

**Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo**  
**Fundação Perseu Abramo**

Mariana Correia Rodrigues

**TRANSOLÍMPICA EM MAGALHÃES BASTOS: a participação da  
sociedade civil organizada na definição do traçado**

São Paulo

2014

**Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo**  
**Fundação Perseu Abramo**

MARIANA CORREIA RODRIGUES

**TRANSOLÍMPICA EM MAGALHÃES BASTOS: a participação da  
sociedade civil organizada na definição do traçado**

Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização em Gestão e Políticas Públicas da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo em parceria com a Fundação Perseu Abramo para obtenção do título de especialista em Gestão e Políticas Públicas.

**Orientadores: Livia de Souza Lima e Luis Fernando Vitagliano**

São Paulo

2014

Rodrigues, Mariana Correia

**Transolímpica em Magalhães Bastos: a participação da sociedade civil organizada na definição do traçado / Mariana Correia Rodrigues.**

São Paulo, 2014

44 f.: Il.: 30 cm

Orientadores: Livia de Souza Lima e Luis Fernando Vitagliano

Trabalho de conclusão de Curso em Gestão e Políticas Públicas (pós-graduação *lato sensu*) – FESPSP – Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo/ FPA – Fundação Perseu Abramo.

Autora: Mariana Correia RODRIGUES

**TRANSOLÍMPICA EM MAGALHÃES BASTOS: a participação da  
sociedade civil organizada na definição do traçado**

Conceito:

Banca Examinadora:

Professor(a)

Assinatura:

---

Professor(a)

Assinatura:

---

Professor(a)

Assinatura:

---

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Dedico este trabalho à Comissão de Magalhães Bastos e a todos que acreditam e realizam o socialismo.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao Padre João Cribbin (*in memoriam*) por me ensinar na prática o real sentido da vida cristã com fé e política.

Aos meus pais, meus amigos e à Vivian Xavier pela luz e inspiração ao viver comunitário.

Ao Partido dos Trabalhadores, à Fundação Perseu Abramo e à Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo pelo notável programa de difusão de conhecimento e capacitação em gestão e políticas públicas.

*“Quando alimentei os pobres chamaram-me  
santo, mas quando perguntei por que há  
gente pobre chamaram-se comunista.”*

*(Dom Hélder Pessoa Câmara)*

## RESUMO

O presente estudo noticiará à comunidade acadêmica o tema da via TransOlimpica no bairro de Magalhães Bastos, zona oeste do Rio de Janeiro. A TransOlimpica, como parte de um planejamento municipal de mobilidade urbana para os grandes eventos esportivos da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, foi inicialmente articulada sem a participação da sociedade civil, levando a população ao temor de desapropriações. O Trabalho de Conclusão de Curso demonstrará a luta da Comissão de Magalhães Bastos no processo de definição do traçado da via, bem como apresentará os impactos sociais e ambientais que a construção deste corredor viário acarretará ao bairro e às comunidades adjacentes. Por intermédio de material prático de reuniões, assembleias populares, dossiês de planejamento da Prefeitura local e de doutrinas de direito à cidade foi possível alcançar uma pesquisa quantitativa, referente às remoções, e qualitativa, com base numa melhor organização do bairro e de seus habitantes. Igualmente, busca-se difundir uma luta contínua por melhores condições de vida local, aproveitando a presença do Poder Público no bairro, assim como estimular outros bairros a participarem do planejamento cidadão de obras do município.

Palavras-chave: TransOlimpica; desapropriação; traçado.

## **ABSTRACT**

This study reported the issue of the Transolímpica Freeway, in Magalhães Bastos neighborhood, West of Rio de Janeiro, to the academic community. The TransOlímpica, as part of a municipal planning Urban Mobility for the major sports events of the World Cup 2014 and Olympics 2016, was initially articulated without the participation of civil society, causing to fear of expropriation. The final work demonstrate the struggle of Magalhães Bastos Committee in the process of defining the track layout, and present the social and environmental impacts that the construction of this road corridor will bring to the neighborhood and the surrounding communities. Through practical material for reunions, public meetings, planning dossiers of the city hall and doctrines of law of the city was possible to achieve a quantitative research, relating to removals, and qualitative, based on a better organization of the district and its inhabitants. Equality, we seek to spread a continuous struggle for better conditions os local life, taking advantage of the government in the neighborhood, as well as encourage other neighborhoods to participate in the joint planning with the city.

Keywords: TransOlímpica; expropriation; design of freeway.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 - Modelo de Ônibus BRT utilizado na Cidade do Rio de Janeiro.....	18
Figura 02 - Mapa dos traçados das Vias Trans pela Cidade do Rio de Janeiro.....	19
Figura 03 - Planejamento dos BRT's pela Cidade.....	19
Figura 04 – Traçado do Corredor Viário TransOeste.....	20
Figura 05 – Reportagem sobre a implantação do Corredor TransOeste.....	20
Figura 06 – Traçado do Corredor Viário TransCarioca.....	21
Figura 07 – Sistema de BRS em funcionamento na Cidade do Rio de Janeiro.....	23
Figura 08 – Traçado da linha 4 do metrô carioca.....	24
Figura 09 – Traçado do VLT na área da Cidade.....	26
Figura 10 - Protótipo de trem que irá circular nos trilhos do Centro da Cidade.....	26
Figura 11 – Placa da Prefeitura do Rio de Janeiro na Avenida Brasil, altura de Magalhães Bastos, sinalizando o início das obras na região.....	31
Figura 12 – Traçado original da Via TransOlimpica.....	32
Figura 13 – Bairro de Magalhães Bastos.....	33
Figura 14 – Igreja histórica de São José.....	33
Figura 15 – Traçado desenvolvido pela comunidade de Magalhães Bastos, retirando do caminho da TransOlimpica todos os imóveis do bairro.....	34
Figura 16 – Assembleia Pública para divulgar novo traçado da Via TransOlimpica.....	35
Figura 17 – Secretário de Obras Alexandre Pinto demonstrando a alteração do traçado.....	36
Figura 18 – Povo reunido em assembleia para se informar sobre as novidades da Via TransOlimpica.....	36
Figura 19 – Traçado alterado pela Prefeitura, tendo em vista a resistência do Exército, restando cerca de 300 famílias no caminho da Via TransOlimpica.....	37
Figura 20 – Reunião na Vila Militar com o General Evangelho, o Deputado Federal Alessandro Molon, o pároco Núbio e os integrantes da Comissão de Magalhães Bastos.....	38
Figura 21 – Passeata em Magalhães Bastos.....	39
Figura 22 – Reunião da Comissão de Magalhães Bastos no gabinete do Prefeito.....	39
Figura 23 – Reunião da Comissão de Magalhães Bastos, parlamentares e o Comandante do Exército Brasileiro, Gen. Enzo Peri.....	40

Figura 24 – Notícia publicada no Jornal O Globo sobre a reunião em Brasília/DF..40	
Figura 25 – Reunião de redefinição do traçado da Via TransOlimpica em Magalhães Bastos, no Comando do Exército na Vila Militar/RJ, com parlamentares e integrantes da Comissão de Magalhães Bastos.....	41

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Av.	Avenida
BRS	<i>Bus Rapid Service</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
Gen.	General
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PDTU	Plano Diretor de Transportes Urbanos
SMTR	Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
<b>2 PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 Sistema de Ônibus BRT's.....</b>	<b>18</b>
<b>2.2 Vias de Ônibus BRS's.....</b>	<b>22</b>
<b>2.3 Sistemas de Trens Urbanos e de Metrô .....</b>	<b>23</b>
<b>2.4 Outros meios de transportes urbanos .....</b>	<b>24</b>
<b>2.5 Prioridade no investimento em transportes rodoviários.....</b>	<b>27</b>
<b>2.6 Remoções em função da construção dos Corredores Viários TransOeste, TransCarioca e TransOlímpica.....</b>	<b>28</b>
<b>3 A VIA TRANSOLÍMPICA.....</b>	<b>31</b>
<b>3.1 As etapas da participação da Comissão de Magalhães Bastos na formulação do traçado da TransOlímpica.....</b>	<b>32</b>
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>42</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>43</b>



## 1 Introdução

A cidade do Rio de Janeiro sempre muito noticiada mundialmente por suas belezas naturais, hoje se apresenta ainda mais divulgada em razão da realização dos eventos esportivos da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. A localidade está sendo palco de grandes projetos visando à preparação da Cidade e vem recebendo obras não só de instalações esportivas, como a reforma do estádio Mario Filho (Maracanã) e de todo o complexo esportivo no entorno, mas também de infraestrutura no campo da mobilidade e projetos de desenvolvimento urbano.

Estas conquistas esportivas e turísticas representam notório crescimento econômico para a cidade, porém, dependendo da forma como a gestão de investimentos e planejamento das obras é concretizada, problemas estruturais e sociais podem emergir e ampliar a segregação espacial. E como poderá ser observado no presente estudo, permanecem situações de nítido desrespeito aos Direitos Humanos e ao Direito Coletivo à Cidade, tais como o direito à moradia, ao meio ambiente, à mobilidade e, principalmente, à participação da sociedade civil.

Desde o anúncio da escolha do Rio de Janeiro como sede das Olimpíadas de 2016, os políticos, a grande imprensa e diversos especialistas na área de gestão têm divulgado as oportunidades oriundas da ampliação dos investimentos na cidade, destacando sempre as inúmeras possibilidades de enfrentamento de grandes problemas, como o da mobilidade urbana e o da recuperação de áreas degradadas e subutilizadas do centro para o fortalecimento do comércio, do turismo e da habitação.

Esse viés da prefeitura de promover o projeto da Cidade Olímpica restaurou um sentimento no cidadão carioca de integração, objetivando acabar com a cidade partida, e levar dignidade à população. Apesar disso, a realidade das ações governamentais parece caminhar em sentido oposto, tendo em vista que os impactos das intervenções urbanas têm sido de grandes proporções e ocasionam diversos processos de exclusão social, com o infeliz destaque para as remoções.

Ainda, para além do fator negativo das remoções, estão sendo aprofundadas transformações na dinâmica urbana do Rio de Janeiro com novos processos de segregação, de elitização e de mercantilização do espaço da cidade, além do

estabelecimento de novos padrões de relação entre os agentes econômicos e sociais e o Estado. Estes padrões estão na ordem da tomada de decisão e por movimentos autoritários por parte das esferas públicas, negando princípios democráticos constitucionalmente estabelecidos, gerando uma nuvem de exceção dos atos administrativos, como decretos, portarias, resoluções e leis votadas sem o olhar dos cidadãos. Por certo, as intervenções administrativas em curso estão demonstrando uma primazia pelos interesses privados, eis que há largas isenções tributárias e mesmo favores concedidos, em detrimento do interesse e da coisa pública.

É ponto pacífico a necessidade de investimentos na mobilidade urbana no centro metropolitano carioca, com a restauração de megaprojetos há muito sonhado, como a expansão de linhas do sistema de metrô e de linhas de trem superficiais. Entretanto, devido a um equivocado ponto estratégico e de visão limitada, o prefeito do Rio de Janeiro tem optado pelo fortalecimento das empresas de transportes rodoviários, não priorizando políticas referentes aos transportes de massa.

Os planejamentos vigentes em mobilidade urbana referem-se aos transportes coletivos metropolitanos (ônibus BRTs – *Bus Rapid Transit*), resultando hoje na construção de alguns corredores viários, tais como: TransOeste (Barra da Tijuca/Recreio do Bandeirantes a Campo Grande/Santa Cruz), TransCarioca (Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim – Ilha do Governador), TransBrasil (Deodoro ao Aeroporto Santos Dumont – Centro, passando pela Avenida Brasil) e TransOlimpica (Barra da Tijuca/Recreio do Bandeirantes a Deodoro/Magalhães Bastos).

O presente ensaio trará uma visão local sobre a construção dessas vias e apresentará, de modo mais específico, as particularidades da construção da TransOlimpica e suas consequências para o bairro de Magalhães Bastos, zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, enaltecendo a importante participação da existente Comissão, formada por moradores, instituições religiosas e comerciantes, e suas combativas conquistas, como a mobilização de parlamentares em prol do movimento, as audiências públicas realizadas no próprio bairro, as diversas reuniões com equipes de engenharia e obras da prefeitura, assim como com o próprio prefeito, as reuniões com outras instituições nacionais, inclusive em Brasília/DF, além das rotineiras assembleias públicas e das manifestações em forma de passeatas populares.

Assim, o estudo pretende noticiar a busca e a efetiva participação da sociedade civil organizada na formulação de traçados alternativos da via TransOlimpica menos invasivos para os habitantes do bairro de Magalhães Bastos. Ainda, espera mobilizar os segmentos populares e demais organizações civis, bem como cidadãos e cidadãs comprometidos com a justiça social e ambiental, a se somarem à Comissão de Magalhães Bastos e às outras resistências, na luta por um projeto olímpico mais inclusivo, resultando num debate público e democrático, visando formas de garantia de permanência de comunidades situadas em áreas de intervenção maciça do poder público, na preferência ao interesse público, no respeito ao meio ambiente e no estímulo à participação popular em discussões e decisões relacionadas à cidade.

## 2 PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

A gestão de uma grande cidade precisa priorizar o planejamento nos sistemas de transportes, almejando um espaço urbano sustentável, com desenvolvimento social, econômico e ambiental.

No caso específico da cidade do Rio de Janeiro, para que haja um planejamento positivamente executado prescinde de um estudo aprofundado da situação dos meios de transportes locais, conhecendo-se o espaço do solo que ocupam, bem como os tratamentos necessários para as ligações entre os mesmos. Nessa linha dispõe o Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU)<sup>1</sup>, conferindo uma “priorização dos investimentos na infra-estrutura de transportes, sobretudo os que visem à integração modal e intermodal”. Ainda, como influência e exemplo, pode-se fazer um acompanhamento dos modelos de meios de transportes utilizados em outras partes do país e do mundo, num claro despertar comparado e eficaz de planejamento, com respeito evidente às distinções geológicas e sociais do espaço urbano da cidade.

Tem-se percebido com certa rotina que o modo de ocupação urbana resta preteritamente estabelecido em relação ao planejamento urbano, resultando numa estrutura de transporte obsoleta para atender a presente demanda. Por certo, há uma diminuição da qualidade de vida da população, incorrendo em um gasto elevado de tempo em congestionamentos e em alto custo das passagens, já que a realidade local impõe um afastamento de áreas residenciais do grande centro urbano, ou seja, dos locais de trabalho.

Acrescentando à ideia, segue o PDTU<sup>2</sup>: “é imprescindível o planejamento no momento em que se quer reverter o quadro de irracionalidade em que se encontra o transporte coletivo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”.

Buscando um modelo de gestão mais atualizado e condizente com padrões interessantemente viabilizados em outras localidades do país e do mundo, o governo federal, em parceria com o governo do estado e a prefeitura da cidade assinaram parceria no campo da mobilidade urbana para a expansão e construção de novos meios de transportes para o Rio de Janeiro.

---

<sup>1</sup> Fonte: [www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=226287](http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=226287)

<sup>2</sup> Fonte: [www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=226287](http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=226287)

Para a realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e das Olimpíadas de 2016, projetos de organização do espaço urbano com relação aos transportes foram desenvolvidos, sendo que alguns, até o presente momento já foram implantados, alguns outros encontram-se em fase de execução e ainda existem alguns restantes em fase de projeto e licitação.

Desta forma, o planejamento em transportes na cidade do Rio de Janeiro sinaliza o investimento ampliado em vários meios como solução para uma melhor mobilidade urbana no espaço.

## 2.1 Sistema de Ônibus BRT's

Aproveitando-se do serviço de transporte público por ônibus, tenta-se aprimorar o sistema com os corredores de ônibus *Bus Rapid Transit* (BRT's), ou seja, Transporte Rápido por Ônibus articulados que trafegam em corredores exclusivos, reduzindo o tempo de viagem dos usuários. O transporte coletivo nesse tipo de sistema circula em faixas de trânsito exclusivas, preenchendo-se de passageiros em estações no nível da porta de abertura dos ônibus, de modo a agilizar o embarque e o desembarque.

Figura 01 – Modelo de Ônibus BRT utilizado na Cidade do Rio de Janeiro



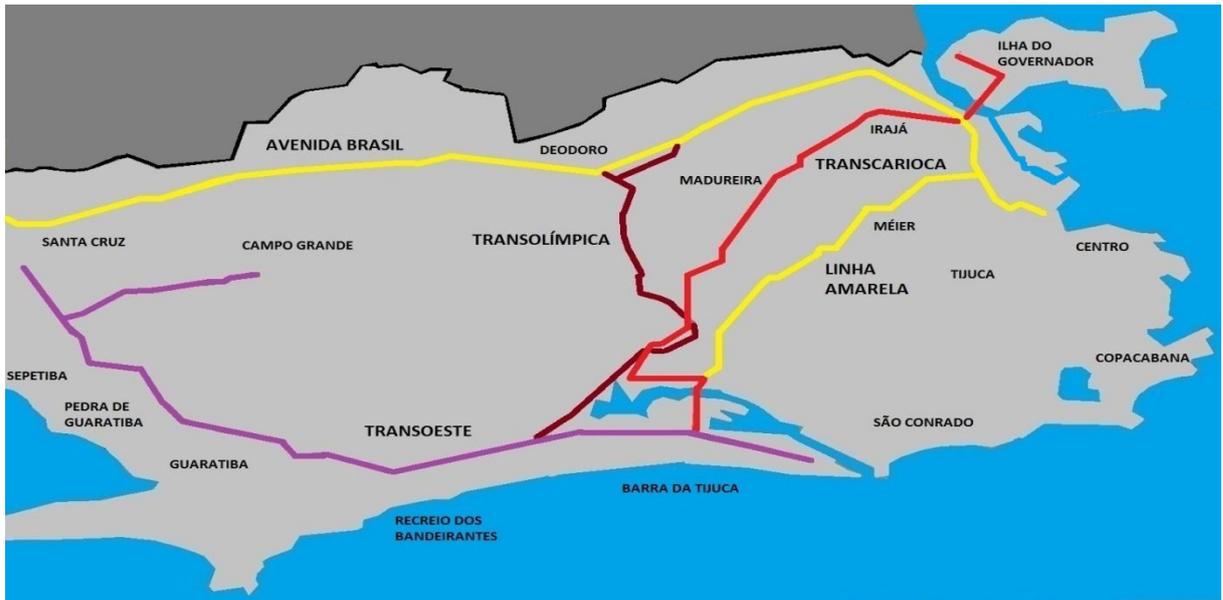
Fonte: [www.sidneyrezende.com](http://www.sidneyrezende.com)



Fonte: [www.transportabrasil.com.br](http://www.transportabrasil.com.br)

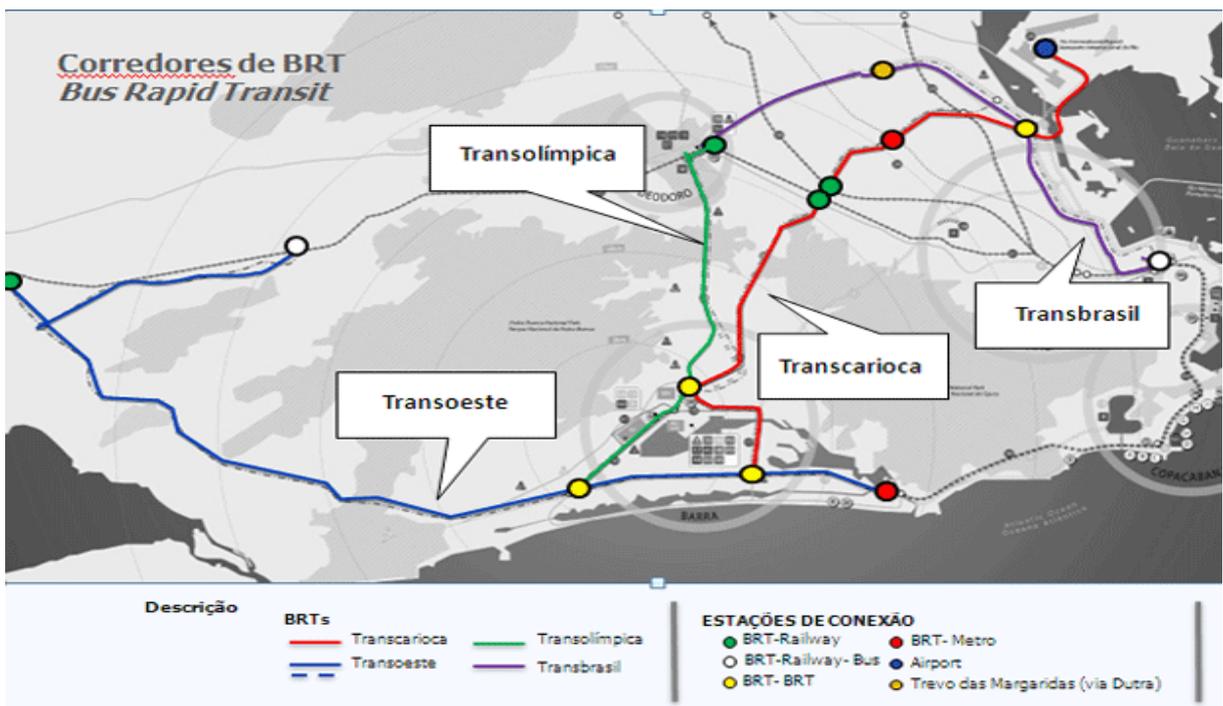
Os corredores viários projetados para a cidade do Rio de Janeiro, de modo a realizar a integração regional, são os corredores TransOeste, TransCarioca, TransOlimpica e o da Av. Brasil, nomeado de TransBrasil.

Figura 02 - Mapa dos traçados das Vias Trans pela Cidade do Rio de Janeiro



Fonte: pt.wikipedia.org

Figura 03 – Planejamento dos BRT's pela Cidade



Fonte: maravilhasdoporto.blogspot.com

Pelo corredor TransOeste entende-se a ligação das áreas mais ricas da zona oeste carioca, ou seja, os bairros da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, com os bairros de Campo Grande e Santa Cruz, partindo do Terminal Alvorada. Possui uma extensão de 56 km de via expressa, com 74 estações, a viabilidade do Túnel da Grota Funda, sendo o primeiro corredor a ser inaugurado pela Prefeitura e a Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro (SMTR).

Figura 04 – Traçado do Corredor Viário TransOeste



Fontes: Google.com e g1.globo.com

Figura 05 – Reportagem sobre a implantação do Corredor TransOeste

**RIO**  
PREFEITURA

SEMPRE PRESENTE

**DIÁRIO OFICIAL**

---

Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro | Poder Executivo | Ano XXVI | Nº 56 | Quarta-feira, 6 de junho de 2012 | R\$ 0,90

## Começa hoje a implantação da Transoeste, primeiro corredor de BRT da cidade

Começa a ser implantado hoje o Transoeste, primeiro corredor de BRT (Bus Rapid Transit) da cidade, que vai ligar Santa Cruz à Barra da Tijuca. Com a entrada em operação do novo modelo, ainda em caráter experimental, o Túnel da Grota Funda será aberto ao tráfego. O sistema rápido para ônibus articulados vai utilizar vias exclusivas, estações e terminais de conexão, com tarifa de R\$ 2,75. Neste primeiro momento, será utilizada uma frota de 11 veículos, com tempo de viagem estimado em 52 minutos e parada em nove estações.

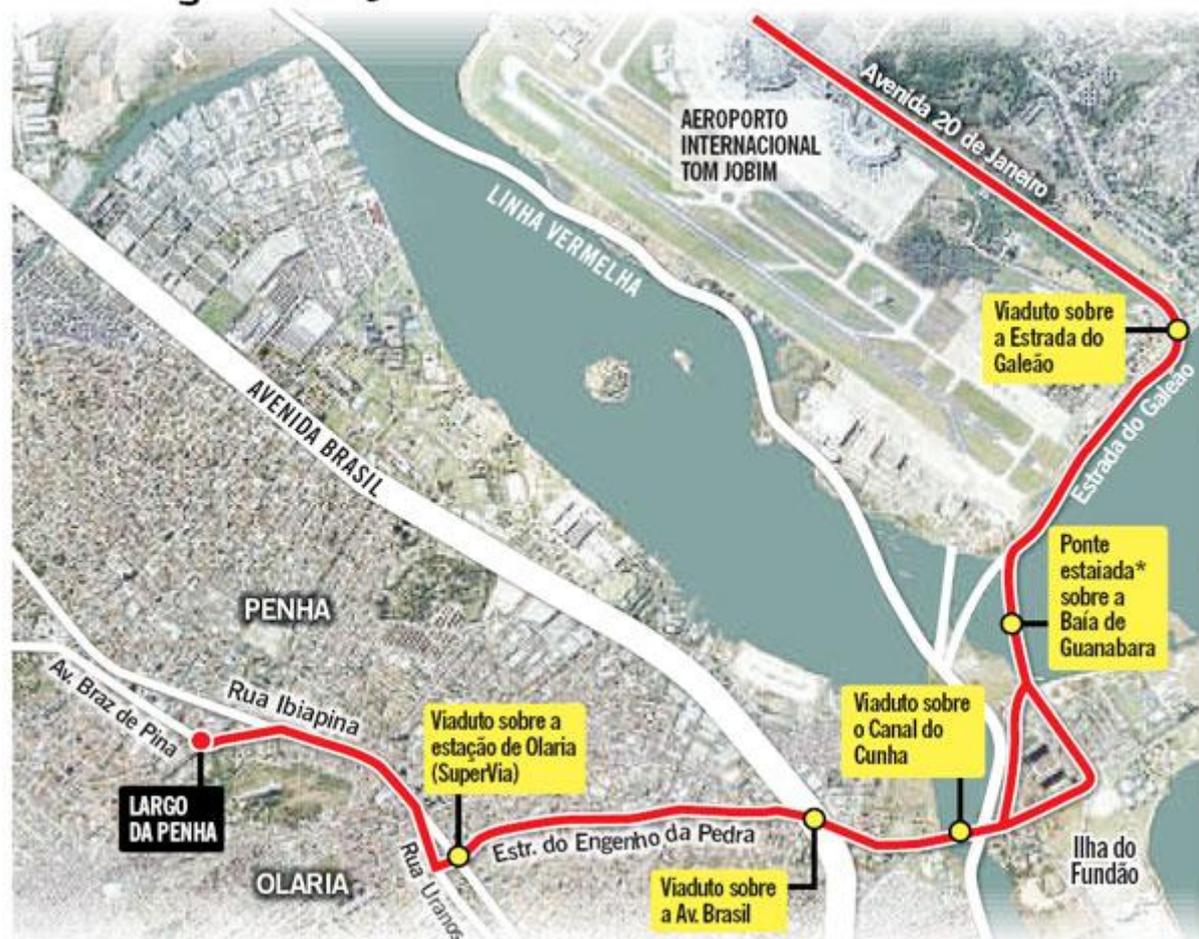
A partir do dia 23 de junho, o sistema entra em operação em 31 estações e, a cada 15 dias, uma nova etapa será implantada até meados de agosto. A integração com os trens da Supervia custará R\$ 3,95, com direito ao uso de uma linha alimentadora do BRT. A integração com os ônibus de linhas intermunicipais terá tarifa de R\$ 4,95, incluindo também uma viagem em linha alimentadora do corredor expresso.

Fonte: [www.pcrj.gov.br](http://www.pcrj.gov.br)

Em seguida, e inaugurado mais recentemente, nas vésperas da Copa do Mundo de 2014, o corredor TransCarioca compreende a região da Barra da Tijuca, partindo também do Terminal Alvorada, até o aeroporto internacional Tom Jobim, no Rio de Janeiro, possuindo 39 km de extensão, com 45 estações no percurso.

Figura 06 – Traçado do Corredor Viário TransCarioca

## Conheça o trajeto do BRT



\* Ponte estaiada é um tipo de ponte suspensa por cabos de aço presos a um ou mais mastros que seguram os tabuleiros do viaduto

Fonte: oglobo.com.br

A via TransOlimpica já faz parte dos compromissos assumidos no pacote do evento olímpico na cidade, e em razão disso, encontra-se em fase de obras. Está prevista a ligação da Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes com os bairros de Magalhães Bastos e Deodoro, num total inicial de 26 km, com a previsão de 18 estações ao longo.

Finalizando a estrutura dos BRT's na cidade, ainda em fase de projeto e licitação, tem-se o corredor TransBrasil, com previsão de ligação de Deodoro e caminhos conexos, como bairros da baixada fluminense, ao aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio de Janeiro, servindo-se da própria Avenida Brasil. Está prevista uma extensão de 32 km, com o total de 28 estações.

## **2.2 Vias de Ônibus BRS's**

Os BRS's (*Bus Rapid Service*) são corredores presentes na cidade do Rio de Janeiro, como um dos projetos para desafogar as regiões de maior engarrafamento no trânsito carioca. Localizados especialmente nas regiões centrais e zona sul, através de faixas de corredores exclusivos para os ônibus comuns do município, o sistema confere maior rapidez ao transporte coletivo, separando as vias de transportes individuais. Nesses corredores foram relacionados pontos de paradas certas, distinguindo trajetos de grupos de BRS 1, BRS 2 e BRS 3, cada um com itinerários definidos pela SMTR. Concomitante ao planejamento de transporte, também foi acionado o processo de segurança, conferindo maior resultado no processo de implantação através de câmeras de monitoramento por fiscalização eletrônica, de modo a impedir o uso dessas faixas exclusivas por automóveis de passeio.

Como exemplo de implantação do sistema, tem-se o primeiro BRS desenvolvido em Copacabana, no ano de 2011, no trecho exclusivo entre a Rua Barata Ribeiro e a Avenida Nossa Senhora de Copacabana, com duas faixas destinadas ao sistema de ônibus urbano.

Figura 07 – Sistema de BRS em funcionamento na Cidade do Rio de Janeiro



Fonte: noticias.r7.com



Fonte: www.ligadonorio.blogspot.com

Em seguida, instalou-se o corredor ligando os bairros de Ipanema e Leblon. Depois, também como projeto para revitalização da zona central da cidade, progrediu-se na implantação nas principais vias do centro do Rio de Janeiro, tais como: Av. Rio Branco e Av. Presidente Vargas.

### 2.3 Sistemas de Trens Urbanos e de Metrô

A concessionária que administra os trens cariocas, Supervia, já apresentou um projeto de renovação de frota, com o recebimento de 60 novos trens, viabilizados pelo governo do estado do Rio de Janeiro. Foi realizada uma parceria com empresas japonesas, bem como com empresas brasileiras, que já começaram a entregar as novas composições, possibilitando a troca de boa parte das unidades muito sucateadas.

Ainda, em razão das obras de ampliação e modernização do complexo do Maracanã para a copa de 2014, a estação homônima ganhou uma superestrutura, possibilitando agora a integração modal com os trens do metrô, além de conferir a população uma melhor prestação dos serviços, com obras de acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como para os dias de jogos no estádio, com o aumento natural da capacidade.

Para o sistema de Metrô está em construção a linha 4 que, diante de várias alterações de traçado, decidiu-se pela ligação da zona sul com a zona oeste cariocas, entre as estações General Osório, em Ipanema, e Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, com a previsão de construção de 6 novas estações e ampliação da estação General Osório.

Figura 08 – Traçado da Linha 4 do metrô carioca



Fonte: oglobo.globo.com

Ainda, este em circulação nova frota de trens de metrô, adquiridos já para o evento da Copa do Mundo, num total de 19 novas composições a operar as linhas 1 e 2 até as Olimpíadas de 2016.

## 2.4 Outros meios de transportes urbanos

Para a realização dos grandes eventos esportivos na cidade, também é necessário fortalecer o escoamento da população através de transportes intermunicipais, interestaduais e até internacionais.

Como exemplo, retirando da pauta a questão do transporte rodoviário, já analisado acima, tem-se o sistema de barcas, ligando principalmente os municípios do Rio de Janeiro e de Niterói. A concessionária Barcas S/A, responsável pelas operações dos catamarãs sociais, tem investido num aumento da frota, de modo a

possibilitar uma redução de espera por uma nova viagem e um aumento de oferta de passageiros.

Interessante também noticiar os investimentos nas ampliações dos principais aeroportos nacionais, realizados pelo governo federal em parceria com a iniciativa privada. No caso da cidade, tem-se a concessão de gestão do aeroporto internacional Tom Jobim, permitindo uma maior integração do terminal com o centro urbano, bem como aumentando a oferta de serviço.

Resta imprescindível apontar o projeto novidade para a região portuária central da cidade referente ao tipo de transporte ferroviário, os Veículos Leves sobre Trilhos (VLT's). Com inauguração prevista para o ano de 2015, a prefeitura projeta a ligação da Av. Presidente Antonio Carlos com o Terminal Rodoviário do Rio de Janeiro, configurando-se na linha 1, laranja, com 42 km de extensão. Há também a previsão da linha 2, verde, de VLT's, com estimativa de inauguração para o ano de 2016, com eixos de ligação da Central do Brasil à Praça Mauá, bem como a linha azul, com 10 estações, do aeroporto Santos Dumont à Central do Brasil; a linha vermelha, com 11 estações, da Av. Presidente Antonio Carlos à Central do Brasil; a linha amarela, com 6 estações, da Central do Brasil à Vila de Mídia e a linha roxa, com 16 estações, da Praça Mauá à Vila de Mídia, todas com previsão de inauguração para o ano das Olimpíadas. A intenção da prefeitura da cidade é retirar pelo menos 60% da frota de ônibus e 15% de carros de passeio circulando do centro do Rio de Janeiro, priorizando o transporte sobre trilhos.

Figura 09 - Traçado de VLT na área central da Cidade



Fonte: oglobo.globo.com

Figura 10 - Protótipo de trem que irá circular nos trilhos do Centro da Cidade



Fonte: www.portomaravilha.com.br

## 2.5 Prioridade no investimento em transportes rodoviários

Os congestionamentos no trânsito da cidade têm se tornado rotina na vida do carioca, reduzindo de maneira acentuada a mobilidade urbana, principalmente em relação ao centro do Rio de Janeiro. Por certo, esse tema apresenta-se como desafio a ordem urbana, e requer ampliado debate com a população local sobre as futuras demandas e planejamentos.

Um dos pontos a serem urgentemente debatidos e levados à consciência do cidadão são os questionamentos sobre a priorização da política pública em favor do sistema rodoviário. É certo que esse tema pode se travar em todas as esferas de poder, tanto nacional, quanto regional e municipal, mas levando-se em consideração ao estudo de caso do Rio de Janeiro, tem-se observado um sofrimento terrível para os moradores dos centros metropolitanos com vias saturadas, em que há principalmente deslocamento sobre rodas (pneus).

O incentivo realizado pela prefeitura em transporte particular individual motorizado (automóveis), em paralelo com o maciço estímulo ao transporte coletivo sobre rodas, aumentando a oferta do serviço, desorganizando os meios urbanos pelo crescimento desordenado, ocasionam intermináveis engarrafamentos com características desumanas.

A preferência municipal pelo investimento em transportes coletivos rodoviários e não do sistema da rede de metrô e trens, ou seja, transportes típicos de massa que permitem um deslocamento muito maior de cidadãos e que retiram das ruas inúmeros carros de passeio e ônibus, além de representarem maiores qualidades sustentáveis para o meio ambiente, tem acarretado aos habitantes locais prejuízos em diversas esferas: baixa produtividade no trabalho, piora da saúde, com aumento de doenças respiratórias, assim como prejuízos financeiros da ordem de produção de bens de consumo das empresas cariocas e as que necessitam passar pelas localidades centrais da cidade.

Cumprir lembrar e informar que as intervenções na mobilidade urbana da cidade estão sendo bem elevadas devido à realização da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016 e até o momento temos inaugurado o trecho do BRT TransOeste e BRT TransCarioca, mais recentemente, e já se tem notícia de inúmeros casos de acidentes, devido a falhas na infraestrutura.

Desta forma, resta necessário observar que se as autoridades administrativas municipais desejarem reverter os problemas instalados pela valorização excessiva aos meios rodoviários deficitários, objetivando minimizar ou anular os efeitos sociais, econômicos e ambientais negativos de sua utilização, urgem imprescindíveis medidas, tais como a conscientização da população sobre o uso em dia útil dos carros de passeio, a melhoria real do sistema de transporte coletivo na cidade, estimulando ao cidadão à priorização deste, bem como o fortalecimento das integrações de vários meios de transportes, ampliando a rede de serviços.

Observa-se que os investimentos em mobilidade representam os principais indutores de modelos de reestruturação das cidades, em especial, com características metropolitanas, possibilitando a valorização de áreas já degradadas nas zonas centrais e permitindo um maior acesso da população aos serviços de mobilidade e acessibilidade, conferindo uma maior dignidade ao cidadão.

Analisando-se os investimentos na cidade do Rio de Janeiro, permite-se aferir que a primazia destes estão sendo focados em áreas mais abastecidas de equipamentos urbanos, como o Centro, a Zona Sul e a Barra da Tijuca, em detrimento das áreas mais necessitadas. Ainda, para piorar, muitas destas áreas abandonadas pelo Poder Público estão sendo vítimas de processos de remoções compulsórias, sendo violados direitos humanos básicos à moradia.

## **2.6 Remoções em função da construção dos Corredores Viários TransOeste, TransCarioca e TransOlímpica**

Em razão dos megaeventos na cidade do Rio de Janeiro, está ocorrendo violações ao direito à moradia, principalmente em áreas de periferia e já carente de recursos públicos. Como analisa o Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, cujo título é Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro, de maio de 2013:

Os projetos não são apresentados e não há dados oficiais de famílias ameaçadas de remoção. O número de atingidos e os impactos sociais das intervenções não chegam ao debate público democrático, e os mais vulneráveis perdem o pouco que conquistaram na luta diária pelo acesso à cidade.

Como cenário específico da cidade do Rio de Janeiro, é possível verificar com clareza que as autoridades municipais tendem à expulsão dos pobres das áreas mais valorizadas, como os bairros da Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes, ou espaços regionais que estão sendo contemplados com elevados investimentos públicos, como os bairros de Curicica, Vargem Grande, Jacarepaguá, e as regiões centrais da cidade.

Resta assim imperioso notar que os investimentos públicos localizam-se mais fortemente nas áreas de classe média e alta, privilegiando e gerando mais oportunidades de outros investimentos e de um maior retorno financeiro para estes, com a valorização habitacional e a de imóveis comerciais.

Ainda, para melhor esclarecer o tema, tem-se que analisar a localização de construção de casas e apartamentos populares pelo Programa do Governo Federal Minha Casa Minha Vida. Apesar de representar um programa habitacional inovar e merecedor de aplausos, as autoridades municipais têm reservado espaços urbanos periféricos para a viabilização deste para atender à população removida. Nota-se que estas áreas, já carentes de recursos públicos, e de infraestrutura urbana, são as mais desvalorizadas comercialmente da cidade.

Milhares de famílias situadas no Rio de Janeiro já sofreram com o processo de remoção, ou estão ameaçadas de sofrerem esta violação, sobre o argumento da realização dos movimentos necessários para a realização dos Megaeventos na cidade, permeando áreas de interesse público, tanto do município, quanto do estado para a reestruturação do centro, com o Porto Maravilha, as obras no entorno do estádio do Maracanã, das faixas exclusivas BRT's, entre outras.

O Corredor Viário do BRT TransOeste que faz o trecho da Barra da Tijuca com Santa Cruz e Campo Grande, para a sua construção desapropriou dezenas de comunidades, como as da Restinga, Recreio II, Vila Harmonia, entre outras.

Para viabilizar o BRT TransCarioca, que liga o aeroporto Tom Jobim à Barra da Tijuca, a prefeitura procedeu à remoção das comunidades do Campinho e de outras áreas de Jacarepaguá, com estimativa de mais de 3.000 famílias afetadas só no início das obras, conforme o dossiê (2003, p. 21).

No caso da construção do BRT TransOlimpica, o número de removidos ainda é desconhecido, tendo em vista as obras ainda estarem em execução. Porém, já é possível analisar diversas violações da prefeitura no tocante ao fracionamento do projeto, tratando o corredor viário por obras distintas, e planejamentos diferenciados,

além da falta de debate público acerca do traçado da via e da insuficiência de informações sobre os reais impactos sociais e ambientais em decorrência das obras.

### 3 A VIA TRANSOLÍMPICA

Figura 11 - Placa da Prefeitura do Rio de Janeiro na Avenida Brasil, altura de Magalhães Bastos, sinalizando o início das obras na região



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

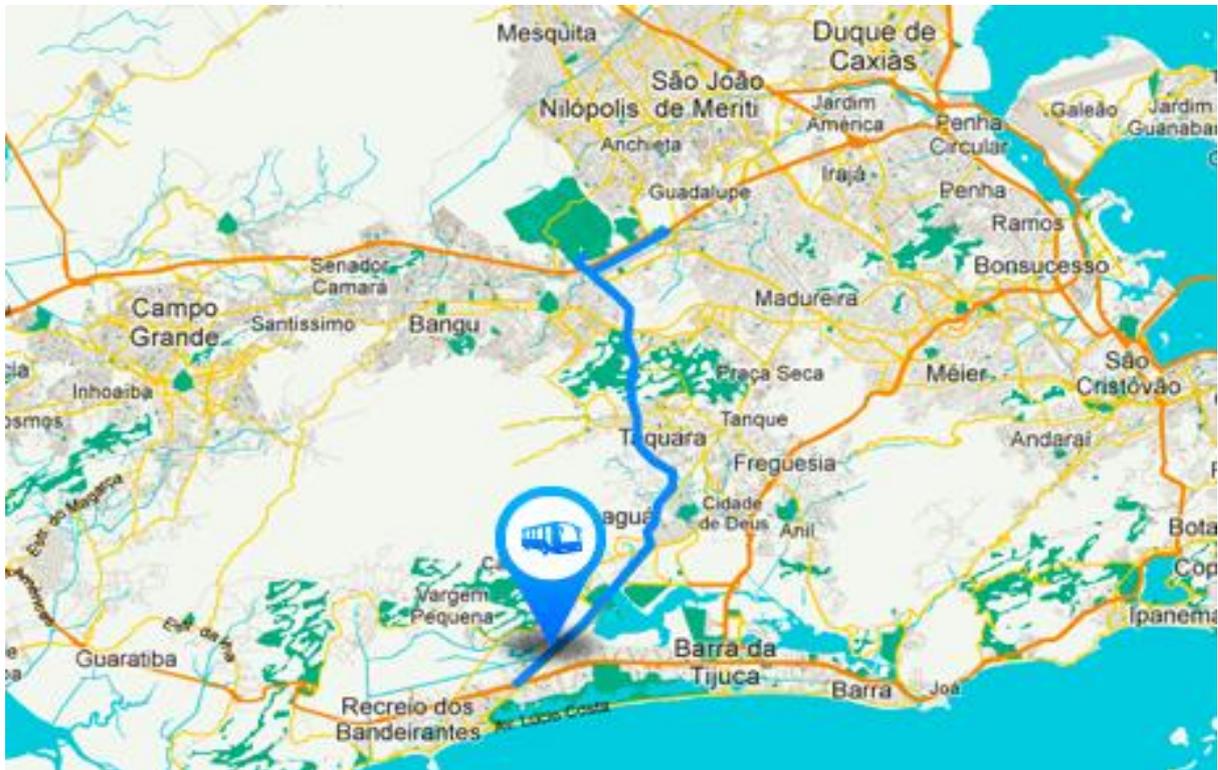
A via expressa TransOlimpica será o eixo de ligação das zonas oeste partidas. De um lado a abastada, com uma população predominantemente de classe média e com rede de infraestrutura estatal melhor desenvolvida, e de outro a “irmão pobre”, a zona oeste carente de equipamentos públicos, e com a população pobre ou extremamente pobre. O trecho da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes até Deodoro e Magalhães Bastos terá uma extensão aproximada de 26 km de extensão, com 18 estações ao longo da via.

No projeto consta a construção de duas pistas, com três faixas cada uma, sendo duas dessas para carros e a outra servirá ao sistema do ônibus BRT.

A via que está sendo construída pela prefeitura do Rio de Janeiro em parceria com o capital privado terá, após a viabilização das obras, uma praça de pedágio, na altura do bairro de Sulacap, após o túnel construído sob o Maciço da Pedra Branca,

em paralelo com a Estrada do Catonho, e atrás do Cemitério Jardim da Saudade de Sulacap.

Figura 12 - traçado original da Via TransOlimpica



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

### 3.1 As etapas da participação da Comissão de Magalhães Bastos na formulação do traçado da TransOlimpica

Os Decretos do Município do Rio de Janeiro nº 33.773 de 09 de maio de 2011 e nº 36.873 de 12 de março de 2013 relacionaram os logradouros da área de abrangência do Corredor Viário TransOlimpica, afetando/definindo várias ruas do bairro de Magalhães Bastos (população: 24.430 residentes)<sup>3</sup> e do bairro da Vila Militar (população: 13.184 residentes)<sup>4</sup> para a viabilização das obras de construção.

Conforme o traçado originário apresentado nos Decretos supracitados, o bairro histórico de Magalhães Bastos ficaria completamente descaracterizado, eis

<sup>3</sup> Fonte: Censo do IBGE/2010

<sup>4</sup> Fonte: Censo do IBGE/2010

que resultaria na destruição de residências e condomínios residenciais, do pouco comércio local, além de segregar do bairro a Igreja Cinquentenária de Magalhães Bastos, Paróquia São José, conhecida por ser palco de grande resistência na luta por benfeitorias para o bairro e adjacências, com o engajamento da população, estimulada pelo líder, já falecido, Padre João Cribbin. A alegação do poder público para a vinda de um corredor expresso cortando o bairro era o de gerar melhoria para o trânsito da região que abrigará os futuros Jogos Olímpicos na zona oeste carioca.

Figura 13 - Bairro de Magalhães Bastos



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Figura 14 – Igreja história de São José



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Ao tomar conhecimento do trajeto inicial da via TransOlimpica em meados do ano de 2011, que previa a remoção de mais de duas mil famílias, irredimidos com a iminente destruição do bairro de Magalhães Bastos e adjacências, os moradores organizaram-se em Comissão convocados pelo Pároco à época da Paróquia São José, Padre João Cribbin, com o objetivo de tomar ciência das futuras alterações nas localidades, e atuar junto às autoridades administrativas de modo a minorar os impactos sociais dessa obra vultuosa no bairro.

Em 24 de julho de 2012, à convite do Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes e do então Vereador Adilson Pires, líder do governo na Câmara de Vereadores, hoje Vice-Prefeito, para uma reunião no Palácio da Cidade, em Botafogo/RJ, a Comissão de Magalhães Bastos apresentou uma proposta de mudança do traçado da via: passando por áreas da União/Comando do Exército (desativadas), atrás da autarquia do DETRAN/RJ, do CIEP Aspirante Francisco Mega e da Paróquia São José, paralela à Rua Salustiano Silva, em direção a Avenida Brasil.

Figura 15 - Traçado desenvolvido pela Comunidade de Magalhães Bastos, retirando do caminho da Via TransOlimpica todos os imóveis do bairro



Fonte: Arquivo da Prefeitura – Foto: Mariana Rodrigues

Em havendo a possibilidade de construção do corredor da TransOlimpica por este trajeto, os transtornos da desapropriação de diversos logradouros no bairro seriam minimizados, restando unicamente o impacto ambiental na região, tão pouco afetaria a tradicional Paróquia de São José, e, inclusive, diminuiria o custo de construção da via na região

À época, o Prefeito Eduardo Paes comprometeu-se com o projeto do novo traçado do corredor da TransOlimpica requerido pela população e prometeu negociar as terras ociosas da União/Comando do Exército, de modo a não prejudicar os munícipes de Magalhães Bastos. Inclusive, em período eleitoral o Prefeito enviou o Secretário de Obras Alexandre Pinto e o então Vereador Adilson Pires ao bairro, em assembleia pública, para divulgar e tranquilizar a população quanto a opção da prefeitura pelo traçado que passa pelos terrenos da União/Exército Brasileiro e não provoca desapropriação nas localidades.

Nas fotos a seguir, o Vereador Adilson Pires e o Secretário de Obras Alexandre Pinto perante a comunidade, no salão da Igreja de São José:

Figura 16 – Assembleia Pública para divulgar novo traçado da via TransOlimpica



Figura 17 – Secretário de Obras Alexandre Pinto demonstrando a alteração do traçado



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

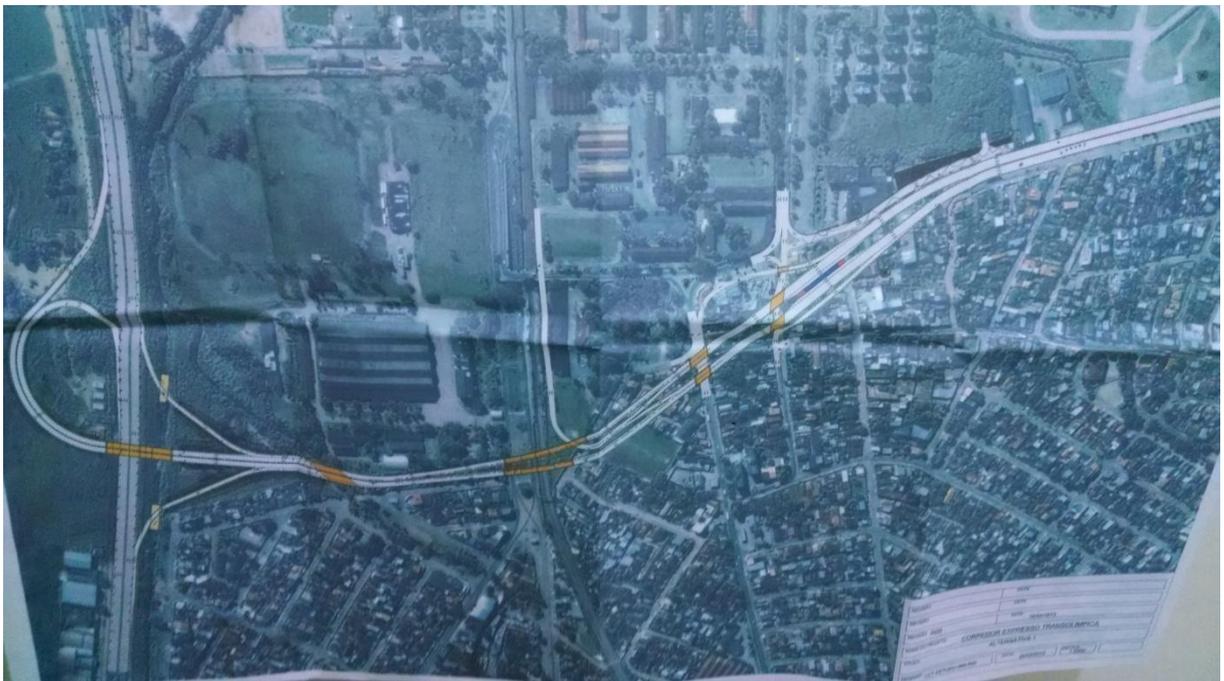
Figura 18 – Povo reunido em assembleia para se informar sobre as novidades da Via Transolímpica



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

No início de 2013, passado o período eleitoral que reelegeu o então prefeito Eduardo Paes, o Pároco Núbio da Igreja de São José recebeu a notícia de que as tratativas das autoridades municipais de obras com o Comando do Exército restaram frustradas quanto ao traçado desenhado pela comunidade de Magalhães Bastos. Ato contínuo foi apresentado novo traçado que já representava avanço em relação ao projetado inicialmente pela prefeitura do Rio.

Figura 19 – Traçado alterado pela Prefeitura, tendo em vista a resistência do Exército, restando cerca de 200 famílias no caminho da Via TransOlimpica



Fonte: Arquivo Prefeitura - Foto: Mariana Rodrigues

A Comissão de Magalhães Bastos, com o objetivo permanente de cientificar a população local, convocou mais uma assembleia pública e noticiou as modificações apresentadas pela equipe de obras do município. Em seguida, orientados pelas deliberações extraídas da assembleia, a Comissão articulou-se para solicitar apoio de autoridades federais, estaduais e municipais, destacando-se a atuação dos parlamentares Alessandro Molon, Deputado Federal pelo Partido dos Trabalhadores (PT) do Rio de Janeiro, e Luiz Sérgio, também Deputado Federal pelo PT/RJ.

De imediato, o Deputado Alessandro Molon agendou uma reunião com a autoridade máxima do Exército Brasileiro na Vila Militar, Gen. de Reserva Evangelho, com representantes da Comissão, de modo a possibilitar a reabertura de

negociação sobre o traçado que não desapropria nenhum morador de Magalhães Bastos.

Figura 20 – Reunião na Vila Militar com o General Evangelho, o Deputado Federal Alessandro Molon, o Pároco Núbio e os integrantes da Comissão de Magalhães Bastos



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Somados aos esforços perante ao Exército Brasileiro, organizaram-se passeatas populares convocando os moradores a reivindicar maiores informações das autoridades administrativas municipais sobre o traçado da via TransOímpica, bem como confirmações quanto às desapropriações no bairro e notícias quanto ao impacto ambiental que ocorrerá naturalmente.

Figura 21 – Passeata em Magalhães Bastos



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Como resultado da intensa participação da sociedade civil organizada, e do apoio da mídia à luta do povo unido de Magalhães Bastos, o Prefeito Eduardo Paes enviou convite à Comissão para discutir uma alternativa mais viável ao bairro.

Figura 22 – Reunião da Comissão de Magalhães Bastos no gabinete do Prefeito



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Mediante o forte apoio popular, a Comissão, não satisfeita com a falta de respostas concretas da prefeitura, organizou-se e, por meios próprios, viajou até Brasília/DF, no intento de conseguir uma audiência com o Comandante máximo das Forças Militares do Exército, General Enzo Peri.

Figura 23 – Reunião da Comissão de Magalhães Bastos, parlamentares e o Comandante do Exército Brasileiro, Gen. Enzo Peri



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Figura 24 – Notícia publicada no Jornal O Globo sobre a reunião em Brasília/DF

## Transolímpico: sai acordo com Exército

**Cerca de 300 moradores de Magalhães Bastos não serão mais removidos**

Após reunião com o comando do Exército, parlamentares e moradores de Magalhães Bastos, o prefeito Eduardo Paes anunciou, na tarde de ontem, que não será mais preciso desapropriar aproximadamente 80 casas no caminho do corredor Transolímpico. Com o desfecho, que beneficia 300 pessoas, o Exército concordou em ceder mais uma parte de um terreno da Rua Salustiano Sil-

va, já nas proximidades da Avenida Brasil.

O encontro contou com a presença dos deputados federais Chico Alencar (PSOL), Alessandro Molon e Luiz Sérgio (ambos do PT), além do vereador Marcelino D'Almeida (PMDB). Na última terça-feira, uma reunião do grupo com o comandante do Exército, general Enzo Martins Peri, em Brasília, já havia deixado o acordo bem encaminhado.

### **PREFEITO: MELHOR SOLUÇÃO**

O prefeito Eduardo Paes disse que, em 15 dias, o novo traçado da via expressa, que liga a

Barra da Tijuca a Deodoro, será apresentado pela Secretaria municipal de Obras.

— A nossa linha é sempre evitar desapropriações. Não é só o custo financeiro, mexe com a vida de muita gente. Esta foi a solução pela qual estávamos brigando há três anos. Faltava acordo em uma pequena parte do terreno do Exército. Provavelmente teremos que gastar até mais, pois pode haver a necessidade de construir viaduto. Mas se tiver que fazer viaduto, eu faço. E nos comprometemos com o Exército a reconstruir o que precisará ser

derrubado em suas instalações durante as obras — afirmou o prefeito.

Com 26 quilômetros, o BRT Transolímpico (corredor expresso) prevê a circulação de aproximadamente 60 ônibus articulados para transportar, em pistas exclusivas, cem mil passageiros por dia. De acordo com Paes, as obras devem ser concluídas em 2016. O deputado Alessandro Molon comemorou a decisão.

— Os moradores estavam angustiados com a possibilidade de saírem de suas casas — disse o parlamentar. ●



Fonte: [oglobo.globo.com](http://oglobo.globo.com)

Já no Rio de Janeiro, a Comissão de Magalhães Bastos, mesmo após o resultado positivo da reunião em Brasília, buscou um maior detalhamento do projeto com as autoridades do Exército local, a fim de pôr fim ao temor de desapropriações nas imediações de Magalhães Bastos. Importante considerar que ao longo das tratativas não houve sinalização e demonstração por parte da equipe de obras e planejamento da prefeitura acerca dos impactos ambientais e sonoros provocados por um grande Corredor Viário cortando o bairro.

Figura 25 – Reunião de redefinição de traçado da Via TransOlimpica em Magalhães Bastos, no Comando do Exército da Vila Militar/RJ, com parlamentares e integrantes da Comissão de Magalhães Bastos



Fonte: [www.magalhaesbastos.com.br](http://www.magalhaesbastos.com.br)

Após longas e intensas negociações com várias autoridades de diferentes esferas, o traçado da via TransOlimpica foi redefinida no bairro, restando apenas nove imóveis ( 6 pontos comerciais e 3 residências) a serem removidos, bem como a promessa da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro de reconstrução de parte da Igreja de São José, núcleo de resistência e organização popular.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao fim da análise do processo de organização e articulação da sociedade civil, extrai-se, como força empírica, o esforço da população em participar do planejamento urbano e social da cidade. Não se contentar em praticar a política democrática em períodos eleitorais, consagrou o bairro de Magalhães Bastos nos meios midiáticos, conquistando o respeito das mais altas autoridades da República e demonstrando força popular para um modelo de gestão mais eficaz.

Sendo a missão popular uma tarefa permanente, põem-se os moradores de Magalhães Bastos numa luta contínua por melhores condições de vida local, encaminhando às Autoridades Administrativas projetos de creches, escolas, de reconstrução de redes de esgoto e outros bens públicos, aproveitando a presença de obras municipais no bairro.

## REFERÊNCIAS

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana. Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=226287>> . Data do acesso: 17/06/2014

BLOG DO SIDNEY REZENDE. Rio de Janeiro. 19/10/2012. **BRT vai ganhar adaptação para chegar em Copacabana, diz jornal.** Disponível em: <<http://www.sidneyrezende.com/noticia/189776+brt+vai+ganhar+adaptacao+para+chegar+em+copacabana+diz+jornal>>. Data do acesso: 20/06/2014

TRANSPORTA BRASIL. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com>>. Data do acesso: 17/06/2014

WIKIPÉDIA. **TransOeste.** Disponível em: <<http://pt.m.wikipedia.org/wiki/transoeste>>. Data do acesso: 30/06/2014

MARAVILHAS DO PORTO. Disponível em: <<http://www.maravilhasdoporto.blogspot.com>>. Data do acesso: 30/06/2014

GLOBO.COM. Rio de Janeiro. 23/06/2014. **Projeto de extensão do BRT Transoeste até o Jardim Oceânico, na Barra, sofre alterações.** Disponível em: <<http://m.oglobo.globo.com/rio/projeto-de-extensao-do-brt-transoeste-ate-jardim-oceanico-na-barra-sofre-alteracoes--1298800>>. Data do acesso: 30/06/2014

O GLOBO. Rio de Janeiro. 02/04/2014. **Gasto com o BRT Transcarioca já é 46% maior que o previsto.** Disponível em: <<http://m.oglobo.globo.com/rio/gasto-com-brt-transcarioca-ja-46-maior-que-previsto-12062395>>. Data do acesso: 30/06/2014

PORTAL R7. Rio de Janeiro. 29/05/2014. **Dilma inaugura domingo primeiro trecho do BRT Transcarioca.** Disponível em: <[noticias.r7.com/rio-de-janeiro/Dilma-inaugura-domingo-primeiro-trecho-do-brt-transcarioca-29052014](http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/Dilma-inaugura-domingo-primeiro-trecho-do-brt-transcarioca-29052014)>. Data do acesso: 30/06/2014

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro. 09/05/2014. **Debate e Lançamento Dossiê RIO – Atingidos pela Copa: denúncias, propostas e luta por direitos.** Disponível em: <<http://comitepopulario.wordpress.com/tag/dossie>>. Data do acesso: 30/05/2014

BLOG MAGALHÃES BASTOS. Rio de Janeiro. 05/05/2013. **Obras da Via TransOlimpica em Magalhães Bastos.** Disponível em: <<http://www.magalhaesbastos.com.br/brt-transolimpica-2323430>>. Data do acesso: 30/06/2014