de 2013. Mais uma vez, eles foram removidos a força pelo batalhão de choque em dezembro de 2013. Após a realização da Copa do Mundo, o prédio continuou em estado de abandono e não há projetos em andamento para cumprir a promessa do governo de restaurá-lo e transformar o lugar num centro cultural indígena.

As ameaças feitas para destruir todos os empreendimentos esportivos, educativos e culturais no entorno do Estádio Mario Filho foram justificadas pelo poder público de formas múltiplas e contraditórias. Inicialmente a justificativa para demolir o prédio que abrigava a Aldeia Maracanã foi para facilitar o acesso e escoamento de torcedores a pedido da FIFA (Vieira 2013). A FIFA não reconheceu o pedido e a ação foi logo impedida pelo Ministério Público Federal (Corrêa 2013). Havia um movimento jurídico favorável ao tombamento do museu (Corrêa 2013; Konchinski 2012a; Leite 2013) e durante o processo de desocupação e apropriação havia conflitos, brigas e disputas políticas (de Almeida 2013; Anon 2012; Magalhães 2012; Pádua 2012).

O segundo motivo alegado para a desocupação do prédio veio do então governador Cabral, ao sugerir que o lugar abrigaria um novo

museu olímpico (Konchinski 2012b; Rocha 2013). A ideia do museu nunca avançou e ficou bastante claro que durante a Copa do Mundo e na preparação para as Olimpíadas, o prédio seria mantido em pé, mas num estado de abandono.

## Impactos das reformas no complexo esportivo

As quatro instalações acima mencionadas finalmente foram preservadas de alguma forma com o termo aditivo do contrato de concessão do Maracanã que o governo do estado do Rio de Janeiro emitiu em 6 de janeiro de 2014. Já o Laboratório Nacional Agropecuário (Lanagro), ligado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) sofreu uma demolição total. O Lanagro foi o lugar onde o estado realizava análise físico-química e microbiológica de alimentos de origem vegetal, animal e águas de estabelecimentos industriais. Qualquer alimento que passava a ser vendido na cidade e estado do Rio de Janeiro precisava passar para o Lanagro para o consumo humano. Com o fechamento do laboratório em 2012, o estado do Rio de Janeiro não pode contar mais com um centro de avaliação e os exames clínicos para a saúde pública passaram a ser realizados em outros estados.

Além de todas as polêmicas com o fechamento do principal palco esportivo da cidade por três anos para mais uma reforma, os efeitos da privatização estão sendo sentidos no bolso do cidadão. As progressivas reformas do Maracanã ao longo dos últimos 15 anos custaram aos cofres públicos em torno de R\$ 1,6 bilhão. Nunca houve discussão com a população sobre a real necessidade de tais reformas e a falta de transparência nos gastos públicos é tão lendária quanto o estádio em si. O processo de privatização (sob regime de concessão) foi bastante confrontado e criticado pelos movimentos sociais e de torcedores e usuários do complexo esportivo. Mesmo assim, foi aprovado em 2013 um regime de concessão de 35 anos para o Consórcio Maracanã S.A. composto das empresas Odebrecht, AEG e IMX. Essa última empresa foi contratada pelo governo do estado para fazer o estudo de viabilidade econômica que definiu os parâmetros da licitação, o que infere forte suspeita de conluio entre o governador do estado e o dono da empresa.

Conforme já mencionado, o complexo esportivo do Maracanã abrangia usos múltiplos durante seus 60 anos de vida pública. Durante

muitos anos, assistir jogos de futebol no Maracanã era uma coisa bastante comum e acessível, mesmo para as camadas mais pobres da sociedade carioca. Entretanto, nos últimos anos uma tendência inflacionária está tomando conta do futebol brasileiro (veja tabela). Os estádios estão cada vez mais vazios e os clubes e seus patrocinadores estão ganhando cada vez mais dinheiro.

Ano	Público Total	Público Médio	Arrecadação (R\$)	Ingresso médio (R\$)
2007	6.582.976	17.461	80.040.848,00	12.2
2008	6.439.854	16.992	101.241.490,00	15.7
2009	6.766.471	17.807	125.764.391,00	18.6
2010	5.638.806	14.839	112.873.893,00	20.0
2011	5.660.987	14.976	117.665.714,00	20.8
2012	4.928.827	12.970	119.100.000,00	22.92
2013	5.681.355	14.951	176.500.000,00	31.06

**Fonte:** Dados baseados em informação no site da CBF, Consultoria Pluri e Máquina do Esporte.

Depois da Copa de Confederações, o preço dos ingressos nos jogos realizados no Maracanã subiu para uma média de 45 reais, enquanto ingressos para os mesmos jogos realizados em 2012 custavam em média 14 reais. Esse efeito da explosão dos valores dos ingressos é traço comum em todos os estádios construídos ou reformados para a Copa do Mundo. No curto prazo, é visível a exclusão nos estádios da população das classes C e D que não conseguem pagar para assistir aos jogos. No longo prazo, tal medida pode influenciar definitivamente o esvaziamento da cultura popular do futebol brasileiro. Diante de um panorama esportivo no qual os ingressos subiram em 300% durante a última década, o valor dos ingressos nos estádios que sediara jogos da Copa são ainda mais exorbitantes e com públicos menores. Não há indícios que os órgãos responsáveis para os campeonatos locais e nacionais, nem o Ministério dos Esportes estejam agindo para garantir acesso ao esporte mais popular do país.

### Os custos crescentes do projeto de reforma do Maracanã para a Copa do Mundo

Ano	Milhões de R\$
2009	500
2010	720
2011	957
2012	808
2013	1200+
	240%

### Os custos das reformas do Maracanã para Grandes Eventos

Época	Evento	Milhões de R\$
1999-2000	Mundial dos Clubes	106
2005-2007	PAN 2007	304
2010-2013	Copa 2014	1.200+
	total	1.610+

Além das perdas e problemas acima mencionados, os conflitos sobre o Maracanã estão ainda em andamento e longe de serem resolvidos. O desenraizamento do estádio aconteceu através de uma série de manobras do governo estadual que estão sendo contestadas no judiciário (Vasconcellos & Magalhães 2013; Auler 2013; Magalhães 2009). Em particular, o desempenho do IPHAN, órgão responsável para a preservação de patrimônios históricos é bastante questionável (ESPN.com.br 2013; Moreira & de Castro 2013; Vettorazzo 2012). O que foi um símbolo da grandeza de um país emergente virou um monumento para o consumo individual, uma amostra que o Brasil pode produzir e consumir grandes espetáculos em vez de criar e crescer numa democracia forte. Contudo, os novos arranjos espaciais e o novo modelo de gestão (Torre 2014) do Maracanã refletem os valores e ideologias da elite brasileira e os que articulam seus interesses na esfera pública.

## Os Jogos Olímpicos e o “não legado” do Pan 2007

Ainda que haja uma prioridade do poder público em investir em novos equipamentos esportivos de alto rendimento, os melhores atletas não têm equipamentos adequados para treinar na cidade do Rio de Janeiro. Não contando as instalações destruídas ou fechadas por causa da Copa do Mundo, somente em 2013 foram fechados o Parque Aquático Maria Lenk e o Estádio Olímpico João Havelange, localizado no bairro do Engenho de Dentro. O Velódromo Municipal, construído para o PAN, foi destruído.

O **Parque Aquático Maria Lenk** foi um equipamento construído em 2007 para abrigar as competições de esportes aquáticos, ao custo de R\$ 85 milhões com recursos públicos. Contudo, aquilo que serviu para os Jogos Pan-Americanos, não servirá para os Jogos Olímpicos, que tem como prerrogativa do Comitê Olímpico Internacional, uma instalação que abrigue cerca de 15 mil espectadores e que tenha um teto coberto. A falta de teto proibiria que os recordes mundiais que deveriam caracterizar todos os jogos olímpicos (como parte da lema *altius, citius, fortius*) sejam possíveis uma vez que o controle das condições ambientais faz-se necessário para a modalidade. Assim, o Maria Lenk somente será palco das competições de polo aquático. Com o principal palco de natação descartado, uma piscina temporária no Forte de Copacabana abrigará as provas de saltos ornamentais. Com o fechamento temporário da piscina do Julio Delamare e as obras em andamento no Maria Lenk, o Rio de Janeiro está sem espaços de treinamento para atletas dos desportos aquáticos.

O **Estádio Olímpico João Havelange** foi construído a um custo de R\$ 380 milhões para receber as competições de atletismo e, posteriormente, concessionado para uso como estádio de futebol pelo Botafogo. O custo de construção foi cinco vezes maior que o orçamento inicial e a construção em si foram marcadas pela falta de diálogo com as comunidades vizinhas e a ausência de planejamento urbano (Magalhães & Rangel 2006). Conforme investigações levantadas logo depois da realização do PAN, os benefícios prometidos para a população local, “parecem consolidar-se apenas para o setor imobiliário, que se apropriou da condição favorável criada pelo executivo municipal” (Bienenstein et al. 2011, 184). Essa análise é consistente com outros exemplos que identificam os megaeventos esportivos como vetores



fundamentais para a valorização do mercado imobiliário das cidades-sedes (Shaw 2008; Raco 2014; Observatório das Metrôpoles 2012).

Logo depois do PAN o Botafogo Futebol e Regatas assinou uma concessão com a prefeitura do Rio para gerenciar o Engenhão. O clube mudou o nome do estádio para *Stadium Rio*. Essa tentativa de fazer marketing esportivo deu sinal de que um eventual contrato de *naming rights* poderia ser assinado. Desde quando o Maracanã entrou em obras para a Copa do Mundo em Outubro de 2010, o Stadium Rio foi a principal referência de jogos de futebol na cidade e ainda recebeu alguns shows de artistas internacionais como Paul McCartney e Roger Waters. As temporadas de 2011 e 2012 foram bastante lucrativas para o Botafogo, uma vez que o clube possuía um monopólio sobre estádios de futebol com capacidades acima de 20.000 espectadores. Só que desde março de 2013, ele está interdito por conta do laudo da auditoria de uma empresa alemã, contratada pelo consórcio que finalizou a construção do estádio (formado pelas empresas Odebrecht e OAS, tendo em vista que a empreiteira Delta abandonou o projeto), que apontou problemas na cobertura do estádio, que colocariam o público em risco em caso de ventos e chuvas fortes. Por isso, o Botafogo utiliza apenas a estrutura de vestiários, sala de musculação e o campo anexo para a realização dos treinos. O torcedor carioca viu diversos jogos serem transferidos para outras cidades por conta da ausência de estádio adequado.

Com o Engenhão ainda fechado em 2014, o Botafogo assinou um acordo com o concessionário do Maracanã para os próximos 30 anos, deixando o Engenhão sem utilidade para o futebol. A principal razão para a mudança foi a maior rentabilidade do Maracanã para o clube (L. G. Moreira 2013). Essa rentabilidade está na contramão dos outros clubes cariocas que estão vendo suas despesas aumentar e suas receitas cair com o novo Maracanã (Torre 2014). Embora o Engenhão esteja em reformas para os jogos olímpicos, a utilidade do estádio no período pós-2016 é duvidosa. O Botafogo F.R. estuda entrar na justiça contra a Prefeitura, pois calcula um prejuízo de cerca de R\$ 45 milhões causado pelo fechamento do Engenhão. Estaria o clube, na época da interdição, próximo também de assinar um acordo de *naming rights*.

O caso do Velódromo Municipal chama a atenção pela lógica da produção destrutiva de equipamentos esportivos, pois, erguido para sediar as provas de ciclismo de pista e de patinação, o custo para se

adequar às exigências da competição olímpica seria semelhante ao de construir uma instalação nova (cerca de R\$ 130 milhões). Três fatores determinaram a decisão de fechar a instalação, em relação a seu uso nos Jogos Olímpicos: as duas colunas de sustentação que impediam a perfeita visualização da pista; a capacidade de público – 1.500, em vez dos 5.000 exigidos pelo Comitê Olímpico Internacional (COI); e a inclinação da pista, que deveria mudar para proporcionar mais velocidade para as bicicletas (Romanelli 2013). Além do mais, o Velódromo abrigava o Centro de Treinamento da Ginástica Artística da seleção brasileira. O esporte que, além de contar com essa baixa, também recebeu um duro golpe após o incêndio do ginásio do Flamengo, o que diminuiu ainda mais o número de espaços destinados para receber os atletas.

## Os Jogos Olímpicos de 2016 e os novos equipamentos esportivos

Um dos principais polos dos jogos olímpicos é o **Complexo Esportivo de Deodoro**, na zona oeste da cidade. Este centro será sede das competições de canoagem slalom, tiro esportivo, hipismo, *mountain bike*, BMX (bicicross), Centro Olímpico de Hóquei, esgrima e pentatlo moderno. A região abrigou modalidades durante o PAN e os Jogos Militares de 2011, mas as intervenções para Rio 2016 são de maior escala, custo e impacto.

A previsão é que as competições de BMX e canoagem se realizem em uma reserva militar, cujo terreno está contaminado em razão das altas concentrações de munições. O processo de limpeza desse terreno e sua transformação em equipamento de utilidade pública, embora possa ser considerado um processo positivo, pode ser dificultado pela grande quantidade de material poluente. Hoje em dia não há centros de treinamento para essas modalidades esportivas no país e a entrega desses espaços ao uso público poderia trazer grandes benefícios para a prática esportiva. A área militar também foi escolhida como o local para um novo autódromo, uma vez que o Autódromo de Jacarepaguá foi desativado pela construção do Parque Olímpico. A utilidade pós-olímpica destes empreendimentos esportivos de alto rendimento é questionável porque não há populações locais na reserva militar que poderiam usufruir do centro olímpico com facilidade, há altos custos de manutenção e os esportes não têm uma base popular suficientemente ampla.

As instalações olímpicas em construção para os Jogos Olímpicos se concentram no Parque Olímpico, na Barra da Tijuca. Durante os Jogos, o parque receberá as modalidades de basquetebol, judô, tae-kwon-do, luta livre, luta greco-romana, handebol, tênis, ciclismo (pista), saltos ornamentais, polo aquático, natação, nado sincronizado, ginástica artística, ginástica rítmica e ginástica de trampolim. Para tal, serão construídos um centro nacional de tênis, arenas do centro olímpico de treinamento, um velódromo, um centro aquático e uma arena de handebol. Todos os novos empreendimentos com a exceção da arena de handebol serão permanentes.

Sem aprofundar o debate sobre a utilidade, custos de oportunidade ou outras questões sociais embutidas na produção do espetáculo esportivo na região da Barra da Tijuca, é importante lembrar que muitos destes empreendimentos esportivos foram construídos inadequadamente para o PAN. Embora eles permaneçam em situ como legado para o desenvolvimento das modalidades, criando um novo polo nacional para o treinamento de atletas de alto rendimento, é importante lembrar a falta de investimento nas categorias de base na cidade, região metropolitana e país. Um exemplo disso é o tênis, esporte chamado pelo então presidente Lula de “burguês” (O Globo 2010). No Rio de Janeiro, há quatro quadras públicas para mais de seis milhões de pessoas e os melhores atletas do país estão sem infraestrutura, apoio financeiro ou uma rede competitiva (Cossenza 2012). A localização do Centro Nacional de Tênis (CNT) na Barra da Tijuca concentra ainda mais o acesso ao esporte para os moradores da região. O investimento em infraestrutura básica que geraria uma demanda suficiente para tornar o CNT um empreendimento funcional está ausente.

Embora haja grandes problemas relacionados à concentração geográfica dos empreendimentos esportivos numa região da cidade que já tem amplos recursos naturais e inúmeras opções de lazer, há uma intervenção que merece destaque na Barra da Tijuca. Um dos mais polêmicos projetos de equipamentos esportivos para os Jogos Olímpicos é a construção de um campo de golfe em uma Área de Proteção Ambiental – o que deveria ser um impeditivo para a construção do mesmo (Ferrari 2013; Gaffney 2013). Contudo, em sessão extraordinária em dezembro de 2012, os vereadores aprovaram a lei complementar que permitia a construção do campo pela iniciativa privada. Iniciada as obras em abril de 2013, elas enfrentam uma série

de resistências de organizações na sociedade civil e pareceres contrários do Ministério Público Estadual e de técnicos da própria Prefeitura. Os pareceres apontam que a obra causaria significativa degradação do meio ambiente, descaracterizando um dos últimos polos de restinga da cidade, causando possíveis danos permanentes ao ecossistema local e a extinção de animais da região em razão do uso de agrotóxicos na preservação da grama.

A construção do campo de golfe está sendo executada pela empresa Fiori Empreendimentos Imobiliários Ltda. Em troca do custo de R\$ 60 milhões para sua construção, a empresa recebeu da Prefeitura uma parte do terreno da APA de Marapendi em que já anunciou a futura venda dos imóveis de 23 prédios de 22 andares numa área de 58 mil m<sup>2</sup> com residências de alto luxo (Magalhães 2012a). A opção pela construção do campo reflete o projeto de cidade-mercadoria a fim de favorecer o capital atuante no setor imobiliário e financeiro para atender a parcela da população abastada, em detrimento do meio ambiente, da cultura e do uso público do espaço (Gaffney 2013). A construção do campo de golfe, um esporte praticado pela elite brasileira, está estimulando o investimento público para subsidiar moradia de luxo.

Ainda em processo de formação, a paisagem olímpica do Rio está se espalhando para várias regiões da cidade. Copacabana, Glória, Maracanã, Engenho de Dentro, Bangu, Deodoro e Barra da Tijuca terão suas paisagens alteradas para a realização dos jogos. Sabe-se através das maquetes como aparecerá a cidade do ponto de vista televisual. Mas atrás das imagens, existem realidades sociais e geográficas que estão ligadas à própria história da cidade e seus residentes. O desrespeito às tradições esportivas da cidade já aconteceu para a realização da Copa do Mundo. Numa cidade e num país sem grandes tradições em esportes olímpicos, é difícil não honrar tradições não existentes, mas a transformação da paisagem esportiva para atender as demandas de curto prazo é uma maneira de garantir que os custos de oportunidade subirão acompanhados pelos custos de operacionais e de construção.

## Orçamento e políticas públicas de esporte

Com a retumbante derrota da seleção Brasileira na Copa do Mundo, ficou evidente que até o mais bem sucedido esporte no país está com problemas graves de gestão e competência (Young 2014).

A pífia expressão nas modalidades olímpicas também é um reflexo de uma política pública de esporte que deixa os atletas das federações, subordinadas aos cartolas e ao presidente do Comitê Olímpico Brasileiro (Murray 2011). As origens da crise institucional no esporte brasileiro são relacionadas a uma cultura esportiva antidemocrática dominada pelos interesses privados (Behnken & Godoy 2008). A falta de profissionalismo de gestão é agravada pela falta de transparência e a incapacidade do Ministério do Esporte de enfrentar as instituições dominantes (ESPN 2012; Cruz 2014; “Deputados Querem Alterar MPs Que Criam Estruturas Para Olimpíadas” 2010).

Além dos problemas institucionais que resultam na continuação do status quo, vemos na cidade do Rio de Janeiro políticas públicas voltadas para o fortalecimento de uma infraestrutura de esporte de alto rendimento com um custo de oportunidade grande para a sociedade como um todo.

A tabela 1 demonstra seletos investimentos feitos no exercício de 2013 pela prefeitura do Rio de Janeiro. Nela vemos que a cidade gastou mais que R\$80 milhões na categoria “Grandes Eventos”, do qual 99% foram para a empresa Odebrecht para a construção de obras associadas à Rio 2016. O outro 1% foi para Rio 2016, uma empresa privada de fins não-lucrativos responsável pela organização das olimpíadas. A Rio 2016 repassou esse dinheiro para o Fundo de Mobilização do Esporte Olímpico, criado em 2002, que tem entre os seus objetivos:

I – o apoio e a formação de atletas em modalidades olímpicas, diretamente, ou mediante clubes, confederações, federações, Comitê Olímpico Brasileiro, escolas, centros esportivos e vilas olímpicas;

II – o apoio a eventos relacionados ou convergentes com a prática de esportes olímpicos;

III – o apoio à realização de torneios internacionais de grande porte, tais como Jogos Pan-americanos, Universitários, Para-olimpíadas e Olimpíadas;

IV – o apoio ao desenvolvimento e aprimoramento de atletas, diretamente, ou mediante clubes, confederações, federações, Comitê Olímpico Brasileiro, escolas, centros esportivos e vilas olímpicas;

V – a construção de equipamentos esportivos relativos à prática de esportes olímpicos;

VI – a realização de investimentos que viabilizem a preparação de atletas e eventos de promoção olímpica;

VII – a coparticipação da Prefeitura em eventos internacionais de natureza olímpica;

VIII – a viabilização da concessão de bolsas de treinamento no exterior para atletas com performance olímpica (“Lei Ordinária 3428 Rio de Janeiro” 2002).

No orçamento desta autarquia, no ano 2013, 100% dos recursos destinados para alcançar esses objetivos foi para a MKTPLUS, uma empresa de marketing. (Gusmão de Oliveira 2011). Quer dizer, os objetivos não estão sendo igualmente realizados.

Outro investimento da prefeitura em 2013 se direcionou para o Parque Olímpico, em construção na Barra da Tijuca e cujas ações polêmicas são destaques internacionais, causando traumáticas relações entre o governo e moradores da região (Nobrega & Dálfon 2014; “Juíza Determina...” 2011). O consórcio Rio Mais SA<sup>2</sup>, composto pelas empresas Odebrecht, Carvalho Hosken e Andrade Gutierrez, foi beneficiado com 45% deste investimento, sendo que as empresas terceirizadas nas obras também pertencem a estas grandes empresas da construção civil (Lopes 2014).

Não pretende-se aqui fazer uma amostra completa das finanças. Os investimentos em Integração Social através de esporte e lazer são muito pequenos. Este programa direciona recursos para pequenas iniciativas na cidade do Rio de Janeiro, na sua maioria, localizadas em áreas carentes de serviços de esporte e lazer. O investimento em recursos de R\$36.931.773, 39 não representa todo o investimento em programas sociais da prefeitura, mas quando somamos os estimados R\$1.2 bilhão gastos pelo governo do estado para reformar o Maracanã, os balanços são ainda mais voltados para o lucro de empresas privadas do que a construção de espaços de lazer para a população.

---

<sup>2</sup> <<http://riomais.net/>>.

**Tabela 1.** Gastos seletos da Prefeitura do Rio de Janeiro, Exército 2013

Exercício 2013, Prefeitura do Rio de Janeiro				
Item	Favorecido		Pago	Pago + Restos a pagar
Grandes Eventos			80.347.837,71	85.815.226,54
	Odebrecht		79.865.931,93	84.889.492,87
	Rio 2016		481.905,98	925.773,67
	FMEO	Fundo de Mobilização do Esporte Olímpico		
		MKTPLUS	481.905,98	
Integração Social através de esporte e lazer			36.931.773,49	39.015.894,33
Parque Olímpico			160.167.341,12	160.167.341,12
	Rio Mais SA		72.913.860,32	72.913.860,32

## Conclusão

Parece que a paisagem esportiva da cidade do Rio de Janeiro está sendo transformada numa escala e rapidez como nunca antes vista. As sucessivas ondas de construção e reforma, destruição e criação que chegam à cidade com os megaeventos esportivos deixam marcas e reestruturam o revelo da cidade. O lugar iconográfico para ver essas transformações é na forma, função e gestão do Maracanã. E surgem aí novos estádios-monumentos como o Engenhão e novos terrenos espetaculares como o Parque Olímpico. Vemos que essa transformação só acontece graças a um poder público estimulador e financiador, cúmplice num jogo de cartas marcadas. Parece dramático, mas esta é a natureza atual do esporte moderno. Agora, até a paisagem esportiva tem que ser um ator dramático, com os estádios mais modernos, as poltronas mais sofisticadas e a segurança mais forte do que nunca.

Não se trata de uma época mais honesta ou menos cínica, mas pelas intenções e discursos dos idealizadores do Maracanã havia uma intenção de criar um gigantesco espaço público para o usufruto público. E neste aspecto, o Maracanã torou-se lendário. Em outros aspectos como gestão, conforto, segurança, o Maracanã deixava muito de desejar e para a realização da Copa algumas reformas foram absolutamente necessárias. Mas a maneira autoritária em que o Maracanã foi modificado reflete todas as características do estado atual da democracia carioca. O governo estadual abusou de seus poderes para realizar um projeto determinado para os menos abrangentes interesses possíveis. O resultado não é o ressurgimento de um estádio de futebol, mas de uma badalada Arena Multiuso controlada e explorada por um consórcio de empreiteiras. A população está sendo excluída do estádio ao mesmo tempo em que a sociedade civil deixou de questionar a sua privatização. As valiosas tentativas de paralisar as obras do estádio e preservar os equipamentos culturais e esportivos no seu entorno não foram levados à sério pelo governo. Dentro deste processo havia inúmeros violações de direitos humanos, descumprimentos da lei e o *business as usual* entre o governo e interesses privados (ESPN.com.br 2013; Vettorazzo 2012; Anon 2013; Rangel 2012; Castro 2013). As histórias a serem contadas sobre o novo Maracanã são longas e tristes (Maracanã, *Templo Das Emoções* 2014).

O panorâmico olímpico é parte deste processo que transformou o Maracanã num estéril cenário esportivo. Vemos na construção frágil do Engenhão uma continuidade da impunidade no gerenciamento de grandes eventos no Rio de Janeiro. Com a aceleração dos projetos que sempre acontece, as obras são de baixa qualidade ou sem o devido planejamento. Este também foi o caso do Engenhão, cuja presença num bairro de pouca acessibilidade, é pouco agradecida pela população ali residente (Folha de São Paulo 2007).

As obras olímpicas são problemáticas em muitos sentidos: sua concentração na Barra da Tijuca, sua utilidade em Deodoro, seus repetidos custos, sua transparência, seus pertencimentos. A transferência de bilhões de reais do poder público para as empresas privadas também é um reflexo das políticas públicas do país (Belisário 2014). Não nos espanta o fato de que as mesmas empresas sejam as maiores doadoras da campanha eleitoral do atual prefeito do Rio.



Não há nada surpreendente na situação das instituições esportivas, suas complexas e ofuscadas relações com o poder público, os meios de comunicação e uma rede internacional de interesses envolvida no mundo esportivo. Os fios compõem uma espécie de complexo industrial de megaeventos esportivos. A cidade do Rio de Janeiro está no centro desta teia e sua paisagem esportiva está sendo rapidamente transformada.

Como tentei demonstrar neste capítulo, a transformação está acontecendo em lugares particulares, cada um com uma história complexa. Em geral, observamos uma elitização dos lugares e do esporte e também no acesso ao esporte e lazer em si. A política pública de esporte parece ser a de subsidiar a prática do esporte de alto rendimento em detrimento da expansão equivalente para o público em geral (Gaffney 2015, neste livro).

Embora os megaeventos tragam grandes contradições e gastos, há grandes constâncias na sua execução. Os megaeventos sempre estouram os orçamentos e trazem grandes intervenções urbanas em pouco tempo. São caracterizados por uma falta de diálogo com a população e as empresas privadas são as que mais beneficiam com os contratos feitos em regimes extraordinários e excepcionais (*Regime Diferenciado de Contratações Públicas* - RDC 2011).

## Referências

Ahlfeldt, G., and W. Maennig. 2009. "Arenas, Arena Architecture and the Impact on Location Desirability: The Case of 'Olympic Arenas' in Prenzlauer Berg, Berlin." *Urban Studies* 46 (7): 1343–62. doi:10.1177/0042098009104569.

Alegi, Peter, and Chris Bolsmann, eds. 2013. *Africa's World Cup: Critical Reflections on Play, Patriotism, Spectatorship, and Space*. Ann Arbor: University of Michigan Press.

Anon. 2012. "Crea: Museu Do Índio Pode Ser Restaurado." *O Globo*. <<http://oglobo.globo.com/rio/crea-museu-do-indio-pode-ser-restaurado-6156251>>.

———. 2013. "Polícia inicia retirada de índios da Aldeia Maracanã." *BBC Notícias*. <[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2013/03/130322\\_aldeia\\_cq.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2013/03/130322_aldeia_cq.shtml)>.

Auler, Marcelo. 2013. "O Que Move Sérgio Cabral Contra Os Índios?" *Journal Do Brasil*, November 7. <<http://www.jb.com.br/coisas-da-politica/noticias/2013/01/13/o-que-move-sergio-cabral-contr-a-os-indios/>>.

Baltar, Marcelo. 2012. “Audiência Pública Sobre Privatização Do Maracanã É Marcada Por Protestos.” *Globoesporte.com*. <<http://globoesporte.globo.com/futebol/copa-do-mundo/noticia/2012/11/audiencia-publica-sobre-privatizacao-do-maracana-e-marcada-por-protestos.html>>.

Belisário, Adriano. 2014. *As Quatro Irmãs*. São Paulo: Pública. <<http://apublica.org/2014/06/as-quatro-irmas/>>.

Bienenstein, Glauco, Fernanda Sánchez, Marcus Cesar Martins da Cruz, Bruna Guterman, Rebeca de Oliveira Santos, and Renata Martins de Souza. 2011. “Grandes Projetos: Transformações E Rupturas Nos Espaços Urbanos - O Caso Do Engenho No Engenho de Dentro, RJ.” In *O Jogo Continua: Megaventos Esportivos E Cidades*, 167–94. Rio de Janeiro: EdUERJ.

Boykoff, Jules. 2013. *Celebration Capitalism and the Olympic Games*. Routledge Critical Studies in Sport 11. London: Routledge.

Broudehoux, Anne Marie. 2007. “Spectacular Beijing: The Conspicuous Construction of an Olympic Metropolis”. University of Quebec, Montreal. <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9906.2007.00352.x/full>>.

Carvalho, Gustavo, Gabriel Carriello, Isabel de Araujo, and Maria Morena. 2013. “Juiz Diz Que Índios Não Podem Ficar Em Imóvel Ao Lado Da Aldeia Maracanã.” *O Globo*, March 24, sec. Rio. <<http://oglobo.globo.com/rio/juiz-diz-que-indios-nao-podem-ficar-em-imovel-ao-lado-da-aldeia-maracana-7932372>>.

Castro, Carolina Oliveira. 2013. “Consórcio Que Reúne Odebrecht, AEG E Eike Batista Ganha Licitação Do Maracanã.” *O Globo*, September 5. <<http://oglobo.globo.com/esportes/consorcio-que-reune-odebrecht-aeg-eike-batista-ganha-licitacao-do-maracana-8342004>>.

CHAGAS, Mário. “Há Uma Gota de Sangue Em Cada Museu.” In .

Confederação Brasileira de Futebol. 2013. *Cadastro Nacional de Estádios de Futebol*. Cadastro. Rio de Janeiro: Conferederação Brasileira de Futebol.

Corrêa, Douglas. 2013. “MPF Entra Com Recurso Na Justiça Para Impedir Demolição Do Antigo Museu Do Índio.” *Empresa Brasileira de Comunicação*. <<http://www.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/01/mpf-entra-com-recurso-na-justica-para-impedir-demolicao-do-antigo-museu-do>>.

Cossenza, Alexandre. 2012. “Morador Da Rocinha Tem Ascensão Recorde, Mas Ainda Sofre Sem Apoio.” *Globoesporte.com*. <<http://globoesporte.globo.com/tenis/noticia/2012/10/morador-da-rocinha-tem-ascensao-recorde-mas-ainda-sofre-sem-apoio.html>>.

Cruz, Jose. 2014. "O Caso Neymar e a Lavagem de Dinheiro no Futebol." *UOL Esporte*. <<http://josecruz.blogosfera.uol.com.br/2014/01/o-caso-neymar-e-a-lavagem-de-dinheiro-no-futebol/>>.

Daflon, Rogério, and Ruben Berta. 2009. "Na Cidade-Sede Dos Jogos Olímpicos, 45% Das Escolas Públicas Não Têm Sequer Uma Quadra de Esportes." *O Globo*, November 10. <<http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2009/10/10/na-cidade-sede-dos-jogos-olimpicos-45-das-escolas-publicas-nao-tem-sequer-uma-quadra-de-esportes-768006155.asp>>.

Data Folha. 2014. *51% Dos Brasileiros Aprovam Realização Da Copa No Brasil*. São Paulo: Data Folha. <<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2014/06/1467905-51-dos-brasileiros-aprovam-realizacao-da-copa-no-brasil.shtml>>.

De Almeida, Henrique. 2013. "Índios Querem Garantia de Cabral Para Deixarem O Prédio Do Museu." *Jornal Do Brasil*, January 29. <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2013/01/28/indios-querem-garantia-de-cabral-para-deixarem-o-predio-do-museu/>>.

"Deputados Querem Alterar MPs Que Criam Estruturas Para Olimpíadas." 2010. *Agência de Notícias Da Câmara Dos Deputados*, May 24. <<http://www2.camara.gov.br/agencia/noticias/ESPORTES/148185-DEPUTADOS-QUEREM-ALTERAR-MPS-QUE-CRIAM-ESTRUTURAS-PARA-OLIMPIADAS.html>>.

Dias Comas, Carlos Eduardo. 2011. "Neimeyer E O Maracanã, 1936-2011." *ARQTEXTO* 17 (2): 16–63.

Dolzan, Márcio. 2014. "Protesto Bem-Humorado Marca Um Ano de Fechamento Do Célio de Barros – Esportes – Estadão.com.br." *Estadão*. <<http://www.estadao.com.br/noticias/esportes,protesto-bem-humorado-marca-um-ano-de-fechamento-do-celio-de-barros,1116579,0.html>>.

ESPN. 2012. "Exclusivo: Confederação Brasileira de Esportes No Gelo É Perseguida Pelo COB Por Não Apoiar Nuzman." *ESPN*. Accessed October 3. <[http://m.espn.com.br/video/284999\\_exclusivo-confederacao-brasileira-de-esportes-no-gelo-e-perseguida-pelo-cob-por-nao-apoiar-nuzman](http://m.espn.com.br/video/284999_exclusivo-confederacao-brasileira-de-esportes-no-gelo-e-perseguida-pelo-cob-por-nao-apoiar-nuzman)>.

ESPN.com.br. 2013. "MPF Denuncia Ex-Superintendente Do Iphan Por Ilegalidades Em Obras No Maracanã." *ESPN*. <[http://www.espn.com.br/noticia/369612\\_mpf-denuncia-ex-superintendente-do-iphan-por-ilegalidades-em-obras-no-maracana-espn-detallhou-o-caso-em-maio](http://www.espn.com.br/noticia/369612_mpf-denuncia-ex-superintendente-do-iphan-por-ilegalidades-em-obras-no-maracana-espn-detallhou-o-caso-em-maio)>.

Ferrari, Roberto. 2013. "Prefeito sanciona lei e permite obra de campo de golfe da Rio-2016 em área de preservação." *UOL Esporte*, January 15. <<http://>>

esporte.uol.com.br/rio-2016/ultimas-noticias/2013/01/15/prefeito-sanciona-lei-e-permite-obra-de-campo-de-golfe-da-rio-2016-em-area-de-preservacao.html>.

Folha de São Paulo. 2007. “Vizinhos Afirmam Que Engenhão É ‘Bonito de Se Ver, Difícil de Se Conviver.’” *Folha de São Paulo*, June 22. <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/esporte/ult92u306314.shtml>>.

———. 2010. “57% Rejeitam Verba Pública Em Estádios Da Copa, Aponta Datafolha.” *Folha de São Paulo*, August 16. <<http://www1.folha.uol.com.br/esporte/783493-57-rejeitam-verba-publica-em-estadios-da-copa-aponta-datafolha.shtml>>.

Fontes, Paulo, and Bernardo Buarque de Hollanda, eds. 2014. *The Country of Football Politics, Popular Culture, and the Beautiful Game in Brazil*. London: Hurst & Co Ltd.

Gaffney, Christopher. 2013. “Between Discourse and Reality: The Un-Sustainability of Mega-Event Planning.” *Sustainability* 5 (9): 3926–40. doi:10.3390/su5093926.

———. 2014a. “A World Cup for Whom? The Impact of the 2014 World Cup on Brazilian Football Stadiums and Cultures.” In *The Country of Football: Politics, Popular Culture, and the Beautiful Game in Brazil*, 189–208. London: Hurst & Co Ltd.

———. 2014b. “(Falta De) Legado Da Copa.” *Jornal Dos Economistas* 299 (June 2014): 5–6.

Gaffney, Christopher, and Erick Silva Omena de Melo. 2010. “Mega-Eventos Esportivos: Reestruturação Urbana Para Quem?” *Proposta* 121 (1): 49–93.

Gaffney, Christopher Thomas. 2008. *Temples of the Earthbound Gods: Stadiums in the Cultural Landscapes of Rio de Janeiro and Buenos Aires*. 1st ed. Austin, Texas: University of Texas Press.

*Geral*. 2011. <[http://www.youtube.com/watch?v=vDCD9kL9pVI&feature=youtube\\_gdata\\_player](http://www.youtube.com/watch?v=vDCD9kL9pVI&feature=youtube_gdata_player)>.

Gusmão de Oliveira, Nelma. 2011. “Força da lei: Rupturas e realinhamentos institucionais na busca do ‘sonho olímpico’ carioca”. Apresentação pública presented at the O rio e os Mega-eventos, Rio de Janeiro RJ Brasil, June 6.

Hayes, G., and J. Horne. 2011. “Sustainable Development, Shock and Awe? London 2012 and Civil Society.” *Sociology* 45 (5): 749–64. doi:10.1177/0038038511413424.

Horne, John, and Garry Whannel. 2012. *Understanding the Olympics*. Abingdon, Oxon; New York: Routledge.

“Juíza Determina Remoção de Moradores Na Vila Autódromo.” 2011, February 17.

Karamichas, John. 2012. “A Source of Crisis? Assessing Athens 2004.” In *The Palgrave Handbook of Olympic Studies*, edited by Helen Lenskyj and Stephen Wagg. New York: Palgrave.

Khoury, Eduardo El. 2014. “Novas Arenas de Futebol Têm Ingressos 119% Mais Caros.” *Coluna Do Flamengo*. <<http://www.noticiasfla.com.br/2014/03/Novas-arenas-futebol-tem-ingressos-119-mais-caros.html>>.

Konchinski, Vinicius. 2012a. “RJ ignora disputa judicial e vai pagar R\$ 590 mil para quem demolir antigo Museu do Índio.” *UOL Copa do Mundo 2014*. <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2012/12/01/rj-ignora-disputa-judicial-e-vai-pagar-r-590-mil-para-quem-demolir-antigo-museu-do-indio.htm>>.

———. 2012b. “Governo Do RJ Compra Antigo Museu Do Índio E Deve Demolir Prédio Por Reforma Do Maracanã.” *UOL Esporte*. <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2012/07/19/governo-do-rj-compra-antigo-museu-do-indio-e-deve-demolir-predio-por-reforma-do-maracana.htm>>.

“Lei Ordinária 3428 Rio de Janeiro.” 2014. Accessed August 5. <https://www.leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-ordinaria/2002/342/3428/lei-ordinaria-n-3428-2002-cria-o-fundo-de-mobilizacao-do-esporte-olimpico-fimeo-2002-08-19.html>.

Leite, Renata. 2013. “Ministra quer tombar o antigo Museu do Índio.” *O Globo*, January 24, sec. Rio. <<http://oglobo.globo.com/rio/ministra-quer-tombar-antigo-museu-do-indio-7386424>>.

Lopes. 2014. “João Roberto Lopes Pinto: Os Donos Do Rio - Opinião.” *O Dia*. Accessed July 15. <<http://odia.ig.com.br/noticia/opiniao/2014-07-11/joao-roberto-lopes-pinto-os-donos-do-rio.html>>.

Magalhães, Luiz Ernesto. 2009. “Cabral Desiste de Executar Reformas No Maracanã Com Parceria Privada.” *O Globo Online*, October 30. <<http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2009/10/30/cabral-desiste-de-executar-reformas-no-maracana-com-parceria-privada-914434537.asp>>.

———. 2012a. “Projeto de Paes muda lei ambiental para setor privado construir campo de golfe na Barra.” *O Globo*, February 11, sec. Rio. <<http://oglobo.globo.com/rio/projeto-de-paes-muda-lei-ambiental-para-setor-privado-construir-campo-de-golfe-na-barra-6618880>>.

———. 2012b. “Sessão Extraordinária Para Votação Do Tombamento Do Museu Do Índio É Suspensa E Provoca Revolta.” *O Globo*, December 20, sec. Rio. <<http://oglobo.globo.com/rio/sessao-extraordinaria-para-votacao-do-tombamento-do-museu-do-indio-suspensa-provoca-revolta-7112638>>.

Magalhães, Mário, and Sérgio Rangel. 2006. “Estádio Do Pan Atrasa, E Custo Já É Cinco Vezes Maior.” *Folha de São Paulo*, January 12. <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/esporte/ult92u110396.shtml>>.

Mascarenhas, Gilmar, Glauco Bienenstein, and Fernanda Sánchez. 2011. *O jogo continua : megaeventos esportivos e cidades*. Rio de Janeiro: EdUERJ.

Mattos, Rodrigo. 2013. “Projeto Da Olimpíada Já Tem Estouro de 48% No Orçamento.” *UOL Esporte*. <<http://rodrigomattos.blogosfera.uol.com.br/2013/07/22/projeto-da-olimpiada-ja-tem-estouro-de-45-no-orcamento/>>.

Mello, Igor. 2012. “Protesto, Bate-Boca E Confusão Na Audiência Para Privatizar O Maracanã.” *Jornal Do Brasil*, September 11. <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/11/09/protesto-bate-boca-e-confusao-na-audiencia-para-privatizar-o-maracana/>>.

Mendes, Marco, and Alexandre Guimarães. 2014. “Quanto Custa Um Estádio de Futebol? Ou: Ainda Temos Tempo de Economizar 42 Maracanãs.” Accessed February 13. <<http://www.jogoslimpos.org.br/destaques/artigo-quanto-custa-um-estadio-de-futebol-ou-ainda-temos-tempo-de-economizar-42-maracanas/>>.

Moreira, Gabriela, and Lúcio de Castro. 2013. “Dossiê Maracanã: Superintendente Do IPHAN Que Autorizou Bota-Abaixo Do Maracanã É Funcionário Do Governo Do Estado.” *ESPN*. São Paulo: ESPN. <[http://www.espn.com.br/noticia/330860\\_dossie-maracana-superintendente-do-iphan-que-autorizou-bota-abaixo-do-maracana-e-funcionario-do-governo-do-estado](http://www.espn.com.br/noticia/330860_dossie-maracana-superintendente-do-iphan-que-autorizou-bota-abaixo-do-maracana-e-funcionario-do-governo-do-estado)>.

Moreira, Luiz Gustavo. 2013. “No Maracanã, Botafogo Tem Lucros Maiores Do Que No Engenhão.” *Lance!*, September 28. <[http://www.lancenet.com.br/botafogo/Maracana-Botafogo-lucros-maiores-Engenhao\\_0\\_1001299915.html](http://www.lancenet.com.br/botafogo/Maracana-Botafogo-lucros-maiores-Engenhao_0_1001299915.html)>.

Moura, Giselle Araujo. 1998. *O Rio Corre Para O Maracana*. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas.

Murray, Alberto. 2011. “Elite Dirigente Do Esporte Brasileiro É Insensível.” *Alberto Murray Olímpico*. <<http://albertomurray.wordpress.com/>>.

Nobrega, Camila, and Rogerio Dálfon. 2014. “Vila Autódromo Sofre Com Tensão E Demolições.” *Jornal*. <<http://www.brasil247.com/pt/247/favela247/134678/Vila-Autódromo-sofre-com-tensão-e-demolições.htm>>.

O Globo. 2010. “Lula Diz Que Tênis É ‘Esporte de Burguês’ E Irrita Ex-Atletas.” *Globoesporte.com*. <<http://globoesporte.globo.com/tenis/noticia/2010/08/lula-diz-que-tenis-e-esporte-de-burgues-e-irrita-ex-atletas.html>>.

Observatório das Metrópoles. 2012. *Dinâmicas habitacionais nas cidades-sedes*

*da Copa do Mundo 2014*. Research Report 2. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro / IPPUR.

Pádua, Luciano. 2012. “Sessão Da Câmara Sobre Antigo Museu Do Índio Termina Em Confusão Na Rua.” *Jornal Do Brasil*, December 20. <[http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/12/20/sessao-da-camara-sobre-antigo-museu-do-indio-termina-em-confusao-na-rua/#.UNPbJLk\\_BPk.facebook](http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/12/20/sessao-da-camara-sobre-antigo-museu-do-indio-termina-em-confusao-na-rua/#.UNPbJLk_BPk.facebook)>.

Raco, Mike. 2014. “Sustainable City-Building and the New Politics of the Possible: Reflections on the Governance of the London Olympics 2012.” *Area*, April, n/a–n/a. doi:10.1111/area.12080.

Rangel, Sérgio. 2012. “Protestos Marcam Audiência Pública Do Maracanã.” *Folha Online*, August 11. <<http://www1.folha.uol.com.br/esporte/1182762-protestos-marcam-audiencia-publica-do-maracana.shtml>>.

*Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC*. 2011. <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/lei/2011/lei-12462-4-agosto-2011-611147-norma-pl.html>>.

Rocha, Danielle. 2013. “Governador Anuncia Museu Olímpico Do COB Na Aldeia Maracanã.” *Globoesporte.com*. <<http://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/2013/02/governador-anuncia-museu-olimpico-do-cob-na-aldeia-maracana.html>>.

Romanelli, Amanda. 2013. “Legado Do Pan Do Rio, Velódromo Vai Virar Pó.” *Estadão*, July 2. <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,legado-do-pan-do-rio-velodromo-vai- virar-po,994041,0.htm>>.

Schick, Gerhard. 2014. *Maracanã, Templo Das Emoções*. <<http://vimeo.com/95325059>>.

Shaw, Christopher A. 2008. *Five Ring Circus: Myths and Realities of the Olympic Games*. Gabriola Island, BC: New Society Publishers.

Torre, Pedro Henrique. 2014. “Novo Maracanã: Despesa Dobra, E Lucro Dos Clubes Cai Pela Metade.” *ESPN.com.br*. <<http://esportes.br.msn.com/futebol/novo-maracan%c3%a3-despesa-dobra-e-lucro-dos-clubes-cai-pela-metade>>.

Vasconcellos, Fábio, and Luiz Ernesto Magalhães. 2013. “Paes Ignora Parecer Do Conselho de Patrimônio E Libera Demolição Do Antigo Museu Do Índio.” *O Globo*, January 15. <<http://oglobo.globo.com/rio/paes-ignora- parecer-do-conselho-de-patrimonio-libera-demolicao-do-antigo-museu-do-indio-7296731>>.

Vettorazzo, Lucas. 2012. “Demolição de Marquise Do Maracanã É Crime, Diz Conselho Do Iphan.” *Folha de São Paulo*, April 13, sec. Esportes. <<http://>

[www1.folha.uol.com.br/esporte/1075434-demolicao-de-marquise-do-maracana-e-crime-diz-conselho-do-iphan.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/esporte/1075434-demolicao-de-marquise-do-maracana-e-crime-diz-conselho-do-iphan.shtml)>.

Vieira, Isabela. 2013. “Dinheiro Para Compra E Demolição Do Museu Do Índio Custearia Reforma, Diz Especialista.” *Empresa Brasileira de Comunicação*. <<http://www.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/01/dinheiro-para-compra-e-demolicao-do-museu-do-indio-custearia-reforma-diz>>.

Young, James. 2014. “How Dunga Reflects Brazil.” *FUSION Soccer | FusionSoccer.net*. <<http://soccer.fusion.net/2014/07/25/dunga-again/>>.



## CAPÍTULO VI

### **Segurança pública e grandes eventos no Rio de Janeiro**

*Christopher Gaffney<sup>1</sup>*

Os debates sobre direitos humanos, as condições da democracia brasileira, o direito à cidade e livre associação no contexto dos megaeventos esportivos giram em torno da segurança pública. As sucessivas ondas de megaeventos esportivos e grandes acontecimentos culturais que estouram na cidade do Rio de Janeiro sempre trazem consigo novas demandas, riscos e arranjos de segurança pública. Como o epicentro mundial na produção destes eventos o Rio de Janeiro vem sofrendo mudanças na escala, forma e mandato das suas forças de segurança pública. Os impactos sobre a população e o território são justificados pela realizadores dos eventos como uma parte inevitável do espetáculo. Mas como um tsunami reconfigura o relevo costaneiro, os efeitos posteriores dos grandes eventos são duradouros nos meios urbanos, sociais, espaciais e políticos.

O tema de segurança pública numa região metropolitana como Rio de Janeiro é de uma complexidade tão grande que é difícil de achar um ponto de partida para uma discussão. Pressupõe-se um conhecimento dos arcabouços, culturas e histórias institucionais das forças policiais. Para apresentar uma panorama mais completa também é preciso ter um conhecimento das condições atuais de (in)segurança na cidade (Cano e Duarte 2012; Carvalho 2014), os projetos associados aos megaeventos na escala nacional (Secretário Extraordinario de Segurança para Grandes Eventos 2012) e a trajetória das politicas públicas de segurança (Soares 2006). É claro que não cabe aqui discutir todos estes temas, mas eles ficam como um pano de fundo para nossa discussão (também vê: de Oliveira 2013; Ashcroft 2014; Batista 2011; Forum Brasileiro de Segurança Pública 2012; Palermo 2013).

<sup>1</sup> Senior Research Affiliate, Department of Geography, University of Zurich.

A hipótese para ser explorado aqui é que as intervenções recentes no campo de segurança pública no Rio de Janeiro são elementos-chaves para incrementar e concentrar o que Foucault chamou de “biopoder”(Foucault 2009). Biopoder não é um objeto para ser estudado em si mas é um “ensemble de tecnologias de poder preocupados com a produção governamental e gerenciamento de espaço territorial” (Rose-Redwood 2006, 470, tradução nossa). Dentro do campo maior de biopoder, as questões de bio-segurança articulam com outras formas de governança - são técnicas e táticas governamentais para medir e controlar circulações. Bio-segurança é uma prática que, “está preocupada com a otimização e facilitação das circulações que facilitam a vida” (Barker 2014, 1, tradução nossa). Lógico, as práticas de bio-segurança são socialmente construídos para atender as circulações também socialmente contingentes.

Segundo Foucault, a questão de circulação é fundamental para entender a acumulação e exercício de poder. Porque capital é uma relação de constantes fluxos e intercâmbios (Marx 1981, 188-244) e porque modos de viver que não são baseados no mercado ou no capitalismo são “barreiras à circulação da acumulação de capital” (Harvey 2010, 69-70), o aparato de segurança pública funciona para: 1) criar novas geografias urbanas de consumo 2) garantir as circulações dos bens, pessoas, informação, etc. que geram e internalizam as demandas efetivas internas do capital (Harvey 2010, 112).

Baseia-se essa hipótese no suíte de intervenções que precedem, atuam durante, e permanecem depois dos grandes eventos esportivos. Em geral, as intervenções estão efetuadas para aumentar, medir e controlar circulações na cidade-sede do megaevento (Fussey 2014). Como os eventos são totalmente voltado para a acumulação de capital em suas variadas formas, supomos que todas as intervenções feitas em prol dos megaeventos servem o mesmo fim. Os aeroportos estão ampliados e modernizados para permitir que mais pessoas passem por eles. As novas linhas de transporte estimulam e direcionam os fluxos das pessoas e bens. Os bloqueios de ruas e escoltas armadas facilitam a circulação de VIPs e delegações ao mesmo tempo em que limitam as circulações cotidianas dos moradores. Os investimentos em fibra ótica e telecomunicações estimulam e direcionam os fluxos de informação, etc.

Embora que várias técnicas governamentais são implementadas para levar ao fim estas intervenções no espaço urbano, o evento em

si depende de um alto nível de controle espacial e social em múltiplas escalas. É neste sentido que o matriz de segurança instalado para gerenciar as circulações de tantos atores em espaços e tempos difusos é difícil, se não impossível, de mensurar ou explicar em sua totalidade.

Para entender melhor as principais mudanças no campo de segurança pública para os megaeventos esportivos de uma perspectiva de biossegurança, explicaremos brevemente a situação de segurança pública na cidade do Rio de Janeiro. Nos últimos anos, em prol dos megaeventos esportivos, o Rio de Janeiro sofreu com intervenções pesadas e seletivas que aumentou a presença do estado em áreas estratégicas.

Ao seguir, discutimos três tipos de intervenção na cidade do Rio de Janeiro efetuados em prol dos megaeventos esportivos. Começamos com uma discussão das Unidades Pacificadores Policiais como um processo de abrir novas geografias de consumo e de controlar e medir circulações nas favelas pacificadas dentro dos chamados anéis olímpicos. Num segundo momento, nossa análise tratará de dois intervenções tecnológicos. O Centro Integrado do Comando e Controle do Estado do Rio de Janeiro (CICC/RJ) e o Centro das Operações do Rio de Janeiro (COR) são instalações que agregam informações sobre a cidade para melhor vigiar, mesurar e controlar as circulações. Foi através destes pontos de comando e controle que as forças policiais foram atuados durante a Copa do Mundo. No terceiro momento, examinaremos as técnicas e táticas implementadas para controlar o movimento e fluxos das pessoas durante a Copa do Mundo nas ruas no entorno do Maracanã, símbolo máximo carioca deste nova paradigma urbana de consumo.

## Intervenções de Segurança pública na cidade do Rio de Janeiro para a Copa do Mundo e Olimpíadas

Seletividade é um elemento chave de biossegurança (Barker 2014, 1). Um aparato de segurança nunca pode medir todas as circulações de uma cidade, mas pode tentar de controlar alguns aspetos, sejam humano ou não-humano (esgoto, viroses, informação). Neste sentido os investimentos em segurança pública para os megaeventos esportivos revelam as escolhas estratégicas do poder público. Analisando as regiões e espaços alvos onde o aparato de segurança está instalado, podemos avaliar o degrau em que o poder público (ou privado, no caso

de segurança privada) quer estabelecer ou exercer mais biopoder numa determinada área geográfica. Se baseamos na ideia que os eventos em si são oportunidades de aumentar circulações é necessário, porem, estabelecer mecanismos que podem direcionar, medir e controlar as.

## Unidades Pacificadores Policiais e Circulações

A principal intervenção no campo de segurança pública para os megaeventos esportivos em termos de investimento, ruptura de paradigma, visibilidade e impacto são as Unidades Pacificadores Policiais (UPP). O crescente campo de estudo exclusivamente dedicado a elas indica que o temático das UPPs é complexo demais para entrar em muitos detalhes aqui. (Forum Brasileiro de Segurança Pública 2012; Frischtak and Mandel 2012; “O Futuro Da UPP: Uma Política Para Todos?” 2010; Rodrigues and Siqueira 2012; Freeman 2014; Gaffney 2012; Prouse 2013; Carvalho 2013). Pretendemos analisar a implementação das UPP conforme nossa hipótese acima delimitada.

Lançado em 2008, logo depois da realização dos Jogos Panamericanos no Rio de Janeiro, UPP é uma força policial da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ) que atua exclusivamente nas favelas por ela pacificadas. O processo de “pacificação” (um termo que vem da época da colonização portuguesa que se deu a um território onde não haverá mais resistência indígena) é liderado pelas tropas do Batalhão Operacional da Polícia Especial (BOPE), hoje considerado umas das forças mais bem treinadas em guerra urbana no mundo. Os comandantes da PMERJ anunciam a ocupação iminente de uma determinada favela, dando tempo aos traficantes fugirem com suas armas para que não haverá conflito armado no momento de pacificação. Tipicamente as intervenções madrugais não demoram muito para ocupar um território no alto da favela, onde está estabelecido um quartel geral da UPP.

Dado as relações de confronto e conflito armado entre a polícia militar e os moradores das favelas no Rio de Janeiro, quaisquer intervenção da polícia carrega dificuldades historicamente situadas. A notória corrupção da PMERJ e a extrema violência praticada por seus agentes são características que também se impõem sobre o projeto das UPPs (Amado and Serra 2013; Batista 2011). Embora que as UPPs tenham tido efeitos positivos em termos de índices de homicídio e as possibili-

dades de ir e vir para residentes (Forum Brasileiro de Segurança Pública 2012; Frischtak and Mandel 2012), ainda existe os velhos problemas de corrupção (Araújo 2012), falta de transparência na gestão (Bastos 2011; de Almeida 2013), ligações entre os PMs e o tráfico de drogas (Costa and Barros 2012), desaparecimentos de moradores (Carpes 2014), arbitrariedades e a falta de garantia de acesso ao direitos humanos (Prouse 2013; Soares 2014; “Muito Além Da UPP” 2011).

Não pretende entrar aqui no debate aquecido sobre as UPPs, mas sim pensar nesta intervenção como uma tática de superar limites geográficas à acumulação de capital e de controlar circulações. Concor damos com Dillon e Lobo-Guerreiro quando dizem que, “circulação em si já emergiu como um espaço de segurança e uma forma de poder; uma força gerador de vida; uma projeção informática; uma oportunidade para a acumulação de capital” (Dillon and Lobo-Guerrero 2008, 6).

A relação entre as favelas e a cidade sempre foi de exclusão e marginalização econômica (Perlman 1980, 156–161). Mesmo com o crescimento econômico na cidade e no país, nos primeiros anos do século XXI, havia bloqueios às circulações econômicas nas favelas. Embora que havia um bloqueio socialmente determinado em torno das favelas cariocas que não permitisse sua integração político e social com a cidade (refletido nas metáforas de uma “cidade partida”), desde a década de 1980 um dos principais bloqueios era a forte presença do tráfico de drogas (Carvalho 2013, 289–292). O tráfico controlava as vias de acesso às favelas e vigiava o movimento de pessoas através dos aviões, meninos e adolescentes que soltavam pipas e ficavam de olho para os chefes. A presença dos traficantes nos morros proibia o desenvolvimento de uma robusta economia que não fosse ligado às drogas. Uma das razões para a falta de circulação de capital foi a constante ameaça de violência, ou entre diferentes fações de tráfico, ou entre a polícia e os traficantes. Também existia violência entre os traficantes da mesma facção. Todas essas dinâmicas foram piorando ao longo das décadas de 1980, 1990 e 2000. Até a intervenção das UPPs, não havia dinamismo no mercado imobiliário (por falta de circulação de capital) nas favelas nem uma circulação de pessoas que não foram ali residentes. Para resolver os problemas de violência e a perda de território controlado pelo o estado, a UPP virou uma espécie de “crença fetiche... um fix tecnológico ou espaço-temporal para cada problema que o capital enfrenta” (Harvey 2010, 158).

Se pensarmos na implementação das UPPs como uma tecnologia para superar barreiras à acumulação de capital, a observação do Harvey que as leis coercivos de competição demandam que corporações e estados buscam, “vantagens conferidos pelo comando superior sobre espaço e tempo e por meios tecnológicos. Superioridade em cada campo gera benefícios econômicos, políticos e militares” (Harvey 2010, 158). O Rio de Janeiro possui mais que 900 favelas, mas até a Copa do Mundo só 39 foram pacificadas. Quase todas essas estão dentro dos chamados anéis olímpicos e há uma literatura robusta que indica que essa estratégia territorial de implementação é fartamente voltado para os interesses de capital e para garantir a infraestrutura dos megaeventos esportivos (Gaffney 2012; Bianchi 2104; Mendes 2013; Moraes 2013; de Paiva 2010).

Por que as favelas ocupadas são têm dinâmicas geograficamente, socialmente e economicamente situadas é bastante difícil generalizar sobre os efeitos de pacificação. Mas tomado alguns exemplos da literatura recente vemos que a instalação das UPPs resultou numa modificação significativo na circulação das pessoas, turistas, carros, motos, dinheiro, imagens, culturas, materiais nas favelas ocupadas.

Dado as dificuldades de acesso nas favelas cariocas nos morros, o moto táxi e um meio de transporte bastante utilizado pelos moradores para chegar aos seus lares. Mas no regime dos traficantes o moto táxi também funcionava como elemento de controle sobre os morros é virou um símbolo de poder e um fetiche de consumo. Nas favelas de Chapêu-Mangueira e Babilônia, a UPP começou desde sua implementação exercer controle sobre os meios de transporte, sobretudo os mototaxis. Com a chegada dos agentes do estado, os moto taxistas passaram para um processo de regularização do serviço que implica custos extras e gerava conflitos com os “novos donos do morro” (Resende and Ansari 2012).

Conforme um estudo que abrange várias favelas pacificadas, a instalação da UPP inevitavelmente substitui o mercado informal com mais formalidade, confirmando a tese do Harvey sobre a intolerância de modos de vida não-capitalistas na conjuntura atual. Nestas favelas recentemente pacificados, vemos a “substituição de práticas informais de acesso a serviços, em especial destaca a utilização de...mototaxi como transporte público alternativo, os serviços de entrega de gás de cozinha e de fornecimento ilegal do sinal para TV a cabo e internet...

com a entrada da UPP...os serviços ilegais de internet e de TV foram suspensos...” (Carvalho 2013, 301). Sabe-se que antes de entrar em falência, o empresário Eike Batista deu R\$20 milhões por ano ao programa UPP. Na ocupação do Complexo do Lins em Outubro de 2013, a empresa Sky TV acompanhou a subida do BOPE, oferecendo no mesmo dia da ocupação assinaturas para moradores (Werneck 2013). A articulação entre interesses de capital e a atuação do estado nas favelas é bastante evidente.

Em favelas localizadas nas zonas mais nobres da cidade com vistas pelo mar e acesso ao mercado de trabalho, bens ambientais e culturais, vemos um “aumento da circulação de pessoas que não moram nas favelas. Agentes do Estado, empresários, pesquisadores, e, eventualmente turistas figuram entre as personagens que passaram a estar mais presente no dia a dia” (Rodrigues e Siqueira 2012, 18).

No que diz respeito a circulação de moradores no interior das favelas, vemos “a manutenção dos mesmos fluxos de circulação existentes antes da implementação da UPP” (Rodrigues and Siqueira 2012, 19). Em favela maiores com circulações aumentadas como Vidigal e Rocinha, as pressões imobiliárias decorrentes ao processo de pacificação estão fazendo com que os moradores de baixa renda estão substituídos por moradores mais ricos. A população da favela também está crescendo (Cummings 2013). Estima-se que entre 2008 e 2011 a implementação das UPPs estimulava um crescimento de 15% no valor de propriedades formais da cidade (Frischtak and Mandel 2012, 29). Este aumento é além dos aumentos inéditos nos preços dos imóveis nas favelas que chegaram até 400% a mais do valor antes da pacificação (O Globo 2010).

Nem a integração espacial com a cidade fora da favela nem o acesso no interior da favela são iguais para todos os moradores. As tentativas do Estado construir teleféricos em favelas pacificadas é consistente com a introdução de projetos de mobilidade associados com PAC I e PAC II. Estas intervenções parecem atender as demandas percebidas e não dos residentes. A construção dos teleféricos é claramente uma tentativa de estimular e controlar certos tipos de fluxos, abrir oportunidades para as grandes empresas gerar lucro (“Rocinha Ganhará Teleférico Em 2012” 2010; Nogueira 2014) e servem para diminuir a população residente ao mesmo tempo em que abrem mais espaço para o comércio (Freeman 2014).

A UPP pode ser considerada uma tentativa ousada de interferir numa situação de estagnação estratégico através de uma tecnologia de biossegurança. De fato, as dinâmicas das circulações nas favelas ocupadas e nos seus entornos mudaram muito, mas ainda não se sabe se o Estado é capaz de medir, gerenciar ou controlar as. Por exemplo, embora que não houveram grandes confrontos durante a Copa do Mundo, desde então o Complexo do Alemão tenha sido um lugar de constantes tiroteios. A volta desta guerra territorial tinha se restringido as circulações da região, cancelando escolas públicas e fechando o teleférico. Ainda estamos longe de uma solução dos antigos problemas e “pensar as modificações na circulação de pessoas como consequência do cessar-fogo não é suficiente para avaliar se houve algum avanço na dissolução do drama da ‘cidade partida’” (Frischtak e Mandel, 2012,19).

## Centros de Comando e Controle

Conforme entrevistas feitas com pessoas que trabalharam durante a época dos Jogos Panamericanos de 2007, o único resultado positivo da operação de segurança no evento foi na maior integração das forças policiais (Alfradique 2014). A história de competição entre as diferentes forças policiais dificultou a comunicação e colaboração entre as comandas durante o planejamento e execução do esquema de segurança pública para o PAN (Auler 2012; Alves 2007; de Souza 2013). Os desentendimentos refletiam-se tanto no aspecto operacional quanto nas disputas políticas sobre território. Cada agência comprou um sistema de comunicação diferente dificultando a coordenação da segurança. Embora que havia um arcabouço para lidar com o PAN como um todo, não havia comunicação ou atuação coordenada suficiente para lidar com uma eventual crise. Na prática, diferentes grupos policiais atuavam em espaços diferentes de forma independente. Não havia quase nenhuma intervenção no campo de Tecnologia de Informação (TI). O efeito nos espaços da cidade foi de não-integração porque nenhuma agência ou instituição podia coordenar todos os agentes. Para lidar com eventuais problemas, havia uma ocupação dos morros “problemáticos” com o exército nacional e possíveis acordos feitos com os traficantes para não perturbar o clima da festa na cidade (Rodrigues de Alvarenga Filho 2010).

As incessantes dificuldades com a realização do PAN no campo de segurança pública não seriam tolerados durante a Copa do Mundo.



Havia a necessidade para mais organização para gerenciar circulações muito maiores. Como parte da Matriz de Responsabilidades que o governo federal e a cidade do Rio de Janeiro assinaram com a FIFA, incluiu-se a construção de dois Centros de Comando e Controle, um na Brasília e outro no Rio de Janeiro. No Rio, o Estado do Rio de Janeiro financiou 70% e a Secretaria Extraordinária para Segurança em Grandes Eventos (SESGE) contribuiu 30% de um custo total de R\$104,5 milhões para o Comando Integrado de Comando e Controle (CICC).

Os ideários do CICC visavam que a centralização de comando e controle sobre os aspectos operacionais fosse a melhor maneira de medir e controlar os fluxos da cidade durante e posterior à Copa do Mundo. Conforme as entrevistas feitas in situ antes da realização da Copa do Mundo, o CICC teria três funções principais: 1) suporte técnico para as órgãos do estado 2) gerenciamento diário da cidade do Rio de Janeiro e da região metropolitana 3) coordenação das ações do governo em caso de crise e desastre (qualificados uniformemente como enchentes, explosões e protestos).

Uma das principais funções do CICC é o monitoramento de trânsito na cidade. Na região metropolitana há mais que 500 câmeras que conectam ao CICC e na cidade do Rio há mais 500. Mais que 1000 viaturas da Polícia Militar têm câmeras que estão conectadas ao CICC e podem ser monitoradas. Em preparação para a Copa do Mundo, mais 40 câmeras foram instaladas nos arredores do Maracanã. O Coronel Alfradique da PMERJ disse que o aumento em cobertura visual será o principal legado dos investimentos da Copa. As imagens são armazenadas em várias bancas de computador dentro de uma caixa forte por um período de 90 dias e podem ser utilizados em processos legais. Não é claro se ou não as imagens capturadas podem ser acessos pela população.

Embora que a polícia militar possui a tecnologia de VANT (drones), não existe legislação que regule seu uso em áreas urbanas e o CICC não pode empregar essa tecnologia. A sala principal do CICC parece um centro de controle da NASA. Existe sete fileiras de escritórios com espaço para cem pessoas. Durante a realização de um jogo da Copa do Mundo, ou eventos como Réveillon, a sala está cheia de operários, todos vigiando um setor da cidade no seu console. Durante dias “normais” a sala está bastante esvaziada com uma dúzia de operários monitorando os monitores e computadores.

Dos custos operacionais ninguém no CICC queria falar, mas sabe-se que as deficiências em planejamento para o PAN encareceu as operações do CICC. Conforme entrevistas com funcionários do CICC, o governo do estado investiu milhões para comprar software que permitisse que todos os equipamentos de comunicação das varias agências comunicassem. Dentro do sistema operacional para a Copa das Confederações de 2013 as seguintes agências foram coordenadas ali:

- Polícia Militar do Rio de Janeiro (PMERJ)
- Polícia Civil
- Polícia Rodoviária Federal
- Corpo de Bombeiros
- CET-Rio
- Guarda Municipal
- Defesa Civil
- AGENTRANSP

Além destes, o CICC é onde as linhas emergenciais de 911, 190, 192, e 193 operam. Supostamente o CICC conta com um alto número de atendentes bilíngues para atender as demandas dos megaeventos, mas no momento de nossa visita nas semanas antes da Copa do Mundo, das sessenta postos de atendimento somente dezoito foram ocupados. Não foi possível verificar o funcionamento deste centro de chamadas durante o mundial.

O “espinho dorsal” do CICC é uma ampla rede de fibra ótica que alimenta uma “sala forte” de armazenamento de dados. A sala forte foi financiada com dinheiro da SESGE (sem custos divulgados) e conta com múltiplos bancos de computadores que têm 200 TB de capacidade. A rede fibra ótica está conectada com centros de comunicação na Barra da Tijuca através de frequências de micro ondas no alto de Sumaré (o ponto mais alto da Serra Carioca). Esse investimento em tecnologia de ponta foi um dos principais ganhos para as agências de segurança pública, mas com a concentração de redes de fibra ótica na Barra da Tijuca e no centro da cidade do Rio, corre o risco de aumentar ainda mais o significativo “digital divide” que existe no Rio de Janeiro (Jung 2014).

Uma outra tecnologia implementada em prol dos megaeventos e está sendo empregado no policiamento cotidiano é um sistema de sensores que pode detectar tiros de armas de fogo. Oitenta sensores importados dos EUA foram instalados nos morros e prédios no

entorno do Maracanã. Com uma cobertura de sete milhões de metros quadrados, esse sistema detecta a localidade e tempo de um disparo, alertando os funcionários do CICC. Em seguida, a polícia militar está despachado para a localidade para investigar. O sistema é suficientemente sofisticado para poder distinguir entre foguetes e tiros, mas é pouco utilizado.

Além de ser um lugar para o monitoramento das circulações da cidade o CICC funciona como lugar de planejamento para grandes operações policiais. As salas de reunião no CICC são equipados com tecnologias como “smart boards” e “touch screens” ligados aos sistemas operacionais da cidade e do estado. Foi no CICC que a ocupação do Complexo do Maré foi planejado e monitorado antes da Copa do Mundo (Araujo e Castro 2013). No caso de uma emergência, catástrofe ou um estado de sitio na cidade, os comandantes das várias órgãos reunirem-se no CICC para articular ações. O complexo em si foi construído as pressas e só ficou pronto nas vésperas da Copa das Confederações em Junho de 2013. O CICC não possui informação online nem sitio de web próprio para a população consultar.

## Centro de Operações Rio (COR)

O Centro de Operações do Rio (COR) está localizado a 500 metros do CICC, no bairro de Cidade Nova. Construído simultaneamente com o CICC, o COR cumpre muitas das funções do seu “irmão” do estado mas pertence à Prefeitura do Rio de Janeiro. Conforme entrevistas realizadas com funcionários, o COR é fruta de um encontro entre o prefeito Eduardo Paes e o então prefeito de Nova Iorque Michael Bloomberg. O Bloomberg tinha instalado um centro operacional para lidar com emergências civis e a avaliação de processos urbanos. Depois das chuvas que atingiram o Rio em Abril de 2010, a prefeitura conseguiu capturar recursos federais para a construção do COR que foi inaugurado em 31 Dezembro de 2010.

Inicialmente o COR contava com 150 câmeras, mas até o final do ano 2011 tinha 600 espalhadas pela cidade. Além de cobrir as principais vias de acesso à cidade, a cobertura concentrava-se na Zona Sul, Centro e nos arredores do Maracanã. Mesmo com um aumento no número absoluto de câmeras para 800 para a Copa do Mundo e um projeto de ter 1500 até as Olimpíadas, a cobertura da cidade vai conti-

nuar ter sérias embalanças, privilegiando ainda mais os controles dos fluxos nas zonas mais nobres da cidade.

No processo de instalação do COR a prefeitura procurou entender outros sistemas implementados nas grandes cidades ao redor do mundo. Com essa busca, abriu-se uma conversa com a empresa IBM para testar seus sistemas de “smarter city” (Söderström, Paasche, e Klauser 2014; IBM 2011). A ideia do smarter city é que os funcionários do IBM viessem para três semanas para instalar um sistema para monitorar a cidade. No caso do COR, não deu certo porque as tecnologias do IBM não foram adequadas as necessidades da cidade do Rio. Conforme as entrevistas feitas com funcionários do COR, o software do IBM foi rejeitada em favor de uma elaboração própria da empresa municipal PENSA. Em vez de entrar uma parceria com IBM, a prefeitura do Rio fechou uma contrapartida com Samsung, empresa coreana que recebeu benefícios financeiros para providenciar telões, computadores e suporte técnico para o novo sistema. O COR também conta com uma parceria com Google Earth, que providencia o framework para georeferenciamento. A notável presença das maiores empresa tecnológicas do mundo na construção de um sistema que governa as circulações da cidade é ainda mais evidencia da natureza globalizada dos sistemas de inteligência e suas articulações em função dos megaeventos esportivos.

Durante a Copa do Mundo o COR publicou boletins várias vezes por dia sobre as operações sendo por ele coordenadas. Contrário ao CICC, o COR tem uma plataforma on-line que providencia informações para a população. Além de demonstrar o transito em tempo real, o COR publica alertas sobre incidentes na cidade, condições meteorológicas e as interdições, operações e outros intervenções não comuns na cidade.

Semelhante ao CICC, o COR é um lugar que congrega diferentes órgãos do governo para articular respostas, monitorar as circulações da cidade e planejar operações especiais. Conforme nossas entrevistas, a integração de todas as agencias da cidade é o principal ganho do COR. Mesmo assim, o COR não conta com a colaboração de todas as concessionárias das linhas de transporte. Uma ausência particularmente notável é da empresa CCR, que é o detentor das concessões das barcas, a ponte Rio-Niteroi, e as principais vias de ingresso e egresso a cidade (Rodovia Washington Luís, Arco Metropolitano e Presidente Dutra). Essas lacunas são agravadas pela ausência de cooperação com

o NITrans de Niterói, cidade vizinha e polo gerador de dezenas de milhares de viagens diárias ao Rio.

Apesar dessas lacunas na cobertura metropolitana que limitam uma visão mais completa das circulações da cidade, todas as outras concessionárias e agências da cidade tem uma pessoa de plantão 24 hours por dia 365 dias por ano. A prefeitura gasta aproximadamente R\$1.5 milhão por mês em custos operacionais, e conforme os relatos da organizadores da Copa do Mundo e entrevistas feitas com funcionários, o COR funcionou muito bem durante o mês do evento. Os relatos operacionais são disponíveis para a população consultar e o processo de integração já melhorou o tempo de resposta em situações emergenciais. O COR é uma ferramenta flexível e útil para a prefeitura da cidade entender o que está acontecendo na cidade, planejar para eventos especiais e monitorar e controlar as circulações da vida cotidiana com mais eficiência.

Mas o desenvolvimento desta ferramenta de biosegurança enfrenta graves problemas na sua mais completa realização. Idealmente, os dados do COR e do CICC articulariam para desenvolver mais conhecimento sobre a cidade para melhorar sua infraestrutura, identificar bloqueios e entraves, e para planejar a cidade no longo prazo. Infelizmente, a competição política entre o governo do estado e da prefeitura impede que os dois centros colaborassem. Em ambas as visitas, notava-se um certo desprezo no tom de conversa sobre a outra instalação. Outros conflitos apareceram nas informações dadas em relação as responsabilidades de cobertura urbana, quais funções pertenciam a cada um, e no papel de planejamento e execução das operações de segurança pública durante a Copa do Mundo.

Embora que possuem quase as mesmas informações e que reúnem as mesmas agências, os mandatos dos centros são diferentes. O CICC é responsável para segurança pública e o COR para operações urbanas. Mas, com um evento com o nível de complexidade de planejamento como a Copa do Mundo, não há grandes distinções entre as duas coisas. Embora que não há informação evidente sobre outras cidades da região metropolitana, o CICC é responsável para o estado do Rio de Janeiro enquanto o COR é claramente limitado ao capital. A falta de integração com outras municipalidades da região metropolitana e a ausência de grandes vias na cobertura de tráfego faz com que estes dois sistemas enfrentam severas limitações como ferramentas de biossegurança.

Mais preocupante é o fato que nenhum dos dois centros contribuem informação para uma base de dados que poderia ser empregado para fornecer informação para planejamento urbano de médio e longo prazo. Não é só que os dois centros não compartilham informação entre si, mas que os processos de planejamento da prefeitura e do estado estão reféns às interesses políticas. Para ter mais integração dos sistemas é preciso ter acordos políticos entre prefeituras e também entre subprefeituras da cidade. Se algumas agências não estiver no campo político do prefeito, elas não serão incluídas nos processos de planejamento. Um outro grave problema em ambos os centros é a falta de continuidade de gestores quando os gestores municipais e estaduais mudam. O maior funcionamento dos sistemas COR e CICC também enfrentam as velhas dificuldades de corrupção, falta de boa vontade na parte das empresas terceirizadas e a precária infraestrutura da cidade como um todo.

Em ambos os centros de comando e controle, os gestores afirmaram que os centros melhoraram muito a capacidade de planejamento e gerenciamento dos megaeventos esportivos, particularmente nos campos de segurança pública e planejamento estratégico para os eventos. Mas em ambos os casos, as informações coletadas sobre a vida cotidiana da cidade não estão sendo empregadas para superar as dificuldades cotidianas de engarrafamento, congestão e violência.

## Atuação no entorno do Maracanã

No centro das telões principais do CICC e do COR nos meses precedentes e posterior a Copa do Mundo foi um retrato do Maracanã. Todas as ruas no entorno foram marcados em várias cores, dependendo dos fluxos permitidos durante a realização do evento (tipicamente 6 horas antes do jogo e duas horas depois). Os boletins diários da prefeitura indicavam as interdições a serem realizadas na região do Maracanã e Copacabana. Essas mudaram conforme a esquema tática da polícia, a importância do jogo e o tempo do dia.

A atuação das forças policia durante a Copa do Mundo foi ensaiado durante a Copa de Confederações em 2013 e durante todos os grandes eventos nos últimos anos, incluindo jogos de futebol nos outros estádios da cidade. Durante a realização da Copa das Confederações, havia grandes manifestações que aproximavam o estádio e

a policia reagiu com força máxima para expulsar as das imediações. Mesmo com novos equipamentos, mais efetivos na rua e tecnologia de ponta, notava-se uma falta de preparo e treinamento e uma violência sistemática contra manifestantes (AFP 2013; Ramalho 2013; Godoy 2013; Rebello 2013).

Os grandes eventos esportivos trazem consigo o que Graham chamou de “urbanismo de pontos de paisagem” (Graham 2011). Essa condição urbana é caracterizada pelos pontos de controle implementadas pelas forças de segurança pública e privada que atuam em prol de interesses e territórios privados. A FIFA exige uma zona de exclusão que podia estender num raio em até dois quilômetros do estádio. Dentro desta zona é considerada “Território FIFA”, ou seja uma área urbana que pertence ao evento e não mais à cidade (Dip 2014). Essa situação se desenvolveu até um ponto absurdo com a realização da Copa do Mundo.

Teoricamente a zona de exclusão só podia estender em dois quilômetros do estádio, mas na prática, estendeu se para a cidade inteira. As estações de metro e trem contavam com efetivos da policia militar no seus entornos, os aeroportos receberam camadas extras de segurança, e as ruas de acesso à região do Maracanã foram altamente vigiadas. Em muitos aspetos a cidade replicou a territorialização do estádio. Uma pessoa com um credencial VVIP ou da FIFA ou da mídia podia passar vários pontos do estádio dependendo de seu papel no espetáculo. Da mesma forma, só os “cidadões” do espetáculo podiam passar para os territórios da cidade ligados ao evento.

Embora que a esquema táctica mudou em relação aos jogos ao longo do torneio, a policia militar sempre formava bloqueios no entorno do Maracanã para permitir ou não que as pessoas passavam. Nos pontos de paisagem, as pessoas que possuíam um ingresso para o jogo foram obrigados mostrar o. Na minha experiência assistindo cinco jogos da Copa, os bloqueios aumentaram conforme o tipo de ingressa que possui e em relação aos acontecimentos recentes.

Por exemplo, no jogo entre Espanha e Chile na primeira fase, eu tive um ingresso para a arquibancada inferior. No caminho para o estádio, meu ingresso foi avaliado em 6 vezes em lugares distintos durante meu percurso: entrando o metrô, duas vezes na passarela que liga o metrô com o estádio, uma vez para entrar na fila de entrada, uma vez passando a catraca e uma vez por um steward dentro do estádio. No jogo de Bélgica e Rússia, possui um ingresso de hospi-

tality (MATCH Business Seat), e para chegar à tribuna, passei por 8 revisões: uma para entrar em transporte particular, três por PMs no percurso ao estádio, uma passando a catraca e mais três para entrar no meu lugar no camarote. Na saída, foi proibido passar pela nova passarela que liga o estádio com a Quinta da Boa vista porque meu ingresso não me qualificou para a zona de hospitality pós-jogo. Para os quartos de final entre Alemanha e França e possui um ingresso de hospitality (MATCH Private Suite) e passei por 13 revisões de ingresso. Este último aumento tem a ver com as extras camadas de segurança e portas para chegar aos suítes de hospitality e devido as invasões do estádio que aconteceram no jogo entre Chile e Espanha (Konchinski 2014). Para a final entre Argentina e Alemanha, havia bloqueios que estendiam em até um quilómetro do estádio. Estes tomaram formas que proibiam que as pessoas passassem com rapidez, causando vários engarrafamentos de pedestres aproximando o estádio. Eu passei por menos bloqueios que nos outros momentos (7), mas os pontos de paisagem foram mais duros, com o ingresso checado com rigor a cada ponto. Antes de entrar o estádio, passei por uma revisão física como se fosse embarcando nua avião. No entorno do estádio foram postadas as regras de comportamento, as penalidades legais para o não cumprimento e camadas de segurança ostensiva (cães, cavalos, blindados, caveirões, centros de operações móveis, etc).

Teoricamente a zona de exclusão da FIFA implicava três sistemas de segurança interconectados mais distintos. Fora da zona de exclusão, a policia ostensiva, fortemente armada e capaz de interferir em quaisquer situação de distúrbio urbano, protesto ou manifestação. Inicialmente, dentro da zona de exclusão (que não pode confundir com uma zona de inclusão), os idealizadores do evento queria policia não armada, não ostensiva. Na prática, as manifestações de 2013 e os decorrentes enfrentamentos violentos entre a policia e a população fazia com que o projeto de segurança pública nas imediações do estádio também fosse ostensivo. Também observamos uma mudança ao longo do torneio. Uma vez que os fãs Chilenos e Argentinos conseguiram invadir o estádio sem ingressos, o patrulhamento nas ruas do entorno aumento e mudou para incluir tropas de choque, batalhões com cães e tanques. Dentro do estádio não havia polícia armada, mas ao longo do torneio notava-se um incremento em policiais militares com armas não letais. Todos os jogos contava com um braço da PMERJ, o GEPE,



responsável para o policiamento dentro dos estádios. Nas arquibancadas e na beira do campo, havia aproximadamente 500 stewards que regulava o movimento e comportamento dos torcedores e atuavam como “vigiadores.”

Um elemento comum na realização dos megaeventos esportivos é que a performance de segurança pública é tão importante quanto o desempenho das seleções nacionais, os sistemas de transporte e as logísticas do evento (Giulianotti and Klauser 2009; Bennett e Haggerty 2011; Horne e Whannel 2012). A Copa do Mundo, “é o momento sublime para ostentar a força e conferir aos sujeitos a sensação de que se pode confiar no Estado forte, másculo e violento” (Morais da Rosa and Khaled 2014). Uma presença policial ostensiva, com equipamento moderno que aparenta um domínio total do espaço urbano comunica mensagens para a população local e visitante sobre o poder do estado, sua riqueza e sua capacidade de “segurar” o evento. Mas como estamos tratando segurança pública como uma técnica e/ou uma realização de biossegurança para estimular, medir e garantir circulações, essa performance de segurança ostensiva é tida um sinal para investidores, idealizadores de eventos e outros interessados que o estado é capaz de exercer seu poder para estimular e medir circulações que resultam na acumulação de capital (Fussey 2014).

No entorno do estádio do Maracanã, assim como os outros estádios da Copa do Mundo, foram ostentados inúmeros tipos de equipamentos, efetivos policiais, esquadras táticas, helicópteros, e uma vasta coleção de armamentos e atores ainda invisíveis. Essa ostentação não garantia a realização evento propriamente dito, mas sim seu sinais de poder, uma capacidade de eliminar qualquer ameaça e para agradar as forças armadas. A policia não atuava para garantir os direitos humanos mas sim para a realização de lucros das empresas donos do evento privado.

Neste sentido, a forte repressão das manifestações durante os megaeventos esportivos é particularmente preocupante. Embora que os movimentos sociais e atores individuais estão também realizando suas identidades e demonstrando seus desejos, eles não estão permitidos de circular livremente na cidade. Ao contrario, a policia militar proibiu o direito de ir e vir através de bloqueios, da violência e a instalação de um estado de sitio e vários pontos da cidade (Braga et al. 2013; Folha de São Paulo 2013; J. F. Alves 2014; Anon 2014). A notória repressão policial durante as manifestações de 2013 e 2014 revelou o

frágil estado de diálogo entre o poder público e a população. Durante a Copa do Mundo, o tom do discurso de ordem público incrementou, justificando medidas extraordinárias que resultavam em violações de direitos humanos (Araujo and Gama 2014; Barros 2014; Fellet 2014; Raspaud e da Cunha Bastos 2013).

## Análise e conclusão

Os megaeventos de modo geral são catalizadores para circulações globais, nacionais e locais. É indiscutível que o Rio de Janeiro está passando por um período de altos fluxos, um aumento nas circulações na cidade. Há mais dinheiro entrando os cofres públicos para financiar projetos de segurança (Morales 2013), há mais turistas, mais esgoto, mais informação, mais eventos, mais carros, mais gente. Como parte de uma estratégia mais ampla de governar, o poder público busca mecanismos de ampliar seu controle sobre essas circulações. Neste capítulo eu identifiquei três maneiras em que o poder público está utilizando várias técnicas de biossegurança num processo mais amplo de acumulação de poder.

A instalação das UPPs em seletas favelas do Rio de Janeiro é claramente uma tática e estratégia para ter mais controle sobre as circulações na cidade. Há mapas turísticos para as favelas “seguras” com guias treinados para que os visitantes possam circular com mais segurança no caminho. Nas UPPs vemos um aumento significativo na instalação de câmeras, uma tendência que estende-se para as principais vias e espaços públicos da cidade (leia-se: Zona Sul, Barra e instalações esportivos). O pesado investimento em centros de comando e controle pode ser considerado uma melhoria nas tecnologias de controle e integração sem ter o devido investimento para melhorar a infraestrutura que as pessoas usam diariamente para se deslocar entre casa, escola, trabalho e lazer. No evento em si, há múltiplos pontos de paisagem estabelecidos na cidade e dentro dos chamados “territórios” dos organizadores do evento para selecionar, controlar e direcionar a população. É como tática de governo e sujeição da população que dita face forte do Estado estará nas ruas, de forma quase onipresente, ao menos no que diz respeito a certos espaços privilegiados de circulação (Morais da Rosa e Khaled 2014).

Enquanto as circulações estão estimulados e medidos em alguns setores geográficos relacionados ao evento, em outros setores da

cidade onde os turistas, dinheiro e imagens não circulem, as velhas formas de (in)segurança permanecem. Durante a Copa das Confederações, havia uma chacina no Complexo do Maré onde BOPE matou onze pessoas (Araujo e Castro 2013). Durante a Copa do Mundo havia múltiplas incursões em favelas na periferia da cidade que deixaram corpos negros e adolescentes sangrando no chão. Nisto, vemos um reflexo das prioridades do poder público em enforçar suas forças de biopoder aos lugares mais valorizadas da cidade ao mesmo tempo em que atua de maneira desumana nas regiões onde não há necessidade de aumentar circulações para a acumulação de capital.

Além disso, as intervenções em curso revelam a incapacidade do Estado em se pautar por critérios universalistas, centrados no objetivo da inclusão social dos diferentes grupos sociais à cidade, e a crescente adoção de um padrão de intervenção centrado na exceção, focado em certas áreas da cidade com capacidade de atração de investimentos, subordinando as políticas, implementadas de forma discricionária, aos interesses de grandes grupos econômicos e financeiros que comandam a nova coalizão empreendedorista. São os projetos considerados estratégicos que determinam o que pode e o que não pode ser realizado, as comunidades que podem permanecer e aquelas que precisam ser removidas, pacificadas e abertas para as circulações. Tais intervenções são legitimados, em primeiro lugar, pelo discurso do desenvolvimento, e de forma subsidiária, pelo discurso da ordem, da ilegalidade fundiária ou do risco ambiental.

Uma das características mais notáveis em cidades que sediam megaeventos esportivos é a progressiva e permanente militarização. Promovido como necessário para proteger o evento e seus participantes, os orçamentos em segurança pública tenham crescidos desproporcionalmente aos outros custos. Mesmo em países e cidades como Brasil e Rio de Janeiro que não tem registros de terrorismo, a preocupação principal das forças de segurança pública é com as ameaças ao evento e não com o bem estar da população local. Nesse sentido, vemos os agentes do estado com novos armamentos de ponta circulando nas cidades sedes para, de certa forma, desapropriar a cidade do cidadão para que os participantes e espectadores do evento podem circular-se com mais eficiência e segurança.

Vemos uma tendência preocupante de colaboração internacional entre as tropas de elite para lidar com distúrbios urbanos. As institui-

ções brasileiras de segurança pública tenham assinado acordos internacionais que estimulam uma troca de técnicas e táticas de contra insurgência urbana que têm suas origens nas ocupações militares de Israel, Iraq, Afeganistão e Haiti e também as ações militares nos banieulles franceses (Armendariz 2014; “Modelo de UPP Do Rio Falha Em Medellín” 2011; Deshaies 2013).

A maneira em que o megaevento se insere no complexo industrial de segurança pública também atinge o sector privado. Esse sector é cada vez maior e mais letal no Brasil. O orçamento bilionário para segurança pública está sendo aplicado em um sector da economia brasileira que está desregulada e que nunca tenha passado uma reforma estrutural para lidar com uma sociedade de direito. Ainda temos instituições, atitudes, e táticas que tratam a população como uma ameaça para ser controlada. O megaevento fortalece essa tendência, coloca mais armas e agentes nas ruas e reestrutura o espaço urbano para que o evento possa ser realizado. Os efeitos de longo prazo também são perniciosos, pois o regime de exceção estabelecido durante o evento dificilmente volte para ser normalizado.

## Referências

AFP. 2013. “Estádios quase prontos salvam aparências a um mês da Copa das Confederações – ISTO É Dinheiro.” *Terra*, May 14, seco Esporte.

<[http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/119055\\_ESTADIOS+QUASE+PRONTOS+SALVAM+APARENCIAS+A+UM+MES+DA+COPA+DAS+CONFEDERACOES](http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/119055_ESTADIOS+QUASE+PRONTOS+SALVAM+APARENCIAS+A+UM+MES+DA+COPA+DAS+CONFEDERACOES)>.

Alfradique, Carlos. 2014. Media tour of Centro Integrado de Comando e Controle, Rio de Janeiro.

Alves, Josias Fernandes. 2014. “Legado Da Copa Para a Segurança Pública É Discutível.” *Revista Consultor Jurídico*, Junho 24. <<http://www.conjur.com.br/2014-jun-24/josias-alves-legado-copa-seguranca-publica-discutivel>>.

Alves, Mateus. 2007. “Pan Não Deixará Legado Algum Ao Rio de Janeiro.” *Correio E Cidadania*, July. <<http://www.correiocidadania.com.br/content/view/619/9/>>.

Amado, Guilherme, and Paolla Serra. 2013. “Polícia Militar Do Rio É a Mais Corrupta Do País, Mostra Pesquisa.” *Extra Online*. <<http://extra.globo.com/casos-de-policia/policia-militar-do-rio-a-mais-corrupta-do-pais-mostra-pesquisa-8044394.html>>.

Anon. 2014. “Brasil Prepara Estado Policial de Vigilância Para a Copa Do Mundo E Jogos Olímpicos.” *Anti Nova Ordem Mundial*. <http://blog.antinovaordemmundial.com/2014/04/brasil-prepara-estado-policial-de-vigilancia-para-a-copa-do-mundo-e-jogos-olimpicos/>.

Araujo, Marianna, e Victor Castro. 2013. “Maré de Terror.” *Pública*, 7 Janeiro. <<http://www.apublica.org/2013/07/mare-de-terror-rio-de-janeiro-favela-da-mar/>>.

Araújo, Vera. 2012. “Policial da UPP do Morro da Providência é preso por extorsão.” *O Globo*, August 23. <<http://oglobo.globo.com/rio/policial-da-upp-do-morro-da-providencia-preso-por-extorsao-5883002>>.

Araujo, Vera, and Junia Gama. 2014. “Beltrame Sugere Leis Mais Rígidas Para Conter Violência Em Protestos.” *O Globo*, November 2. <<http://oglobo.globo.com/rio/beltrame-sugere-leis-mais-rigidas-para-conter-violencia-em-protestos-11567972>>.

Armendariz, Alberto. 2014. “Río de Janeiro Blindada: Máxima Seguridad Para La Final Del Mundial.” <<http://canchallena.lanacion.com.ar/1709019-rio-de-janeiro-blindada-maxima-seguridad-para-la-final-del-mundial>>.

Ashcroft, Patrick. 2014. “História Da Polícia Militar Do Rio de Janeiro Parte I: Primórdios Do Século XIX.” *Rio on Watch*. <<http://riononwatch.org.br/?p=10231>>.

Auler, Marcelo. 2012. “Ex-Diretor Da PF É Acusado de Superfaturar Gastos Do Pan.” *Consultor Jurídico*. <<http://www.conjur.com.br/2012-jan-13/diretor-seguranca-rio-2016-acusado-superfaturar-pan>>.

Barker, Kezia. 2014. “Biosecurity: Securing Circulations from the Microbe to the Macrocosm: Biosecurity.” *The Geographical Journal*, September, n/a-n/a. doi:10.1111/geoj.12097.

Barros, Ciro. 2014. “Documentos Revelam Histórico de Violência de Oficiais Que Reprimiram Protestos No Rio.” *Pública*, July 17. <<http://apublica.org/2014/07/documentos-revelam-historico-de-violencia-de-oficiais-que-reprimiram-protestos-no-rio/>>.

Bastos, Marcelo. 2011. “Gasto Com UPPs Do Rio No Ano Da Copa Será de R\$ 720 Milhões.” *R7*. <<http://noticias.r7.com/jrio-de-janeirojnoticiasjgasto-com-upps-do-rio-no-ano-da-copa-sera-de-r-720-milhoes-20111210.html>>.

Batista, Vera Malaguti. 2011. “A Polícia Do Rio É a Que Mais Mata No Mundo.” <[www.ihu.unisinos.br](http://www.ihu.unisinos.br)> XI (373). <<http://www.ihu.unisinos.br/noticias/500656-a-policia-do-rio-e-a-que-mais-mata-no-mundo>>.

Bennett, Colin, e Kevin Haggerty, eds. 2011. *Security Games: Surveillance and Control at Mega-Events*. Abingdon Oxon; New York: Routledge.

Bianchi, Leonardo. 2014. "The World Cup Is Like Fashion Week for Brazil's Security Industry." *VICE*. <[http://www.vice.com/en\\_uk/read/how-tear-gas-became-the-governments-weapon-of-choice-to-suppress-protests-all-over-the-world](http://www.vice.com/en_uk/read/how-tear-gas-became-the-governments-weapon-of-choice-to-suppress-protests-all-over-the-world)>.

Braga, Daniel, Rodolfo Mageste, Rodrigo Bertolucci, e Victor Costa. 2013. "Polícia Atira Bombas Contra Manifestantes E Famílias Na Quinta Da Boa Vista." *O Globo*, June 16, sec. Esportes. <<http://oglobo.globo.com/copa-das-confederacoes/policia-atira-bombas-contra-manifestantes-familias-na-quinta-da-boa-vista-8703452>>.

Cano, Ignacio, e Thais Duarte. 2012. *No sapatinho: a evolução das milícias no Rio de Janeiro (2008-2011)*. Rio de Janeiro: Fundação Henrich Boll.

Carpes, Giuliander. 2014. "Desaparecidos E Esquecidos." *Pública*, February 26. <<http://apublica.org/2014/02/desaparecidos-esquecidos/>>.

Carvalho, Igor. 2014. "Uma Polícia Pouco Pacificadora." *Revista Fórum*, June 1. <<http://revistaforum.com.br/blog/2014/01/uma-policia-pouco-pacificadora/>>.

Carvalho, Monique Batista. 2013. "A Política de Pacificação de Favelas E as Contradições Para a Produção de Uma Cidade Segura." *O Social Em Questão* XVI (29): 285-310.

Costa, Ana Claudia, e Rafaella Barros. 2012. "Beltrarne reconhece problemas na UPP das comunidades do Rio Comprido." *O Globo*, June 27. <<http://oglobo.globo.com/rio/beltrarne-reconhece-problemas-na-upp-das-comunidades-do-rio-comprido-5327334>>.

De Almeida, Henrique. 2013. "PMDB Domina Associações de Moradores Das UPPs." *Jornal Do Brasil*. <<http://www.jb.com.br/informe-jb/noticias/2013/03/05/pmdb-domina-associacoes-de-moradores-das-upps/>>.

De Oliveira, Nielmar. 2013. "Plano de Segurança Pública Para a Copa Do Mundo 2014 É Aprovado Em Reunião." *Tribuna Da Bahia*. <<http://www.tribunadabahia.com.br/2013/03/06/plano-de-seguranca-publica-para-copa-do-mundo-2014-aprovado-em-reuniao>>.

De Paiva, Gabriel. 2010. "UPP Estimula Potencial Turístico de Morros." *O Globo*, January 30. <<http://oglobo.globo.com/rio/mat/2010/01/30/upp-estimula-potencial-turistico-de-morros-915748302.asp>>.

De Souza, Josias. 2013. "Equipamentos Adquiridos Para Pan-2007 Ficam 'esquecidos' Num Depósito Da PF Por Seis Anos." *Política*. <<http://josiasdesouza.com.br/2013/06/20/equipamentos-adquiridos-para-pan-2007- ficam-esquecidos-num-deposito-da-pf-por-seis-anos/>>.

blogosfera.uol.com.br/2013/07/10/equipamentos-adquiridos-para-pan-2007-ficam-esquecidos-num-deposito-da-pf-por-seis-anos/>.

Deshaies, Antoine. 2013. "Brésil: la coupe de la discorde | ICI.Radio-Canada.ca." *Radio Canada*, June 29, sec. International. <<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/international/2013/06/29/007-coupe-bresil-manifestations.shtml>>.

Dillon, Michael, e Luis Lobo-Guerrero. 2008. "Biopolitics of Security in the 21<sup>st</sup> Century." *Review of International Studies* 34 (2): 265-92. doi:10.1017/S0260210508008024.

Dip, Andrea. 2014. "Os Ambulantes E as Zonas de Exclusão Da Fifa." *Pública*. <<http://www.apublica.org/2012/04/copa-nao-e-para-pobre-os-ambulantes-zonas-de-exclusao-da-fifa/>>.

Fellet, João. 2014. "Brasil é mais violento que África do Sul ao organizar Copa, diz pesquisador." *BBC Brasil*. <[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/05/140515\\_copa\\_peter\\_alegi\\_ms.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/05/140515_copa_peter_alegi_ms.shtml)>.

Folha de São Paulo. 2013. "Manifestação No Rio Termina Com Confronto E 62 Pessoas Feridas." *Folha Online*, June 21, sec. Cotidiano. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1298816-manifestacao-no-rio-termina-com-confronto-e-62-pessoas-feridas.shtml>.

Fórum Brasileiro de Segurança Pública. 2012. *Ós Donos do Morro: Uma avaliação exploratória do impacto das unidades de polícia pacificadora (UPP) na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fórum Brasileiro de Segurança Pública. <<http://www.lav.uerj.br/relat2012.html>>.

Foucault, Michel. 2009. *Security, Territory, Population: Lectures at the Collège de France, 1977-78*. Translated by Michel. Senellart, François. Ewald, and Alessandro. Fontana. New York: Picador/Palgrave Macmillan.

Freeman, James. 2014. "Raising the Flag over Rio de Janeiro's Favelas: Citizenship and Social Control in the Olympic City." *Journal of Latin American Geography* 13 (1): 7-38. doi:10.1353/lag.2014.0016.

Frischtak, Claudio, e Benjamin R. Mandel. 2012. "Crime, House Prices, and Inequality: The Effect of UPPs in Rio." *SSRN Electronic journal*. doi:10.2139/ssrn.1995795.

Fussey, Pete. 2014. "Command, Control and Contestation: Negotiating Security at the London 2012 Olympics: Negotiating Security at the London 2012 Olympics." *The Geographical Journal*, February, n/a-n/a. doi:10.1111/geoj.12058.

Gaffney, Christopher. 2012. "Securing the Olympic City." *Georgetown Journal of International Affairs* 13 (2): 75-82.

Giulianotti, R., e F. Klauser. 2009. "Security Governance and Sport Mega-Events: Toward an Interdisciplinary Research Agenda." *Journal of Sport & Social Issues* 34 (1): 49-61. doi:10.1177/0193723509354042.

Godoy, Roberto. 2013. "Mais de 23 mil militares vão para as ruas na Copa das Confederações." *Estadão*, May 14, sec. Esportes. <<http://www.estadao.com.br/noticias/esportes.mais-de-23-mil-militares-vaio-para-as-ruas-na-copa-das-confederacoes,1042154,0.htm>>.

Graharn, Stephen. 2011. *Cities under Siege: The New Military Urbanismo* Pbk. ed. London; New York: Verso.

Harvey, David. 2010. *The Enigma of Capital: And the Crises of Capitalism*. Oxford [England]; New York: Oxford University Press.

Horne, John, and Garry Whannel. 2012. *Understanding the Olympics*. Abingdon, Oxon; New York: Routledge.

IBM. "Rio de Janeiro 2011." *IBM – A Smarter Planet*. <[http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/smarter\\_cities/article/rio.html](http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/smarter_cities/article/rio.html)>.

Jung, John. 2014. "Bridging the Digital Divide in Rio de Janeiro | EconomicDevelopment.org." <<http://economicdevelopment.org/2014/03/bridging-the-digital-divide-in-rio-de-janeiro/>>.

Konchinski, Vinicius. 2014. "Fã Chileno Revela: 'Como Invadi O Maracanã E Assisti a Um Jogo Da Copa.'" *UOL Copa Do Mundo 2014*. <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2014/06/19/como-invadi-o-maracana-e-assisti-a-um-jogo-da-copa-do-mundo.htm>>.

Marx, Karl. 1981. *Capital: A Critique of Political Economy*. Translated by Ben Fowkes. V. 1: Penguin Classics. London; New York, N. Y: Penguin Books in association with New Left Review.

Mendes, Alexandre. 2013. "Entre O Choque E as Finanças: As UPPs E a 'integração' Da Favela À Cidade." *Universidade Nomade*. <<http://uninomade.net/tenda/entre-o-choque-e-a-financa-as-upp-e-a-integracao-da-favela-a-cidade/>>.

"Modelo de UPP Do Rio Falha Em Medellín." 2011. *Folha de São Paulo*, February 1. Moraes, Livia de Cássia Godoi. 2013. "Fundos de Investimento Nas UPPs: A Especulação Financeira Da Miséria." *Brasil de Fato*, November 28. <<http://www.brasildefato.com.br/node/26730>>.



Morais da Rosa, Alexandre, e Salah Khaled. 2014. “Tiro, Porrada E Bomba Na Copa E Processo Penal: O Perímetro FIFA E Guerra Contra O Outro Em Nome Da Segurança.” *Justificando.com*, June 6. <<http://justificando.com/2014/06/06/tiro-porrada-e-bomba-na-copa-e-processo-penal-o-perimetro-fifa-e-guerra-contra-o-outro-em-nome-da-seguranca/>>.

“Muito Além Da UPP: A Limpeza Étnica Em Torno Dos Enclaves Fortificados Dos Ricos.” 2011. <<http://visaodafavelabr.blogspot.com>>.

Nogueira, Cláudio. 2014. “Sem Licitação, Empresa Lucra R\$ 13 Mi Com Teleférico Do Alemão.” *Folha de São Paulo*, July 22. <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/07/1489475-sem-licitacao-empresa-lucra-r-13-milhoes-com-teleferico-do-alemao.shtml>>.

“O Futuro Da UPP: Uma Política Para Todos?” 2010. <<https://mail.google.com/mail/?ui=2&ik=0e0470d3a5&view=att&th=12c64f18e3b2b9ba&attid=0.1&disp=inline&zw>>.

O Globo. 2010. “Imóveis Em Favelas Com UPP Sobem Até 400%.” *O Globo*, May 29, sec. Rio. <<http://oglobo.globo.com/rio/imoveis-em-favelas-com-upp-sobem-ate-400-3001504>>.

Palernno, Luiz Claudio. 2013. “Megaeventos E Unidades de Polícia Pacificadora: Representações Sobre O Lugar Das Favelas No Tecido Urbano.” *ILHA* 15 (2): 311-30. doi:10.5007/2175-8034.2012v14nl-2p311.

Perlman, Janice. 1980. *Myth of Marginality: Urban Poverty and Politics in Rio de Janeiro*. University of California Press.

Prouse, Carolyn. 2013. “Framing the World Cup: Competing Discourses of Favela Pacification as a Mega-Event Legacy in Brazil.” *Recreation and Society in Africa, Asia and Latin America* 3 (2). <<https://journal.lib.uoguelph.ca/index.php/rasaala/article/view/2219>>.

Ramalho, Sérgio. 2013. “Polícia Treina Com Robô Em Favela Cenográfica Para Copa Das Confederações.” *O Globo*. <<http://oglobo.globo.com/rio/policia-treina-com-robo-em-favela-cenografica-para-copa-das-confederacoes-8616840>>.

Raspaud, Michel, e Flávia da Cunha Bastos. 2013. “Torcedores de Futebol: Violence and Public Policies in Brazil before the 2014 FIFA World Cup.” *Sport in Society* 16 (2): 192-204. doi:10.1080/17430437.2013.776251.

Rebello, Aiuri. 2013. “TCU Aponta Atraso Em Projetos de TI E Risco À Segurança Dos Torcedores Durante Copa Das Confederações.” *UOL Copa Do Mundo 2014*. <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2013/02/08/tcu-identifica-atraso-em-projetos-de-telecomunicacoes-e-ve-risco-para-copa-das-confederacoes.htm>>.

Resende, Noelle Coelho, e Moniza Rizzini Ansari. 2012. “O Mototáxi No Chapéu Mangueira E Na Babilônia: Um Olhar Sobre Os Impactos Das Ações de ‘Pacificação.’” *Comunicações Do ISER* 31 (67): 107-17.

“Rocinha Ganhará Teleférico Em 2012.” 2010. *Extra*, October 11.

Rodrigues, André, e Raiza Siqueira. 2012. “As Unidades de Polícia Pacificadora E a Segurança Pública No Rio de Janeiro.” *Comunicações Do ISER* 31 (67): 9-52.

Rodrigues de Alvarenga Filho, José. 2010. “A ‘CHACINA DO PAN’ E A PRODUÇÃO DE VIDAS DESCARTÁVEIS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: “NÃO DÁ PÉ NÃO TEM PÉ NEM CABEÇA. NÃO TEM NINGUÉM QUE MEREÇA. NÃO TEM CORAÇÃO QUE ESQUEÇA”.” Masters in Psychology, Niterói, Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense. <<http://www.slab.uff.br/images/Arquivos/dissertacoes/2010/JoseRodrigues.pdf>>.

Rose-Redwood, Reuben S. 2006. “Governmentality, Geography, and the Geo-Coded World.” *Progress in Human Geography* 30 (4): 469-86. doi:10.1191/0309132506ph6190a.

Secretário Extraordinario de Segurança para Grandes Eventos. 2012. *Planejamento Estratégico de Segurança Para a Copa Do Mundo Da FIFA 2014*. Strategic Plano Brasília: Ministerio da Justiça.

Soares. 2014. “PMs Acusados de Estupro Em Favela Com UPP São Investigados Por Agressão a Usuários de Crack.” *Extra Online*, August 19. <<http://extra.globo.com/casos-de-policia/pms-acusados-de-estupro-em-favela-com-upp-sao-investigados-por-agressao-usuarios-de-crack-13650662.html>>.

Soares, Luiz Eduardo. 2006. *Segurança Tem Saída*. Rio de Janeiro, RJ: Sextante.

Soderströrn, Ola, Till Paasche, and Francisco Klauser. 2014. “Smart Cities as Corporate Storytelling.” *City* 18 (3): 307-20.

Werneck, Felipe. 2013. “Ocupação de Lins Para Montar UPP Ocorre Sem Resistência-Geral.” *Estadão*, August 10. <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,ocupacao-de-lins-para-montar-upp-ocorre-sem-resistencia,1082716>>.



Esta obra foi impressa na gráfica Ried para Letra Capital Editora.  
Utilizou-se o papel pólen soft 80g/m<sup>2</sup> e a fonte ITC-NewBaskerville, corpo 11/14.4.  
Rio de Janeiro, junho de 2015.



METROPOLIZAÇÃO  
e MEGAEVENTOS

ISBN 978-85-7785-374-8



9 788577 853748



LETRACAPITAL