



UM BREVE DIAGNÓSTICO DO BRT PÓS OLIMPIADAS RIO 2016¹

Fernanda Pereira Liguori ²

RESUMO

O Sistema BRT foi criado para interligar os pólos dos Jogos Olímpicos de 2016 e como legado pós-olímpico serviria para integrar a Zona Oeste às demais zonas da Cidade do Rio de Janeiro. No projeto, o BRT deveria ser um modelo eficaz e duradouro. Foi considerado um dos principais legados olímpicos. O objetivo deste artigo foi realizar um breve diagnóstico sobre a situação do Sistema BRT no período pós-olímpico. A metodologia utilizada consistiu em levantamento documental, na imprensa e observações *in loco*. A pesquisa constatou que, após cinco anos de uso, o BRT já se encontra em estado precário e completamente sucateado. E que o sistema não é capaz de atender adequadamente a população residente nas Zonas Oeste e Norte.

Palavras-chave: Legado; Megaevento; Mobilidade Urbana; *Bus Rapid Transport*; Remoções Urbanas

ABSTRACT

The BRT System was created to interconnect the poles of the 2016 Olympic Games and as a post-Olympic legacy it would serve to integrate the West Zone with other areas of the city of Rio de Janeiro. In the project, BRT should be an effective and lasting model. It was considered one of the main Olympic legacies. The aim of this article was to perform a brief diagnosis of the situation of the BRT System in the post-Olympic period. The methodology used consisted of a documentary survey, in the press and on-site observations. The survey found that, after five years of use, BRT is already in a precarious state and completely scrapped. And that the system is not able to adequately serve the population residing in the West and North Zones.

Keywords: Legacy; Mega event; Urban mobility; Bus Rapid Transport; Urban Removals.

¹ Este artigo contém alguns levantamentos realizados na pesquisa de doutorado defendida em janeiro de 2021.

² Doutora em Geografia pela Universidade de Santiago de Compostela. Professora do Curso de Tecnologia de Gestão em Turismo pelo Instituto Federal de São Paulo – IFSP – Campus São Paulo. Email: fernandaliguori@ifsp.edu.br



INTRODUÇÃO

A reestruturação urbana do Rio de Janeiro para a construção sede das Olimpíadas de 2016, ocorrida entre 2009 e 2016, contribuiu para o aprofundamento da segregação socioespacial da cidade. No discurso, tal processo traria uma série de benesses sociais à população pelos legados positivos herdados do megaevento. Os projetos mais emblemáticos do período foram: a renovação da área portuária via Projeto Porto Maravilha; a construção do Parque Olímpico na Barra da Tijuca; a reforma do Maracanã e as obras do Parque Radical em Deodoro. Esses espaços converteram-se em regiões indutoras de especulação imobiliária. Para interligá-las, foi pensado um anel de transporte de alta capacidade composto por *Bus Rapid Transport* – BRTs (linhas Transcarioca, Transoeste, Transolímpica e a inconclusa Transbrasil), Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT (apenas no Porto Maravilha) e a Linha 4 do Metrô (liga a Zona Sul à Barra da Tijuca). As obras de infraestrutura e mobilidade, concentradas nos bairros nobres da cidade, tiveram a finalidade de valorizar áreas escolhidas pelo capital, como Porto Maravilha (zona portuária) e Barra da Tijuca, com fins de especulação imobiliária. Esse conjunto de obras foi citado na Carta de Candidatura como o legado positivo. Após jogos, muitos desses equipamentos viraram verdadeiros "elefantes brancos", não trazendo nenhum benefício efetivo para a população local.

No que tange à mobilidade urbana, a promessa do Dossiê de Candidatura Rio 2016 (BRASIL, 2009) foi a criação de um “anel integrado de transporte de alta capacidade”. As obras incluíram os corredores de BRTs (155 km), o VLT (28 km), a ampliação do Metrô (Linha 4), a ampliação de avenidas, construção de viadutos, a realização de obras viárias e a implantação de ciclovias. Com relação ao BRT, a promessa foi a de que integraria todas as zonas do município, principalmente a Zona Oeste e a diminuição do tempo de viagem entre os extremos. O Sistema BRT contaria com vias expressas e corredores de ônibus exclusivos que interligariam a cidade, integrados às linhas de metrô e trens. A construção dessas vias foi financiada em grande parte pela União em parceria com a iniciativa privada por intermédio do PAC de Mobilidade e pela Prefeitura do Rio de Janeiro.



Cinco anos após a realização dos Jogos Olímpicos de 2016, o Sistema BRT encontra-se completamente sucateado. Um dos principais legados sociais para a população prometia maior integração da Cidade. Segundo Vasconcelos e Carro (2021), a frota circulante baixou de 440 ônibus para 195. E 55 das 125 estações estão fechadas desde 2020.

Diante do exposto, este trabalho objetiva investigar o panorama do Sistema Bus Rapid Transport – BRT implantado para os Jogos Olímpicos Rio 2016 no período pós-olímpico. Para tal, será necessário compreender como o projeto do sistema foi concebido; como foram realizadas as obras de implantação; como a infraestrutura erguida serviu aos jogos; para, por fim, apresentar os resultados prévios da investigação que diagnosticou as condições estruturais do sistema no período pós-olímpico (final de 2016).

METODOLOGIA

A metodologia de investigação do artigo consistiu em: a) levantamento bibliográfico; b) levantamento documental; c) levantamento na imprensa geral e d) observações *in loco* através do uso das linhas do BRT implantadas, realizadas entre os anos de 2019 e 2020. A metodologia adotada buscou compreender, sobretudo, a eficácia do sistema de mobilidade urbana e o estado de conservação dos equipamentos urbanos e a frota que compõe o BRT. Trata-se de uma investigação preliminar cujas conclusões são parciais. O trabalho considerou como recorte espacial o ocupado pelo Sistema BRT da cidade do Rio de Janeiro. Já o recorte temporal as análises concentraram-se no período pós-olímpico entre 2016 e 2020.

REFERENCIAL TEÓRICO

Nas últimas décadas, o espetáculo do megaevento assumiu a forma de ferramenta de desenvolvimento urbano dentro do receituário do planejamento estratégico de cunho neoliberal. Tal estratégia urbana envolve a criação de consensos que justificam as drásticas reestruturações urbanas das cidades-sede, com fins de especulação imobiliária travestidos de legado social para população da cidade. A especialização pontual é marca desse processo, onde espaços eleitos pelo capital recebem grande soma de investimentos



público-privados. Em contrapartida, os sujeitos indesejados que vivem no traçado das obras são expulsos para as periferias para outras áreas da cidade.

O planejamento urbano estratégico é a metodologia de empreendedorismo urbano usada pelo neoliberalismo, cujos objetivos são: a) tornar a cidade uma empresa de gestão pública eficaz e voltada para o lucro; b) converter a cidade em mercadoria a ser vendida na vitrine mundial dos investimentos; e c) converter a cidade em pátria, orgulho para seus cidadãos e ótimo lugar para receber investimentos. Para legitimar a reestruturação urbana neoliberal, o Estado cria um aparato jurídico de exceção que dá suporte ao andamento das atividades, legitimando a chamada cidade de exceção (AGAMBEM, 2004, VAINER, 2001 e 2011).

O megaevento esportivo é apenas uma das diversas justificativas que legitimam a reestruturação urbana neoliberal em uma cidade. Criado e patrocinado por grupos de empresas de capital global, o projeto olímpico representa mais uma das estratégias do capitalismo, engendrado pelos agentes promotores do espaço (poder público, empreiteiras, bancos, financeiras, elite empresarial, entre outros), que se utilizam do receituário de produção de um megaevento e sua estreita agenda para propor e justificar drásticas reestruturações urbanas nas cidades. A intenção final deste processo é o lucro advindo da especulação e das transações imobiliárias resultantes da reestruturação urbana da cidade escolhida como sede.

No caso do Rio de Janeiro, os agentes promotores do espaço demonstraram forte empenho para atrair e realizar os megaeventos esportivos. Desde que o projeto foi pensado, a cidade sediou os Jogos Panamericanos de 2007, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. O que restou para a cidade após os megaeventos? Uma cidade cindida, partida em territórios ainda mais definidos pelas desigualdades socioespaciais. O contraste entre riqueza e pobreza, historicamente constituído, ficou ainda mais nítido. Grande soma de investimentos públicos feitos concentraram-se na Barra da Tijuca, Zona Sul e Centro, em detrimento de outras regiões.

Ao ser escolhido para sediar três megaeventos esportivos – os Jogos Panamericanos de 2007, a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 –, a Cidade do Rio de Janeiro passou a ser um centro catalizador de investimentos aos moldes neoliberais. A cidade virou mercadoria na economia globalizada. A imagem trabalhada e promovida pelos atores envolvidos, tanto em esfera pública como privada, foi a de promoção da inclusão, crescimento e desenvolvimento, de euforia, forjando um



consenso absoluto de progresso e crescimento do país. Como legado, o cidadão receberia uma cidade mais justa, integrada, que atendesse às suas demandas sociais (moradia, mobilidade, educação, saúde, emprego, entre outras).

Contudo, em razão dos re-arranjos promovidos pelos projetos de reestruturação urbana para a construção da cidade olímpica no Rio de Janeiro, muitas famílias tiveram de ser removidas. A derrubada de habitações das comunidades de baixa renda, historicamente arraigadas, representou a liberação de terrenos para as obras olímpicas e para a incorporação. Esta estratégia foi arquitetada pelo planejamento urbano carioca de apropriação do espaço urbano e expulsão dos sujeitos qualificados como indesejados, confinando-os, em alguns casos, em condomínios populares até 70 quilômetros distantes da moradia de origem. A especialização dos espaços eleitos pelo capital redefiniu o território e confinou os indesejados pelo processo nos confins da cidade em verdadeiros enclaves urbanos, longe de escolas, hospitais, serviços públicos, emprego, entre outros.

As famílias removidas por tais obras foram reassentadas via Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV do Governo Federal destinado à construção de habitação de interesse social (faixa salarial de renda de até 3 salários mínimos) e pelo Programa Morar Carioca, programa municipal destinado à urbanização de favelas. Entre 2009 e 2015, foram reassentadas 22.059 famílias que viviam em favelas por onde passaram as obras de reestruturação urbana. De acordo com a Prefeitura do Rio de Janeiro (2016), os removidos foram encaminhados para moradias próximas de sua origem e receberam toda a assistência necessária do poder municipal. Na prática, sabe-se que as remoções para a construção do novo sistema de transportes e equipamentos olímpicos foram marcadas por extrema violência física e psicológica. E que o novo “anel de transporte de alta capacidade” ajudou a integrar a Barra da Tijuca a outras zonas da cidade. Para as populações que moram em bairros mais longínquos da Zona Oeste e Zona Norte que, em tese, o Sistema BRT seria um importante legado. Mas, na prática, o sistema é extremamente deficiente.

O Sistema BRT

Os corredores de ônibus articulados e vias expressas do BRT (Figura 1) foram pensados como eixos de valorização dos terrenos das imediações por onde passavam e



como corredores destinados ao transporte de massas. O modelo adotado foi inspirado no implantado por Jaime Lerner em Curitiba – PR, realizados na década de 1970 (FAULHABER e NACIF, 2014). De acordo com o site do BRT Rio (s/d), são eles: Transcarioca, Transoeste, Transolímpica e Transbrasil.

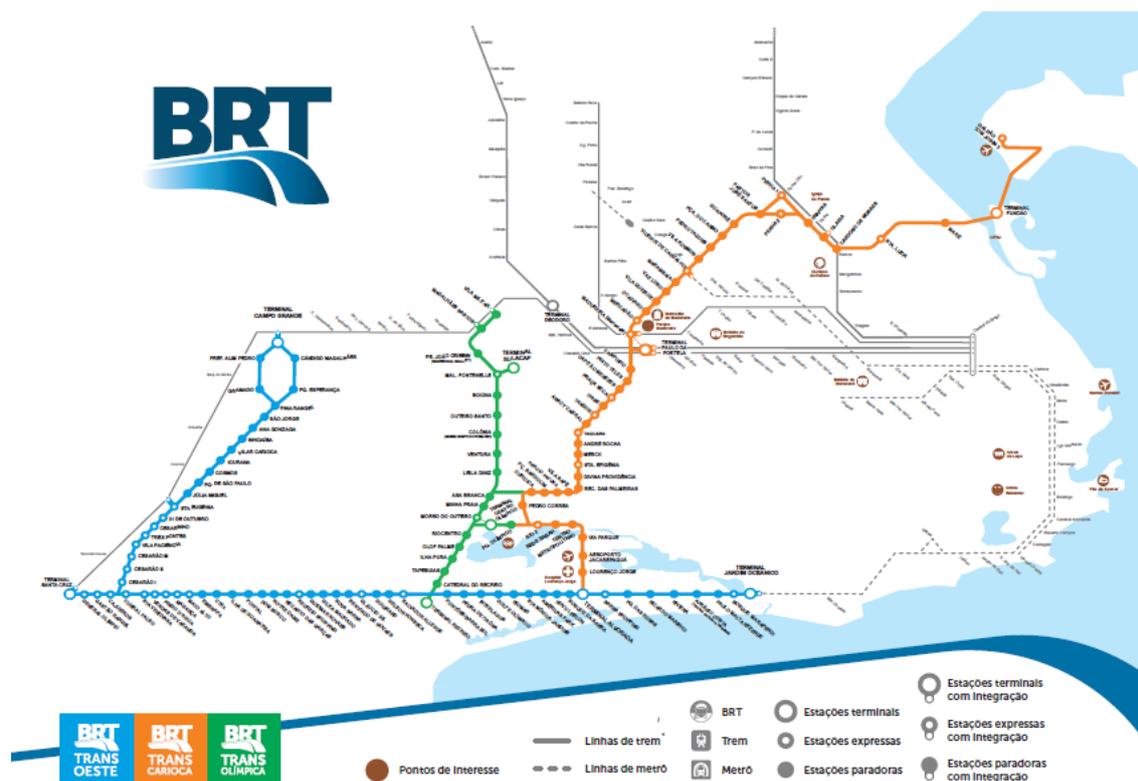


Figura 1 - Mapa Atual dos BRTs. Fonte: BRT RIO, 2020

A implantação do BRT privilegiou o acesso à Barra da Tijuca, onde se situa o Parque Olímpico, novo eixo de expansão imobiliária da cidade, bem como a interligação com os modais de transporte, inclusive ao Aeroporto Internacional do Galeão. As obras do BRT levaram à extinção de algumas comunidades como a Vila Harmonia e Vila Recreio II na Avenida das Américas (Transoeste).

O Sistema BRT foi criado para interligar os pólos dos Jogos Olímpicos de 2016 e como legado pós-olímpico serviria para integrar a Zona Oeste às demais zonas da Cidade do Rio de Janeiro. No projeto, o BRT deveria ser um modelo eficaz e duradouro. No entanto, após cinco anos de uso, já se encontra em estado precário e completamente sucateado. Em 2020, a frota circulante baixou de 440 ônibus para 195. E 55 de suas 125 estações estavam fechadas. (VASCONCELOS E CARRO, 2021)



De acordo com Vasconcelos e Carro (2021), em termos de investimentos, juntas as linhas Transoeste, Transcarioca e Transolímpica receberam um aporte de R\$ 8,3 bilhões. Já Transbrasil teve suas obras iniciadas em 2015 e deveria ter sido entregue em 2017. Sua construção já consumiu R\$ 1,53 bilhão e ainda vai custar a nova gestão da Prefeitura mais R\$ 361 milhões para sua finalização em 2024.

Um dos principais legados sociais para a população, que prometia maior integração da Cidade, a infraestrutura das três linhas do BRT, em cinco anos de realização das Olimpíadas de 2016, deteriorou-se. De acordo, com a nova gestão da Prefeitura, sofrerá nova intervenção com um plano de investimentos orçado em R\$ 130 milhões, onde haverá a reforma dos corredores, estações e ônibus. (VASCONCELOS E CARRO, 2021)

a) Transoeste

Inaugurada em junho de 2012, a Transoeste liga a Barra da Tijuca à Campo Grande e Santa Cruz. A via recebeu o investimento de R\$ 1,1 bilhão. Uma das principais obras do trecho foi o Túnel Grota Funda que liga Guaratiba ao Recreio dos Bandeirantes. O trecho é integrado à linha 4 do Metrô (Estação Jardim Oceânico) e passa pelo Terminal Alvorada. Com 57 quilômetros de extensão, seu traçado aproveitou vias já existentes e áreas pouco ocupadas. Hoje possui 62 estações e 4 terminais (Alvorada, Santa Cruz, Campo Grande e Jardim Oceânico).

De acordo com a publicação da Prefeitura (2016), para a construção da Transoeste houve a necessidade de desapropriar 60 imóveis entre terrenos e sítios, principalmente para perfurar o Túnel Grota Funda. Dentre as desocupações, de acordo com Faulhaber e Nacif (2014), estavam as favelas da Avenida das Américas (altura do número 19.070), Restinga e Vila Harmonia.

A Transoeste foi o primeiro BRT implantado pela Prefeitura do Rio (2012). É uma via expressa que corta os bairros da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Guaratiba, Campo Grande e Santa Cruz, os três últimos alguns dos bairros mais carentes da Zona Oeste. As obras envolveram a construção do Túnel Grota Funda no Maciço da Pedra Branca.



Com a construção do corredor expresso, a Prefeitura do Rio removeu 644 famílias, a maioria vizinha ao Recreio dos Bandeirantes para duplicação das pistas da Avenida das Américas. De acordo com os dados da Prefeitura (2016), 321 das famílias removidas optaram por indenização da antiga habitação. A outra metade preferiu apartamentos do PMCMV ou a aquisição de outro imóvel por compra assistida. Uma grande faixa de área ao longo da via foi desapropriada, prevendo ampliações e obras futuras, como algum equipamento público de interesse social. (PCRJ, 2016)

Em princípios de 2018, o trajeto de 12 quilômetros entre Campo Grande e Santa Cruz foi interrompido pela concessionária do BRT e 22 estações permaneceram fechadas, devido ao vandalismo e a falta de segurança pública. Em dezembro de 2019, foram anunciadas pela Prefeitura, a retomada da operação do trecho e a volta da circulação do veículo, bem como reforma das estações depredadas. Enquanto o BRT esteve fora de circulação no trecho, linhas de ônibus foram oferecidas como alternativa aos usuários. (MARQUES, 2019)

b) Transcarioca

A Transcarioca, que se chamava anteriormente Corredor T5 no Plano de Reestruturação Urbana, era um projeto que já previa a desapropriação de 1.627 lotes, totalizando uma área de aproximadamente 1,5 milhão de m², cujos terrenos seriam usados para alargamento da via, construção de túneis e remodelação dos bairros.

Faulhaber e Nacif (2014) afirmam que a Transcarioca já nasceu indutora do mercado imobiliário e promotora da exclusão das classes populares da área de intervenção. No seu projeto, de acordo com os autores, já havia uma faixa estipulada de 15 metros desapropriações, ao longo das vias. O projeto previu a remoção total ou parcial das favelas Uga-Uga, Avenida Teixeira de Castro, Parque União, Comendador Lisboa, Vila Santo Antônio, Arroio Pavuna, Comunidade São Francisco de Assis, Vila Sapê, Chácara do Tanque, Chacrinha do Mato Alto e Vila Campinho.

Com 39 quilômetros de extensão, a Transcarioca faz a ligação da Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim. Inaugurada em 2014, possui um terminal e 45 estações que interligam 27 bairros e quatro comunidades (Complexos da Penha,



Maré, Alemão e Cidade de Deus). Faz a conexão com a Supervia em duas estações (Madureira e Olaria), com o metrô (Estação Vicente de Carvalho) e com a Transoeste (Terminal Alvorada).

De acordo com o Dossiê da Prefeitura (2016), a expectativa da Secretaria Municipal de Obras é que 3.600 imóveis fossem desapropriados para a implantação da Transcarioca, mas um novo estudo com readequações diminuiu o número para 1.534 imóveis.

c) Transolímpica

Com 26 km de extensão, a Transolímpica foi inaugurada em 2016. Inclui túneis no Maciço da Pedra Branca e liga a Barra da Tijuca à Deodoro. Possui 56 pontes e viadutos, 22 estações e três terminais (Recreio, Centro Olímpico e Sulacap). Conecta-se à Transoeste e à Transcarioca.

No Dossiê da Prefeitura (2016), embora houvesse previsão de desapropriação de 1.098 imóveis, apenas 68 famílias removidas da Vila União, onde 40 se mudaram para o Condomínio Colônia Juliano Moreira; 223 preferiram o Condomínio Parque Carioca; 105 preferiram receber indenizações.

d) Transbrasil

A futura linha teria 32 km ao longo da Avenida Brasil. Quando pronta, integrará as Zonas Norte e Oeste ao Centro. O projeto incluiria 16 novas estações e 11 viadutos, 4 pontes, 20 estações, 15 passarelas e sete terminais (Deodoro, Margaridas, Missões, Fundão, Rodoviária, Central do Brasil e Presidente Vargas). A linha seria interligada à Transcarioca.

As obras da Transbrasil tinham previsão de término em 2016, a tempo dos Jogos Olímpicos. No entanto as obras foram paralisadas devido ao atraso do cronograma e retomadas em 2017. O trajeto original estendia-se ao longo da Avenida Brasil do Bairro do Caju à ao Bairro de Deodoro. No entanto, em 2019 foi apresentado um novo plano de redimensionamento das obras do BRT que encurtou o trajeto do Caju apenas até a o Bairro de Vigário Geral, próximo à entrada da Rodovia Presidente Dutra. Houve um



corde de quatro estações do projeto original, pois a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação alegou que o Bairro de Deodoro não tem um terreno adequado para um terminal de ônibus. A Caixa Econômica exigiu que o corredor da Transbrasil partisse da Rodoviária Novo Rio, na área central da cidade. (SCHMIT, 2019)

Hoje a Avenida Brasil sofre com o abandono e descaso. Com quase 60 quilômetros de extensão, une o Bairro do Caju na zona central, atravessando 28 bairros e 30 favelas em direção à zona oeste e terminando no Bairro Santa Cruz. Atualmente é margeada por galpões vazios, obras inacabadas, pixações, entre outros. Dos problemas sociais, possui uma cracolândia, sofre assaltos e roubo de cargas, tiroteios constantes. A região é controlada por milícia. As áreas que sofreram obras entre 2015 e 2016 já dão sinais de desgaste como asfalto esburacado, construções rachadas, ferragens com corrosão. (SCHMIT, 2019)

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nas observações de campo³, verificou-se que trecho da Transoeste que sai da Estação Jardim Oceânico até a Estação Notredame, passando ao longo da Avenida das Américas entre a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes, funciona perfeitamente. Já os trechos que seguem para Santa Cruz e Campo Grande apresentam estações desativadas, vandalizadas e corredores de circulação com asfalto em péssimo estado.

Desde maio de 2018, o trecho da Transoeste que vai do Terminal Santa Cruz até o Terminal Campo Grande possui 21 estações ao longo da Avenida Cesário de Mello que permanecem fechadas. Só estão em funcionamento as estações Cajueiros, Gastão Rangel e General Olímpio. O Terminal Campo Grande foi reformado e voltou a operar em dezembro de 2019. Os trechos que passam nos bairros da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes não possuem mais favelas. Curiosamente nesses bairros, o BRT

³ As observações de campo foram realizadas entre os dias 12 e 16 de março de 2019 e 4 e 8 de fevereiro de 2020, em diferentes horários (manhã, tarde e noite). Buscou-se fazer um levantamento das condições de limpeza e manutenção das estações, vias de acesso e frota dos BRTs. Foram testadas as vias Transcarioca, Transoeste e Transolímpica.



funciona com mais oferta de linhas e intervalos menores. O asfalto, as estações e terminais, os veículos que circulam estão em melhores condições do que os da periferia (Campo Grande e Santa Cruz e Zona Norte).

O BRT Transcarioca que liga o Terminal Alvorada (Barra da Tijuca) até o Aeroporto Galeão / Tom Jobim, possui um serviço semiexpresso. Mas é visível o estado de degradação das estações e das vias, assim como em trechos da Transoeste. Já o BRT Transolímpica no trecho do Terminal Alvorada ao Terminal Sulacap possui estações e vias em boas condições.

Observou-se em todas as linhas um número considerável de usuários que não utilizava as catracas para subir e nem descer das estações. Simplesmente aproveitavam a ausência das portas e pulavam ou escalavam o alto degrau da plataforma, não pagando a passagem do ônibus.

Em síntese, as observações de campo apontaram que o Sistema BRT do Rio de Janeiro, apesar do pouquíssimo tempo de implantação, apresenta uma série de problemas, dentre os quais:

- a) Mobiliário urbano deficiente: o asfalto esburacado, faixas exclusivas de tráfego mal sinalizadas e com muretas falhadas, ausência de faixas de pedestres e passarelas. Muitos pedestres atravessam no meio das ruas. Não há fiscalização ao longo das vias. Em muitos trechos, a pista do BRT carece de obstáculos que balizem e sinalizem a faixa exclusiva. Outros veículos acabam usando essa pista para trafegar. (Figuras 2 e 3)



Figura 2 - Buraco na via próximo à Estação Tanque (Transcarioca)



Fonte: BRT RIO, 2020



Figura 3 - Terminal Campo Grande e buraco no asfalto (Transoeste)
Fonte: DA AUTORA, 2020

- b) Falta de manutenção nas estações de BRT. Conforme foi verificado, as estações possuem as estruturas metálicas corroídas e enferrujadas; pichações; as portas de vidro automáticas sem os vidros; poças de água indicando infiltrações nos telhados; lixo espalhado nos cantos. Em algumas estações há moradores de rua instalados. Há também um número considerável de estações desativadas. (Figuras 4 a 7)



Figura 4 - Estação de BRT Otaviano (Transcarioca) depredada.
Fonte: DA AUTORA, 2020

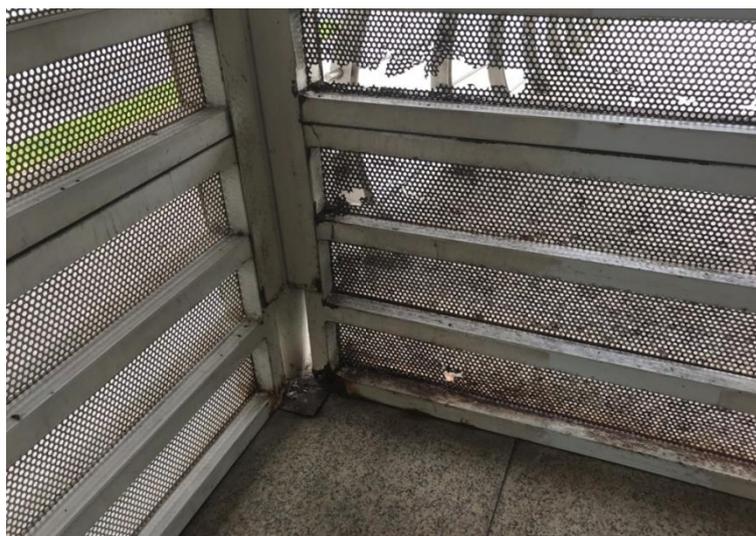


Figura 5 - Corrosão na estrutura metálica da Estação BRT Notredame (Transcarioca).
Fonte: DA AUTORA, 2020



Figura 6 - Casal que fez da estação de BRT Prefeito Alim Pedro (Transoeste) sua moradia. Fonte: FABIANO ROCHA / AGÊNCIA O GLOBO / JORNAL EXTRA, 2019.



Figura 7 - Estação do BRT Cesário 3 (Transoeste) destruída.
Fonte: FABIANO ROCHA / AGÊNCIA O GLOBO / JORNAL EXTRA, 2019.



- c) Falta de limpeza e manutenção da frota. Os veículos apresentaram falha no ar condicionado, mobiliário interno desgastado, superfícies encardidas e mal cuidadas, portas basculantes sem borracha isolante e estrutura de abertura / fechamento das portas comprometidas. (Figuras 8 e 9)



Figura 8 - Veículos circulam com as portas abertas e usuários pendurados.
Fonte: RECORD TV, 2021



Figura 9: Ônibus sucateados na garagem do BRT em Jacarepaguá na Zona Oeste do Rio
Foto: Gabriel de Paiva / AGÊNCIA O GLOBO / JORNAL EXTRA, 2021

- d) Constatou-se que, nos horários de pico, há grandes intervalos entre as linhas, superlotação, gigantescas filas nas estações em operação, falta de segurança, falta de oferta de veículos. (Foto 10)



Figura 10 - Grandes intervalos entre os ônibus provocam a superlotação no Terminal Santa Cruz (Transoeste) em qualquer hora do dia.

Fonte: DA AUTORA, 2020

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou investigar o panorama do Sistema BRT implantado para os Jogos Olímpicos Rio 2016 no período pós-olímpico. Tratou-se de uma pesquisa preliminar. No entanto, os levantamentos apontaram que o sistema, em um curto espaço de tempo, já se encontra precário e sucateado, mal atendendo a demanda de seus usuários. O levantamento bibliográfico, documental e na imprensa, bem como as visitas de campo, apontaram que o BRT sofre de má administração; péssima conservação das estações, vias e frota; falta de fiscalização; entre outros.

As remoções realizadas para as obras das vias do Sistema BRT colaboraram para o aprofundamento da segregação socioespacial, promoveram a limpeza urbana nos bairros da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. Tais bairros foram reafirmados como espaço das elites e ficaram mais conectados aos demais bairros. Em contraposição, o “anel de transporte de alta capacidade”, legado das Olimpíadas, mal atende os bairros periféricos, principalmente no sentido das Zonas Oeste e Norte.

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, Georgio. **O Estado de exceção**. São Paulo: Boitempo, 2004

BRASIL. **Rio de Janeiro 2016**: Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro a Sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos. Ministério dos Esportes do Brasil/Governo do Estado do Rio de Janeiro/ Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro / Comitê Olímpico Brasileiro



COMITÊ Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro. **Olimpíada Rio 2016**. Os jogos da exclusão. Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro. novembro de 2015.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

FAULHABER, L; NACIF, C.L. Desapropriações e remoções para tornar o Rio de Janeiro “competitivo”. In: SANCHEZ, F. et. al. (orgs.). **A Copa do Mundo e as cidades**. Niterói: Editora da UFF, 2014, P. 139-157.

HARVEY. D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2005.

HARVEY. D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlume, 2006.

HARVEY. D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

LEFEBVRE, H. **O direito à Cidade**. São Paulo: Ed. Moraes. 1991

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.

LEFEBVRE, H. **Economia e Política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

PCRJ. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Urbanismo. Comitê Especial de Legado Urbano. **Plano de Legado Urbano e Ambiental: Olimpíadas Rio 2016**. Rio de Janeiro: Prefeitura, s/d.

PCRJ. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Explicando a Política Habitacional do Rio**. Rio de Janeiro, 06/09/2016. Disponível em <https://medium.com/explicando-a-pol%C3%ADtica-de-habita%C3%A7%C3%A3o-da-prefeitura>, acesso em 07/05/2019

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O, et. al. (orgs.) **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. 3ª. Ed., Petrópolis: Vozes, 2001. p. 75-104.

VAINER, C. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”. In: ARANTES, O, et. al. (orgs.) **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. 3ª. Ed., Petrópolis: Vozes, 2001. p. 105-120.

VAINER, C. Cidade de Exceção: Reflexões a Partir do Rio de Janeiro. **Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano - ANPUR**, vol. 14, 2011



Imprensa

EXTRA. BRT: Inaugurado em 2012, sistema acumula falhas, calotes, buracos e prejuízo milionário com a pandemia. 01/02/2021, Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/brt-inaugurado-em-2012-sistema-acumula-falhas-calotes-buracos-prejuizo-milionario-com-pandemia-24864612.html>, acesso em 22/09/2021

MARQUES, J. BRT do Rio de Janeiro volta a circular na Avenida Cesário de Melo com linha experimental. **Diário do Transporte**. 06/12/2019, disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/12/06/brt-do-rio-de-janeiro-volta-a-circular-na-avenida-cesario-de-melo-com-linha-experimental/>, acesso em: 09/01/2020.

OLIVEIRA, Q.; TOZO, Usuários do BRT relatam caos na zona oeste do Rio nesta segunda, **Record TV**, 23/08/2021. Disponível em: <https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/usuarios-do-brt-relatam-caos-na-zona-oeste-do-rio-nesta-segunda-23082021>, acesso em: 23/09/2021.

SCHMIT, S. Antes de começar a operar, BRT da Avenida Brasil já perdeu quatro estações, 26/05/2019. **O Globo**. <https://oglobo.globo.com/rio/antes-de-comecar-operar-brt-da-avenida-brasil-ja-perdeu-quatro-estacoes-23694594>, acesso em 24/05/2019

VASCONCELOS, Gabriel; CARRO, Rodrigo. Rio retoma concessões de obras da Olimpíada. **Valor Econômico**, 22/07/2021, A18.