

BRT Transoeste: conflitos urbanos e contradições espaciais na “cidade atrativa”¹

BRT Transoeste: urban conflicts and space contradictions within the attractive city

Alexandre F. Mendes

Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: fmendes.alexandre@gmail.com

Jean Legroux

LAET (Laboratoire Aménagement, Économie, Transport) na ENTPE/Université de Lyon 2, Lyon, França. IPPUR (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional) na UFRJ- Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: jeanlegroux@hotmail.fr.

Artigo recebido em 19/09/2016 e aceito em 28/10/2016.

¹ O presente artigo é uma tradução para o português da versão originalmente publicada na revista *Problèmes d'Amérique Latine* (ISSN/0765-1333).

Resumo

O BRT (Bus Rapid Transit) Transoeste, modal que interliga a Barra da Tijuca e a Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, foi apresentado, em sua inauguração, como um dos principais legados olímpicos e da “revolução do transporte” para a população carioca – e como o fruto da ação conjunta dos diferentes níveis de governo brasileiros. Este artigo busca problematizar o projeto, não só através das contradições observadas a partir do funcionamento do sistema - superlotação, sobrecarga do sistema, má qualidade da obra, acidentes na prestação do serviço etc. -, mas também pelos impacto social-espaciais provocados no momento de sua implantação, ocasionados pela remoção forçada de centenas de moradores de favelas.

Palavras-chave: megaeventos; transporte urbano; habitação; lutas urbanas.

Abstract

The “BRT Transoeste”, a Bus Rapid Transit modal system linking Barra da Tijuca to the West Side of Rio de Janeiro’s city, was presented, in its opening, as one of the majors Olympic legacies and as a “transport revolution”, resulting of the joint action of different levels of Brazilian Government. This article aims to discuss this project. For that, it analyses the daily constraints observed over the operation of the BRT system - overcrowding, overloading, low quality works, episodes of preventable accidents – and the social-spatial impacts of its implementation, caused by the forced removal of hundreds of slum’s residents.

Keywords: megaevents; urban transport; housing; urban struggles.

Introdução

A estratégia de construção da cidade atrativa no Rio de Janeiro é baseada, principalmente, na acolhida de megaeventos, que permitem realizar grandes investimentos em termos de projetos e de infraestruturas urbanas. Além disso, adquirir o estatuto de “cidade olímpica” transformou-se numa vantagem disputada pelas cidades na busca de uma melhor inserção na competição internacional das cidades, especialmente desde o “sucesso” do modelo urbano de Barcelona, ligado à organização das Olimpíadas de 1992. A cidade do Rio de Janeiro que contratou consultorias catalães, desde os anos 1990, venceu finalmente as candidaturas da copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016².

Este tipo de estratégia neoliberal de construção, transformação e gestão do espaço urbano é conjunta ao desenvolvimento do marketing urbano externo (dirigido ao exterior, turistas, investidores, etc.) e interno (dirigido à população local). A retórica dos poderes públicos, para justificar a organização de megaeventos e as transformações do espaço urbano que necessitam, baseia-se tradicionalmente nos benefícios em termos econômicos e de infraestruturas urbanas. Porém, os benefícios econômicos, raramente demonstrados depois dos eventos, tem sido contestado em vasta literatura³. Nos casos das Olimpíadas de Atenas (2004), Beijing (2008) e Londres (2012), as despesas reais em termos de investimentos foram três vezes superiores ao valor previsto inicialmente.

Na literatura especializada em mega eventos, permeada por outras áreas tal como geografia, planejamento urbano e direito, os impactos socioespaciais dos

² Cf. MASCARENHAS, G. (2013). *Londres e Rio de Janeiro 2016: Conceito e Realidade na produção da Cidade Olímpica*. Revista Continentes, UFRRJ, ano 2, nº 3. Disponível em: <http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/3/ART3.pdf>. Acesso em 22 de julho de 2014.

³ Por todos, conferir: HORNE, J., MANZENREITER, W. *An introduction to the sociology of sports mega-events*. In: The editorial Board of the Sociological Review, nº 24, 2006. HUMPHREYS B., PROKOPOWICZ, S. *Assessing the impact of sport mega-events in transition economies: EURO 2012 in Poland and Ukraine*. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (5/6), 2007, pp.496-509. OWEN, J. *Estimating the Cost and Benefit of Hosting Olympic Games: What Can Beijing Expect from Its 2008 Games?* In: *The Industrial Geographer*, 3(1), pp. 1-18, 2005. LENSKEY, H. J. *Inside the Olympic Industry: power, politics, and activism*. New York: New York, State University of New York Press. 2000. Para conferir a situação específica da candidatura do Rio de Janeiro: OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. *O poder dos jogos e os jogos de poder: interesses em campo na produção da cidade para o espetáculo esportivo*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2005.

megaeventos sobre as populações locais das cidades-sede têm se tornado cada vez mais estudados. Os casos das Olimpíadas em Beijing (2008) e Atenas (2004) e da Copa do Mundo na África do Sul (2010) reforçaram a necessidade de pesquisar os impactos negativos e sociais dos megaeventos, para além dos discursos oficiais⁴. A questão da mobilidade e a questão da moradia são dois elementos extremamente importante no estudo das injustiças e violações de direitos experimentadas pelas populações locais, frequentemente as de baixa renda, com esse tipo de estratégia urbana.

No Rio de Janeiro, os projetos de transporte representam 55% dos investimentos oficiais da copa do Mundo (contra os estádios, com 37%, no segundo lugar) e 55 % dos investimentos das Olimpíadas chamados “o legado”⁵ (TCU, 2014; APO, 2014). Este contexto permite uma série de investimentos em obras de transporte coletivo, nunca ocorrida na historia da cidade do Rio de Janeiro e levou os poderes públicos a falar de uma verdadeira “revolução do transporte”⁶. Este artigo, através do estudo de caso do BRT (Bus Rapid Transit) Transoeste nos contextos desta “revolução do transporte” e da construção da cidade atrativa.

Assim, o presente artigo está dividido em dois eixos principais: a) o primeiro, busca realizar uma contextualização do sistema BRT no quadro geral da “revolução do transporte” anunciada pela Prefeitura do Rio de Janeiro. Nesse tópico, o BRT Transoeste será analisado para revelar as contradições existentes, em especial a situação relacionada à segurança, ao conforto e à reprodução de uma “hierarquia modal” que mantém o privilégio do transporte automobilístico; b) o segundo, traça uma relação entre as formas de implantação do novo sistema e a

⁴ CHARLES, P. « Les enjeux socio-économiques du Mondial 2010. *Les Cahiers d'outre-mer*. n° 250, 2010, pp. 211-234. BROUDEHOUX, A.-M. *Pékin, ville spectacle: la construction controversée d'une métropole Olympique*. In: *Transtext(e)s Transcultures 跨文本跨文化* [En ligne], 3 | 2007, publicado em 15 de outubro de 2009. Disponível em: <http://transtexts.revues.org/132>

⁵ Os investimentos para as Olimpíadas 2016 são classificados em três categorias: os investimentos do comitê olímpico local organizador (7 bilhões de R\$), a “matriz dos jogos olímpicos” (6,50 bilhões de R\$) e o plano de políticas públicas municipais (o “legado”) com 24 bilhões de R\$, dos quais 13,3% são investimentos em transporte.

⁶ Cf. GUIMARÃES, V.C. Renato. *Barra da Tijuca e o projeto olímpico. A cidade do capital*. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015.

reintrodução de uma política oficial de remoção de favelas, iniciada a partir do ano de 2009. O BRT Transoeste volta a ser analisado, a partir do estudo de dois casos específicos de remoção integral de duas favelas da Zona Oeste: Restinga e Vila Harmonia.

Para o primeiro eixo (pontos 1 e 2), utilizamos uma triangulação de dados e informações recolhidas através da metodologia qualitativa usada no trabalho de tese de Legroux (2016), isto é a) a aplicação de entrevistas realizadas, por um lado, com os setores públicos e privados ligados à “revolução do transporte” e, por outro lado, com famílias removidas (ou em risco de remoções) por conta dos projetos de transporte, dentre elas, três comunidades (Restinga, Recreio 2 e Vila Harmonia) removidas pela implantação do BRT Transoeste, b) repetidas idas ao campo, para a observação das transformações em curso, e, c) utilização de dados oficiais.

No segundo momento do artigo (pontos 3 e 4), o retorno das políticas remocionistas é descrito através de (i) dados organizados pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro⁷, através de uma série de informações prestadas por órgãos públicos e instituições de defesa do direito à moradia adequada; (ii) pesquisas publicadas recentemente através de livros e artigos; c) notícias publicadas em jornal local (todas de 2009). Com relação ao ponto 4, o estudo de caso foi realizado principalmente através do acervo do Núcleo de Terras e Habitação da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro⁸, onde constam: (i) termos de depoimentos de moradores removidos; (ii) cartas enviadas para autoridades públicas; (iii) documentos públicos relacionados às propostas de negociação e aos valores de indenização; (iv) petições jurídicas assinadas pela Defensoria Pública e pelo Município do Rio de Janeiro; (v) decisões judiciais; (vi) atas de reunião ocorridas no Núcleo de Terras e Habitação e em comunidades

⁷ O Comitê da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro é um âmbito, criado em 2010, de ativismo e produção de informações sobre os megaeventos e seus impactos no Rio de Janeiro. Cf. <http://rio.portalpopulardacopa.org.br/>. Acesso em 31 de março de 2016.

⁸ O Núcleo de Terras e Habitação é um órgão da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro responsável pela defesa jurídica de comunidades ameaçadas de remoção e outras atividades de proteção do direito à moradia adequada. Cf. <http://www.portaldpge.rj.gov.br/Portal/> Acesso em 31 de março de 2016.

atingidas. O material foi complementado através de relatório de pesquisa do sociólogo Alexandre Magalhães, realizado através de entrevistas aos moradores removidos.

1) O contexto da “revolução do transporte” no Rio de Janeiro.

A “revolução do transporte”, cujos principais projetos são apresentados na tabela 1, não compreendem apenas os investimentos oficiais dos megaeventos, mas também vários outros projetos que beneficiam da construção da cidade atrativa. É o caso do teleférico do morro da Providência, que se integra totalmente com a lógica do Porto Maravilha, investimento ligado as Olimpíadas⁹. Estes projetos seriam, no discurso oficial, capazes de reverter o quadro da crise da mobilidade, isto é, de proporcionar à população um sistema de transporte coletivo eficiente e de qualidade.

Tabela 1 – Investimentos em transportes no Rio de Janeiro apresentados como legado olímpico

Projetos		Origem do financiamento	Custos (em milhões de reais)	Localização e trajeto
PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO				
BRT	Transcarioca	CDM 2014	1 866,60	Barra da Tijuca-aeroporto internacional (Zona Norte)
	Transolímpica	JO 2016	2 280,99	Deodoro – Recreio dos

⁹ Sobre os diversos impactos do projeto Porto Maravilha, conferir: CAVALLAZI, R.L. AYRES, M.J. [Org]. *Construções normativas e códigos da cidade na Zona Portuária*. Rio de Janeiro: PROURB, 2012. Sobre o projeto de teleféricos nas favelas cariocas, em especial no Complexo do Alemão, conferir: SANTOS, B.D. Lídia. Impactos da implantação do teleférico como sistema de transporte nas favelas: o caso do Complexo do Alemão. Dissertação de Mestrado. Departamento de Engenharia Civil da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2015.

				Bandeirantes
	Transoeste	JO 2016	992,00	Barra da Tijuca-Zona Oeste
	Transbrasil		1400,00	Deodoro – Centro (Aeroporto Santos Dumond)
VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos)		JO 2016	1 188,75	Zona Portuária
Linha 4 do metrô		JO 2016	8 790,88	
Sistema de trem suburbano			2400,00	Toda rede (RMRJ)
Teleféricos	Morro da Providência	Governo Federal/Estado/Município (Prog. «Morar carioca»)	75,00	Zona Portuária (morro da Providência)
	Complexo do Alemão	Governo Federal (PAC-1)	210,00	Zona Norte (Complexo do Alemão)
	Rocinha	Governo Federal (PAC-2)	700,00	Zona Sul (Rocinha)

Fonte : TCU (2014); GFB (2014) ; SMTR (2013); Rocinha (2013).

A “rede estruturante de BRT” constitui, segundo o discurso oficial, o alicerce da “revolução do transporte” no Rio de Janeiro, com quatro linhas BRT totalizando mais de 150 km, que interligam os “clusters olímpicos”, isto é o centro e a zona portuária, Deodoro, Maracanã e Barra da Tijuca. Assim, o BRT Transcarioca liga o aeroporto internacional com a Barra da Tijuca, o Transolímpica liga Deodoro a Barra da Tijuca, o Transoeste conecta Barra da Tijuca com a zona oeste (Campo Grande e Santa Cruz), e o Transbrasil liga Deodoro ao Centro do Rio.

A zona da Barra da Tijuca é particularmente beneficiada porque é destino de três dos quatro BRTs e receberá também a linha 4 do metrô. Para a região, a escolha do Rio de Janeiro como cidade-sede dos Jogos Olímpicos inaugura um novo ciclo que retoma a relação entre a multiplicação de empreendimentos imobiliários/comerciais e uma nova onda de remoções de favelas (já vivenciada na

década de 1990). O pesquisador Renato Cosentino esclarece os dados relacionados aos investimentos:

Dos investimentos listados na Matriz de Responsabilidades, a região vai receber 85%, ou R\$ 5.5 bilhões, do total. Do montante de R\$ 632,4 milhões investido pela Prefeitura neste orçamento em 11 projetos, 95% dos recursos (nove projetos) tem o bairro como destino, em obras relacionadas ao Parque Olímpico e ao Parque dos Atletas¹⁰.

Por outro lado, a valorização e criação da centralidade da Barra da Tijuca e adjacências é acompanhada de um movimento reverso de apropriação fundiária pelos pobres da cidade, produzindo uma zona de potencial conflito que constitui o pano de fundo para as remoções ocorridas em razão da implantação do BRT. Conforme demonstra o mapa abaixo, entre 2000 e 2010, o crescimento de habitantes em favelas foi de 53% contra 28 % para habitantes de outras áreas.

2. Os impactos do BRT Transoeste: revolução na política de transporte ou reflexo das contradições da cidade atrativa?

Tanto em termos de avanços reais na mobilidade dos habitantes no que diz respeito a qualidade e a capacidade do sistema, que em termos de impactos sobre a justiça socioespacial do Rio de Janeiro, o caso do BRT Transoeste permite uma reflexão ampla sobre as contradições da cidade atrativa. O BRT Transoeste foi o primeiro BRT a entrar em operação e foi inaugurado no dia 6 de junho de 2012 com a presença de Eduardo Paes (prefeito da cidade do Rio de Janeiro), Sérgio Cabral (o ex-governador do Estado do Rio) e Lula (ex-Presidente do Brasil) – representando simbolicamente a união dos três governos entorno do projeto olímpico. Ligando Barra da Tijuca às zonas de população de baixa renda de Campo Grande e Santa Cruz, conta com um percurso de 56 quilômetros e um custo de R\$900 milhões (SMTR, 2013). Além disso, realizada uma extensão de seis

¹⁰ *Idem*, p. 98.

quilômetros (R\$ 92 milhões) entre o terminal Alvorada e o terminal da nova linha 4 do metrô, a estação Jardim Oceânico

Nos discursos oficiais o BRT é claramente reservado as classes de baixa renda das zonas de Santa Cruz e Campo Grande, que podem se deslocar economizando, oficialmente, 40 % do tempo que antes gastavam. Numa entrevista com Alexandre Castro, diretor do CCO (Centro de Controle e de Operações do BRT Transoeste): «Sem qualquer dúvida, o usuário principal do sistema BRT são as populações de baixa renda... A ideia do prefeito é melhorar a qualidade de vida dessas pessoas” (Legroux, 2016).

Com relação aos resultados em termos de mobilidade, o sistema transportava, em abril de 2015, 180.000 pessoas em péssimas condições de conforto¹¹. A superlotação nos horários picos aconteceu antes de atingir a meta de 220.000 passageiros por dia, e o problema é central dado que uma boa parte dos trajetos são pendulares (casa/trabalho).

O BRT Transoeste também apresentou problemas de segurança: foi envolvido em 20 acidentes, dos quais 07 letais¹². Em janeiro de 2015, em apenas um dia foram registrados dois acidentes com 150 pessoas feridas. Em 2014 e 2015, quatro grandes protestos foram realizados para denunciar a situação de superlotação e insegurança que passaram a fazer parte do cotidiano dos usuários do sistema de transporte. Em um dos protestos, houve conflito entre os usuários e a polícia do Rio de Janeiro¹³.

O BRT Transoeste não representa uma verdadeira revolução no sistema de transporte público porque reproduz uma espécie “hierarquia modal” que é reflexo

¹¹ Cf. VICTOR, M., RIBEIRO, G. *No BRT Transoeste, O DIA flagra superlotação e passageiro desmaiando*: dos cerca de 180 mil passageiros transportados diariamente, 80 % viajam nos horários pico, segundo consórcio”, jornal O Dia, Rio de Janeiro, edição do dia 09 de abril de 2015. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-09/no-brt-transoeste-o-dia-flagra-superlotacao-e-passageiro-desmaiando.html> Acesso em 08 de janeiro de 2016.

¹² Cf. Movimento Passe Livre – MPL. Do lado de cá: da Zona Oeste à Zona Norte, o transporte dos consórcios vai parar. Artigo publicado em : <https://mplrio.wordpress.com/2015/03/> Acesso em 17 de janeiro de 2016

¹³ Os protestos aconteceram nos dias 27 de fevereiro e 02 de setembro de 2014 e sete de abril e 17 de outubro de 2015. Cf. Jornal do Brasil. *Protesto contra BRT aponta precariedade do transporte público no Rio*. Edição online do dia 02 de setembro de 2014. <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2014/09/02/protesto-contr-brt-aponta-precariedade-do-transporte-publico-no-rio/> Acesso em 18 de janeiro de 2016.

de uma distanciação social (Diaz Olvera, Plat e Pochet, 1998). O sistema de BRT oferece um novo sistema de transporte coletivo para as populações de baixa renda mas não é destinado ao uso das classes médias e altas da zona de Barra da Tijuca. Ao contrário, numa boa parte da Avenida das Américas, onde transita o Transoeste, uma via para o BRT (colados ao canteiro central da avenida) justificou a construção de duas a até três vias para o trânsito de carros (além das que já existiam).

Segundo um interlocutor especialista em transporte urbano:

“Os projetos de transporte em curso no Rio de Janeiro seguem uma lógica elitista como todas as políticas de transporte no Brasil (...) A Barra da Tijuca é a Miami Brasileira, onde a nova classe média fez a sua cidade. O que aconteceu foi um processo de concentração de renda, de formação de uma classe média nova, e de exclusão política. Essa nova classe média, que formou-se no final da década de 1970 e na década de 1970, tem recursos para comprar automóveis e tem postos na burocracia, na tecnocracia do Estado. Então, na minha opinião, o que nos vimos acontecer no Brasil, é a formação das cidades da classe média” (Entrevista com Eduardo A. Vasconcellos, do 25/09/2012, Legroux, 2016).

O BRT Transoeste constitui de fato um exemplo das contradições deste tipo de estratégia urbana neoliberal. De fato, com a justificativa de infraestrutura de transporte público, se construiu infraestruturas viárias para o uso das camadas sociais que não usarão o BRT e se justificou a remoção completa das comunidades Vila Harmonia, Restinga e Vila Recreio 2, em parte para as novas pistas automobilística, e deixando grande quantidade do terreno das ex-comunidades sem qualquer utilização. O BRT Transoeste, assim como os outros BRTs, participam da reprodução do processo histórico de “causação circular”, segundo o qual uma aliança urbana dominante consegue acumular os benefícios dos investimentos públicos, em termos de infraestrutura urbana e de serviços públicos. Este processo segue vigente neste contexto de cidade atrativa¹⁴, e é em

¹⁴ VETTER, D., MASSENA, R. (1981). “Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infraestrutura? – uma teoria da causação circular”, in Silva, L., Machado da (org), Solo urbano – Tópicos sobre o uso da terra. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1981.

função dele que a nova centralidade e valorização da Barra da Tijuca tende a ser excludente (veremos em outro ponto).

Os megaeventos produzem a flexibilização necessária à estratégia neoliberal de produção do espaço atrativo, mas que, paradoxalmente, não deixa de utilizar as ferramentas tradicionais de afirmação do poder estatal. Desta maneira, os projetos de renovação e de infraestruturas urbanas, tanto como a atitude dos poderes públicos na questão habitacional, respondem a uma lógica de exclusão e segregação socioespacial das classes de baixa renda - que se insere no contexto de uma das maiores ondas de remoções da história da cidade, contrastando com os discursos de benefícios generalizados para toda a população carioca.

Na verdade, o dinamismo econômico da cidade do Rio não se traduz por uma evolução da estrutura e do modo de funcionamento da acumulação urbana. O circuito da acumulação urbana se perpetua na medida em que a produção do espaço construído (ligado ao setor imobiliário, empresas de obras, de serviços coletivos, as camadas favorecidas da sociedade) segue sendo próprio objeto da acumulação urbana. Atrás do discurso oficial de “revolução do transporte”, o BRT Transoeste – junto com os outros modais de transporte implantados – participam fortemente do novo ciclo de remoções acontecendo no Rio de Janeiro neste contexto de cidade atrativa. Isto revela a permanência de um modo de gestão política específica para as favelas.

3. O BRT Transoeste e o retorno de políticas de erradicação de favelas no Rio de Janeiro

A cidade atrativa repete os mecanismos históricos de segregação socioespacial das classes populares, através dos processos de “periferização”¹⁵ e produção (política)

¹⁵ O processo de periferização não se refere apenas ao afastamento espacial das classes populares nas periferias, mas também ao grau de infraestruturas e serviços públicos nas áreas urbanas. Uma favela central do Rio de Janeiro que não recebe nenhuma infraestrutura e serviço urbano é

da própria precariedade¹⁶. O processo de urbanização brasileiro, por sua vez, é marcado por uma forte irrupção de grandes metrópoles ocorrida num relativo curto espaço de tempo (1920-1980). Com os processos de modernização econômica, industrialização e ampliação do setor de serviços, milhões de pessoas se deslocaram para os grandes centros urbanos, em sua maioria fugindo da exploração e da miséria das áreas rurais, marcadas por uma forte concentração fundiária e política¹⁷.

Durante décadas, uma sempre crescente população passou a habitar e autoconstruir suas próprias casas que, em seu conjunto, deram origem ao termo “favela”¹⁸. A história das favelas, no caso do Rio de Janeiro, é também a história de uma luta contínua, por seus moradores, pelo direito de permanecer nas áreas construídas e pelo acesso aos serviços públicos oferecidos para o resto da cidade.

Segundo o historiador do direito Rafael Gonçalves¹⁹, como resposta ao longo fio traçado por essa resistência, um padrão de gestão política desses territórios é contínuo: trata-se da máxima de “tolerar sem consolidar”, ou seja, lança-se permanentemente as favelas num jogo político ambivalente de reconhecimento (sempre frágil e instável), por um lado, e de possibilidade de remoção e despejo forçado, de outro.

Assim, a política de erradicação de favelas acaba voltando periodicamente na história do Rio de Janeiro. De 1962 a 1965, 27 favelas são destruídas, representando 6 875 moradias e a expulsão de mais de 40 000 pessoas. Entre 1968 e 1973, durante o período de existência da CHISAM (Coordenação de Habitação de

considerada periférica. Conferir sobre o tema a definição de periferia do geógrafo Milton Santos. SANTOS, M. *Economia espacial: críticas e alternativas*. 2. Ed. São Paulo: Edusp, 2007.

¹⁶ Cf. ABREU (de ALMEIDA), M. (1996). *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IPLANRIO, Rio de Janeiro; SILVA, Gerardo. *ReFavela: notas sobre a definição da favela*. In Revista Lugar Comum, n° 39, jun. 2013, pp. 37-43.

¹⁷ SANTOS, M. *Op. cit.*

¹⁸ Sobre a história das favelas no Rio de Janeiro, conferir: VALLADARES, Licia. *A invenção da favela: do mito de origem à favela.com*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005. Na RMRJ (Região Metropolitana do Rio de Janeiro) a taxa de habitantes em favelas passou de 12% a 15% entre 2000 e 2010 (de 1 235 796 a 1 711 172 habitantes). Nesse período a população em favelas cresceu de 28% contra 7% para populações que não moram em favelas. Mas é o município do Rio de Janeiro, segundo o censo de 2010 (IBGE, 2010), conta com 868 “loteamentos subnormais”, totalizando 1,4 milhões de habitantes em favelas, ou seja 23% da população total do município.

¹⁹ GONÇALVES, S. Rafael. *Favelas do Rio de Janeiro. História e Direito*. Rio de Janeiro: PUC, 2013.

Interesse Social da Área Metropolitana do Grande Rio), 175 000 habitantes de 62 favelas foram expulsas e transferidas para conjuntos habitacionais nas zonas norte e oeste da cidade²⁰.

O contexto atual de megaeventos constitui uma das maiores fases de remoção da história do Rio de Janeiro – junto com o período Pereira Passos (20.000 remoções de 1902 à 1906) e Carlos Lacerda (30.000 remoções de 1961 a 1967). Segundo a prefeitura, entre janeiro de 2009 e dezembro 2013, mais de 20.000 famílias (aproximadamente 70.000 pessoas) foram removidas, dentre as quais quase a metade foram realojadas através do programa federal Minha Casa Minha Vida (PMCMV)²¹ e dentro das quais aproximadamente um quarto, 6 000 famílias, deslocados por projetos ligados a copa do Mundo e Olimpíadas²².

O dossiê *Megaeventos e violações dos direitos humanos no Rio de Janeiro*, organizado pelo comitê popular da copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 do Rio de Janeiro (versão de 2014)²³, mostra que uma grande parte das expropriações são ligadas a projetos de transporte, e especialmente pela rede de BRT (Tabela 02).

²⁰ Cf. VALLADARES, Lícia do Prado. (1980). *Passa-se uma casa. Análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Zahar.

²¹ Lançado em 2009, o programa federal MCMV tem como objetivo incentivar a produção e a aquisição de novas unidades habitacionais para famílias cuja renda se situa entre 0 e 10 salários mínimos. O PMCMV é um exemplo do que tem sido chamado “a habitação social de mercado”, porque de fato, são os construtores que decidem da localização das unidades habitacionais, do tipo de construção e dos segmentos beneficiários (Cardoso, Rodrigues Nunes, 2013). No Rio de Janeiro, o PMCMV foi totalmente apropriado pela prefeitura para reassentar, principalmente na periferia na zona oeste da cidade, os habitantes removidos em função das transformações da cidade atrativa.

²² Cf. FAULHABER: L. AZEVEDO, L. SMH: *Remoções no Rio de Janeiro Olímpico*. Rio de Janeiro: Mórulo Editorial, 2015.

²³ Cf. COMITE POPULAR DA COPA DO MUNDO 2014 e DAS OLIMPIADAS 2016. (2014). « Dossiê : megaeventos e violações de direitos humanos no Rio de Janeiro ». Disponível em: https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/06/dossiecomiterio2014_web.pdf Acesso em 18 de janeiro de 2016

Tabela 02 – Número de famílias expropriadas em função das intervenções urbanas da cidade atrativa

Intervenções urbanas	Número de famílias expropriadas	Total (nº de famílias expropriadas + nº de famílias ameaçadas)
BRTs	2458	7181
Porto Maravilha	925	1135
Outras infraestruturas ligadas aos Megaeventos	2295	2389
Sub-total Copa 2014/JO2016	5678	10705
Outras razões	2737	3492
TOTAL	8415	14197

Fonte: Comitê Popular da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 (2014).
Notas: Alguns números apresentados nesta tabela são diferentes da tabela original, por divergências de interpretação ou por aspectos conjunturais.

O ciclo de remoções relacionado aos megaeventos foi publicamente defendido por uma campanha na imprensa local e por atos públicos da própria Prefeitura do Rio. Com efeito, em 12 de abril de 2009, o principal jornal da cidade publica a posição do novo prefeito do Rio de Janeiro: “a remoção [de favelas] não é a melhor opção no caso de comunidades já consolidadas. Mas o assunto não pode ser tratado como tabu, nem descartado completamente. Por isso, deve e merece ser discutido pela sociedade”. A matéria ocupou a primeira página do jornal: “Paes diz que remoção de favelas não pode ser tabu”²⁴.

Mas a ideia de “quebrar o tabu das remoções”, ganha também, no mesmo período, contornos oficiais. No relatório de acompanhamento das ações da Secretaria Municipal de Habitação, realizado, em 2009, pelo Tribunal de Contas do Município, encontramos a seguinte afirmação: “a política de não remoção começa a deixar de ser um tabu, sendo repensada em benefício da Cidade como um todo,

²⁴ Para uma reconstituição das reportagens de jornal que, em 2009, formularam uma verdadeira campanha a favor das remoções, conferir: MENDES, F. Alexandre. *Experimentações do poder no Rio de Janeiro: entre remoção e integração da favela à cidade*. In: MULLER, C. *et al.* [Org.] *Os Conflitos Fundiários Urbanos no Brasil: Estratégias de Luta contra os Despejos e Empoderamentos a partir da Teoria Crítica dos Direitos Humanos*. Porto Alegre: CDES, 2014. pp. 109-119.

haja vista as ações previstas nos projetos relacionados à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas de 2016”²⁵.

Por sua vez, o Plano Plurianual, apresentado em 31 de agosto pelo Chefe do Poder Executivo como principal instrumento de planejamento para a cidade, estipulou uma meta genérica de redução de 05% da área ocupada pelas favelas da cidade até 2013, posteriormente modificada para 3,5% até 2012. No dia seguinte, os jornais noticiam a existência de lista de 119 favelas que deveriam ser removidas no período indicado pelo Plano. A remoção de favelas, em suma, retorna como política oficial adotada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, a partir de 2009, potencializada pelo discurso da preparação da cidade para os eventos esportivos²⁶.

4. Os impactos do BRT Transoeste no direito à cidade e à moradia adequada: os casos Restinga e Vila Harmonia

Aqui, trataremos do caso específico da construção do BRT Transoeste e seus impactos no direito à cidade e à moradia adequada de moradores pobres da área afetada. Estima-se que 16 comunidades foram afetadas pela construção de todas as vias do sistema BRT, sendo que três delas (Restinga, Vila Harmonia, Vila Recreio II) foram integralmente removidas para a implantação do corredor Transoeste, num dos processos mais violentos da história recente do Rio de Janeiro²⁷.

Embora os casos possuam semelhanças entre si, demonstrando um padrão de atuação do poder público, iremos tratar das comunidades Restinga e Vila Harmonia²⁸, especialmente através de documentos acessados no arquivo da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro (depoimentos, atas de reunião,

²⁵ Cf. BRUM, M. S. *Favelas e remocionismo ontem e hoje: da ditadura de 1964 aos grandes eventos. O social em questão*, Revista da Escola de Serviço Social da PUCRJ, Rio de Janeiro, a. XVI, n. 29, 2013.

²⁶ Cf. MENDES, F. Alexandre. *Op. cit.*

²⁷ Cf. COMITÊ POPULAR DA COPA... *Idem.*

²⁸ Embora relacionado ao BRT Transoeste, não trataremos da Vila Recreio 2 por dificuldade em acessar o arquivo de documentos do caso.

decisões judiciais, documentos oficiais da Prefeitura do Rio, cartas de moradores etc.) e um relatório de pesquisa elaborado e cedido pelo sociólogo Alexandre Magalhães, com base em entrevistas realizadas com os moradores removidos²⁹.

Ambas comunidades foram removidas integralmente em razão da justificativa apresentada pela Prefeitura do Rio de construção de uma duplicação da Avenida das Américas (Barra da Tijuca). Calcula-se que cerca de 500 famílias foram afetadas sem que os terrenos tenham sido, de fato, utilizados para a implantação da via. Para uma melhor compreensão dos casos, subdividiremos a análise em diversos pontos.

4.1. Remoções biopolíticas: a ruptura com o “espaço poético” da casa

Em pesquisa recente, Clarissa Naback denominou de “remoções biopolíticas” o processo caracterizado pelo modo atual de expulsão dos pobres de seus territórios no Rio de Janeiro (NABACK, C. 2014). O uso do conceito se justifica em razão da busca de uma ferramenta teórica que dê conta dos complexos jogos de poder envolvidos nos processos que resultam nos despejos forçados. A pesquisa demonstra que, apesar do extenso rol de direito conquistados pelos moradores de favelas nos últimos anos, as remoções ainda são possíveis porque colocam em atuação um poder sobre a vida (urbana) que, embora atravessado por mecanismos jurídicos, adquire variadas formas de autonomia³⁰.

Este poder sobre a vida, segundo Naback, atua diretamente sobre o “espaço poético da casa” e do espaço urbano, significando que o poder exercido num processo de remoção utiliza de uma miríade de estratégias que colaboram para desconstituir a dimensão social e afetiva do território. Assim, para se

²⁹ A entrevista, que contou com a colaboração de Clarissa Naback, foi realizada com três moradoras removidas da Vila Harmonia, já em seus novos locais de moradia, gerando um relatório elaborado pelo pesquisador.

³⁰ NABACK, Clarissa Pires de A. *Remoções biopolíticas: o habitar e a resistência da Vila Autódromo*. Dissertação de Mestrado (Direito). PUC-Rio, 2014. Argumento semelhante em: MAGALHÃES, Alexandre Almeida de. *Transformações do problema favela e reatualização da remoção no Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado em Sociologia). Instituto de Estudos Sociais e Políticos – IESP/UERJ, 2013.

concretizar o deslocamento forçado não bastaria um ato formal fundando numa suposta soberania política, mas uma trama de poder que atua diretamente sobre a dimensão viva e produtiva do espaço urbano.

Partimos do mesmo aporte teórico para caracterizar as remoções ocorridas em razão da implantação do BRT Transoeste. Seria impossível analisá-las a partir apenas dos mecanismos jurídicos (decisões, acordos, ordens judiciais etc.), embora estes façam parte do processo como um todo. Veremos que, nos casos analisados, a ordem judicial foi fundamental para concluir a remoção, mas o processo, digamos, político já estava desencadeado desde o primeiro momento. Assim, os depoimentos e o relatório de pesquisa demonstram que o procedimento de remoção forçada se iniciou, não apenas sem qualquer formalidade legal, mas com funcionários que “trapaceavam”, dizendo que fariam um cadastramento destinado a um “cadastramento socioeconômico” para o programa federal Bolsa Família:

Uma moradora, que conhecia o procedimento desse programa [Bolsa Família], questionou a uma funcionária do Município que a prática do cadastramento era fazê-lo em escolas ou em um posto de Assistência Social, mas a assistente social questionada persistia na afirmativa que aquela ação se destinava ao Bolsa Família³¹.

Por outro lado, depoimentos prestados na Defensoria Pública³² pelos moradores revelam a ausência de informações sobre o projeto BRT e a necessidade das remoções, além de ameaças realizadas pelo poder público:

(...) que a intimação foi feita apenas verbalmente, sem entregar qualquer documento comprobatório ao morador; que o depoente ouviu de outros moradores que a Prefeitura pretende demolir as casas na segunda feira da semana seguinte.

(...) que aproximadamente uns 20 Policiais Militares do 31º Batalhão do Recreio/Barra, todos armados de fuzis, pistolas, 10 policiais civis do 42º delegacia do recreio e 40 Guardas municipais estiveram na

³¹ Relatório de pesquisa de Alexandre Magalhães. Acervo pessoal.

³² Acervo do Núcleo de Terras e Habitação da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro. Os nomes dos depoentes foram omitidos.

comunidade da Restinga”; que chegaram neste horário avisando que as demolições iam ocorrer pelo fato de ser um local onde a via transoeste iria passar; que não houve negociação prévia.

(...) foram constantes as visitas da prefeitura que fazia ameaças de que eles teriam que sair de “qualquer jeito”, que a prefeitura “quando quer faz”; que não podiam lutar contra o poder público; que se quisessem passar com o trator eles “iam passar mesmo e ninguém podia impedir”.

Além dos depoimentos, em uma carta coletiva enviada pelos moradores da Vila Harmonia às autoridades públicas³³, pode-se ter acesso ao seguinte relato:

(...) vieram com mentiras e pressão psicológica sobre os moradores, usando assistentes sociais para cadastros, invadindo o nosso lar com crianças e sem um termo legal que os permitisse isso, burlando a lei e até se munindo da política militar e pressionando-nos a sair com ameaças de derrubar a casa com pessoas dentro.

Por sua vez, os métodos de abordagem da Prefeitura do Rio aos moradores foram também registrados em Ação Civil Pública ajuizada pela Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, em agosto de 2010. Na petição apresentada ao Poder Judiciário, o órgão público afirma que os moradores sofreram ameaças da Prefeitura que, inclusive, tentou impedi-los do acesso à justiça e às reuniões que seriam realizadas com os defensores públicos:

Neste viés, moradores e comerciantes procuraram informações com o SubPrefeito que comentou a área estava destinada para fins de desapropriação e, segundo os moradores, em tom de ameaça afirmou que: “se entrassem na justiça perderiam tudo e qualquer liminar seria derrubada em segundos, assim como seus imóveis”.

Outro procedimento comum consiste na exploração de contradições familiares e a própria estigmatização do morador como um “favelado” que não possui direitos e que deve alcançar uma suposta cidadania através de sua retirada

³³ Relatório da Comunidade Vila Harmonia. Acervo do Núcleo de Terras e Habitação da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro.

da comunidade³⁴. Esse conjunto de estratégias busca reduzir as resistências produzidas contra as remoções e produzir uma subjetividade subordinada à condição de “invasor” que é até agraciado pela Prefeitura com uma pequena indenização.

É a produção da precariedade da favela (“tolerar sem consolidar”) que no caso da Vila Harmonia e Restinga se traduz na relação estabelecida pelo poder público através do confronto entre os agentes e os moradores. A falta de informação quanto ao projeto e aos direitos de cada pessoa afetada é articulada com a ideia de que ela “terá que sair de qualquer jeito”, abrindo espaço para uma série de conflitos que se desenvolvem no cotidiano dos moradores que resistem contra a remoção.

4.2. Conflitos em torno das “alternativas” oferecidas

No casos Restinga e Vila Harmonia, a falta de reconhecimento político-jurídico da posse exercida há 30 anos pelos moradores levou o poder público a sustentar a tese de que as alternativas habitacionais oferecidas constituíam simples “favor” realizado pela Prefeitura do Rio. As propostas resumiam-se a duas possibilidades: a) reassentamento no Programa Minha Casa Minha Vida, com aquisição de um apartamento; b) indenização com base no decreto 20.454 de 24.08.2001, calculada com base unicamente na metragem da edificação. Por sua vez, para os comerciantes não foi oferecida qualquer compensação.

A proposta de reassentamento para o conjunto habitacional (PMCMV) sofreu uma forte resistência pelos moradores por uma série de motivos: primeiro, não trata-se de uma doação sem ônus para o beneficiário, mas de um financiamento habitacional através do qual o contratante se compromete a pagar parcelas mensais para a aquisição final; segundo, a metragem do apartamento (42m²) era bastante inferior às casas construídas pelos moradores em décadas de

³⁴ Fatos registrados em: MAGALHÃES, Alexandre Almeida de. *Idem*; NABACK, Clarissa Pires de Almeida. *Idem*; DOSSIÊ DO COMITÊ DA COPA... *Idem*.

investimento; terceiro, o tipo de contrato que deveria ser realizado impõe severas limitações pelo período do financiamento (10 anos), como impedimento de venda, locação, empréstimo etc.; quarto, os conjuntos habitacionais eram distantes cerca de 30 km das casas originais, construídos em uma área pouquíssimo dotada de infraestrutura; quinto, o reassentamento significa o fim dos laços sociais, culturais e ambientais construídos naquele território, importando numa mudança drástica na forma à qual os moradores vivem a cidade; sexto, o reassentamento é uma negação do trabalho e do empenho dos moradores na construção não só de suas casas, mas de todo o espaço urbano produzido no local³⁵.

Vejamos a carta de moradores da Vila Harmonia:

As condições oferecidas por eles são no mínimo injustas, pois o projeto “Minha Casa, Minha Vida, da Caixa Econômica Federal, que foi oferecida como primeira escolha de indenização é pago, sendo que nossas casas são próprias e não temos a intenção de sair de nossas casas, que foram construídas com o nosso suor, para um local longe de nossa realidade de vida, sendo que a maioria não possui renda para pagar, o que ameaça a torná-los sem teto, sendo que a indenização que eles impuseram são segundo eles pelo que foi por nós construídos, sem se importarem com a vida que construímos no local, nossos empregos, escolas, cursos, lazer ou qualquer outro item contido no estatuto dos Direitos Humanos³⁶.

Além das críticas à proposta de reassentamento, a carta rejeita a possibilidade de indenização aos moradores. Nesse segundo caso, a oferta era recusada pelos seguintes motivos: primeiro, a indenização era calculada apenas com base na construção física da casa, desconsiderando o valor de mercado do terreno; segundo, que o parâmetro de avaliação estava defasado desde 2001, ano de publicação do decreto municipal que regula as indenizações; terceiro, há uma percepção de que o conjunto histórico e relacional produzido naquele espaço não está sujeito a qualquer indenização, devendo ser apenas respeitado pelo poder

³⁵ As críticas são extraídas do conjunto de atas de reunião realizadas entre julho e dezembro de 2010. Acervo do Núcleo de Terras e Habitação.

³⁶ Relatório da Comunidade Vila Harmonia. Acervo do Núcleo de Terras e Habitação da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro.

público³⁷.

Apesar do enfrentamento realizado, as duas propostas se impuseram por em razão das pressões realizadas sobre os moradores, da impossibilidade de se questionar as propostas no Poder Judiciário (veremos no próximo ponto), ou da percepção de algumas pessoas de que o reassentamento em conjunto habitacional poderia oferecer mais segurança jurídica à posse. Assim, uma parte das pessoas foi deslocada para o conjunto habitacional situado na Estrada dos Caboclos, em Cosmos, que é o bairro mais afastado do centro da cidade (limítrofe com outro município). Outra parte recebeu indenizações que variavam entre cinco mil e sessenta mil reais, quantia muitíssimo abaixo do valor real de mercado.

A situação dos moradores reassentados no conjunto habitacional em Cosmos foi tratada em reunião da Comissão de Atingidos da Transoeste, criada em 2012 para enfrentar as violações sofridas. Uma advogada da Pastoral de Favelas, grupo ligado à Arquidiocese da Igreja Católica do Rio de Janeiro, afirmou que recebeu uma série de reclamações daqueles moradores relacionadas às dívidas contraídas em favor da Caixa Econômica e de cobranças que não eram revertidas para a manutenção do condomínio. Um morador da Restinga que foi removido relatou que as paredes dos apartamentos estavam rachando em razão da baixa qualidade da obra realidade. Um churrasco foi marcado no local e, através de uma roda de conversa, se confirmou a existências das dívidas e de problemas ligados à distância com relação às centralidades da cidade³⁸.

Com relação às indenizações, as entrevistas indicam que o baixo valor fez com que os moradores contraíssem dívidas ou se abrigassem provisoriamente em casas de parentes:

“(…) houve quem recorresse a parentes e familiares, pedindo-lhes empréstimos. No entanto, ninguém conseguiu comprar nada perto de onde morava. A maioria se deslocou para Pedra de Guaratiba [bairro afastado do local original”.

³⁷ As críticas são extraídas do conjunto de atas de reunião realizadas entre julho e dezembro de 2010. Acervo do Núcleo de Terras e Habitação.

³⁸ Reunião da Comissão da Atingidos da Transoeste. Ata do dia 12 de setembro de 2014.

Outra notícia que chegou à Comissão de Atingidos foi a utilização do valor de indenização para o alguém de outra casa, já que a quantia não permitiu a compra de outro imóvel. Além disso, após as demolições ocorridas com autorização do Poder Judiciário (próximo ponto) alguns moradores e comerciantes que decidiram resistir ao processo de remoção não receberam as respectivas indenizações prometidas pelo poder público³⁹.

4.3. A posição do Poder Judiciário e a retirada dos moradores resistentes

Com o apoio de uma considerável rede de ativistas e através da atuação dos defensores públicos, os moradores da Vila Harmonia e Restinga empreenderam uma luta pela permanência que durou cerca de seis meses, indo de agosto de 2010 até fevereiro de 2011. Durante esse período, uma série de vídeos e reportagens foram realizadas a partir do trabalho voluntário de dezenas de midiativistas⁴⁰; moradores de outras favelas ameaçadas de remoção organizaram reuniões para troca de experiências, a ONG Anistia Internacional, após visita ao local, emitiu uma “*urgent action*” enviando milhares de cartas para as autoridades locais⁴¹, grupos ecumênicos se movimentaram para defender os terreiros (Casas de Santo) atingidos por ameaças de demolição, advogados voluntários e pesquisadores elaboraram uma medida urgente para a Comissão Interamericana de Direitos Humanos e defensores públicos ajuizaram medidas judiciais com o objeto de obter informações sobre o projeto e garantir o respeito aos direitos dos moradores atingidos⁴².

Como vimos, durante todo o processo a Prefeitura do Rio ofereceu duas

³⁹ Idem.

⁴⁰ Boa parte do acervo de vídeos sobre remoções no Rio de Janeiro foi reunida pela ONG Witness e está disponível em: <https://blog.witness.org/2013/10/can-114-videos-tell-one-story-about-forced-evictions-in-rio/> Acesso em 17 de janeiro de 2016.

⁴¹ Informação disponível em: <https://anistia.org.br/entre-em-acao/peticao/basta-de-remocoes-forçadas> Acesso em 17 de janeiro de 2016.

⁴² A dinâmica da resistência realizada está descrita em detalhes em: MAGALHÃES, Alexandre Almeida de. *Idem*, pp. 270-300.

propostas de compensação para a perda da moradia que não foram aceitas por parte dos moradores, e não ofereceu qualquer indenização aos pequenos comerciantes, que na totalidade dos casos também habitavam nos locais. Diante do impasse, ações judiciais foram ajuizadas no Poder Judiciário do Rio de Janeiro, tanto para a defesa da moradia, como para a defesa e proteção das atividades produtivas.

Este adotou, em ambas comunidades, uma postura extremamente tradicionalista, protegendo a propriedade pública sem qualquer consideração sobre o abandono realizado pelo município e a posterior destinação para o exercício do direito à moradia. O direito à concessão de uso em terras públicas para fins de moradia está regulado no Brasil desde 2001, mas prevaleceu a lógica do Estado-proprietário, que tutelaria os seus bens de forma cega aos modos reais de utilização do território. Nas decisões a seguir, a Justiça chegou a afirmar que a administração municipal teria a prerrogativa da autoexecutoriedade, podendo demolir imediatamente as casas construídas há décadas, sem garantir aos moradores qualquer processo legal.

Vejamos:

[Restinga] (...) Sequer haveria necessidade de o réu ingressar com demanda judicial para recuperar área pública, sendo completamente descabido que o réu seja compelido a se abster de realizar as demolições necessárias para a consecução das obras da TRANSOESTE ou ser condenado a indenizar os autores, eis que, nesse aspecto, nenhum arremedo de prova veio aos autos quanto a autorização para as devidas construções. Assim, ao exame do caso concreto onde inicialmente poderia se supor a existência de colidência entre o direito do particular (de moradia) e o da coletividade, representado pelo Poder Público (de retomada de área para fins de interesse público), deve prevalecer este último.

[Vila Harmonia] (...) In casu, têm-se a princípio, que as construções erguidas pelos moradores são clandestinas, já que estão em cima de um logradouro público, inexistindo posse do espaço público, e que o direito de indenização somente é admitido ao possuidor de boa-fé, sendo certo que, na hipótese, diante do poder de auto-executoriedade da Administração Pública, sequer o Município necessita de ordem judicial.

Ao invocar a “clandestinidade” das ocupações, a despeito da sua permanência por cerca de 30 anos, o Poder Judiciário põe em funcionamento o histórico dispositivo político de gestão das favelas cariocas (ver ponto anterior) que produz continuamente uma precariedade jurídica que garante a oscilação entre tolerância e possibilidade de remoção forçada. Por outro lado, a decisão demonstra como formas contemporâneas de governança neoliberal (flexível e *market friendly*), convivem com as posturas mais tradicionalmente estatistas no que refere à aplicação do direito público (Estado/Mercado).

Os efeitos para os moradores e comerciantes da Restinga e Vila Harmonia foram drásticos. No mesmo dia em que as decisões foram publicadas, o poder público realizou dezenas de demolições, avançando, inclusive, no período noturno. Os possuidores não tiveram tempo hábil para retirar os seus móveis e pertences e, em razão do corte no fornecimento de energia elétrica, foram despejados em meio à escuridão. Em entrevista realizada com três moradoras da Vila Harmonia, é narrada a dinâmica dos acontecimentos:

Foi muito traumatizante a remoção da Vila Harmonia, eu mesma fui uma daquelas vítimas pesadas. (...) Eu falei: olha só eu não estou contra a juiz; se o juiz determinou que minha casa tem que ser demolida, agente vai respeitar a ordem do juiz. Ninguém aqui é contra! Mas que se faça, pelo amor de Deus, com dignidade! Vocês acendam essa luz que não tem como fazer uma mudança no escuro. Como vou pegar roupa, copo, sabe...eu falei pelo amor de Deus, eu implorava...⁴³

Por fim, quando as obras de implantação do BRT foram concluídas, descobriu-se que a Prefeitura do Rio utilizou apenas 10% dos terrenos originalmente ocupados pelas comunidades Restinga, Vila Harmonia e Vila Recreio 2. Demonstrou-se que era possível a realização das obras sem a retirada dos moradores, o que motivou uma representação ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e uma visita realizada pela Câmara dos Vereadores e as ONGs

⁴³ Entrevista cedida e realizada por Alexandre Magalhães a moradoras removidas da Vila Harmonia.

Justiça Global e Anistia Internacional⁴⁴.

Conclusão

A implantação de uma chamada “revolução dos transportes” da cidade atrativa, mas especificamente o projeto do BRT Transoeste, pode ser analisada a partir dos impactos socioespaciais relacionados à realização das transformações urbanas. Além dos problemas estruturais relacionados ao BRT Transoeste (superlotação e insegurança) e ao próprio modelo rodoviarista, sobressai-se o impacto na moradia população pobres do Rio de Janeiro. Ambas as dimensões foram questionadas por visíveis processos de resistência e luta social mencionados no artigo.

Pode-se concluir que as favelas da Restinga, Vila Harmonia e Vila Recreio 2 representavam um obstáculo à valorização imobiliária da Barra da Tijuca, que concentra uma boa parte dos investimentos da Copa do Mundo 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016. A remoção violenta destas comunidades foi justificada por um projeto de transporte coletivo, mas ocorreu de fato para o alargamento da Avenida das Américas para a construção de novas pistas para uso automobilístico, ou seja para o benefício de moradores de alta renda. E, mesmo nesse caso, utilizou uma parcela reduzidíssima do terreno retirado das favelas que o ocupavam (apenas 10%).

O caso representa mais um episódio de utilização de projetos que, supostamente, se fundariam em interesse público para produzir desigualdade na apropriação do espaço urbano. Além disso, aponta para uma dimensão biopolítica das remoções contemporâneas, operadas por uma trama de poder que não se reduz aos marcos jurídicos existentes e que se estabelece, não sem uma intensa resistência, no espaço relacional e afetivo das favelas.

⁴⁴ Sobre o caso, conferir a notícia UOL – “Desapropriação de BRT no Rio deixa terrenos vazios e é investigada pelo MP”, edição online do dia 17 de setembro de 2013. Disponível em: <http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2013/09/17/desapropriacao-de-brt-no-rio-deixa-terrenos-vazios-e-e-investigada-pelo-mp.htm> Acesso em 17 de janeiro de 2016.

Referências bibliográficas

ABREU (de ALMEIDA), M. (1996). *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IPLANRIO, Rio de Janeiro.

APO – Autorité Publique Olympique. (2014). Plan de Politiques Publiques Municipales. Disponible sur : http://www.apo.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Plano-de-Politiclas-Publicas-Planilhas.mun_.pdf et <http://www.apo.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Plano-de-Politiclas-Publicas-Planilhas.estado.pdf>. (Consulté le 15/10/2014).

AZEVEDO, L., FAULHABER, L. (2015). *SMH 2016 : remoção no RJ olímpico*, Mórula Editorial, Rio de Janeiro, 124p.

BROUDEHOUX, A.-M. (2007) « Pékin, ville spectacle: la construction controversée d'une métropole Olympique », *Transtext(e)s Transcultures* 跨文本 [En ligne], 3 | 2007, mis en ligne le 15 octobre 2009, consulté le 20 février 2014. Disponible sur : <http://transtexts.revues.org/132>

BRUM, M. S. Favelas e remocionismo ontem e hoje: da ditadura de 1964 aos grandes eventos. O social em questão, *Revista da Escola de Serviço Social da PUC-Rio*, Rio de Janeiro, a. XVI, n. 29, 2013.

CAVALLAZI, R.L. AYRES, M.J. [Org]. *Construções normativas e códigos da cidade na Zona Portuária*. Rio de Janeiro: PROURB, 2012.

CAVALLIERI, F., VIAL, A. (2012). “Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo 2010”, Instituto Pereira Passos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, n°20120501, Maio, 2012.

CHARLES, P. (2010). « Les enjeux socio-économiques du Mondial 2010 ». Les Cahiers d'outre-mer. 250, p.211-234.

COMITE POPULAR DA COPA DO MUNDO 2014 e DAS OLIMPIADAS 2016. (2014). « Dossiê : megaeventos e violações de direitos humanos no Rio de Janeiro ».

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., POCHEP, P. Villes africaines au quotidien, LET. 170p.

FAULHABER: L. AZEVEDO, L. SMH: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Rio de Janeiro: Mórulo Editorial, 2015.

GONÇALVES, S. Rafael. Favelas do Rio de Janeiro. História e Direito. Rio de Janeiro: PUC, 2013.

GUIMARÃES, V.C. Renato. Barra da Tijuca e o projeto olímpico. A cidade do capital. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015

GFB – Gouvernement Fédéral du Brésil. (2014). « Portal da Transparência da Copa 2014 », disponible sur :
<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/home.seam>, consulté le 14 octobre 2014.

HORNE, J., MANZENREITER, W. (2006). « An introduction to the sociology of sports mega-events », The editorial Board of the Sociological Review, 24.

HUMPHREYS B., PROKOPOWICZ, S. (2007). « Assessing the impact of sport mega-events in transition economies: EURO 2012 in Poland and Ukraine ». International Journal of Urban and Regional Research, 2(5/6), pp.496-509.

LEGROUX, J. (2016). L'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 et les impacts de la "révolution des transports" sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro: tout changer pour que rien ne change?, Thèse de doctorat en co-tutelle entre l'Université de Lyon 2 et l'Université Fédérale de Rio de Janeiro, soutenue en mai 2016 à l'Université de Lyon 2 pour l'obtention d'un doctorat en Sciences Sociales. Mention Géographie, Aménagement, Urbanisme.

LENSKYJ, H. J. (2000). Inside the Olympic Industry: power, politics, and activism. New York, State University of New York Press.

MAGALHÃES, Alexandre Almeida de. Transformações do problema favela e reatualização da remoção no Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Sociologia). Instituto de Estudos Sociais e Políticos – IESP/UERJ, 2013

MASCARENHAS, G. (2013). « Londres e Rio de Janeiro 2016: Conceito e Realidade na produção da Cidade Olímpica », Revista Continentes, UFRRJ, ano 2, nº3. Disponible sur: <http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/3/ART3.pdf> (consulté le 22/07/2014).

MENDES, F. Alexandre. Experimentações do poder no Rio de Janeiro: entre remoção e integração da favela à cidade. In: MULLER, C. et al. [Org.] Os Conflitos Fundiários Urbanos no Brasil: Estratégias de Luta contra os Despejos e Empoderamentos a partir da Teoria Crítica dos Direitos Humanos. Porto Alegre: CDES, 2014.

NABACK, Clarissa Pires de A. Remoções biopolíticas: o habitar e a resistência da Vila Autódromo. Dissertação de Mestrado (Direito). PUC-Rio, 2014

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. O poder dos jogos e os jogos de poder: interesses em campo na produção da cidade para o espetáculo esportivo. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2005

OWEN, J. (2005). «Estimating the Cost and Benefit of Hosting Olympic Games: What Can Beijing Expect from Its 2008 Games?» *The Industrial Geographer*, 3(1), 1-18.

SANTOS, B.D. Lídia. Impactos da implantação do teleférico como sistema de transporte nas favelas: o caso do Complexo do Alemão. Dissertação de Mestrado - Programa de Pósgraduação em Engenharia Urbana e Ambiental (opção profissional) do Departamento de Engenharia Civil da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2015.

SANTOS, M. Economia espacial: críticas e alternativas. 2. Ed. São Paulo: Edusp, 2007

SMTR (Secrétariat Municipal des Transports). (2013). “Prefeitura publica licitação para expansão Alvorada – Jardim Oceânico da Transoeste”, SMTR, le 21/05/2013. Disponible sur: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?id=4147457> (consulté le 15/10/2014).

TCU – Tribunal des Comptes de l’Union. (2014). « Relatório de situação », 2ème édition, Brasília, octobre 2014. Téléchargé le 21/11/2014 sur: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2598267.PDF>.

VALLADARES, Licia do Prado. (1980). Passa-se uma casa. Análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Zahar.

_____. A invenção da favela: do mito de origem à favela.com. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005

VETTER, D., MASSENA, R. (1981). «Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura ? – uma teoria da causação circular»,

dans Silva, L., Machado da (org), Solo urbano – Tópicos sobre o uso da terra. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1981.

VICTOR, M., RIBEIRO, G. (2015). “No BRT Transoeste, O DIA flagra superlotação e passageiro desmaiando: dos cerca de 180 mil passageiros transportados diariamente, 80 % viajam nos horários pico, segundo consórcio”, jornal O Dia, o 09/04/2015. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-09/no-brt-transoeste-o-dia-flagra-superlotacao-e-passageiro-desmaiando.html> (consultado no 08/01/2016).

Sobre os autores:

Alexandre F. Mendes

Professor da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, onde concluiu o doutorado em Direito da Cidade (2012). Foi defensor público do Estado do Rio de Janeiro, entre 2006 e 2011, atuando na defesa jurídica de dezenas de favelas ameaçadas de remoção, incluindo Restinga e Vila Harmonia. E-mail: fmendes.alexandre@gmail.com

Jean Legroux

Doctorando do LAET (Laboratoire Aménagement, Économie, Transport) na ENTPE/Université de Lyon 2, e do IPPUR (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional) na UFRJ- Universidade Federal do Rio de Janeiro. Pesquisador sobre mobilidade urbana no projeto “Metropolização e megaeventos: os impactos da copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 no Rio de Janeiro”. E-mail: jeanlegroux@hotmail.fr.

Os autores são os únicos responsáveis pela redação do artigo.