

# **Megaeventos e mobilidade urbana - estudo de caso da implantação do BRT na cidade do Rio de Janeiro**

Autor:

Paulo José Nunes Ferreira - EAU-UFF/GPDU

paulojnf@gmail.com

Orientador:

Christopher Gaffney – PPGAU/GPDU

geostadia@gmail.com

## **Introdução**

A política de implantação de grandes obras urbanísticas pautada na necessidade de atendimento às exigências dos órgãos internacionais responsáveis pelos megaeventos esportivos que estão para acontecer no Brasil, e especialmente no Rio de Janeiro que receberá também as Olimpíadas, acaba gerando um estado de emergência onde toda a ação relacionada se justifica pelo cumprimento dos prazos estabelecidos.

Exigências essas cada vez maiores que determinam como a infraestrutura da cidade deverá funcionar durante os jogos e após os mesmos. Dessa forma, as federações esportivas junto com os governos locais planejam as mudanças que teoricamente atenderão às demandas dos jogos, e a implantação destas está gerando conflitos quanto à violação de direitos humanos e à falta transparência nas decisões de planejamento urbano.

Além disso, a criação de novas linhas de transporte sobre a malha existente da cidade alterará a sua dinâmica atual, para dar lugar a um planejamento de cidade baseada no desenvolvimentismo, sem considerar a atual conformação urbana e relações sociais nos bairros por onde passarão.

A presente pesquisa trata especialmente do processo de implantação das quatro linhas expressas de ônibus, também conhecidas como BRT (Bus Rapid Transit), previstas para a cidade do Rio de Janeiro.

Abordaremos questões sobre a gerência e transparência nos processos de licitação e construção, incluindo os transtornos quanto às desapropriações, violações de direitos humanos

e complicações no decorrer das obras. O estudo dos fluxos atuais e a real necessidade de implantação desses corredores viários também serão alvos de nossa pesquisa, com o objetivo de avaliar se a utilização justificará os custos de implantação e se a opção por essa modalidade de transporte foi a mais acertada.

Dentre os preparativos para as olimpíadas de 2016 na cidade do Rio de Janeiro, os maiores projetos de infraestrutura são conhecidos como as linhas de Bus Rapid Transit (BRT). Tais linhas são exclusivas para o tráfego de ônibus e com paradas limitadas. O Dossiê de Candidatura do Rio 2016 (2008) delimitou a construção de três linhas de BRT (ligando as áreas da Barra da Tijuca à Penha, Deodoro, e Lagoa). Em 2010, no entanto, o governo municipal eliminou a ligação Barra-Lagoa em favor da linha quatro de Metrô e estendeu o projeto T5 (Trans-Carioca) até o Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), acarretando a ampliação do custo inicial de R\$900 milhões para R\$1,5 bilhão. Desde que foi anunciado que o Rio de Janeiro seria a sede dos Jogos Olímpicos 2016, mais duas linhas de BRT foram incluídas no projeto. A Trans-Oeste ligará a Barra da Tijuca e Santa Cruz, e a Trans-Brasil ligará Caju e Santa Cruz. O custo previsto para essas linhas é de mais de R\$3,2 bilhões. Tais linhas terão um impacto permanente nas formas de deslocamento da cidade, e impactarão profundamente as comunidades por onde passarem.

A forma em que as linhas de BRT estão sendo implantados é especialmente preocupante porque representam o maior investimento na malha rodoviária na história da cidade. O conjunto de projetos está valorizado em mais de R\$4,2 bilhões e terá mais de 100 km de extensão. Ao longo das trajetórias serão deslocados milhares famílias, e linhas de transporte de alta velocidade serão inseridas no meio de comunidades. Vale ressaltar que os projetos estão sendo desenhados e desenvolvidos para privilegiar uma região da cidade que já recebe altos níveis de investimento público (MATTAR 2009).

## **Objetivos**

Os objetivos principais da pesquisa são analisar os processos de licitação, os argumentos para o traçado, os prováveis efeitos sócio-espaciais e mapear as trajetórias geográficas das linhas BRT na cidade do Rio de Janeiro. Procuramos entender tanto as lógicas político-econômicas quanto os processos e impactos de implementação de tais linhas. O caráter extraordinário desses projetos desafia os pesquisadores envolvidos com a temática a refletir sobre as seguintes questões:

- Por que todas essas linhas estão sendo voltadas à mesma área da cidade?
- Como foram feitos os processos de licitação e implementação?
- Quais são os custos da implantação desse sistema?
- Que grupos sociais irão arcar com tais custos?
- Que serão os impactos nas localidades por onde passarem as linhas?

Procuramos entender como está sendo implementada a maior transformação estrutural na história da cidade do Rio de Janeiro e quais serão os efeitos nos campos de mobilidade, economia, desenvolvimento social e morfologia urbana.

Esperamos com isso questionar algumas medidas arbitrárias e a falta de esclarecimentos à população sobre os procedimentos necessários para a implantação das vias expressas e mesmo sobre o aspecto que a cidade tomará ao final das obras. Quais serão as consequências de todas as linhas convergirem para a Zona Oeste da cidade? Aqui, avaliaremos quais os impactos potenciais de um planejamento urbano baseado em megaeventos e seu papel na construção de uma nova morfologia urbana.

## **Metodologia**

Avaliando o impacto dos projetos de infraestrutura, sobretudo os que tratam de mobilidade, a pesquisa busca compreender como os mesmos condicionam as relações sociais e econômicas a locais pré-determinados pelos megaeventos.

A busca por uma melhor mobilidade urbana acaba expondo as diferenças de classe, pois os anseios da administração pública, influenciados pelas exigências dos megaeventos, são para uma eficiência em se tratando de origem-destino, sem considerar quaisquer impactos ambientais, sociais e econômicos, justificando os transtornos e violações como parte do processo.

A pesquisa pretende através da análise dos projetos de infraestrutura, evidenciar as dinâmicas de mercado e da administração pública e à medida que são construídas, avaliar sua organização e funcionalidade.

A comparação com outros processos de implantação de BRT ao redor do mundo está nos permitindo reconhecer as diferenças de condição de implantação. Os dados sobre a

eficiência das linhas de ônibus atuais e a sua eventual supressão pós-BRT são informações que pretendemos incluir nos resultados da pesquisa

Através de entrevistas com as pessoas atingidas, entre elas comerciantes locais, proprietários de imóveis desapropriados, líderes comunitários, moradores e trabalhadores das regiões por onde passará a via exclusiva, estamos construindo um panorama útil para analisar o grau de satisfação dos futuros usuários com os transtornos ocasionados pelo processo de implantação e as perspectivas de mudança na dinâmica viária da região, bem como o impacto nos atuais centros comerciais e de serviços.

.O acompanhamento de toda e qualquer notícia relacionada à implantação dos BRTs brasileiros está nos permitindo traçar uma cronologia da implantação do sistema, nas diversas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, mas especialmente no Rio de Janeiro.

Observar a expectativa que a mídia deposita sobre os megaeventos e o anúncio da cidade como mercadoria, enquanto omite as consequências de um planejamento urbano precipitado e baseado nas dinâmicas econômicas, principalmente a especulação imobiliária.

Cabe aos meios alternativos de jornalismo, como 'blogs' ou comitês populares a divulgação dos abusos cometidos sob a escusa da necessidade do atendimento das exigências internacionais para que o Rio de Janeiro seja uma cidade digna de receber um megaevento.

As visitas de campo nos permitem observar os impactos causados pelas obras, desapropriações e problemas no trânsito. Observar o aspecto atual, antes do BRT para que possamos comparar futuramente quais aspectos das localidades mudaram com a chegada da linha exclusiva. A configuração social das localidades, suas redes de vizinhança, comércio e serviços serão totalmente alteradas. Uma via exclusiva para ônibus, que circularão em alta velocidade e não permitirão a travessia de pedestres no mesmo nível, se tornará uma barreira dentro dos centros de bairro, que hoje em dia se dão em pontos ao longo do percurso das vias expressas. Sendo assim, o discurso da mobilidade e acessibilidade aos serviços se torna contraditório devido à perda do pertencimento dos moradores a respeito do seu centro de bairro.

### **Sobre os BRTs**

O sistema de ônibus Bus Rapid Transit funciona sobre uma malha exclusiva, onde cada linha apenas utiliza a sua pista correspondente. O acesso se dá através das estações, que têm guichês para a venda de bilhetes, dispensando o uso da roleta nos ônibus. Curitiba

tem linhas de BRT desde 1980, mas as linhas do Rio de Janeiro têm sua implantação baseada no sistema do Transmilenio, o BRT de Bogotá na Colômbia.

Em comparação com outros meios de transporte de massa como o Metrô e o VLT, o BRT se sobrepõe por apresentar soluções mais flexíveis e implantação mais rápida. No entanto, a quantidade de passageiros transportada por viagem e os custos de manutenção e operação são inferiores em se tratando de transporte sobre trilhos.

Entretanto, o problema de mobilidade no Rio está em uma histórica falta de integração das linhas e total ausência de um planejamento em longo prazo. O que se tem são políticas que privilegiam os veículos automotivos em detrimento de outras modalidades mais eficientes de transporte.

Então, as linhas de BRT do Rio de Janeiro serão o resultado de um planejamento em curto prazo, baseadas em um discurso da necessidade urgente do cumprimento da eficiência de transporte. As ligações que não existiam ontem estão sendo criadas hoje para amanhã. Porque essas linhas? Como e por quanto tempo vão funcionar?

## **Conclusões**

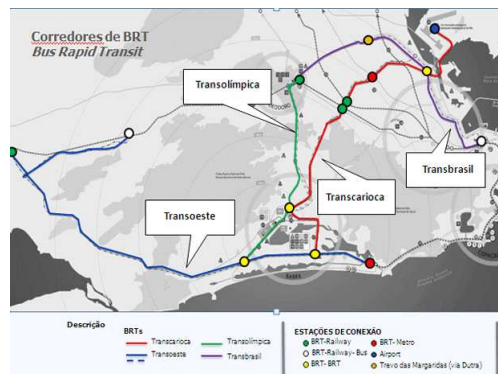
Avaliando os resultados obtidos até agora, podemos prever que daqui para frente, a pesquisa tomará rumos de um questionamento muito maior, em vista da total falta de informações técnicas, incluindo estudos de impactos de vizinhança e licenças de obra.

A população por sua vez fica à mercê de atitudes autoritárias em sua vizinhança, que poderá perder totalmente as características. Será que o progresso esperado e o transtorno causado, valerão a pena para justificar uma melhora nos fluxos viários da cidade?

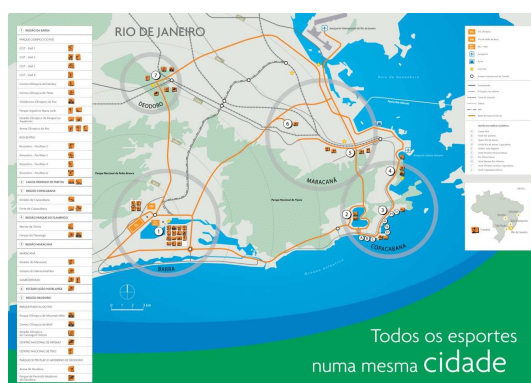
Ter a cidade do Rio de Janeiro como palco para intervenções urbanísticas épicas está nos levando a um recolhimento de informações importantes acerca do processo de implantação dessas tais intervenções, a aceitação delas e a possível utilização plena depois de implantadas.

Podemos então, esperar com essa pesquisa um produto que alerte os entes públicos sobre a importância dos estudos pré-implantação e do planejamento participativo, que desde já parecem ser ambos insatisfatórios em se tratando das linhas de BRT já em construção.

## Anexos



**Mapa 01:** Rio de Janeiro com a projeção das linhas de BRT



**Mapa 02:** Localização dos equipamentos olímpicos no Rio de Janeiro

Etapa	Previsão da Matriz de Responsabilidade (R\$ milhões)	Investimento (R\$ milhões)		Responsabilidade pelos Recursos	Última Atualização	Fonte da Informação
		Contratado	Executado			
1. Projeto Básico	2,40	2,41	1,29	Governo Municipal	13/3/2012	Min. Esporte
2. Desapropriações	300,00	300,00	111,00	Governo Municipal	13/3/2012	Min. Esporte
3. Obras (financiamento)	1.179,00	1.179,00	196,47	Governo Federal (Financiamento BNDES)	13/3/2012	Min. Esporte, BNDES
4. Obras	402,20	103,30	65,96	Governo Municipal	13/3/2012	Min. Esporte, BNDES
Valor total:	1.883,60	1.584,71	374,72			

\* Valores atualizados de acordo com a Resolução GECOPA nº 3 de 08/11/11. Matriz de Responsabilidade em fase de assinatura.

**Tabela 02:** Informações do Portal Transparência sobre o corredor T5 – Aeroporto/Penha/Barra (Transcarioca)

<b>Data</b>	<b>Manchete</b>	<b>Trecho</b>
22/03/2011	<b>Desapropriações para construção da via expressa Transcarioca geram insatisfação</b>	Um dos maiores projetos urbanos do Rio, preparatório para a Copa de 2014, a Transcarioca, já desapropriou 700 residências e a previsão é de que o número passe de 3 mil imóveis.
18/04/2011	<b>Obras dos BRTs Transoeste e Transcarioca, em andamento no Rio</b>	A primeira mudança, já implantada, é o sistema BRS (Bus Rapid Service), inaugurado no dia 19 de fevereiro na avenida Nossa Senhora de Copacabana
02/05/2011	<b>Rio inaugura primeira etapa do BRT Transoeste</b>	Os projetos de mobilidade urbana visando à Copa do Mundo de 2014 e a Olimpíada de 2016 começam a aparecer na cidade do Rio de Janeiro
17/05/2011	<b>BRT da TransOlimpica deverá transportar 100 mil passageiros por dia</b>	Estudos estão sendo realizados para prever a qtd de carros, mas, segundo Luiz Fernando Barreto, a estimativa inicial é 50 mil veíc./dia
16/06/2011	<b>TransBrasil e TransCarioca não atendem demanda</b>	A Prefeitura tem como uma de suas principais promessas para o setor de transportes da cidade o sistema BRT. Inspirado no sistema de Bogotá...
15/09/2011	<b>Rio de Janeiro avança nas obras do BRT para a Copa</b>	O prefeito Eduardo Paes, Carlos Nuzman, Ricardo Teixeira deram início à explosão para abertura do Túnel da Grota Funda
16/11/2011	<b>Brasil: remoções forçadas não devem manchar as Olimpíadas no Rio</b>	Os organizadores das Olimpíadas devem exortar as autoridades brasileiras a pôr um fim às remoções forçadas de centenas de famílias no Rio de Janeiro em meio aos preparativos para os Jogos Olímpicos de 2016

**Tabela 01:** Modelo de tabela de acompanhamento das notícias relacionadas aos BRTs

## **Bibliografia**

BIENENSTEIN, Glauco; SÁNCHEZ, Fernanda. 2009. Jogos pan-americanos RIO 2007: um balanço multidimensional. Anais do Congresso da LASA (Associação de Estudos Latino-americanos) – 11 a 14 de julho de 2009. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ.

FIGUEIROA, O. 2005. "Transporte Urbano y Globalización. Políticas y efectos en América Latina." Revista Eure. Santiago: PUC – Chile – Vol. XXXI nº94: pp,41-53

MATTAR, F., 2009. Olimpíadas: investir na Barra é solução para a nossa cidade? Agência Ibase. Available at: <http://www.ibase.br/modules.php?name=Conteudo&pid=2787>.

MELO, Erick S. O.; GAFFNEY, Christopher. Megaeventos esportivos: reestruturação urbana para quem? Rio de Janeiro: FASE, 2010.

OLIVEIRA, Alberto de. 2009. O emprego, a economia e a transparência nos grandes projetos urbanos. Anais do Congresso da LASA ( Associação de Estudos Latinoamericanos) – 11 a 14 de julho de 2009. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ.

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. 2011. Sobre a APO – Autoridade Pública Olímpica. Entrevista com Eliomar Coelho, disponível em: <http://eliomarcoelho.wordpress.com/2011/03/17/>

RAEDER, S., 2008. Conflitos no ordenamento territorial em sedes de megaeventos esportivos. Esporte e Sociedade, (ano4 n10).

RIO 2016. 2008. Dossiê de Candidatura dos Jogos Olímpicos 2016. [www.rio2016.org](http://www.rio2016.org)

SMITH, S., 2000. The Olympics at the millennium: power, politics, and the games. New



Brunswick, Rutgers University Press.

STAVRIDIS, Stavros. 2010. Paper presented at the International Conference Mega-events and the City. Universidade Federal Fluminense. 3-5 November, 2010.

O GLOBO, BNDES e prefeitura assinam contrato para financiar Transcarioca - Online<<http://oglobo.globo.com/rio/transito/mat/2011/01/10/bndes-prefeitura-assinam-contrato-para-financiar-transcarioca-923460879.asp>>

O GLOBO, Maioria das indenizações de desapropriações para construção da Transcarioca é paga em juízo - <<http://oglobo.globo.com/rio/rio2016/mat/2011/05/27/maioria-das-indenizacoes-de-desapropriacoes-para-construcao-da-transcarioca-paga-em-juizo-924555785.asp>>

O GLOBO, Obras do Transcarioca levam a remoção de famílias no Campinho - <<http://oglobo.globo.com/rio/mat/2011/02/02/obras-do-transcarioca-levam-remocao-de-familias-no-campinho-923718963.asp>>

O GLOBO, Prefeitura desapropriará 3.630 imóveis para criar o Transcarioca, corredor expresso de ônibus - <<http://oglobo.globo.com/rio/transito/mat/2009/12/14/prefeitura-desapropriara-3-630-imoveis-para-criar-transcarioca-corredor-expresso-de-onibus-da-barra-penha-915213258.asp>>

O GLOBO, Transcarioca deve mudar paisagem da cidade <<http://oglobo.globo.com/rio/transito/mat/2010/09/29/transcarioca-deve-mudar-paisagem-da-cidade-922662571.asp>>

O GLOBO, Transcarioca vai desapropriar quase 500 imóveis em Olaria - <<http://oglobo.globo.com/rio/transito/mat/2011/09/02/transcarioca-vai-desapropriar-quase-500-imoveis-em-olaria-925280678.asp>>

O DIA, Imóveis - Imóveis 100% mais caros em quatro anos na Zona Norte <<http://odia.ig.com.br/portal/im%C3%B3veis/im%C3%B3veis-100-mais-caros-em-quatro-anos-na-zona-norte-1.406380>>

JORNAL DO BRASIL, Rio - “A vida é assim”, diz Bittar sobre remoções de moradores para a Copa de 2014 - <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/07/27/a-vida-e-assim-diz-bittar-sobre-remocoes-de-moradores-para-a-copa-de-2014/>

JORNAL DO BRASIL, Rio - Corredores Transcarioca e Transoeste têm novas desapropriações - <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/02/14/corredores-transcarioca-e-transoeste-tem-novas-desapropriacoes/>

AGÊNCIA BRASIL, Rio - Desapropriações para construção da via expressa Transcarioca geram insatisfação - <http://agenciabrasil.abc.com.br/noticia/2011-03-21/desapropriacoes-para-construcao-da-expressa-transcarioca-geram-insatisfacao>

R7.COM, Rio - Famílias que serão removidas para obras da Copa e da Olimpíada fazem protesto <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/familias-removidas-para-obras-da-copa-e-das-olimpiadas-protestam-em-audiencia-publica-20110622.html>

**Palavras-chave:** *Mobilidade Urbana, Bus Rapid Transit, Rio de Janeiro*

**Abstract:**

***The BRTs of Rio de Janeiro: case study of the implementation of BRT lines in the “Olympic” city of Rio de Janeiro***

*This paper investigate the development and implementation four Bus Rapid Transit (BRT) lines in the context of Rio de Janeiro’s mega-event cycle. Led by Olympic discourses such as legacy, social integration, the stimulation of connectivity and flows to Rio’s nominal Olympic Zones will have profound environmental, social, and urban impacts on those regions, the neighborhoods along the BRT lines, and the metropolitan transportation system at large. These articulated transport lanes are the linchpins to the city’s Olympic preparations. This paper seeks to examine the impact of BRT lines in Rio de Janeiro from the perspective of critical urban planning. By investigating the social and material trajectories of these projects we will examine their actual and potential impacts as well as contribute to the understanding of the role of mega-events in catalyzing urban morphology.*