

MEGAEVENTOS DESPORTIVOS E TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS: O CASO DO RIO DE JANEIRO

Roberto Paolo VICO

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte em co-tutela
com a Université Polytechnique Hauts de France
E-mail: roberto.paolo.vico@gmail.com

Francisco Fransualdo de AZEVEDO

Docente dos Programas de Pós-Graduação em Geografia e Turismo da Universidade Federal
do Rio Grande do Norte
E-mail: ffazevedo@gmail.com

RESUMO: No passado recente, isto é, final do século XX e início do século XXI, a cidade do Rio de Janeiro foi alvo de fortes investimentos marcados por interesses econômicos e políticos que se conectaram com os megaeventos desportivos aí realizados. Os grandes eventos foram somente catalisadores, não foram eles os promotores em si mesmos das mudanças que ocorreram na cidade carioca, mas constituíram um momento de catalisação destas mudanças. Estes grandes acontecimentos contribuem para a construção de consensos, não obstante os conflitos gerados, em torno de certas transformações que são de interesse de alguns agentes econômicos e políticos. Portanto podemos interpretar os megaeventos, no caso do Rio de Janeiro, como um processo de transformações socio-espaciais que caminharam na direção de promover reformas para o mercado, e que se engendraram no sentido de subordinar e abrir fronteiras de acumulação de capital em determinadas áreas da cidade, como por exemplo, na Barra da Tijuca, na Zona Portuária e na Zona Sul.

Palavras-chave: Megaeventos desportivos. Ajuste espacial. Experimento neoliberal. Rio de Janeiro.

MEGA-EVENTOS DEPORTIVOS Y TRANSFORMACIONES TERRITORIALES: EL CASO DE RIO DE JANEIRO

RESUMEN: En el pasado reciente, es decir, a finales del siglo XX y principios del siglo XXI, la ciudad de Río de Janeiro ha sido objeto de fuertes inversiones marcadas por intereses económicos y políticos que se han relacionado con los mega-eventos deportivos que se celebraron allí. Los grandes eventos fueron solo catalizadores, no fueron ellos mismos promotores de las transformaciones que ocurrieron en la ciudad de Río de Janeiro, sino que fueron catalizadores de estas transformaciones. Estos grandes eventos contribuyen a la construcción de consenso, a pesar de los conflictos generados, en torno a ciertas transformaciones que son de interés para algunos agentes económicos y políticos. Por lo que podemos interpretar los mega-eventos, en el caso de Río de Janeiro, como un proceso de transformaciones socio-espaciales que se han dirigido para promover reformas para el mercado, y que

han engendrado la subordinación y apertura de las fronteras de la acumulación de capital en ciertas áreas de la ciudad, como Barra da Tijuca, la Zona Portuaria y la Zona Sur.

Palabras-clave: Mega-eventos deportivos. Ajuste espacial. Experimento neoliberal. Rio de Janeiro.

SPORTS MEGA-EVENTS AND TERRITORIAL TRANSFORMATIONS: THE CASE OF RIO DE JANEIRO

ABSTRACT: In the recent past, that is, late twentieth and early twenty-first centuries, the city of Rio de Janeiro has been the target of strong investments marked by economic and political interests that have connected with the sports mega-events held there. The great events were only catalysts, they were not themselves promoters of the changes that occurred in the city of Rio de Janeiro, but were a catalyst for these changes. These great events contribute to the construction of consensus, despite the conflicts generated, around certain transformations that are of interest to some economic and political agents. So we can interpret the mega-events, in the case of Rio de Janeiro, as a process of socio-spatial transformations that have moved towards promote reforms for the market, which have been engendered at subordinating and opening up capital accumulation boundaries in certain areas of the city, such as Barra da Tijuca, the Port Zone and the South Zone.

Keywords: Sports Mega-events. Spatial adjustment. Neoliberal experiment. Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

Quando a Copa do Mundo de Futebol e as Olimpíadas vieram para o Brasil, os cariocas já tinham a experiência do Pan-americano, dos Jogos Mundiais Militares, da Taça das Confederações, da Jornada Mundial da Juventude. Portanto já tinham a percepção (que depois foi confirmada) de que estes megaeventos não vinham para promover a justiça socio-espacial, pelo contrário, são meganegócios, com muito dinheiro e lucro envolvido.

Dessa forma, uma pergunta surge, dentre tantas outras: as transformações e intervenções urbanas realizadas no Rio de Janeiro estão a serviço de que projeto de cidade? Por que foram contemplados somente alguns bairros, setores de bairros e zonas da cidade carioca para a realização de intervenções ligadas ao megaevento?

Hipotetiza-se que os megaeventos contribuíram para a construção de consensos em torno de certas transformações que são de interesse de alguns agentes econômicos e políticos, portanto pode-se interpretar os megaeventos, no caso do Rio de Janeiro, como um processo de transformações socio-espaciais que caminharam na direção de promover reformas para o mercado, e que caminharam no sentido de subordinar e abrir fronteiras de acumulação de capital em determinadas áreas da cidade, como por exemplo na Barra da Tijuca, na Zona Portuária e na Zona Sul.

Do ponto de vista metodológico, o estudo possui uma dimensão teórica mediante a análise bibliográfica e documental de autores que investigaram os conceitos de ajuste e de

seletividade espacial, com particular ênfase nas recentes transformações socio-territoriais que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro. Ressalta-se, ainda, a dimensão empírica derivante do trabalho de campo feito na cidade carioca, em que se valorizou diversas técnicas e procedimentos de pesquisa como a observação direta e participante, coleta de dados e informações mediante, sobretudo entrevistas exploratórias e estruturadas, além da gravação de depoimentos.

Considerando as transformações socio-espaciais associadas aos megaeventos e de modo particular, relacionadas aos jogos olímpicos do Rio de Janeiro, em 2016, o estudo denota importância significativa, sobretudo por se tratar de uma pesquisa desenvolvida em processo de cooperação entre a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, através do Programa de Pós-Graduação em Geografia, no nível de doutorado, e a *Université Polytechnique Hauts-de-France*, através da Escola Doutoral de Ciências Humanas e Sociais vinculada à Universidade de Lille 3 (França).

Portanto, num contexto de cooperação internacional, esta pesquisa apresentará resultados de investigações sobre temas atuais e relevantes para a sociedade contemporânea, haja vista os impactos gerados pelos megaeventos nas cidades, especialmente em países subdesenvolvidos como o Brasil, em especial no Rio de Janeiro, cujo território é marcado por contradições e paradoxos desde as primeiras intervenções urbanas ali engendradas.

Assim sendo, a pesquisa teve como objetivo analisar as principais transformações socioterritoriais decorrentes da organização e realização de um megaevento esportivo, com particular enfoque para os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016. Destaca-se que o artigo compõe-se de quatro partes, que abrangem: introdução; a fundamentação teórica que aporta o estudo; a metodologia de pesquisa; além dos resultados sistematizados e delineados através das seguintes seções: Investimentos nas áreas “olímpicas”; Remoções e violação de direitos à moradia; BRT e VLT, dois meios de transportes discutíveis e questionáveis. Ademais, conclui-se a análise com as relativas considerações finais.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O conceito geográfico chave que aborda-se nesse trabalho é o conceito de território, já que o espaço como uma autêntica totalidade, assim como sugerido por Santos (2012), é uma abstração e, portanto, sua compreensão em uma pesquisa científica é uma árdua tarefa.

De acordo com Gottmann (2012), o território representa uma fração do espaço geográfico que coincide com a dimensão espacial de competência jurídica do Estado e

percorre a arena espacial de um sistema político, estruturado em uma parte do Estado nacional, que possui uma determinada autonomia.

Pretende-se compreender o território baseando-se na teoria do espaço geográfico. Neste sentido, Santos (2005) é quem nos dá o alicerce necessário.

Santos (2004) define o território como:

O chão e mais a população, isto é, uma identidade, o fato e o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é a base do trabalho, da residência, das trocas materiais e espirituais da vida, sobre os quais ele influi. Quando se fala em território deve-se, pois, de logo, entender que se está falando em território usado, utilizado por uma dada população (SANTOS, 2004, p. 47).

O que o autor evidencia é, fundamentalmente, que o conceito puro de território derivante da atualidade incompleta é insuficiente para justificar o território enquanto objeto da análise social. Essa asserção está fundamentada na nova realidade do território que é a mutualidade absoluta dos lugares. A implicação disso é a de que o território habitado cria sinergias e impõe ao mundo umas transformações (SANTOS, 2012). Em particular, o território está constituído por formas, ou seja, composição territorial. Mas o território usado consta de uma serie de objetos e ações, estrutura material junto à vida social que lhe impulsiona, sendo portanto sinônimo de espaço geográfico. Diante disso, é o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto de análise social. O que ele tem de duradouro é ser característico da vida. Compreendê-lo, de fato, é fundamental para afastar o risco de alienação, da perda do sentido da existência individual e coletiva e de renúncia do futuro. É necessário refletir sobre este conflito estabelecido entre o espaço local que constitui o espaço vivido e um espaço global que é racionalizador e afastado. Dado que, o processo racionalizador, distante (global), chega aos lugares via objetos e normas, através de redes (normas e formas à serviço de alguns) que se contrapõem ao espaço banal.

O conceito-chave do território é coadjuvado portanto do conceito secundário de “território usado” ou “uso corporativo do território”, sugerido por Santos e Silveira (2008), que afirmam que o território deve ser discutido nos estudos geográficos como uma categoria social de análise, porque é no território que se materializam os processos econômicos, políticos, sociais e culturais. Consequentemente é no território em que os processos se exteriorizam, as ações concretas são operacionalizadas, os tempos coexistem e a sociedade se transforma. O território usado é constituído por uma serie de objetos e ações que atuam nele, sendo concebido como sinônimo de espaço geográfico, e, nesse trabalho, para analisar o processo do uso corporativo do território, que acontece mediante ações (sobretudo dos

agentes hegemônicos como as empresas, instituições e organizações, com o consenso do Estado); também será considerada a configuração territorial, à qual pertence o conjunto de fixos e materialidades como as infraestruturas e os objetos que compõem o espaço geográfico, e que determinam as ações no território.

Analisando agora o conceito de megaevento, entendido como fenômeno global, percebe-se que representa o instrumento mais típico da civilização global da informação e da mundialização do capital.

O termo megaeventos refere-se aos grandes eventos, capazes de aproximar um elevado número de visitantes e uma grande consideração por parte dos *mass-media* em nível global conseguindo um influente impacto sobretudo do ponto de vista econômico e também pela visibilidade e prestígio localidades que confere ao país ou à cidade que organiza o evento. Na bibliografia analisada não existe uma real concordância entre os diferentes autores pelo que concerne a definição de grandes ou megaeventos.

Pode-se considerar que a noção de megaevento foi introduzida por Ritchie (1984). Segundo o autor, refere-se a um evento de grande relevância, realizado uma ou mais vezes, de duração limitada, o qual serve para incrementar o prestígio, a imagem e a economia de uma localidade a curto e/ou longo prazo. O êxito desse tipo de eventos está relacionado à sua singularidade, relevância ou dimensão com o objetivo de gerar atenção e despertar interesse.

De acordo com Allen *et al.* (2003) e Pedro *et al.* (2005), os impactos e legados dos megaeventos atingem as economias nacionais dos países ou cidades-sede e reproduzem-se na mídia internacional, cativando milhões de indivíduos, bem como grandes grupos e empresas globais. Constituem atividades de um período determinado de tempo, variegadas por tipologia de oferta e serviços proporcionados, com um envolvimento maciço de indivíduos. Todos os megaeventos implicam investimentos elevados e uma abrangência relevante do tecido urbano das cidades anfitriãs; por esta razão, os problemas que concernem os grandes eventos estão diretamente relacionados com o processo de transformação do território. Neste contexto, os megaeventos jogam um papel fundamental. Se por um lado expressam a capacidade de abrir novas metas e portanto uma visibilidade e um prestígio internacional mais amplo para países antes excluídos, do outro lado refletem a lógica perversa de um mercado sem controle que tende a privilegiar somente o lucro e os interesses derivantes do mercado e do capital internacional, as custas do respeito das comunidades residentes, dos territórios e das culturas locais, implementando megaprojetos e construindo grandes obras de infraestrutura como por exemplo os estádios, as grandes arenas esportivas e as obras de mobilidade urbana, fora de qualquer plano de desenvolvimento dos países, causando principalmente malefícios como

dívidas, gastos desnecessários, obras inacabadas, altos custos de manutenção das arenas, não-utilização das instalações esportivas, remoções e expropriações, especulação imobiliária, corrupção e desvio de dinheiro.

Para perceber o que aconteceu no Rio de Janeiro, pode-se considerar o conceito de Harvey (1990; 2005) de “ajuste espacial”, apontando que o capitalismo e a sua expansão não atuam de modo uniforme e homogêneo, havendo transferência de capitais depende da procura de taxas de lucro mais altas, evitando deste modo o excesso de acumulação de capital e a sua desvalorização. Destarte, a ampliação e a reorganização espacial constitui uma alternativa para o crescimento capitalista da cidade. O ajuste espacial consiste então na transferência de capital num território, com o aparecimento de novos territórios na cidade, que proporcionam a recuperação e ampliação de acumulação de capital aprofundando a mais-valia adicional.

Conforme Harvey (1990; 2005), o projeto de ajuste espacial subordina determinados territórios aos interesses do mercado, mas para fazer isso ele propõe-se a beneficiar certas áreas com os investimentos requeridos por essa subordinação. Então evidentemente determinados bairros são beneficiados por estes investimentos. Segundo Harvey, “a destruição física e a desvalorização forçada [...] podem ser consideradas como parte e parcela dos processos de formação e solução da crise. A busca pelo ‘ajuste espacial’ assume uma direção viciosamente competitiva e talvez violenta” (HARVEY, 2005, p. 157). Sendo assim, os megaeventos seriam catalisadores de um ajuste espacial, no sentido da destruição da configuração espacial que existia anteriormente e da construção de novas configurações espaciais.

Do mesmo modo, pode-se utilizar do conceito de “urbanização neoliberal”, de Brenner (2009; 2014a; 2014b), para referir ao processo de criação e de destruição criativa de configurações espaciais urbanas, arranjos institucionais, de regulações públicas e de representações simbólicas. Isso, no caso dos megaeventos do Rio de Janeiro, traduziu-se em experimentos neoliberais. Portanto, a Barra da Tijuca, a Zona Portuária e as favelas da Zona Sul, foram inseridas como experimentos neoliberais da cidade. Os megaeventos do Rio de Janeiro constituíram momentos muito importantes de catalisação, de aceleração e de legitimação destes experimentos. A Barra da Tijuca, por exemplo, não começou a crescer somente com as Olimpíadas, mas antes destas com os investimentos públicos e privados realizados.

METODOLOGIA DA PESQUISA

No que concerne à metodologia do estudo, na sistematização do artigo utilizou-se como referencial teórico para a discussão sobre o uso do território e o ajuste e seletividade espacial, autores como Brenner (2009; 2014a; 2014b), Harvey (1990; 2005; 2009; 2014), Santos (2004; 2005; 2008; 2012), Santos e Silveira (2008), os quais problematizam a questão urbana, enfatizando as relações que se estabelecem entre a configuração da cidade capitalista e o desenvolvimento econômico, exigindo que esses espaços (cidadinos) assumam características corporativas de modo que atendam a demanda do mercado.

Pelo que concerne as reflexões sobre o conceito de megaevento, a revisão da literatura baseou-se em autores quais Ritchie (1984); Allen *et al.* (2003); Pedro *et al.* (2005).

No estudo de caso do Rio de Janeiro, foram fundamentais as leituras e as informações de Fontaine (2016); Freire (2016); Santos Junior (2015; 2019); Gaffney (2016); Penha (2018); Felippsen (2019); Spera (2019); do Museu das Remoções (2019) e do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas (2015) entre outros, que abordam a complexa questão dos efeitos sobre o território e sobre a população como consequência do uso corporativo do território e das transformações socio-espaciais realizadas.

Durante quatro meses de trabalho de campo na cidade fluminense, no primeiro semestre de 2019, foram realizadas entrevistas informais e aprofundadas junto com pesquisadores, professores e com as lideranças de algumas comunidades que foram diretamente afetadas pelas intervenções urbanas no contexto dos recentes megaeventos desportivos. De fato, conforme Veal (2011),

As entrevistas informais e aprofundadas em geral envolvem um número relativamente pequeno de pessoas sendo entrevistadas de forma detalhada, possivelmente em mais de uma ocasião. De maneira usual, quantidades relativamente grandes de informações são coletadas de um pequeno número de pessoas, ao contrário das sondagens com aplicação de questionários que, geralmente, envolvem a coleta de uma pequena quantidade de informações estruturadas sobre um grande número de pessoas (VEAL, 2011).

Deve-se destacar, também, o uso da ferramenta da observação participante realizada durante a permanência na cidade do Rio de Janeiro em 2018 e 2019. Pois, de acordo com Veal (2011), a observação participante implica que o pesquisador se torne parte ativa e um participante do fenômeno que está sendo investigado.

No decorrer do trabalho, conferiu-se amplo espaço ao estudo de caso dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016 e às relativas influências e impactos para a cidade de

Rio de Janeiro analisando em particular a percepção sobre o megaevento dos moradores de algumas comunidades localizadas no entorno dos lugares que foram afetados pelas principais transformações sociais e territoriais derivantes da organização dos jogos como por exemplo: Vila Autódromo em Jacarepaguá; Favela do Metrô e Aldeia Indígena Maracanã no bairro Maracanã; Morro da Providência no Centro / Zona Portuária.

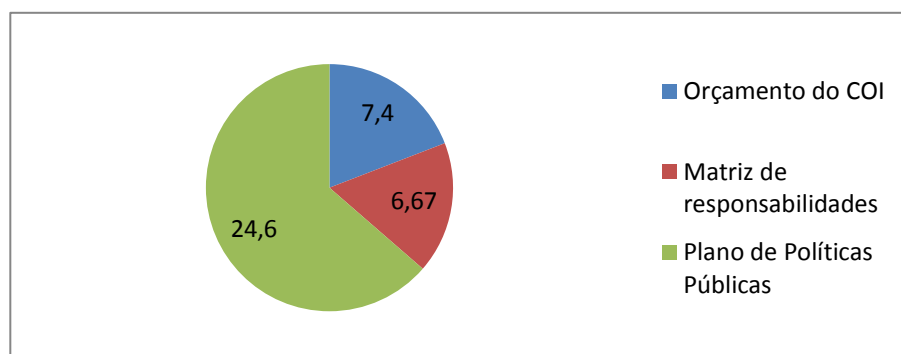
“Um caso de estudo é uma pesquisa empírica que investiga um fenômeno atual no interno do seu contexto real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não são bastante evidentes” (YIN, 2003, p. 13). A escolha do caso de estudo mexeu-se sobre duas linhas principais: por um lado sobre a identificação da tipologia de evento que melhor permitia uma análise da temática nas diferentes escalas; por outro lado sobre a individuação das cidades ou dos territórios, que acolheram um megaevento, que melhor teriam podido ser exemplificativas pela descrição e a compreensão dos atuais processos. Depois de uma primeira análise da literatura, a escolha focou-se nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

- **Investimentos nas áreas “olímpicas”**

Conforme a Figura 01 que reporta dados do Ministério do Esporte (2016), para a realização das Olimpíadas foram feitos elevados investimentos e foram gastos cerca de 38 bilhões de reais repartidos em três partes: Orçamento do Comitê Olímpico Internacional (COI); Matriz de responsabilidades; Plano de Políticas Públicas.

Figura 01. Investimentos para os Jogos Olímpicos de 2016 em bilhões de reais



Fonte: Ministério do Esporte, 2016.

Ou seja, o custo social sobressai no contexto analisado, tendo em vista o elevado gasto público. No âmbito do Plano de Políticas Públicas, a maioria das intervenções constituiria o famoso “legado” das Olimpíadas que estaria relacionado principalmente a obras de infraestruturas, instalações esportivas, obras de mobilidade urbana etc. (SANTOS JUNIOR; GAFFNEY; RIBEIRO, 2015).

A seguir dispõe-se de um quadro que apresenta os gastos do megaevento olímpico por zonas da cidade carioca. No Quadro 01 releva-se que os gastos principais foram custeados mediante o investimento em políticas públicas que representaria o famoso “legado” e que deriva principalmente de recursos públicos.

Quadro 01. Os gastos dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro por zonas da cidade

REGIÃO	BAIRRO	MATRIZ DE RESPONSABILIDADES (R\$)	POLÍTICAS PÚBLICAS / LEGADO (R\$)	TOTAL	%
Zona Central	Gamboa, Saúde e Santo Cristo	-	9.388.750.000,00	9.388.750.000,00	30,75
Zona Central	Centro		114.480.000,00	114.480.000,00	0,37
Zona Sul	Copacabana	-	-	-	-
Zona Sul	Glória	45.000.000,00			
Zona Sul	Lagoa	-	-	-	-
Zona Norte	Maracanã	-	606.950.000,00	606.950.000,00	1,99
Zona Norte	Engenho Novo	28.000.000,00	87.740.000,00	115.740.000,00	0,38
Zona Norte	Estácio	65.000.000,00	-	65.000.000,00	0,21
Zona Oeste	Barra, Recreio e Jacarepaguá	5.537.900.000,00	13.310.920.000,00	18.848.820.000,00	61,7
Zona Oeste	AP 5	804.200.000,00	431.000.000,00	1.235.200.000,00	4,05
Neutro		-	110.470.000,00	110.470.000,00	0,36
Total		6.480.100.000,00	24.050.310.000,00	30.530.410.000,00	1,00

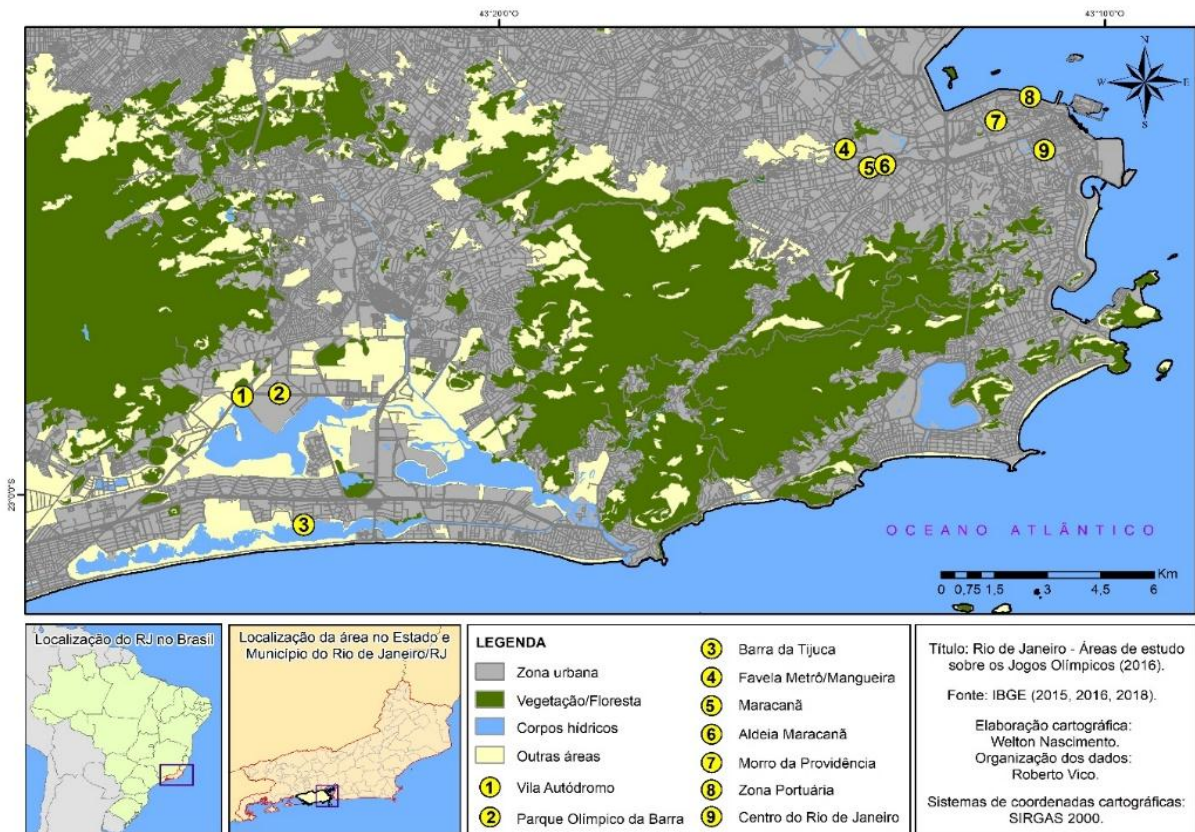
Fonte: Santos Junior, Gaffney, Ribeiro (2015).

Na cidade fluminense, somente alguns bairros, setores de bairros e zonas da cidade foram levados em consideração para o desenvolvimento de obras de mobilidade urbana, infraestruturas, instalações esportivas e transformações do tecido urbano no âmbito dos megaeventos esportivos, enquanto outras zonas ficaram de fora dessas ações. Trata-se de um elemento que problematiza a seletividade espacial que é um conceito importante e bastante trabalhado por geógrafos como Santos (2005; 2008; 2012; 2014) e Corrêa (1968; 1989; 1991;

1992; 1995; 1997), no que se refere à seletividade espacial quando se pensa algumas zonas e bairros da cidade.

É possível constatar, também, através da Figura 02, como os investimentos no Rio de Janeiro foram completamente seletivos e fortemente influenciados pelo poder do capital imobiliário e pelo sistema financeiro representado por bancos e instituições de crédito. De fato o projeto olímpico de ajuste espacial estava concentrado em 3 áreas: Barra da Tijuca, Centro do Rio/Porto e Maracanã, além também das regiões já valorizadas e de interesse turístico e de residência das elites como a Zona Sul.

Figura 02. As áreas olímpicas do Rio de Janeiro



Fonte: IBGE (2015; 2016; 2018).

- **Remoções e violação de direitos à moradia**

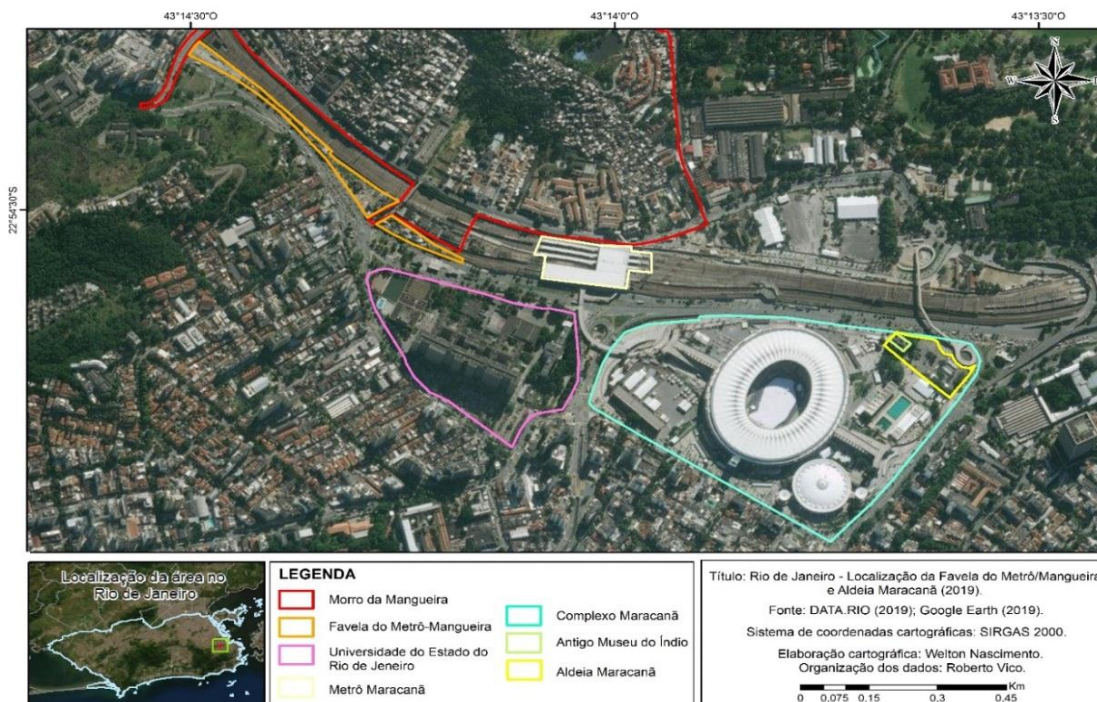
As principais intervenções e transformações socio-espaciais aconteceram seguramente na Barra da Tijuca, onde se verifica a parte mais dramática destas intervenções, pois afetou significativamente a comunidade local (sobretudo a Vila Autódromo) mediante a remoção e expropriação da população daquele espaço para territórios mais distantes. Calcula-se que por

causa dos recentes megaeventos esportivos, em todo o Rio de Janeiro foram removidas aproximadamente 77 mil pessoas (GAFFNEY, 2016).

Na Vila Autódromo foram removidas cerca de 700 famílias (FONTAINE, 2016; FREIRE, 2016; PENHA, 2018¹; SOUZA TEIXEIRA, 2019; MUSEU DAS REMOÇÕES, 2016; PLANO MUSEOLÓGICO DO MUSEU DAS REMOÇÕES, 2017). Na Barra da Tijuca, Zona Oeste, o projeto era de construção de uma nova centralidade, embora já houvesse expansão social da classe média, mas a ideia deste projeto olímpico estava associada à transformação da Barra da Tijuca numa nova centralidade social, política, administrativa e econômica. A Zona Sul já vinha se constituindo como uma centralidade, portanto se tratava de fortalecer esta centralidade criando novos arranjos espaciais e novas estruturas, fixos e fluxos na Barra da Tijuca, além da intencionalidade de renovar a centralidade da Zona Portuária, que era uma centralidade decadente do ponto de vista do valor do solo urbano, portanto do capital. Então, o ajuste espacial do Rio de Janeiro está relacionado basicamente a estes três experimentos neoliberais.

No contexto do bairro do Maracanã, visível na Figura 03, as intervenções urbanas foram ligadas somente ao estádio, à Favela do Metrô/Mangueira e à Aldeia Maracanã.

Figura 03. Aerofotocarta do Bairro Maracanã com Aldeia Maracanã e Favela do Metrô/Mangueira



Fonte: DATA.RIO (2019); Google Earth (2019).

¹ Entrevista não confidencial. Líder da Associação de Moradores da Vila Autódromo e Membro do Museu das Remoções e do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas, Junho de 2018.

Apesar de terem acontecido remoções na Favela do Metrô, visível na Figura 04, o cenário de destruição deixado pela Prefeitura do Rio de Janeiro e despejos na Aldeia Maracanã, onde se estabeleceu um território indígena no espaço urbano, não houve uma intervenção muito significativa no território do Maracanã. Pois o ajuste espacial do Maracanã não foi tão significativo e interessou principalmente as diferentes reformas pelas quais passou o estádio Jornalista Mário Filho. Não houve um projeto de investimento no território do Maracanã com tanto impacto como foi na área portuária, na Zona Sul e na Zona Oeste, embora exista a intenção por parte da Prefeitura do Rio de Janeiro de construir um grande estacionamento que seja funcional para o estádio, além de um centro comercial nas imediações do estádio Maracanã.

Figura 04. Cenário de destruição depois das remoções na Favela do Metrô/Mangueira



Fonte: Os autores (2019).

Relativamente às intervenções urbanas no âmbito do projeto “Porto Maravilha”, considera-se que a construção do Boulevard Olímpico com a reestruturação da Zona Portuária, da Praça Mauá e da Praça XV (Figura 05), em particular, justificou a derrubada da Perimetral, uma via de acesso importante, construída entre 1950 e 1960, com recursos do governo federal. Obra não prevista na candidatura da cidade, a implosão da Perimetral foi feita para dar visibilidade a área remodelada entre a Zona Portuária e a Praça Mauá (onde está

localizado o suntuoso Museu do Amanhã), que recebia o fluxo do tráfico de escravos antes da transferência para a área do Valongo.

Durante as escavações na Zona Portuária para a construção do Porto Maravilha foi descoberto o Cemitério dos Pretos Novos e o Cais do Valongo, o único vestígio material da chegada dos africanos escravizados ao Brasil (denominado em 1843 Cais da Imperatriz). O cais por onde desembarcaram contingentes de aproximadamente um milhão de escravos, revelado durante as escavações para darem lugar às redes de cabos e tubulações, representa o passado violento e escravocrata, a relação colonial, os símbolos que contrastam com o Rio do Boulevard Olímpico.

Figura 05. Aerofotocarta do Morro da Providência e da Zona Portuária



Fonte: DATA.RIO (2019); Google Earth (2019).

Portanto, entre as principais intervenções da Zona Portuária, cita-se a demolição da perimetral e a construção de um teleférico no Morro da Providência que começou a funcionar antes da Copa do Mundo de Futebol do Brasil, em 2014, e parou de funcionar no dia 17 de Dezembro de 2016, pouco depois da realização dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro. Para a realização dessa obra foram removidas mais de 200 famílias da Providência (FASE, 2016). Além disso, foi reestruturada a Praça XV e a Praça Mauá, além da construção do Museu do Amanhã e do Museu de Arte do Rio (MAR), o VLT, entre outras intervenções (FASE, 2016).

A Praça Mauá era um lugar pouco frequentado, tinha outra estrutura, era conhecida como lugar de prostíbulos, frequentada, sobretudo por marinheiros e indivíduos que trabalhavam no porto, além disso não tinha os museus do MAR e do Amanhã, tinha ainda um terminal rodoviário abandonado. A partir de então a Praça Mauá passou a se chamar Boulevard Olímpico e, atualmente, conta com uma estrutura que tem favorecido o fluxo de visitantes.

Além do mais, em algumas ruas, o processo de reestruturação transformou o cabeamento em subterrâneo em vez de superficial como era antes, logo melhorou o aspecto estético, dando outro visual e outra dinâmica ao local (FASE, 2016). Mas, apesar de ter sido reestruturada a Zona Portuária através do Projeto “Porto Maravilha”, a opinião de muitos moradores coincide com o pensamento e com as declarações de Cosme Felippsen, um dos líderes comunitários do Morro da Providência, ativista social, guia de turismo através do projeto “*Rolê do Favelado*” por ele mesmo criado, e nosso sujeito de pesquisa:

Eu acho bonito, mas encima do que aquele aí foi construído? Foi encima da população. O projeto do Porto Maravilha que se aplicou aqui foi sem nenhuma participação popular. Eles usaram esses megaeventos para poder barganhar e comercializar de todas as formas com as imobiliárias, as construtoras. Dizem que tem que se fazer obras, e isso para gerar muito roubo. Então pra mim são poucas coisas boas que eu posso tirar dessa estória toda. Como por exemplo na Zona Portuária que melhorou a paisagem de certos espaços. Mas a questão da mobilidade urbana aqui não melhorou. Piorou na verdade. [...] No geral, isso foi mais maléfico para a gente, e hoje o Estado do Rio de Janeiro está quebrado, com vários governadores presos como Garotinho, Cabral e Pezão (FELIPPSEN, 2019²).

Assim, este projeto de ajuste espacial de cidade que subordina certas áreas aos interesses do mercado, sobretudo imobiliário, e que está associado a experimentos de neoliberalização de algumas áreas da cidade, encontrava e ainda encontra algumas barreiras, a exemplo da resistência de classes populares. Portanto, como a Prefeitura enfrentou e enfrenta esse problema? Com processos gravíssimos de violação do direito à moradia, isto é, com as remoções e as higienizações sociais no território, assim como indica também a Figura 06. Na Barra da Tijuca, por exemplo, muitas comunidades não existem mais, tais como: Vila Recreio, Vila Harmonia, Vila Recreio 2. Muitas delas desapareceram.

² Entrevista não confidencial. Líder comunitário do Morro da Providência. Fevereiro de 2019.

Figura 06. Higienização social na Vila Autódromo



Fonte: Os autores (2018).

Sabe-se que qualquer projeto urbano que vai afetar uma comunidade precisa ser discutido com a comunidade que será afetada, ou seja, é preciso discutir se existem alternativas, se é possível e/ou viável implantar linhas do *Bus Rapid Transit* (BRT), do metrô ou do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), etc. Tudo isto deve ser amplamente discutido com a comunidade, porém isso não aconteceu. Sendo assim, a Prefeitura deveria respeitar os seguintes princípios: discutir com a comunidade as alternativas possíveis e garantir que no caso da inevitabilidade da remoção, que essa seja feita em diálogo e consenso com a comunidade para uma área próxima e em condições aceitas, quiçá propostas pela população.

Logo, no contexto analisado, estes dois princípios foram violados. Foram violados em todas as intervenções, não em uma só. Isso é uma prática corriqueira e padrão na cidade do Rio de Janeiro. No início de 2010 tal fato ficou muito evidente e o processo foi gravíssimo, pois a prefeitura realizou remoções no período noturno, utilizando caminhões de coleta de lixo para transportar os objetos e pertences das pessoas, o que no Brasil chama-se de Mudança. Houve ordem judicial ameaçando as pessoas a saírem de casa repentinamente, sem tolerância de tempo (COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO, 2015; SANTOS JUNIOR, 2019). Logo, esse processo se deu de forma agressiva e violenta nos território, com o acompanhamento do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas que registrou os fatos.

Dessa forma, muitas vezes as remoções aconteciam no meio da noite, assustando os moradores, e isso não foi por acaso, foi para vencer a resistência que em diversas

comunidades era muito forte, como por exemplo, na Vila Autódromo onde foi criado o Museu das Remoções, como se pode observar na Figura 07.

Figura 07. Formas de resistência na Vila Autódromo



Fonte: Os autores (2019).

Os favelados reivindicaram sempre o próprio direito de viver nessas comunidades, mas pedindo sempre melhorias e integração com o resto da cidade. Mas isso nunca aconteceu. Por isso esse sistema marcado pelas remoções continua existindo. Este capítulo representa sem dúvida uma mancha grave na história dos megaeventos do Rio de Janeiro. Ao passo que a possível destruição desse modelo, isto é, a possível desmercantilização do evento está ligada à possibilidade de reconfigurar a própria ideia de megaeventos e torná-los não megaeventos, mas eventos de interesse das populações que vivem as/nas cidades.

A desconcentração e democratização do evento seria algo fundamental. As exigências, também, em termos de instalações e equipamentos esportivos são tão absurdas que muitas vezes constroem-se arenas onde não caberia ou não poderia. Com o resultado de ter estacionamentos e arenas inutilizadas, assim como se pode constatar, também, através das visitas técnicas realizadas ao Parque Olímpico da Barra da Tijuca, em junho de 2018, que depois de um ano, em junho de 2019, fechou definitivamente as portas por falta de fundos para a sua manutenção. Desse modo, resultando em megaestruturas ociosas, vastos estacionamentos, inclusive construídos onde antes vivia a população das comunidades extintas, a exemplo da Vila Autódromo.

- **O BRT e o VLT: dois meios de transporte discutíveis e questionáveis**

Diante do exposto, se nota que o objetivo era tornar o território da Zona Oeste uma centralidade, por meio de fortes investimentos, especialmente na Barra da Tijuca. Para isso, retiraram e removeram a população menos abastada da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá para áreas mais periféricas e longínquas, aprofundando a desigualdade socio-espacial. No entanto, se fazia necessária a presença de mão-de-obra para tornar a Barra da Tijuca uma centralidade, por conseguinte um polo de serviços e de pujança econômica.

Desse modo, cabe inserir a fala de Marx (1983; 1984) que afirma que o capital precisa de força de trabalho, pois sem esta ele não existe. Esta população é constituída por operários diversos, empregadas domésticas, porteiros, zeladores, e não apenas mão-de-obra considerada menos qualificada. Mas, também, determinadas profissões com algum nível de formação técnica, como eletricitas, pedreiros, pintores, técnicos de manutenção de equipamentos de informática, telefonia, etc., considerando também que a Barra da Tijuca, hoje, é um polo econômico na área de serviços médicos, na área de escritórios, e sedes de edifícios corporativos. Esta população que representa, portanto, a força de trabalho, geralmente, vem de outros bairros da cidade do Rio de Janeiro, especialmente de bairros operários.

Diante desse cenário, nota-se que foram implantados sistemas de transporte e de mobilidade urbana para que esta população pudesse se locomover para vender sua força de trabalho, sem que precisasse residir naquele espaço. Em poucas palavras, resolveram um dos fatores limitantes da Barra da Tijuca que jamais se constituiria num polo, em uma centralidade, se não se resolvesse o seu problema de conectividade com o conjunto da cidade (SANTOS JUNIOR, 2019).

Dessa forma, o projeto olímpico criou as condições para tornar a Barra da Tijuca uma nova centralidade da/na cidade. Mas por que investiram em BRT e não investiram em conjuntos habitacionais? Por que não construíram projetos de residência social? O custo de deslocamento seria muito menor, a população moraria no próprio bairro. A Barra da Tijuca constitui-se numa área com vazios urbanos sujeitos à espoliação e à especulação do capital imobiliário, então é irracional do ponto de vista do planejamento, construir sistemas de transporte que permitem o deslocamento da população que mora a 20 km e não construir moradias no próprio bairro, sem contar a população operária que foi removida de algumas comunidades como a Vila Autódromo. Evidentemente, pela força do capital, estas infraestruturas são importantes, do ponto de vista da força de trabalho que não reside lá, mas

que ali trabalha, esses equipamentos são essenciais. Então, dadas as condições postas, deduz-se que para os trabalhadores e para o capital que precisa dos trabalhadores, esta infraestrutura é viável e necessária.

É evidente que do ponto de vista daqueles que precisam chegar na Barra da Tijuca para trabalhar, é um equipamento que pode ser considerado útil porque permite à classe trabalhadora se deslocar para o trabalho e retornar para casa diariamente. Porém o BRT já nasce obsoleto, nasce inferior à demanda e não constitui um sistema de transporte moderno, se trata de uma simples faixa prioritária para os ônibus e foi apresentado como um grande projeto inovador (SPERA, 2019).

Daí mais uma vez questionamos: Por que não criar um conjunto habitacional digno no próprio bairro possibilitando à população residir perto do local de trabalho? Por que foi implantado o BRT e não o metrô? Como bem destaca o Santos Junior (ano), o BRT já surgiu lotado, já surgiu “uma lata de sardinha”.

Além disso, nenhum dinheiro foi investido em infraestrutura urbana de mobilidade na integração da cidade do Rio de Janeiro com a região metropolitana. Pensando, portanto, na integração do Rio de Janeiro com a Baixada Fluminense, por exemplo, e o leste metropolitano. Então do ponto de vista de um planejamento urbano fragmentado e segregador que ignora o fato de o Rio de Janeiro ser a segunda maior metrópole do Brasil, isso é no mínimo contraditório e paradoxal, pois temos um investimento no sistema de mobilidade que não leva em consideração a metrópole.

Quanto ao VLT, é relevante frisar que constitui uma forma de transporte que tem sido revalorizada no mundo inteiro. De fato trata-se de um transporte menos poluente, esteticamente bonito, não é um tipo de transporte individual, mas coletivo, diminui o elevado número de carros que transitam no centro das cidades e no seu espaço urbano, logo no que concerne particularmente a cidade carioca isso também se verifica. Portanto, desse ponto de vista, o VLT traria vários benefícios para a população ou poderia atender a várias comunidades da cidade.

Entretanto, concordando com a opinião de Santos Junior (ano), bem como de outros moradores entrevistados, o projeto do VLT apresenta vários limites e desvantagens como:

- 1) Um circuito que efetivamente não foi objeto de uma discussão democrática com a população;
- 2) O modelo de gestão baseia-se numa parceria público-privada, viabilizando o lucro para a empresa privada em detrimento de ganhos para o setor público;

- 3) A falta de integração entre o VLT e os demais modais de transporte urbano, gerando inúmeros problemas, dentre eles elevação no custo da mobilidade urbana, especialmente no deslocamento cotidiano da classe trabalhadora;
- 4) O custo da tarifa que não é barata e acessível, sobretudo, para a população pobre.

Ele em si pode ser uma boa alternativa para o centro da cidade, mas efetivamente seria um bom modelo desde que fosse integrado, gerido pelo poder público e não por uma empresa privada e oferecesse um trajeto que efetivamente fosse expressão da demanda e das reivindicações dos moradores que moram naquela região central da cidade carioca.

Através de diálogos com diversos moradores da zona central da cidade e usuários do VLT, verificou-se que talvez o trecho mais importante do VLT é aquele que corresponde à ligação entre o aeroporto Santos Dumont e a Rodoviária. Mas a questão e a dúvida é sempre a mesma: importante para quem? Facilitou a vida de quem? A resposta é simples: especialmente para os executivos, usuários do transporte aéreo, isto é, classe média/alta.

Como o projeto visava melhorar a área central e reestruturá-la, tornar novamente a área portuária uma nova centralidade da cidade, assim como era antigamente, isso implicava, no âmbito do projeto olímpico, atrair o capital para essa área, então toda a lógica de investimento subordinava as obras e as intervenções aos interesses do mercado. Ou seja, o objetivo e interesse principal é o de trazer os executivos do aeroporto para os prédios corporativos que estão sendo construídos ao redor da rodoviária, assim, é somente este o circuito que interessa integrar. As intencionalidades implícitas e explícitas do projeto têm conteúdo e interesse essencialmente mercantis.

Certamente a intenção era, também, beneficiar os moradores do bairro, mas eles têm que pagar mais para se deslocar em trajetos curtos, sem que esteja integrado aos demais modais de transporte. Este é um problema real. Efetivamente, pegando o VLT constata-se que a população que usa o veículo é constituída muito mais pela classe média ou média/alta do que pela população pobre que mora na Zona Portuária e no Centro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois de ter analisado e problematizado as diversas contradições e limites que envolvem e pressupõem a realização de um megaevento, a exemplo das Olimpíadas, pode-se concluir que estes estão fundados na lógica da mobilização de grandes capitais para a realização de um evento concentrado numa cidade que inevitavelmente vai gerar profundos impactos urbanos, sociais e políticos sobre a mesma. Assim como o nome revela trata-se de

um evento excepcional, que durante um período curto de tempo exige uma infraestrutura capaz de abrigar um conjunto enorme de modalidades esportivas, fluxos diversos, muitos atletas envolvidos, instituições, jornalistas, patrocinadores etc. Portanto, se trata de materialidades que serão duradouras, apesar da efemeridade das atividades e dos fluxos gerados no curto intervalo de tempo do megaevento.

Assistiu-se, na verdade, a um megaevento que se transformou num meganegócio, onde os que geram e administram este meganegócio possuem a oportunidade de vender “o megaevento excepcional”, porque naquele momento a cidade se transforma numa cidade olímpica, mas também num espaço de mercado. Existe, portanto uma renda excepcional derivante de um evento excepcional, e só acontece naquela cidade durante um período determinado, normalmente curto. As regras de exceção são decorrentes da excepcionalidade do evento, ou seja, é isso que torna o evento um negócio.

Relativamente à questão das remoções e expropriações de algumas comunidades, isso constitui uma intencionalidade, uma práxis ou um sistema antigo do poder público do estado do Rio de Janeiro que busca “remover o problema”, remover a favela e os favelados. Trata-se de um fenômeno que caminha junto com a história das favelas do Rio de Janeiro. Assim como foram removidos os cortiços que deram origem e expansão às favelas, do mesmo modo, também, desde o princípio a favela foi vista como um problema que tinha que ser eliminado. Existe, portanto, esse desejo consensual institucional de dar solução a um problema cuja solução não é aquela apontada por instituições como a gestão pública municipal, ou seja, a solução não pode ser a remoção com todas as contradições aqui analisadas.

Com relação aos novos sistemas de transporte introduzidos na cidade do Rio de Janeiro, do ponto de vista de um projeto de cidade mais justo socialmente, o BRT e o VLT não constituem em boas obras de mobilidade urbana. Destarte, a opção pelo modal que essas intervenções fizeram é bastante questionável. É impossível então ver o projeto de mobilidade desconectado do projeto de ocupação do território carioca. Portanto, pensando na lógica apropriação da cidade, ela é perversa neste sentido, de não promover a justiça socio-espacial. Ao contrário, é pensada como *locus* da produção capitalista materializada nas formas de planejamento e uso do território, onde se prioriza a mercantilização dos espaços, dos serviços e das relações sociais diversas, a exemplo da relação capital – trabalho.

É importante, ainda, não onerar o setor público com a organização de tais eventos. Seria oportuno que as empresas multinacionais e as organizações esportivas, como a FIFA e o COI, etc., responsáveis pela organização do evento, se encarreguem de preparar e realizar os megaeventos sem financiamento público, sem remoções, sem destruição de territórios. O setor

público mediaria toda a discussão, coordenaria o planejamento, estabeleceria o marco legal para a realização dos eventos sem ônus na geração de serviços e infraestruturas diversas. Assim, tal processo geraria menos contradições e mais impactos positivos em termos de justiça socioespacial e produção da cidade.

REFERÊNCIAS

ALLEN, J.; O'TOOLE; W., MCDONNELL; I., HARIS, R. **Organização e Gestão de Eventos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

BRENNER, N. What is critical urban theory? **City**, v. 13, n. 2-3, p.198-207, Jun. / Set. 2009. [<http://dx.doi.org/10.1080/13604810902996466>].

_____. (Ed.). **Implosions/Explosions: towards a study of planetary urbanization**. Berlim: Jovis, 2014a.

_____. Urban theory without an outside. In: _____. (Ed.). **Implosions/Explosions: towards a study of planetary urbanization**. Berlim: Jovis, 2014b. p. 14-30.

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. **Dossiê Megaeventos e Violações de Direitos Humanos no Rio de Janeiro**, 2015.

CORRÊA, R. L. Contribuição ao Estudo do Papel Dirigente das Metrôpoles Brasileiras. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 30 (2): 56-86, 1968.

_____. "Os Centros de Gestão e seu Estudo." **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 51 (4): 109-119, 1989.

_____. Corporação e Espaço. Uma Nota. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 53 (1): 137-145, 1991.

_____. Corporação, Práticas Espaciais e Gestão do Território. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 54 (3) : 115-121, 1992.

_____. Espaço: Um Conceito-Chave da Geografia. In: **Geografia: conceitos e temas**. Organizado por. I. E. Castro, P.C. C. Gomes e R. L. Corrêa. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995.

_____. **Trajétórias geográficas**. Rio de Janeiro: BERTRAND BRASIL, 1997.

DATA.RIO. Aerofotocarta do Bairro Maracanã com Aldeia Maracanã e Favela do Metrô/Mangueira; Aerofotocarta do Morro da Providência e da Zona Portuária. Consultado em Julho de 2019.

FASE – Solidariedade e Educação. Território Ocupado. 1 vídeo (19,38 min) Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=Wd1kX1mPdss>. Acesso em 02 fev. 2020. Publicado em 31 de Agosto de 2016.

FELIPPSSEN, C. Entrevista não confidencial. Líder comunitário do Morro da Providência. Fevereiro de 2019.

FONTAINE, J. J. **Rio de Janeiro et les Jeux Olympiques – Une cité réinventée**. Paris: L’Harmattan, 2016.

FREIRE, L. Quando a “cidade olímpica” não é para todos: o caso da Vila Autódromo, RJ. **Advir** 35, ISSN 1518-3769, Julho de 2016.

GAFFNEY, C. Olimpíada Rio 2016: para o benefício de quem? Entrevista para o Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) – **Observatório das metrópoles**. Recuperado de [http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1646%3Ao limp%C3%ADada-rio-2016-para-o-benef%C3%ADcio-de quem%3F&Itemid=171#]. Consultado [07-01-2018], 2016.

GOOGLE EARTH. Aerofotocarta do Bairro Maracanã com Aldeia Maracanã e Favela do Metrô/Mangueira; Aerofotocarta do Morro da Providência e da Zona Portuária. Consultado em Julho de 2019.

GOTTMANN, Jean. A evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, pp. 523-545, 2012.

HARVEY, D. **Los límites del capitalismo y la teoría marxista**. Ciudad del México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, Annablume, 2005.

_____. **Espaços de Esperança**. 3. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

_____. **Cidades Rebeldes – Do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Editora Livraria Ltda, 2014.

MARX, K. **O capital**. São Paulo: Abril Cultural, v. 1, livro 1, tomo 1, 1983.

_____. **O capital**. São Paulo: Abril Cultural, v. 1. livro 1, tomo 2, 1984.

MINISTÉRIO DO ESPORTE. Gestão do legado e Megaeventos. Recuperado de [www.brasil2016.gov.br]. Consultado [02-01-2019], 2016.

MUSEU DAS REMOÇÕES. A Vila Autódromo. Disponível em [<https://museudasremocoes.com/#> 2016]. Consultado [25-07-2019], 2019.

OGLOBO.COM. Passageiros sentem efeitos da greve no transporte público do Rio na manhã desta segunda. Recuperado de [<https://oglobo.globo.com/rio/passageiros-sentem-efeitos-da-greve-no-transporte-publico-do-rio-na-manha-desta-segunda-22723865>]. Consultado [28-07-2019], 2019.

PEDRO, F., CAETANO, K., CHRISTIANI E RASQUILHA L. **Gestão de Eventos**. Lisboa: Quimera, 2005.

PENHA, M. Entrevista não confidencial. Líder da Associação de Moradores da Vila Autódromo e Membro do Museu das Remoções e do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas, Junho de 2018.

PLANO MUSEOLÓGICO DO MUSEU DAS REMOÇÕES. Texto coletivo, escrito por Sandra Maria de Souza Teixeira, Nathalia Macena, Luiz Cláudio da Silva e Maria da Penha Macena, 2017. Disponível em [\[https://drive.google.com/file/d/1B_BQsCbn9xYuwp1NrutIAYxYuCKj8sXn/view\]](https://drive.google.com/file/d/1B_BQsCbn9xYuwp1NrutIAYxYuCKj8sXn/view). Consultado em [09-07-2019].

RITCHIE, J. Assessing the Impact of Hallmark Events: Conceptual and Research Issues. **Journal of Travel Research**, 23 (1), 2-11, 1984.

ROLNIK, R. **Guerra dos Lugares**: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Editora Boitempo, 2015.

SANTOS JUNIOR, O. Entrevista não confidencial. Professor da UFRJ e membro do Observatório das Metrôpoles, 14 de Fevereiro de 2019.

SANTOS JUNIOR, O.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. Brasil. **Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers Serviços Editoriais Ltda. 2015.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **A Natureza do Espaço**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 6. ed. 2. Reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SOUZA TEIXEIRA, S.M. Entrevista não confidencial. Líder da Associação de Moradores da Vila Autódromo e Membro do Museu das Remoções, 09 de Fevereiro de 2019.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século xxi. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SPERA, L. **Crimine e favelas** – Traffico di droga, violenza istituzionale e politiche di pubblica sicurezza a Rio de Janeiro dalla fondazione alla pacificazione per le Olimpiadi 2016. Edizioni Eiffel: Ogiastro Cilento (Sa), 2016.

SPERA, L. , Entrevista não confidencial. Jornalista e autor do livro *Crimine e Favelas* (2016), Abril de 2019.

VEAL, A. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo**. São Paulo: Aleph, 2011.

YIN, R. **Case study research: Design and methods**. SAGE, Thousand Oaks, 2003.

Trabalho enviado em outubro de 2019

Trabalho aceito em maio de 2020