

## O Corredor Pipoca – Para além do problema econômico

João Marcelo dos Santos Santana\*

Universidade Federal da Bahia

**Resumo:** As corridas de rua estão se tornando cada vez mais comuns no calendário de esportes do Brasil e o número de corredores oficialmente inscritos tem se elevado ao longo dos anos. Existe um corredor, entretanto, que não faz parte desta conta: o Corredor Pipoca - aquele que participa da corrida de rua mesmo sem estar inscrito para o evento. Argumenta-se que esta prática prejudica o evento esportivo como um todo. Atrás de revisão bibliográfica sobre o tema na teoria econômica, pesquisa de campo com corredores e entrevistas com as empresas organizadoras de corridas de rua, este trabalho tem por objetivo compreender melhor o problema e trazer possibilidade de estudos futuros.

**Palavras-chave:** corredor pipoca; corrida de rua; gestão esportiva; *free-rider*.

**Abstract:** Road races are becoming increasingly common in the sports calendar of Brazil and the number of officially registered runners have risen over the years. There is a runner, however, that is not part of this account: the 'Bandit Runner' - the one who takes part in the road race without even being registered for the event. It is argued that this practice undermines the sporting event as a whole. Behind literature review on the topic in economic theory, field research with runners and interviews with the road races organizers, this study aims to better understand the problem and bring the possibility of future studies.

**Keywords:** bandit runner; road race; sports management; *free-rider*.

### Introdução

As corridas de rua estão se tornando cada vez mais comuns no calendário de esportes do Brasil e o número de corredores oficialmente inscritos tem se elevado ao longo dos anos. Existe um tipo de corredor, entretanto, que não faz parte desta conta: o corredor *pipoca*. Este corredor é aquele que, apesar de não possuir inscrição para os eventos de corridas realizados em via pública, resolve participar da corrida. Seu principal argumento para justificar a participação no evento mesmo sem estar escrito é afirmar que “a rua é pública”.

---

\* Graduado em Ciências Econômicas (UFBA); corredor amador. E-mail: eu\_joao@hotmail.com

Na teoria econômica este tipo de ação se aplica ao conceito de carona (ou *free-rider*), sendo este o indivíduo que se beneficia de algo pelo qual não pagou. No caso da utilização de um bem público – as ruas –, é difícil frear o comportamento do carona porque a via pública é um espaço de livre acesso. Transportando para o cenário das corridas, entretanto, tal ação implica em um problema, uma vez que para a realização de uma corrida de rua as empresas pagam pela utilização do espaço e desejam disponibilizar um serviço adequado para todas as pessoas inscritas. Percebe-se que presença das pessoas não inscritas no espaço do evento gera problemas para a organização do evento.

Sendo assim, este trabalho tem por objetivo compreender melhor o problema a partir dos estudos teóricos e da análise dos argumentos das duas partes – corredores e organizadores de corrida –, além de trazer a possibilidade de estudos futuros e mais abrangentes.

## **Metodologia**

O texto se divide em duas partes: na primeira a metodologia adotada foi a da revisão bibliográfica sobre os bens públicos e o problema do *free-rider* (carona) através de textos de direito e de teoria econômica; na segunda parte a metodologia utilizada foi a de pesquisa de campo, com realização de questionário online com corredores do Brasil e de contato via e-mail direcionado às empresas realizadoras de eventos de corrida de rua.

Em contato com corredores e assessorias de corrida, a pesquisa obteve 167 respostas aos questionários via internet. Os corredores ficaram sabendo da pesquisa através de link disponibilizado em página de corredores de rua, além de comunicado passado às assessorias. As respostas foram colhidas de forma anônima e o respondente tinha espaço para fazer comentários ou dar sugestões.

Para saber a opinião das empresas organizadoras, o contato se deu exclusivamente via troca de e-mails. Primariamente seriam colhidas as informações das duas principais

organizadoras de eventos de corrida em Salvador. Nesta fase a Latin Sports foi a única a estabelecer contato. No segundo momento se tentou a troca de informações com as maiores empresas organizadoras de provas do Brasil, entre as quais estão a Iguana Sports, Spiridon e CORPA. Estes três contatos foram concretizados com sucesso. Por último, seria estabelecido um contato com as empresas organizadoras das principais corridas do mundo (Boston, Chicago, Nova York, Londres, Berlim e Tóquio), sendo a organizadora da prova de Boston a única a trocar informações após primeiro contato.

## **O bem público e o problema econômico do carona**

### **O conceito jurídico de Bem Público**

Na lei brasileira, os bens públicos são tratados no Código Civil, Brasil (2002), Capítulo III, Livro II. São definidos, de forma integral, a seguir:

Art. 99. São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;

II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias;

III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades.

Parágrafo único. Não dispondo a lei em contrário, consideram-se dominicais os bens pertencentes às pessoas jurídicas de direito público a que se tenha dado estrutura de direito privado.

Art. 100. Os bens públicos de uso comum do povo e os de uso especial são inalienáveis, enquanto conservarem a sua qualificação, na forma que a lei determinar.

Art. 101. Os bens públicos dominicais podem ser alienados, observadas as exigências da lei.

Art. 102. Os bens públicos não estão sujeitos a usucapião.

Art. 103. O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem.

Para Cretella Junior (1975, apud CARVALHO FILHO, 2015) o bem público é o conjunto de bens móveis e imóveis destinados ao uso direto do Poder Público ou à utilização direta ou indireta da coletividade, regulamentados pela Administração e submetidos a regime de direito público. São, portanto, os bens apropriados diretamente pelo Estado (como um prédio de uma

repartição pública) ou um bem do Estado que é para utilização da sociedade (como ruas e praças).

Com o objetivo de aprofundar o entendimento sobre os bens públicos, é preciso compreender de que forma eles são utilizados, ou seja, é preciso entender os seus critérios permissivos. Existem basicamente duas formas de utilização do bem público: i) uso comum; ii) uso especial. Estas denominações já foram citadas nos incisos do Código Civil acima, mas serão melhor detalhadas.

O bem público de uso comum é utilizado pelos membros da coletividade sem que haja distinção entre os indivíduos, sendo estes dotados de direitos e liberdades individuais. Este é o caso específico de praias, praças e ruas, em que o indivíduo não precisa de permissão prévia para entrar, utilizar e sair. Os bens públicos de uso comum têm como característica básica a indiscriminação entre os indivíduos, o que significa que o bem de uso comum deve ser gratuito – caso fosse oneroso, seria discriminatório. Os bens públicos de uso especial, por sua vez, podem ser onerosos aos indivíduos e, portanto, discriminatórios. O pagamento de pedágios em rodovias é um exemplo de utilização especial de um bem público, assim como a cobrança de ingresso para entrar em Museu pertencente ao Governo. Os bens públicos podem ser utilizados de forma especial quando, por determinado tempo, são administrados de forma privativa (CARVALHO FILHO, 2015).

(O bem público é especial) Quando a utilização do bem de uso comum for anormal por excluí-lo, embora transitória e episodicamente, de suas destinações próprias, em vista de proporcionar, ocasionalmente, um uso comportado pelas características físicas do bem, mas diverso de suas jurídicas destinações. É o que ocorre quando há fechamento de vias públicas para realização de corridas de pedestrianismo, ciclísticas ou automobilísticas, com a temporária exclusão explícita de sua utilização pelos demais usuários. Para utilizações deste gênero é necessária a autorização administrativa. (BANDEIRA DE MELLO, 2013, p. 946).

A partir de Bandeira de Mello (2013) se entende que o organizador de uma prova de corrida adquire uma permissão para utilização de um bem público de uso comum - a rua -, transformando-o em um bem público do tipo especial. A permissão para utilização de um bem

público de forma atípica ou especial, como uma rua de uma cidade, é um ato administrativo e, em princípio, deve ser precedida de licitação, a não ser que, após analisada a finalidade da utilização do bem público, não seja necessária a aplicação de uma licitação - caso em que a permissão é outorgada discricionariamente. Segundo Bandeira de Mello (2013, 534):

Licitação é o procedimento administrativo pelo qual uma pessoa governamental, pretendendo alienar, adquirir ou locar bens, realizar obras ou serviços, outorgar concessões, permissões de obra, serviço ou de uso exclusivo de bem público, segundo condições por ela estipuladas previamente, convoca interessados na apresentação de propostas, a fim de selecionar a que se revele mais conveniente em função de parâmetros antecipadamente estabelecidos e divulgados.

A aplicabilidade de uma licitação surge caso a proposta de utilização do bem público seja objeto de aspiração de grupos terceiros, como uma concorrência para utilização do bem com as mesmas finalidades. No caso das corridas de rua, não há esta competição, exceto por datas, que podem ser rearranjadas com os órgãos públicos. Há, porém, que obter a permissão da autoridade de trânsito, conforme Artigo 67, Capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro, Brasil (1997):

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

- I - Autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;
- II - Caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;
- III - Contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;
- IV - Prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrar os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

Tudo isto posto, percebe-se que a organização privada de uma corrida de rua possui o direito sobre a utilização do bem público, podendo discriminar a circulação dos indivíduos a partir de critérios objetivos próprios – no caso, estar inscrito ou não na corrida. Como uma corrida se estende por quilômetros e não é factível a adoção de barreiras protetoras durante todo o trajeto, a entrada e saída de indivíduos nas ruas mantém a característica de bem público da não exclusão. É neste ponto que o *Carona* atua.

### **O problema econômico do *Free-Rider* (ou *Carona*)**

A ideia do *Carona* foi firmada a partir das provocações feitas por Samuelson (1954) em texto acerca das taxações sobre bens públicos, aproveitando a grande quantidade de discussão sobre as intervenções públicas na economia. O autor assume que existem dois bens na economia: os bens de uso privado e os bens de uso coletivo. Os bens de uso privado são aqueles em que a utilização deste bem por um dos indivíduos acarreta na diminuição do consumo por outro indivíduo, sendo este o caso de um sanduíche, por exemplo. O bem de uso coletivo, por sua vez, é o bem que o consumo por um indivíduo não prejudica a utilização do mesmo bem por outro indivíduo, caso de uma estrada com trânsito livre. A utilização ou não de determinado bem é objetivada através de uma função utilidade, em que se deseja maximizar a o uso de determinados bens e minimizar o uso de outros tantos. A barreira das funções de utilidade é dada pelo *Ótimo de Pareto*, ponto em que tornar a distribuição de consumo de uma pessoa melhor acarretará em piora na distribuição de consumo de outra pessoa.

Ao passo em que o consumo dos bens privados é regulado pela disposição a pagar por determinado bem e pela análise que as empresas fazem dos custos marginais de suas mercadorias, os bens de consumo coletivo não possuem tão fácil forma de regulação por preço. A dificuldade existe porque o custo marginal de um bem público é zero, visto que a utilização de um bem deste tipo por uma pessoa não inviabiliza a utilização por outra pessoa. Na hipótese de um modelo concorrencial, em que os preços tendem a se aproximar do custo marginal, todos os bens públicos precisariam ser pagos com preços tendentes a zero.

Têm-se duas situações neste ponto: i) bens públicos essenciais que precisam ser disponibilizados à sociedade; ii) dificuldade em aferir preço ao bem público devido à sua característica de não exclusão. A primeira conclusão lógica é que as empresas particulares, dada a impossibilidade de obter lucros com a venda desses bens, não tem condições de ofertá-los a

longo prazo. A segunda conclusão lógica é que, se há dificuldade na estimação individual de preço para cada bem público, então se deve criar uma taxa única para que se pague, baseado no benefício social derivado daquele bem. E é justamente neste ponto que Samuelson (1954) toca, pois acredita que se o indivíduo sabe que não existe um parâmetro matemático para o cálculo do valor do bem de consumo coletivo, então o indivíduo tenderá a subestimar o valor daquele bem, o que ao fim o levará ao não pagamento.

Ainda há essa diferença técnica fundamental indo para o coração de todo o problema da economia social: saindo de suas regras doutrinárias, qualquer pessoa pode ter esperança de arrancar algum benefício de uma forma não seria possível no âmbito da política competitiva de preço dos bens-privados. (SAMUELSON, 1954, p. 389, tradução nossa).

É a partir desta conclusão que se cristaliza o conceito de *Carona*, sendo este o indivíduo que, sabendo que haverá o pagamento por determinado bem fundamental para a sociedade ou comunidade em que vive – e com a certeza de que não poderá ser excluído da sua posterior utilização –, decide se abster do pagamento para usufruir dos benefícios dele sem pagar.

Um exemplo prático pode ser fazer necessário: considere um bairro que constantemente tem assaltos a mão armada. Os residentes do bairro fazem uma reunião e resolvem que cada casa deverá pagar uma taxa para que se contrate uma empresa de segurança para fazer a ronda no bairro. Suponha que o preço para cada casa será de R\$ 100. Existe um indivíduo, entretanto, que nunca foi assaltado e que acredita que não será assaltado no futuro, pois raramente sai de sua casa, então ele não deseja participar do pagamento das taxas. Com a saída deste indivíduo do pagamento, o valor da taxa se elevará para R\$ 105, de modo que os outros indivíduos ainda assim efetivarão a contratação da empresa de segurança. O ponto central é que, no momento em que a empresa de segurança iniciar as rondas no bairro, o indivíduo que não pagou será também beneficiado, sendo impossível o retirar deste benefício de forma tão particular. Sobre esta estratégia, Samuelson (1955, p. 334) conclui:

As pessoas racionais não serão guiadas, se deixadas por si mesmas, por uma mão invisível para o ponto de bem-aventurança. Pelo contrário, cada homem racional

dissimulará, tentando mascarar sua preferência pelos bens públicos, e se envolverá em outras manobras estratégia de jogo que, quando plenamente feitas, envolverá necessariamente em peso morto para a sociedade. (Tradução nossa).

Andreoni (1988) aponta que experimentos de aproximadamente duas décadas tentaram compreender o comportamento do *Carona* através da Teoria dos Jogos, indicando que em fatos ocorridos uma única vez dentro da comunidade, a presença de algum carona era insignificante; mas em fatos ocorridos mais de uma vez (*jogos repetidos*), a provisão dos recursos públicos tendia ao aumento do número de caronas. O argumento é que a partir da segunda rodada dos jogos os indivíduos participantes já compreendem como os outros agirão na média, então a partir disto podem decidir se assumirão comportamento *free-rider* ou não. Delton et al (2012), por sua vez, traça um paralelo entre os aspectos sociais do *free-rider* com os aspectos encontrados na natureza, indicando que o crescimento do comportamento do *carona* deve ser evitado pelas espécies para que esta não entre em colapso evolutivo.

A Teoria dos Jogos Evolucionária mostra que adaptações que envolvem ações coletivas estão abertas ao *free-rider* não podem evoluir e são mantidas de forma estável em uma espécie, até o momento em que os cooperadores encontrem uma maneira de excluir os *free-riders* - criando incentivos para que se tornem contribuintes - ou reduzir seu bem-estar de modo que esteja em patamar abaixo dos cooperadores. (DELTON et al, p. 1252, 2012).

### **As corridas de rua e o corredor pipoca**

As corridas de rua existem sob os parâmetros atuais desde o início do século XX, com modalidades principais sendo as corridas de 5km, 10km, 15km, 21km e 42km, o que deixa clara a impossibilidade de realização das provas em pistas ou estádios - seria necessária a utilização de espaços públicos. Deste modo, a corrida de rua moderna cresceu enormemente a partir da década de 1970 se utilizando das ruas públicas de grandes cidades, acompanhando o crescimento das Maratonas de Boston e de Nova York, sendo estas as mais prestigiadas do circuito mundial. No Brasil, a São Silvestre sempre foi a corrida que possuía o maior número de inscritos regulares e seguia a mesma tendência das duas maiores maratonas internacionais.

Partindo-se das ideias trazidas por Dallari (2009) e entendendo que a corrida é um fenômeno sociocultural por ter em seu centro os processos de identidade e as relações de pertencimento de grupo, além de entender só ser possível compreender profundamente o fenômeno a partir do conhecimento que se possui no contexto histórico inserido, a análise do comportamento dos corredores no contexto das corridas se tornou o passo seguinte. Enquanto o número de inscrições aumentou, também se tornou maior a presença de um determinado comportamento entre os corredores: atuar como *Pipoca*.

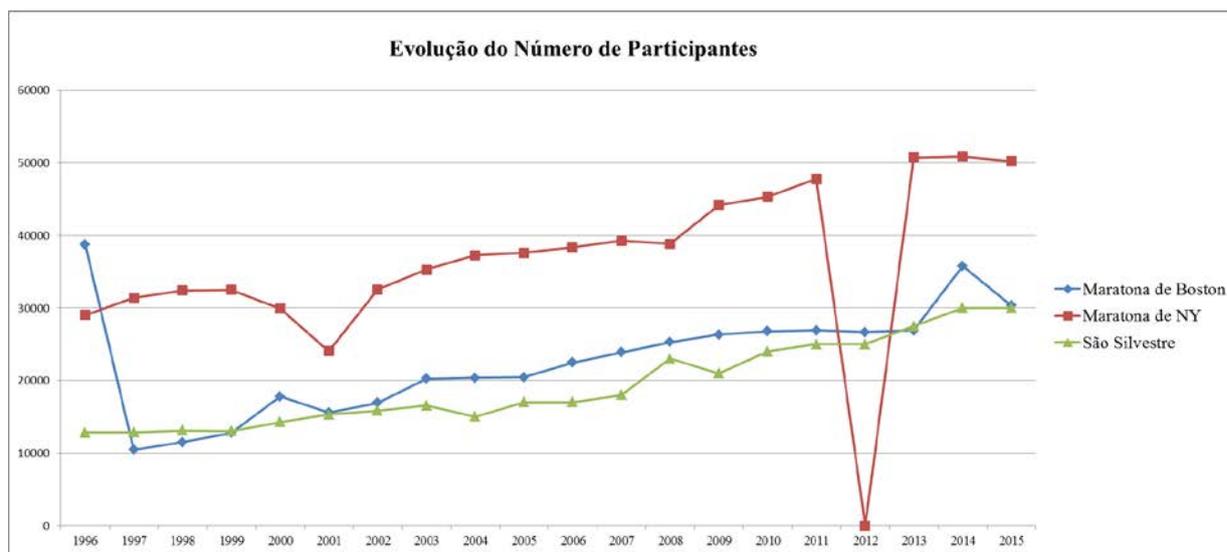
O Corredor *Pipoca* é o atleta que, sabendo da existência de uma corrida em determinado dia, local e horário, resolve participar da prova sem pagar por esta participação. O principal argumento é que a rua é pública e, deste modo, nada parece impedir que o corredor encare a participação na corrida como um simples treino. Relacionando os conceitos de *Carona* com a atitude dos *Pipocas*, percebe-se que este indivíduo conhece a disposição de consumo dos outros indivíduos – inscritos na prova – e tem a certeza da concretização do fato – evento com data marcada -, então não pensa duas vezes antes de assumir o comportamento *free-rider*.

Existem vários tipos de corredores que atuam dessa forma, mas divididos em duas categorias principais: os que consomem os produtos disponibilizados pela prova e os que não consomem nada da prova - apenas se utilizam do espaço. O primeiro grupo é o que consome os produtos de hidratação oferecidos durante a prova, bem como a alimentação e, até mesmo, a medalha pós-corrida. Isto é possível porque no momento da entrega dos produtos não é tão fácil identificar quem está inscrito e quem não está, dada a quantidade enorme de atletas na prova e a necessidade de rapidez no serviço de entrega. O segundo grupo acredita que consumir os produtos dados pela organização é errado, então apenas se utiliza do espaço em que a corrida acontece, por acreditar que a rua é pública e que se pode participar do evento desta forma. O problema econômico e de gestão surge em um momento em que a quantidade de corridas de

rua vem crescendo bastante no Brasil e no mundo, ao mesmo tempo em que a prática do *Pipoca* também ganha firmes praticantes.

O gráfico 1 a seguir demonstra o crescimento da quantidade de inscritos em três das maiores corridas<sup>1</sup> do circuito mundial.

**Gráfico 1 - Quantidade de participantes por ano (1996-2015)**



Fonte: Sites das provas (elaboração própria)

As três provas observadas mostraram crescimento significativo nos últimos anos, com crescimento de aproximadamente mil participantes por ano em cada uma delas. Para a análise do gráfico, três destaques se fazem importantes, entretanto: Em 2012 não houve a Maratona de NY em função do Furacão Sandy, por isto o valor do ano foi zerado; em 2001 houve queda no número de inscrições da Maratona de NY por causa dos atentados terroristas – a prova geralmente acontece no primeiro fim de semana de Novembro; em 1996 a Maratona de Boston comemorou 100 anos e as suas inscrições foram abertas para o público sem restrições – o que até hoje é o recorde de participantes da prova. Excetuando-se esses três episódios, a trajetória das provas foi de claro crescimento ano a ano.

No Rio de Janeiro, desde 2014 a Maratona da cidade vem com crescimento fixo de 3 mil participantes por edição, com previsão de total de 32 mil participantes em 2017<sup>2</sup>. Em

Salvador, a prova mais esperada pelos corredores mais experientes é a Meia Maratona Farol a Farol, entre 2013 e 2015 a organização contabilizou acréscimo de 400 participantes a cada nova edição - um crescimento próximo dos 15% anuais. Em 2016, entretanto, houve aumento de 25% em relação ao ano imediatamente anterior, totalizando 4.000 participantes.

Os dados obtidos junto à Federação Paulista de Atletismo também ajudam a mostrar que a quantidade de corredores participantes de provas cresceu enormemente a partir da virada do século. Em 2001 apenas 11 corridas foram realizadas no estado de São Paulo, enquanto que em 2015 foram 415 provas realizadas em todo o estado.

**Gráfico 2 - Quantidade de corridas no estado de São Paulo (2001-2015)**



Fonte: Federação Paulista de Atletismo (elaboração própria)

**Gráfico 3 - Número de participantes nas corridas do estado de São Paulo (2001-2015)**



Fonte: Federação Paulista de Atletismo (elaboração própria)

Estes dados indicam que há uma tendência entre o número de provas e a quantidade de participantes - quanto maior a quantidade de provas realizadas, maior será a quantidade de participantes.

A partir de tudo o que foi dito acerca do comportamento dos corredores, parece fácil concluir que a quantidade de corredores *pipocas* também tenderá ao acréscimo, mas é importante observar o que os corredores têm a dizer acerca dessa conclusão preliminar.

### **1.1 O que dizem os corredores**

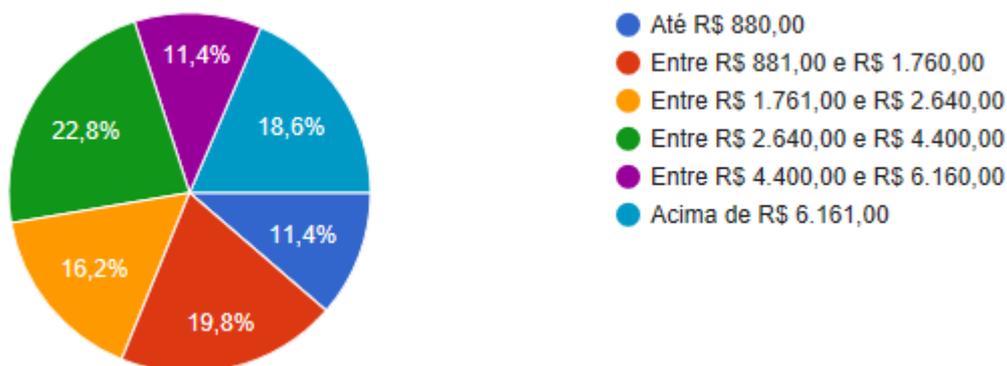
Ao se observar as corridas de rua em algumas cidades do Brasil é possível perceber que não há grande comoção por parte dos participantes com relação aos corredores *pipocas*. Tentativas de retirada dos *pipocas* assim que identificados são seguidas por breves reclamações ou vaias. Conversas informais com os corredores demonstram que há, por parte de muitos, até um apoio à corrida como *pipoca*. Para os apoiadores dos *pipocas*, estes estão protestando contra a

organização das provas, principalmente contra os altos preços das inscrições para as provas. A pesquisa de campo a seguir surge com o objetivo de verificar se, de fato, o comportamento pipoca é suportado pelos próprios corredores e quais são os argumentos para o apoio ou reprovação da prática.

A opinião dos corredores foi colhida via questionário online, a partir de intervenções realizadas pela internet junto a grupos e assessorias de corrida. O universo da amostra é a quantidade de corredores do Brasil, estimado em 2014 como sendo de 6 milhões de corredores. A amostra contou com 167 indivíduos, possuindo nível de confiança de 95% e erro amostral de aproximadamente 7,6%. Para minimizar o erro não amostral, teve-se o cuidado de enviar o questionário para corredores de todas as regiões do país, com perguntas simples e diretas, sem margem para interpretação equivocada.

A maior parte da amostra é do sexo masculino (59%) e a média de idade da amostra foi de 36 anos, representando uma amostra bem madura em idade – dados que são condizentes com pesquisas nacionais de maior amostra<sup>3</sup>, que dizem que a maioria população de atletas é de homens e tem entre 30 e 40 anos. A distribuição de renda da amostra foi bem diversa, com o maior extrato com renda (22%) entre R\$ 2.640,00 e R\$ 4.400,00, como mostra o gráfico 4 a seguir. Este resultado está em conformidade com a comum ideia de que todos podem ser atletas de corrida de rua, independentemente do nível de renda.

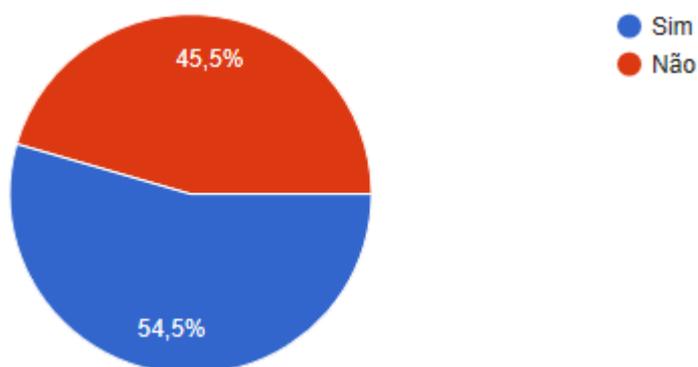
**Gráfico 4 - Distribuição de renda da amostra**



Fonte: Elaboração própria

Os resultados a seguir dizem respeito exclusivamente a questionamentos sobre a corrida como *Pipoca*.

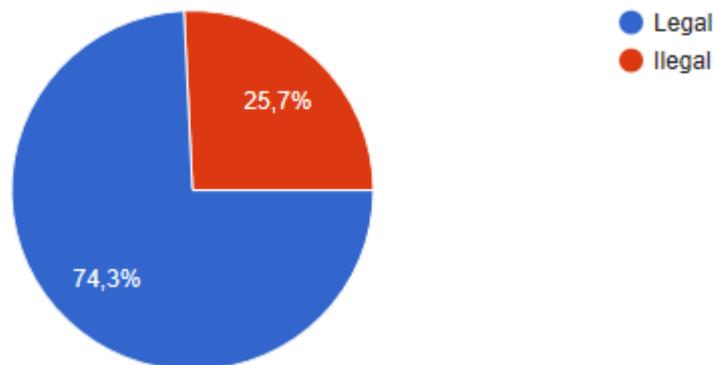
**Gráfico 5 - Você já correu como pipoca?**



Fonte: Elaboração própria

Houve uma boa divisão nas respostas desta pergunta, com a maioria (54,5%) dizendo que já correu como *Pipoca* em algum momento. O gráfico 6 a seguir mostra que 74,3% dos entrevistados vê a corrida de um *Pipoca* como legal.

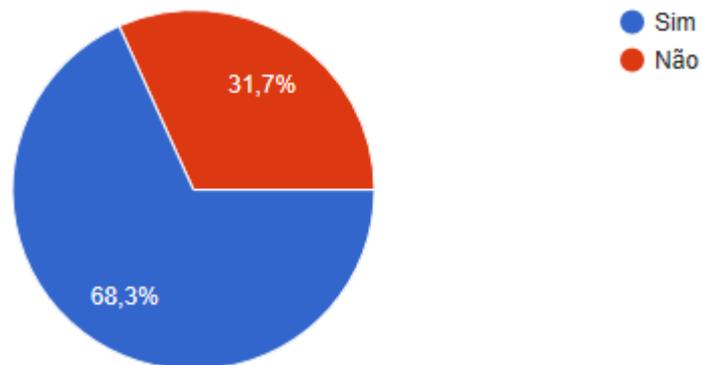
**Gráfico 6 - Como entende a participação do Pipoca em corridas de rua?**



Fonte: Elaboração própria

Ao considerarem como normal a prática, evidente que a prática em eventos futuros será algo natural. O gráfico a seguir resume esta ideia, mostrando que 68,3% dos corredores entrevistados pretendem voltar a ser *Pipocas* no futuro.

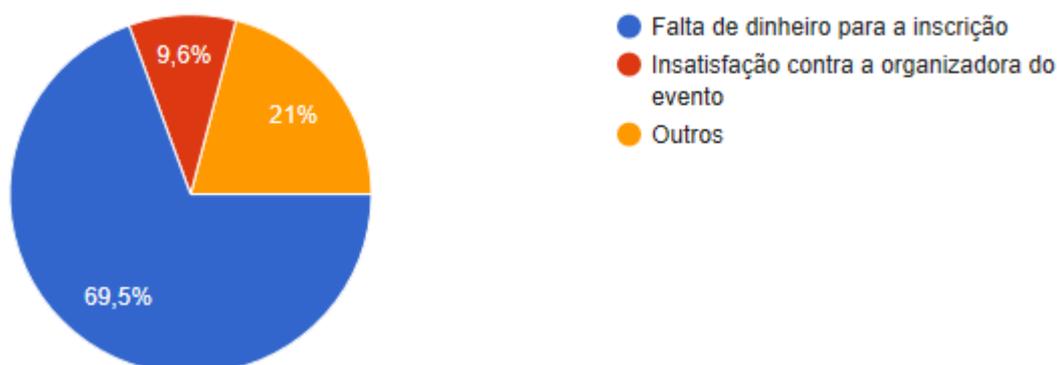
**Gráfico 7 - Pretende correr como Pipoca em algum evento futuro?**



Fonte: Elaboração própria

A próxima questão é sobre as motivações que levam um atleta a ser *Pipoca*. Duas opções genéricas foram colocadas, por serem as mais ventiladas em conversas informais com corredores, mas foi aberto espaço para adicionar outras motivações.

**Gráfico 8 - O que acredita motivar o corredor a ser um Pipoca?**



Fonte: Elaboração própria

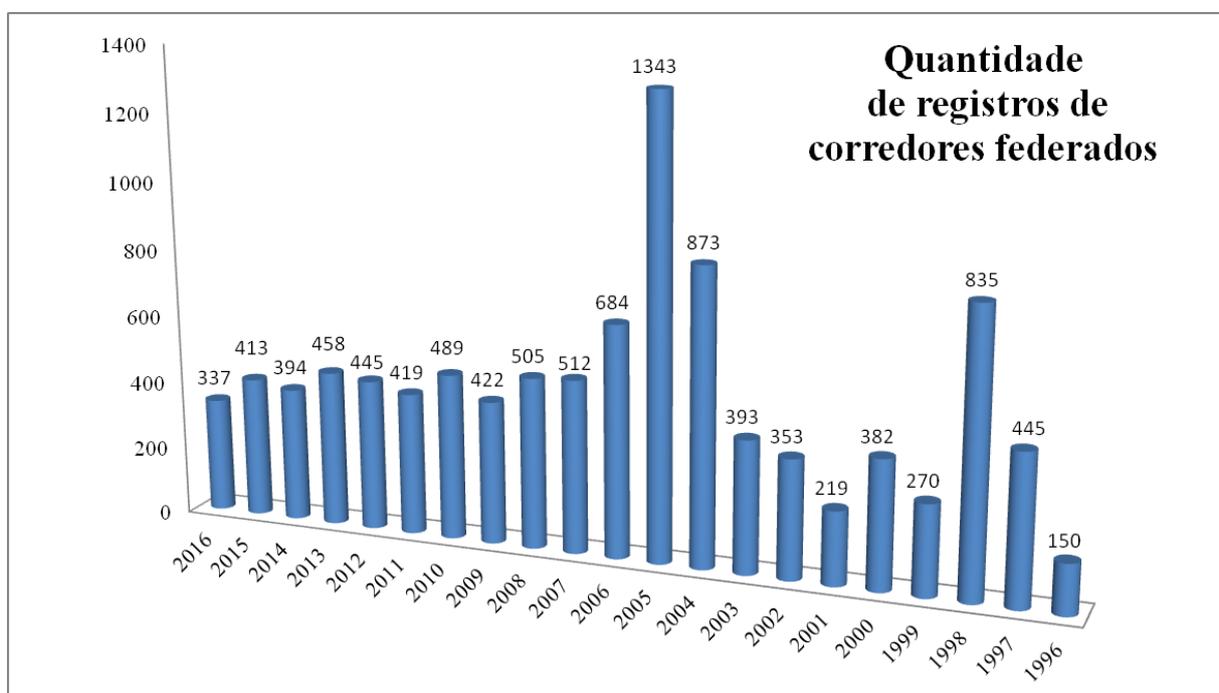
A grande maioria dos corredores (69,5%) acredita que a falta de dinheiro para as inscrições é responsável pelo comportamento *Pipoca*. A escolha desta opção indica que inscrições de alto valor não são bem vistas pelos corredores. No espaço destinado aos comentários, vale destacar alguns argumentos. Corredores relataram que os kits entregues pelas organizações têm se sofisticado ao longo dos anos, com brindes como camisas, viseiras, meias e outros produtos, então alguns acreditam que o acréscimo destes itens nos kits eleva o preço da inscrição, por exemplo, então a sugestão destes seria a criação de uma inscrição mais popular, com direito apenas à medalha ao fim da corrida. Outra das respostas chamou atenção, pois contém uma sugestão que será melhor tratada em tópico posterior: “Por que os organizadores simplesmente não cobram inscrições e em contra partida, solicitam dos corredores quilos de alimentos não perecíveis e/ou latas de leite em pó e ajudam as diversas instituições de caridade?” (Atleta não identificado, 51 anos).

Outro ponto destacado é a existência dos corredores não inscritos que resolvem participar da prova apenas para auxiliar amigos e alunos. A Iguana Sports (2016) comenta que, particularmente nas provas femininas, esta prática tem sido comum.

O último argumento com boa adesão dos corredores é a falta de premiação por faixa nas categorias. A premiação por faixa dá medalhas especiais, troféus ou até mesmo dinheiro para os primeiros colocados em certas faixas etárias, sendo um modo mais inclusivo de premiar os competidores, que julgam não ser justo medir o tempo dos corredores independente das idades. Segundo este argumento, se houvesse maior quantidade de provas com premiação por faixa etária, então muitos dos que hoje são *pipocas* se tornariam inscritos.

A premiação por faixa etária poderia incrementar, inclusive, o número de atletas federados por estado, que são os atletas oficiais registrados na Confederação Brasileira de Atletismo. Durante os últimos anos o número de novas inscrições vem passando por um período de estagnação após um elevado pico ocorrido entre 2004 e 2006. O gráfico 9 a seguir mostra as inscrições nas federações, ano a ano, a partir de 1996.

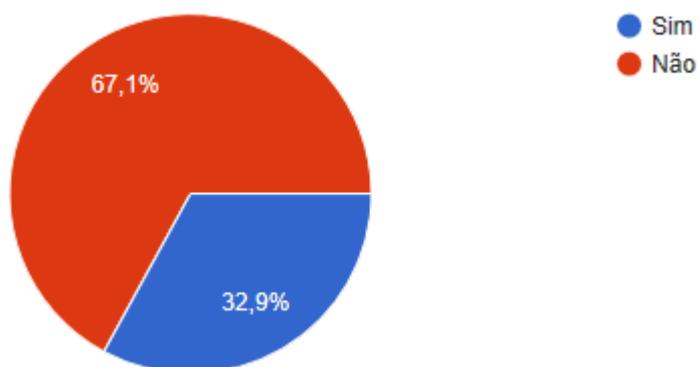
**Gráfico 9 - Quantidade de registros de corredores federados (1996-2016)**



Fonte: Confederação Brasileira de Atletismo (elaboração própria)

As próximas questões dizem respeito a como os corredores relacionam a atitude *Pipoca* e a gestão do evento.

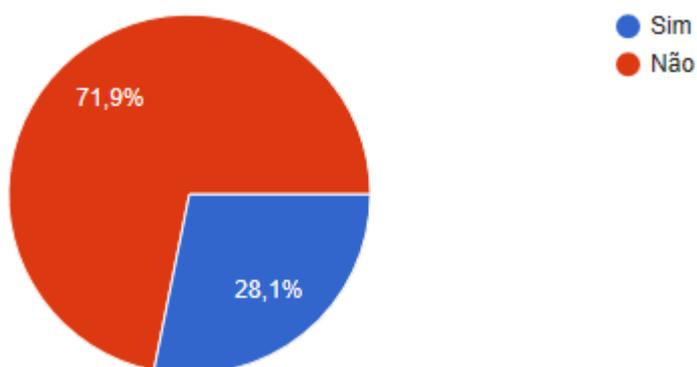
**Gráfico 10 - Crê que correr como Pipoca atrapalha a gestão do evento?**



Fonte: Elaboração própria

A grande maioria dos corredores (67,1%) não enxerga o comportamento pipoca como um problema para as empresas organizadoras dos eventos de corrida de rua, ou seja, acredita-se que a presença ou não do indivíduo sem inscrição pouco importa para a construção e conclusão do evento esportivo.

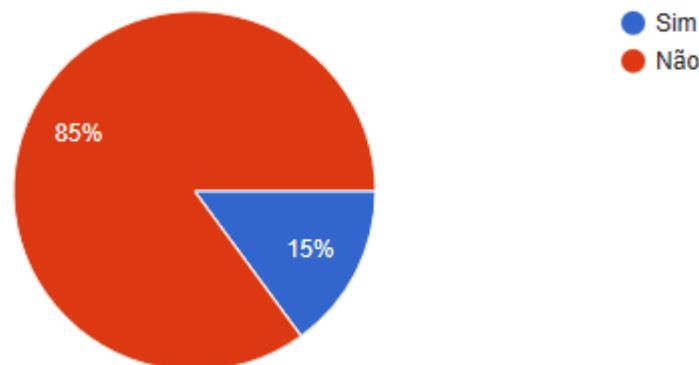
**Gráfico 11 - Crê que o Pipoca atrapalha os corredores inscritos para o evento?**



Fonte: Elaboração própria

Esta questão indicou que 71,9% da amostra também não vê o *carona* como um problema para os próprios corredores, o que indica que, de fato, há suporte da grande maioria dos corredores ao comportamento *pipoca*.

**Gráfico 12 - Acha que a organização do evento deve retirar os Pipocas da corrida assim que identificados?**



Fonte: Elaboração própria

Os corredores entrevistados não apenas não veem o *Pipoca* como um problema, mas 85% deles não desejam que a organização interfira e retire o participante ilegal. Este pensamento por parte dos corredores pode fazer com que medidas mais duras de repressão ao comportamento *Pipoca* sejam indesejadas pela organização, pois as medidas drásticas podem até manchar a imagem da prova.

Deste modo, os resultados dos questionários indicam que o corredor *Pipoca* é muito menos um problema dos corredores entre em si e muito das empresas organizadoras de corrida. A análise passa a ser, neste momento, a visão que os organizadores das corridas têm dos *pipocas*.

## O que dizem as empresas organizadoras das corridas

Para a obtenção das informações junto às empresas organizadoras, primeiro foi feita uma análise de quais são as principais empresas organizadoras de corridas de rua. Em primeiro estágio se identificou as empresas que atuam em Salvador – cidade do autor do texto -, seguido do estágio de identificação de organizadoras atuantes em outros estados e, por fim, as empresas internacionais. Estabeleceu-se contato direto com diretores de três das organizadoras (Spiridon, CORPA e Iguana Sports), contato com a assessoria de comunicação da Latin Sports e contato com o coordenador de comunicação da B.A.A. (Maratona de Boston). Para garantir a legalidade jurídica, e por padrão ético, foi pedida a permissão para trazer ao presente trabalho os argumentos utilizados durante o contato.

Em contato via e-mail com João Traven (2016), diretor da Spiridon – empresa organizadora da Maratona do Rio de Janeiro -, observa-se que a presença do corredor *pipoca* é um grande problema para a gestão e logística das provas. O argumento principal é que a organização da prova precisa gastar mais dinheiro prevendo a presença desses corredores, o que evidentemente aumenta os custos da organização – que em geral são repassados aos preços das inscrições - e diminui o apoio que seria dado a quem pagou. Argumento semelhante é compartilhado pela Iguana Sports (2016), responsável por provas como as do Circuito Athenas e a Maratona de São Paulo City:

(O corredor pipoca) gera um custo adicional grande em termos de staffs para evitar que ultrapassem o pórtico de chegada e peguem medalha, frutas e outros itens destinados aos inscritos. Também consomem água no percurso e temos que aumentar a compra de água para suprir a demanda. Os *pipocas* defendem que o espaço é público - e é -, porém para fechar as vias públicas e realizar uma corrida é necessário pagar a prefeitura, contratar centenas de staffs, seguranças, locação de gradis e cones. Infelizmente hoje os *pipocas* são também responsáveis pelo aumento do preço da inscrição. (IGUANA SPORTS, 2016).

Estimativas dos itens utilizados pela organização da Maratona do Rio 2016 demonstram o tamanho da prova e os gastos envolvidos na gestão de um evento desse porte.

**Quadro 1 - Itens utilizados na organização da Maratona do Rio de Janeiro 2016**

HIDRATAÇÃO	EQUIPE MÉDICA	ESTRUTURA		
500 mil copos d' água	Mais de 150 pessoas entre médicos, enfermeiros, técnicos, fisioterapeutas, socorristas, farmacêuticos, auxiliares e motociclistas socorristas, além de 80 massoterapeutas	+ 7.000 m <sup>2</sup> de lonas para tendas	2.500 staffs (staffs + órgãos públicos + motoristas de ônibus)	10 mil metros quadrados de área construída nas 03 arenas (Recreio, Barra e Aterro)
+ de 150 mil sacos de Gatorade		7.500 grades	4.000 cones	300.000 unidades de material gráfico

Fonte: Site da Maratona do Rio (elaboração própria)

Supondo que no meio de uma competição um corredor passará mal, por exemplo, o socorrista posicionado naquela área de atendimento não poderá escolher atender o indivíduo por ele estar inscrito ou não na prova, já que a preservação da vida humana é o trabalho primordial do socorrista posicionado. Na suposição de o indivíduo atendido ser um *Pipoca*, haverá subutilização de socorristas para o total de inscritos.

Para a CORPA (2016), responsável pela Maratona Internacional de Porto Alegre, felizmente a presença dos *pipocas* não chega a ser problema nas provas organizadas pelo seu staff, que prontamente retira da prova os corredores *pipocas* assim que eles se aproximam da linha de chegada. Alguns corredores, quando são parados pela organização, ainda tentam discutir com os organizadores e continuar a sua corrida, mas são poucos estes casos. A Latin Sports (2016), responsável pelas provas da Track & Field no Brasil, relata em contato via e-mail que não possui número estimado da quantidade de corredores *pipocas* existentes em cada

evento, mas que a organização tem a tarefa de identificar e retirar imediatamente da arena e ativações os corredores sem inscrição.

Nas corridas internacionais, os relatos seguem a mesma tendência das corridas que acontecem no Brasil. Na Maratona de Nova York, principalmente no final da prova no Central Park, existem funcionários contratados pela organização cujo único trabalho é retirar da prova quem não apresentar o número de inscrição. Durante todo o percurso o participante é informado que o seu número deverá estar à mostra, e é justamente no final da corrida que ele se torna obrigatório. Para chegar ao caminho que leva à linha de chegada, o corredor precisa mostrar o seu número de inscrição ou então é retirado da prova, sendo perseguido até a linha de chegada, se for preciso. Segundo estimativa dos funcionários responsáveis por capturar os *pipocas*, 95% dos corredores não entram na área de chegada sabendo da ilegalidade, mas o fazem para acompanhar um amigo ou um parente. Os outros 5%, entretanto, sabem da ilegalidade e a praticam deliberadamente, inclusive aplicando métodos variados, como imprimir números falsos ou correr com números de anos anteriores (BRANCH, 2008).

Nos últimos anos, ao falar com outros corredores sobre corredores não inscritos, é fácil lembrar da Maratona de Berlim de 2013, onde um corredor não inscrito passou na frente do campeão da prova exatamente no momento em que este cruzava a linha de chegada para quebrar o recorde mundial do circuito. O intruso saiu do meio da multidão que assistia a prova e correu os últimos metros da maratona à frente do recordista mundial, sendo pego pela polícia apenas após a linha de chegada, acusado por invasão e banido para sempre de eventos esportivos realizados pelo organizador da Maratona de Berlim (MOORE, 2013).

A B.A.A (2016) - organizadora da Maratona de Boston -, aponta que a organização da prova tem feito grandes esforços para desencorajar a prática da *pipoca*, que no exterior é chamada de *bandit runner*. Um porta-voz da B.A.A. argumenta que os corredores não inscritos atrapalham bastante a gestão da corrida, pois tudo o que é oferecido pela organização é feito

com base na quantidade total de pessoas inscritas na prova e que qualquer acréscimo inesperado a este total de inscritos impactará na organização do evento.

Faz-se importante destacar que a Maratona de Boston - uma das *Majors*<sup>4</sup> do circuito mundial - anteriormente possuía a branda política de acolher os corredores não inscritos, sendo a participação dos *bandits* uma grande peculiaridade da prova, ou até mesmo uma tradição para alguns grupos (SCHWORM, 2014). A grande incidência de *bandits* na Maratona de Boston acontecia porque esta prova é particular por só aceitar inscrições de corredores que atendem aos seus índices de tempo – que em geral são tempos bem baixos a depender da idade do corredor. Desta forma, muitas pessoas interessadas em participar da prova não podiam porque não conseguiam se habilitar por tempo, restando a *pipoca* – liberada pela organização - como única opção para fazer parte do evento. Esta política branda, entretanto, se modificou depois de 2013, ano em que ocorreu o atentado terrorista durante a prova. Dave McGillivray (2014), diretor de prova da Maratona de Boston, traz à discussão alguns problemas extras na presença dos *pipocas*:

- Em geral os *pipocas* não possuem informações de como proceder durante a prova em específico, justamente porque a organização não teve como se comunicar com uma pessoa não inscrita.
- O tráfego de carros antes e depois da prova é organizado com base na quantidade de inscritos, então a presença dos *pipocas* inclusive potencializa os congestionamentos na chegada e na saída.
- As pessoas inscritas são todas identificadas por números e, a partir do momento em que alguém sem número de identificação entra na prova, a segurança de todos é posta em risco.

Após o atentado de 2013, portanto, a política contra os não inscritos de Boston passou a ser bastante rígida. A B.A.A (2016) diz que, felizmente, os corredores aceitaram bem esta mudança na política contra os *pipocas* e passaram a cooperar com as ações da B.A.A.. Para Dave McGillivray (2014), a solução para os insatisfeitos é simples: “Treine, obtenha o direito, se inscreva oficialmente e corra”.

Algumas ações alternativas voltadas à quem não possui inscrição via sorteio tem sido tomadas nas maratonas *Majors*: fundações de caridade inscrevem corredores que estejam dispostos a participar da corrida como doadores voluntários. Nas seis principais maratonas do calendário ocorre a participação por caridade, sendo disponibilizadas quantidades pré-definidas de ingressos por corrida. Na Maratona de Tóquio, por exemplo, são permitidas até três mil inscrições por caridade, o que representa aproximadamente 10% do total de corredores da prova. Os corredores que não possuem inscrição podem optar por se filiar à uma instituição de caridade e correr através dela, pagando o mesmo que se pagaria normalmente ou um pouco mais, a depender do nível de doação. Interessante observar como esta forma de se inscrever se relaciona justamente com a solução proposta por um dos corredores que responderam o questionário, indicando que tornar a inscrição voltada à caridade pode fazer com que mais pessoas se estimulem a participar legalmente das provas.

### **Considerações finais**

Ao longo deste trabalho transpareceu a existência de um descompasso na forma de pensar dos participantes das corridas de rua e das empresas que organizam as provas. Se um dos objetivos das empresas é compreender as preferências dos seus clientes - o corredor -, é preciso que haja maior esforço na aproximação à eles, principalmente se há a tentativa de mudar alguns comportamentos dos atletas que são recorrentes e considerados prejudiciais - como é o

caso do *Pipoca*. A aproximação entre a forma de pensar das empresas e dos corredores permitirá a criação de soluções para comportamentos que geram problema à gestão dos eventos.

As medidas adotadas para repressão ao comportamento atípico em geral se resumem à expulsão do corredor da corrida, sem maiores prejuízos futuros aos praticantes. Esta sanção, entretanto, não parece surtir efeitos, pois os corredores ainda mantêm a ideia de correr como *Pipocas* em outras corridas. A solução, no entanto, parece passar longe da repressão, mas mais perto da inclusão destes corredores. Algumas ideias já são ventiladas, sendo a participação via caridades a que mais tem se destacado no cenário mundial.

Esta pesquisa não teve como foco a sugestão de soluções, mas sim procurar entender como os dois lados da questão se relacionam com o problema. Uma questão a ser considerada sobre esta pesquisa é que a sua amostra teve limitações decorrente do erro amostral de 7,6%, porém a análise dos resultados permite dizer que a amostra foi aceitável. Uma pesquisa de campo de maior abrangência, através de outros métodos de divulgação da pesquisa, poderia ser o próximo passo, este sim focado na busca por soluções práticas.

### **Referências bibliográficas**

ANDREONI, James. 1988. *Why Free Ride?: Strategies and Learning in Public Goods Experiment*. Journal of Public Economics, 37, p. 291-304, North-Holland.

B.A.A..2016. *Information about Event Organization - Bandit Runner* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <eu\_joao@hotmail.com> em 01 de agosto de 2016.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. 2013. *Curso de Direito Administrativo*. 30 ed, São Paulo.

BRANCH, John. 2008. *Trying to Sneak Across the Finish Line? Not So Fast*. New York Times. Disponível em: [http://www.nytimes.com/2008/11/03/sports/othersports/03bandits.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2008/11/03/sports/othersports/03bandits.html?_r=1). Acesso em: 03 de agosto de 2016.

BRASIL. *Código Civil*. 2002. 1ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais.

BRASIL. 1997. *Código de Trânsito Brasileiro (CTB)*. Lei nº 9.503 de 23 de Setembro, 1997.

CARVALHO FILHO, José S. 2015. *Manual de Direito Administrativo*. Editora Atlas, 28ed.

CORPA. 2016. *Informações sobre Organização de Eventos – Corredor Pipoca* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <eu\_joao@hotmail.com> em 25 de julho de 2016.

DALLARI, Martha Maria. 2009. *Corrida de rua: um fenômeno sociocultural contemporâneo*. Tese (Doutorado em Educação) - Faculdade de Educação, Universidade de São Paulo, São Paulo.

DELTON, Andrew W.; COSMIDES, Leda; GUEMO, Marvin; ROBERTSON, Theresa E.; TOOBY, John. 2012. *The Psychosemantics of Free Riding: Dissecting the Architecture of a Moral Concept*. *Journal of Personality and Social Psychology*, v. 102, n. 6, p. 1252-1270.

IGUANA SPORTS. 2016. *Informações sobre Organização de Eventos – Corredor Pipoca* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <eu\_joao@hotmail.com> em 22 de julho de 2016.

LATIN SPORTS. 2016. *Informações sobre Organização de Eventos – Corredor Pipoca* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <eu\_joao@hotmail.com> em 21 de julho de 2016.

MCGILLIVRAY, Dave. 2014. *Why Banditing Is Wrong*. *Runner's World*, 2014. Disponível em: <<http://www.runnersworld.com/ask-the-race-director/why-banditing-is-wrong>>. Acesso em: 03 de agosto de 2016.

MOORE, Andre. 2013. *Berlin Marathon Intruder Photobombs World Record Setter; Gets Lifetime Ban, Jail Time*. Atlanta Blackstar. Disponível em: <http://atlantablackstar.com/2013/09/30/berlin-marathon-intruder-passes-world-record-setter-awarded-lifetime-ban-jailtime/>. Acesso em: 03 de agosto de 2016.

SAMUELSON, Paul A.. 1954. *The Pure Theory of Public Expenditure*. *The Review of Economics and Statistics*, v. 36, p. 387-389.

\_\_\_\_\_. 1955. *Aspects of Public Expenditure Theories*. *Econometric Society and the American Economic Association, Review of Economics and Statistics*, p. 332-338.

SCHWORM, Peter. 2014. *Marathon 'bandits' fall prey to stricter security*. *Boston Globe*. Disponível em: <[http://www.bostonglobe.com/metro/2014/04/12/long-accepted-boston-marathon-bandits-fall-prey-stricter-security/sIuP6HB8xVYI8GChTzss5H/story.html?s\\_campaign=sm\\_tw](http://www.bostonglobe.com/metro/2014/04/12/long-accepted-boston-marathon-bandits-fall-prey-stricter-security/sIuP6HB8xVYI8GChTzss5H/story.html?s_campaign=sm_tw)>. Acesso em: 03 de agosto de 2016.

TRAVEN, João. 2016. *Informações sobre Organização de Eventos – Corredor Pipoca* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <eu\_joao@hotmail.com> em 28 de julho de 2016.

---

<sup>1</sup> Maiores em valor histórico ou em quantidade de participantes.

<sup>2</sup> As inscrições para os percursos de 21km e 42km para a prova de 2017 já estão esgotadas desde Agosto de 2016.

<sup>3</sup> Iguana Sports (2013), disponível em: [http://www.iguanasports.com.br/site/news/pdf/pesq\\_0000000004.pdf](http://www.iguanasports.com.br/site/news/pdf/pesq_0000000004.pdf); e Yescom (2016), disponível em:

[http://www.yescom.com.br/Projeto/2017/PDF/Caderno\\_Eventos\\_Yescom\\_2017.pdf](http://www.yescom.com.br/Projeto/2017/PDF/Caderno_Eventos_Yescom_2017.pdf).

<sup>4</sup> As *World Marathon Majors* são as seis maiores e mais renomadas maratonas do mundo, compostas pelas provas de Nova York, Boston, Chicago, Londres, Tóquio e Berlim. O participante que terminar as seis provas – em registros partir de 2006 - tem direito a um certificado e a uma medalha comemorativa. O site das *Majors* é <https://www.worldmarathonmajors.com/>.