

112 – Impactos dos XV Jogos Pan- Americanos de 2007 na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, Cidade do Rio de Janeiro.

ARAUJO, Sílvia D.(1); REZENDE, Vera F.(2); LEITÃO, Gerônimo (3)

(1)Arquiteta e Urbanista, Escola de Arquitetura e Urbanismo, UFF. Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFF – sil_dandrea@yahoo.com.br

(2) Doutora, Professora Adjunta da Escola de Arquitetura e Urbanismo UFF – vrezende@openlink.com.br

(3)Doutor, Professor Assistente da Escola de Arquitetura e Urbanismo UFF– geronimo_leitao@uol.com.br

Resumo

A realização de eventos como os Jogos Pan-americanos são oportunidades para as cidades obterem benefícios, através de intervenções executadas para torná-las adequadas ao evento em questão e que contribuam de alguma forma para o desenvolvimento urbano local. Deste modo, é avaliado se a passagem dos Jogos Pan-americanos de 2007 na cidade do Rio de Janeiro deixa algum legado urbano ou não, nos sistemas de transporte e viário, alterações na legislação em relação ao aproveitamento do uso do solo e no simbolismo impresso pelo esporte na imagem da cidade, não só na própria região, mas também em outros bairros da cidade. Como conclusão, foi observado que embora houvesse muita expectativa a respeito de projetos a serem implantados com a realização dos XV Jogos Pan-americanos, praticamente nada foi implantado, não sendo deixados legados significativos para a infra-estrutura viária e de transportes. Questiona-se a possibilidade de um legado mais concreto como uma condição crucial para que a cidade esteja apta a sediar eventos futuros como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

Palavras-chave: Eventos Esportivos Internacionais e a Infra-estrutura Urbana.

Abstract

The realization of events such as the Pan-american Games constitutes an opportunity for cities to obtain benefits, through interventions to make them adequate to the event itself and that may contribute in some way for local urban development. Accordingly, in this paper we evaluate whether the occurrence of the 2007 Games in Rio de Janeiro left any eventual urban legacy or not, in the transportation or vehicular systems, in alterations of legislation related to land use or in the symbolism marked by sport in the image of the city, not only in the region itself, but also in other neighbourhoods. As conclusion to the study, we observed that although there was great expectation with regards to projects being implemented with the XV Games, nothing was practically implemented, without significant legacies for the vehicular and transportation infrastructure. We question whether there may be a possibility for a more concrete legacy as a crucial condition for the city to be in condition to host future events such as the soccer World Cup in 2014 and the Olympic games in 2016.

Keywords: *International Sport Events and Urban Infrastructure.*

A realização de um evento esportivo como Jogos Pan-americanos, Olimpíadas ou Copa do Mundo de Futebol representa uma possibilidade para que as cidades sede sejam beneficiadas através de intervenções executadas para torná-las adequadas ao evento em questão, uma vez que são feitas exigências pelos

órgãos organizadores para que as cidades tornem-se aptas a sediar o evento. Tais intervenções são os chamados legados, como uma herança deixada pelos eventos nas cidades sede e contribuem de alguma forma para o desenvolvimento urbano das regiões onde se localizam.

Na cidade do Rio de Janeiro, com a realização dos XV Jogos Pan-americanos, era esperado que a cidade, e até mesmo a Região Metropolitana, pudessem sofrer intervenções que se tornassem alvo de investimentos urbanos. Além de gerar uma grande expectativa, por parte da população, os XV Jogos Pan-americanos no Rio de Janeiro, realizados em julho de 2007, também suscitaram muita polêmica nas esferas envolvidas, no que diz respeito de como os impactos deste evento poderiam interferir na cidade. O assunto esteve presente, até a sua realização, nos vários canais de mídia, onde quase sempre era questionado como a cidade comportar-se-ia e se haveria algum tipo de legado deixado pela passagem dos XV Jogos Pan-americanos. Uma das principais preocupações referia-se aos legados na infra-estrutura da cidade, sobretudo no sistema viário e seus desdobramentos no sistema de transportes, uma vez que foram apresentadas várias propostas de melhorias para este setor quando a cidade foi eleita como sede desde evento.

A maior parte dos equipamentos esportivos e a Vila Pan-americana encontram-se localizados na região da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Esta região caracteriza-se como uma região da cidade, que mesmo após 38 anos da aprovação do seu Plano Piloto, continua com sua urbanização ainda por concluir e com parte de seus espaços ainda rarefeitos, habilitando-se como o local principal de realização de grandes eventos como os XV Jogos Pan-americanos. (REZENDE e LEITÃO, 2005, p. 6)

Paradoxalmente à presença destes espaços ainda rarefeitos, a atualmente a região concentra grandes condomínios residenciais, com uma elevada taxa de adensamento populacional, indo desde o mais alto padrão até aglomerados informais. Encontram-se também instalados naquela área, prédios comerciais de grande porte, com salas e escritórios, além dos shopping centers, marca patente da região. Desta forma, a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá consolida-se como importante vetor de expansão da cidade do Rio de Janeiro.

A região teve seu planejamento concebido segundo as premissas básicas do urbanismo moderno, porém a proposta inicial foi em parte desvirtuada, muitas vezes para atender a uma pequena parcela da população. Apesar de apresentar espaços ainda por serem ocupados, que são reservas de terras para o mercado imobiliário, também apresenta um grande adensamento populacional nas áreas já construídas, além de grande oferta de comércio e serviços. Essa situação provoca uma necessidade de um sistema de transportes coletivo eficiente, o qual poderia absorver toda essa demanda, mas, no entanto, o sistema viário da região encontra-se em uma situação cada vez mais comprometida.

No dia 13 de julho de 2007, finalmente teve início o mais importante evento esportivo das Américas: os XV Jogos Pan-americanos, na cidade do Rio de Janeiro. Reunindo 5.662 atletas de 42 países das três Américas, aconteceu sem maiores problemas para a cidade, e foi o Pan-americano que mais rendeu medalhas aos atletas brasileiros, além do Brasil encerrar a competição ocupando um memorável terceiro lugar, atrás dos Estados Unidos e quase alcançando a quantidade de medalhas da segunda potência esportiva pan-americana, Cuba.

Os XV Jogos Pan-americanos encontraram a cidade num momento em que seus moradores sentiam-se prestigiados, com a escolha de um de seus símbolos principais, o Cristo Redentor, como uma das Sete Maravilhas do Mundo Moderno. Aliado a esse fato, a forte presença de policiamento nas ruas trouxe um

pouco da tranquilidade de volta às ruas do Rio de Janeiro, permitindo um ir e vir já há muito proibido à população.

Entretanto, a organização dos XV Jogos Pan-americanos não levou em conta aspectos primordiais para a escolha da cidade sede de uma Olimpíada: que os jogos possam melhorar a qualidade de vida de seus moradores e do meio ambiente. Desde a realização dos Jogos Olímpicos de Seul em 1988, quando as provas de iatismo foram disputadas na poluída Baía de Pusan, o COI (Comitê Olímpico Internacional) passou a primar pela qualidade ambiental no entorno dos Jogos. (O GLOBO, Caderno de Esportes, 29/07/2007, p. 16). A Revista Veja publicou em 2 de agosto de 2006, ou seja, quase um ano antes da realização dos XV Jogos Pan-americanos, que o descaso com a questão ambiental se tornaria um empecilho para o desejo do Rio de Janeiro em sediar uma Olimpíada.

Mais do que um obstáculo para os atletas, o descaso com o meio ambiente atrapalha planos para vôos mais ousados do Rio de Janeiro no mundo esportivo, como o sonho de sediar as Olimpíadas. Nas duas vezes em que a cidade se candidatou a sede – para os Jogos de 2004 e de 2008 –, técnicos do Comitê Olímpico Internacional (COI) apontaram a poluição da Baía de Guanabara, ao lado da criminalidade urbana, como o principal empecilho à realização das Olimpíadas no Rio. "Ao contrário do que se pensa, não são os problemas de infraestrutura que nos derrotam, mas o meio ambiente e a segurança, considerados pelo COI os dois pontos fracos da cidade", afirma Axel Graef, irmão dos velejadores Torben e Lars Graef, que acompanhou o planejamento das duas candidaturas fracassadas do Rio. (VEJA, 2006)

Os esportes náuticos foram realizados em águas bastante poluídas, como a Lagoa Rodrigo de Freitas e a Baía de Guanabara, sem falar no complexo lagunar da Barra da Tijuca, vizinho à própria Vila Pan-americana. Até mesmo a idéia inicial em se realizar provas de esqui aquático nas lagoas da Barra da Tijuca não pode ser colocada em prática, e por isso o esporte foi disputado na Lagoa Rodrigo de Freitas, que ainda apresenta uma situação um pouco menos pior. (VEJA, 02/08/2006)

A questão dos transportes, no Rio de Janeiro também, ficou muito aquém das exigências para os Jogos Olímpicos, sendo apontado, pela imprensa, como um dos pontos negativos do evento. Não obstante, a população se surpreendeu com a facilidade em se deslocar pela cidade durante a competição. O presidente do Comitê Olímpico Brasileiro, Carlos Arthur Nuzman declarou que o trânsito fluiu bem, sendo um dos pontos altos da competição, ao fazer um balanço geral do evento (www.rio2007.org.br). Ainda, de acordo com reportagem veiculada pela Rede Globo, no RJTV Primeira Edição logo após o término dos XV Jogos Pan-americanos (03/08/2007), a única exceção foi a Linha Amarela, considerada o único ponto crítico pela prefeitura, que julgou excelente os resultados obtidos na operação de trânsito durante os XV Jogos Pan-americanos.

O carioca sente saudades do trânsito durante os Jogos Pan-Americanos, com a facilidade de circular pelo Rio. Durante 17 dias de competições, muitos motoristas se surpreenderam. Pensaram que iam encontrar congestionamentos em vez de pistas livres.

Pelo esquema montado, veículos credenciados ou delegações esportivas seguiram por faixas exclusivas. A Linha Amarela foi considerada pela prefeitura a via expressa de trânsito mais intenso durante os Jogos. Muita gente usou o transporte público, o que ajudou a evitar engarrafamentos. (RJTV, 03/08/2007)

Ao contrário do que se previa, a questão da mobilidade na cidade durante os XV Jogos Pan-americanos, não causou uma situação tão caótica no trânsito como se temia antes do início das competições. Salvo em alguns casos pontuais, mais precisamente no entorno dos estádios e locais de provas, onde foi observado, *in loco*, algumas retenções nas áreas de bloqueio, o trânsito em geral fluiu bem, confirmando o prognóstico de Rocha (2007) de que a circulação no Rio de Janeiro não seria comprometida durante a realização dos XV Jogos Pan-americanos, mesmo sem a adoção das melhorias previstas para o evento.

A falta de um sistema de transporte coletivo eficiente e da melhoria do sistema viário municipal e metropolitano, principalmente ligando a Barra da Tijuca a outros pontos da cidade, contribuiu para que o problema dos transportes e do trânsito ficasse como um dos aspectos negativos da versão carioca dos Jogos Pan-americanos. Porém, foi confirmado o que o Professor Gilmar Mascarenhas antecipou na entrevista concedida à autora (2007): apesar de não causar nenhum tipo de transtorno a ponto de impedir a realização do evento, a falta de sistemas de transporte propostos na ocasião na eleição do Rio de Janeiro como cidade sede dos XV Jogos Pan-americanos, como a implantação das linhas do metrô 4 e 6, ou do Trans-Pan teria colaborado bastante no deslocamento da população pela cidade.

Quanto a medidas relativas ao sistema de transportes efetivamente implantadas, houve apenas a implantação da integração metrô-ônibus, denominado metrô de superfície, em junho de 2007. Ligando a zona sul, desde a estação da Siqueira Campos, ao terminal da Alvorada, percorre dois itinerários distintos a partir do Jardim Oceânico: uma para atender à Avenida das Américas e o outro, à Avenida Sernambetiba, respectivamente. Também foi implantado o trecho Del Castilho – Alvorada, com o trajeto pela Linha Amarela. Para o sistema viário da região, foram executados o “Anel Viário Pedro Ernesto”, um sistema de rótula com acessos para a Avenida Embaixador Abelardo Bueno e Avenida Ayrton Senna, e a duplicação da Avenida Embaixador Abelardo Bueno, o que veio a facilitar a circulação naquele ponto.



FIG. 1 –Duplicação da Avenida Embaixador Abelardo Bueno

Fonte: www.rio.rj.gov.br/smo - Acesso: 01/07/2007



FIG. 2: Anel Viário Pedro Ernesto

Fonte: www.rio.rj.gov.br/smo - Acesso: 01/07/2007

Ao contrário do que ocorreu em Barcelona, nas Olimpíadas de 1992, quando houve uma preocupação em distribuir melhor geograficamente as instalações, fazendo com que os Jogos pudessem “ajudar a equilibrar o sistema urbano, a democratizar o acesso”, o que se viu no Rio de Janeiro foi uma preocupação em se concentrar o Pan-americano em uma área só. (MASCARENHAS, 2007).

A região da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá confirmou-se como o ponto central dos XV Jogos Pan-americanos, concentrando o maior número de equipamentos pan-americanos. Por isso, seria a área mais beneficiada com legados deixados pelo evento, principalmente no que diz respeito ao sistema viário e de transportes, mas infelizmente tal fato não ocorreu. O que ficou de legado para a Barra da Tijuca foi, além de mais um mega-condomínio, a Vila Pan-americana, as instalações esportivas do Complexo Esportivo do Autódromo. No que diz respeito aos demais locais de provas, as chamadas instalações temporárias, não se pode dizer que terão uma utilização contínua no futuro como equipamentos esportivos. O complexo da Cidade do Rock, palco das competições de softbol e beisebol, não resistiu aos fortes ventos que acometeram a cidade durante o evento, impossibilitando que se disputassem as partidas finais destes esportes.



FIG. 3 – Localização dos equipamentos esportivos na Barra da Tijuca (2006) - Fonte: www.rio2007.org.br ; www.googleearth.com

Um outro aspecto importante, deixado como legado para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá é a alteração da legislação para uso do solo. Para que se possibilitasse a implantação dos equipamentos esportivos, foram feitas diversas alterações na legislação municipal, capacitando algumas áreas para utilização multifamiliar, residencial e hoteleira, bem como aumento do gabarito das edificações e áreas mínimas para as unidades. (REZENDE e LEITÃO, 2005).

Destacam-se entre outras, a Lei Complementar nº 59 de 27 de setembro de 2002, a qual transforma o uso da área localizada na Av. Ayrton Senna com vias 5 e 6 para fins de implantação de Complexo Comercial, hoteleiro e multifamiliar com serviços, uso residencial transitório ou permanente; a Lei Complementar nº 60 de 22 de novembro de 2002, que prevê a alteração do gabarito e da taxa de ocupação desta área, futuras instalações da Vila Pan-Americana; os Decretos nº 23811, de 11 de dezembro de 2003 e nº 23909, de 8 de janeiro de 2004, complementam as duas Leis anteriores, alterando o coeficiente de aproveitamento do terreno, e fixando em 10 andares o gabarito máximo permitido, ou altura igual ao gabarito, para a área

correspondente à Vila Pan-americana; o Decreto nº 24241, de 24 de maio, fixa a área útil mínima das unidades residenciais para 30,00 m², e dispensa a exigência de vagas excedentes e daquelas referentes às unidades que disponham de mais de uma vaga, também na área correspondente à Vila Pan-americana e, finalmente, a Lei Complementar nº 74 de 14 de janeiro de 2005, que permite a alteração de uso da área ocupada pelo Autódromo do Rio de Janeiro para comercial e serviços; hoteleiro; equipamentos esportivos e destinados a atividade de lazer e diversões de natureza turística.

Assim, a gestão municipal faz uso dos instrumentos que dispõe. Segundo Mascarenhas, em entrevista concedida à autora, (2007), o terreno onde se encontra a Vila Pan-americana é uma área de terrenos inundáveis, que demanda um tipo de construção muito cara, então, com essas medidas, facilita-se a implantação de novos empreendimentos no entorno. Porém, ainda para o especialista, “no caso da Barra, a questão é, ela não precisaria disso para continuar sendo uma área dinâmica do jeito que ela já é.”

No caso da Vila do Pan, esta ação provocou uma grande valorização daquele terreno, pois possibilitou um aumento na quantidade de unidades à venda, na medida em que o gabarito máximo permitido, que antes era de apenas três pavimentos, foi elevado para doze, segundo matéria publicada no jornal O GLOBO em 11/08/2007.



FIG. 4 – Vila Pan-americana, em funcionamento. - Fonte: www.vilapanamericana.com.br (2007)

Mais um legado, ainda que indireto, deixado para a área da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá é, a afirmação da “imagem da região como lugar privilegiado do lazer e turismo,” (REZENDE e LEITÃO, 2005), consolidando-se como pólo esportivo da cidade. De acordo com os autores, neste momento a cidade teve seus problemas de país subdesenvolvido, principalmente a pobreza e a violência que assola a toda a Região Metropolitana, e aí se inclui a zona da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, com atenção desviada para o “evento-espetáculo”, “se direcionando para um mundo desenvolvido, distanciando-se de sua situação real de cidade com graves problemas sociais e ambientais”. (IDEM, p.11)

Confirmou-se, então, a intenção da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro em revestir a realização dos XV Jogos Pan-americanos com uma dimensão simbólica, na medida em que todas as atenções ficaram voltadas para o evento, sobretudo com um forte apelo de marketing e apoio da mídia, sustentando a afirmação de Baudrillard ¹, de que:

“propaganda, cultura e mídia de massas, entre outras coisas, multiplicam a quantidade de sinais e espetáculos e produzem a proliferação de valores simbólicos, crescente e importante parte das mercadorias e do consumo geral” (BAUDRILLARD, 1970, apud REZENDE e LEITÃO, 2005, p.11)

Desta maneira, o que fica após o pan-americano para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, é um aquecimento ainda maior do mercado imobiliário da região, mesmo que pontual em algumas situações, na medida em que se abrem novas áreas para investimentos, legitimados por ações da prefeitura para transformação de uso de solo que passaram a permitir a construção de novos empreendimentos em lotes tidos como reserva de mercado, ou seja, áreas destinadas para expansão futura.

Aliado a este aspecto, existe também a questão da simbologia, como foi dito anteriormente. No caso da Vila Pan-americana, onde a imagem dos Jogos, como marca registrada, agrega um valor ainda maior ao valor de mercado do empreendimento, criando mais um “espaço cenográfico”, (REZENDE e LEITÃO, 2004, p. 27) dentre os vários já existentes naquela zona.

Cabe ainda aqui uma observação: além da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, alguns bairros também tiveram um ganho, ainda que indireto, vinculado à passagem do Pan-americano na cidade, como é o caso do entorno do Estádio João Havelange. Atualmente há dois grandes empreendimentos em construção naquela região, o que ilustra o que foi dito por Mascarenhas em entrevista concedida à autora (2007), de que, depois do eixo Recreio-Barra, surge no Grande Méier uma nova tendência de mercado imobiliário carioca.

Além de ter entrado para a história como o melhor Pan-americano de todos os tempos, embora tenha deixado quase nada de infra-estrutura para a cidade como legado, também entrou para a história como o Pan-americano mais caro de todos os tempos. O custo estimado para a realização do evento, apresentado no Caderno de Encargos na ocasião da candidatura do Rio de Janeiro como cidade-sede, foi em muito superado pelo que foi realmente gasto. Em agosto de 2007, ao término dos XV Jogos Pan-americanos, o valor declarado pela prefeitura, no Diário Oficial em 10/08/2007, foi de R\$ 1.212.572.094,65, contra os R\$ 186.297.616,00 iniciais.

¹ BAUDRILLARD, J. La Societé de consummation: ses mythes, ses structures. Paris: Gallimard, 1970

Estes custos incluem gastos com a construção e adaptação dos equipamentos esportivos, (R\$ 318,3 milhões no Estádio Olímpico João Havelange, R\$ 127 milhões na Arena Multiuso e R\$ 60 milhões no Parque Aquático Maria Lenk); urbanização no entorno dos equipamentos; direitos de transmissão e outros, como eventos preparatórios e consultorias internacionais. (JORNAL O GLOBO, 11/08/2007). A Revista Veja já havia publicado na sua edição de 16 de maio de 2007, um gasto três vezes maior até aquela data, ou seja R\$ 3,6 bilhões de reais.

Mesmo com todo esse gasto para sediar os XV Jogos Pan-americanos, nenhuma parte desses recursos foi alocada para cumprir as principais promessas feitas no início da candidatura do Rio de Janeiro como sede deste Pan-americano: a implantação do metrô na Barra da Tijuca, linhas 4 e 6; a construção do TransPan; o anel viário; ligação Lagoa-Barra; ligação da Via Light à Avenida Brasil ou a RJ-109. Um dos poucos ganhos que a cidade teve, na área de transportes, foi em relação ao sistema de controle de tráfego municipal:

novas câmeras foram doadas pelo governo federal como parte dos investimentos de segurança para o evento, em substituição às antigas e obsoletas em uso até a realização do evento.

Também não houve investimento significativo na área de meio-ambiente, o que, aliado ao problema do transporte, pode prejudicar os planos da cidade em sediar as Olimpíadas de 2016, pois como já foi dito anteriormente, estes são os principais fatores levados em conta pelo COI para a escolha da cidade-sede.

A gestão municipal, após diversas intervenções urbanas efetuadas ao longo de todos os anos em que esteve à frente do município, acenou como que esse evento fosse mais uma oportunidade para que mudanças radicais pudessem ser feitas na paisagem da cidade, e que pudesse inserir o Rio de Janeiro num contexto internacional de cidades cujos legados decorrentes de eventos esportivos foram imensamente reconhecidos. Mesmo sendo um evento de um porte muito menor que uma Olimpíada, alguns autores afirmaram que a Prefeitura julgava que as medidas anunciadas para a viabilização da realização dos Jogos Pan-americanos de 2007 no Rio de Janeiro, principalmente na região da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, diante da possibilidade da divulgação e transmissão do evento, poderiam elevar a cidade ao mesmo nível onde se encontram Barcelona, Berlim e Sidney. Entretanto, isso não ocorreu. O Pan-americano passou, e se deixou um legado de urbanismo muito menor do que fora prometido no início da candidatura da cidade como sede do evento.

As medidas adotadas ficaram muito a dever ao que foi prometido e não atenderam às necessidades da população, que ficou então, mais uma vez, à espera de uma nova oportunidade, apostando que a realização da Copa do Mundo de 2014² no Rio de Janeiro, ou que a perspectiva da candidatura da cidade como sede dos Jogos Olímpicos em 2016 possam tornar real os projetos para os Jogos Pan-americanos de 2007.

² A Copa do Mundo é sediada em um país, e não em uma só cidade, como os Jogos Pan-americanos e Olimpíadas. Com a escolha do Brasil para sediar a Copa do Mundo de Futebol de 2014, o Rio de Janeiro tem chances de hospedar as equipes de uma das chaves, e para isso terá que cumprir algumas exigências estipuladas, no caso pela FIFA, tais como pela organização dos outros Jogos.

Assim, pode-se dizer que, a realização dos XV Jogos Pan-americanos não trouxe impacto significativo para o sistema viário da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: em termos do comportamento das suas principais vias, e em relação a melhorias no sistema viário e de transportes, com exceção dos casos citados anteriormente, como efetivamente implantados, não foram executadas outras intervenções de grande porte na região.

Os Jogos Para Pan-americanos, no Rio de Janeiro, realizados pela primeira vez na mesma cidade e iniciados logo após o Pan-americano colaboraram com este legado social, na medida que todas as instalações esportivas tiveram a preocupação com a acessibilidade de para-atletas e espectadores portadores de necessidades especiais. A população cumpriu muito bem o papel de anfitriões do evento, representado pela solidariedade e receptividade tipicamente carioca, que aliadas a toda simbologia de cidadania que o esporte representa para a sociedade, aponta como uma luz no fim do túnel para uma possibilidade de melhor qualidade de vida para muitas pessoas.

Referências Bibliográficas

A CIDADE, *Assim começou a vitória do Rio de Janeiro*. Globo Esporte, Rede Globo. Disponível em <<http://www.pan2007.globo.com>>. Acessado em 18/03/2007

ARAUJO, Silvia D. *Impactos dos XV Jogos Pan-Americanos de 2007 no sistema viário da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, cidade do Rio de Janeiro*. Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007. 163 p.

AWI, Felipe. MAGALHÃES, Luiz E., BOM, bonito, caro e insuficiente. Governos gastam mais de R\$ 1 bilhão em estádios e ginásios, mas COI exige mais. *O Globo*. Rio de Janeiro, 05/08/2007. Caderno de Esportes, p. 54.

BRASIL, Ubiratan. OLIMPÍADA, um sonho ainda distante. *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 30/07/2007. Especial Caderno Jogos Pan-americanos, p. E-14

COMITÊ ORGANIZADOR DOS XV JOGOS PAN-AMERICANOS RIO 2007 – CO-Rio. Disponível em:<<http://www.rio2007.org.br>>. Acessado em 10/03/2007.

DURANTE o Pan. *RJTV* exibido em 17/05/2007. Disponível em <<http://www.globo.com/rjtv>>. Acessado em 17/05/2007

ESTEVES, Ricardo. Entrevista concedida a Silvia D'Andrea Araujo. Niterói, 28/09/2006.

_____. *A Acessibilidade Olímpica e a Mobilidade Urbana*. In: Comitê Social do Pan - Seminário: Que Pan nós queremos? Rio de Janeiro: 2005. Disponível em <<http://br.geocities.com/fporj/textoRicardoEsteves.htm>>. Acesso em 25/01/2007

LEITÃO, Gerônimo. *A construção do Eldorado Urbano: O plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense – EDUFF, 1999; 132 p.

_____. *Barra da Tijuca: do mundo intocado primevo à cidade planejada para o século XXI*, In Urbanização Brasileira: Redescobertas, Leonardo Castriota (org.). Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2003.

LEITÃO, Gerônimo; REZENDE, Vera. *Planejamento e realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro*. VIII SHCU. In: VIII Seminário de História da cidade e do Urbanismo, 2004, Niterói. Anais do VIII Seminário de História da cidade e do urbanismo. Niterói, 2004.

LEMOS, Ricardo. Entrevista concedida a Silvia D'Andrea Araujo. Rio de Janeiro, 05/10/2006.

MAGALHÃES, Luiz E., RODRIGUES, Jorge L. ENTRE erros e acertos. Reflexão: Avaliações técnicas mostram o que é preciso corrigir para realizar o sonho olímpico. *O Globo*. Rio de Janeiro, 29/07/2007. Caderno de Esportes, p. 16.

MAGALHÃES, Luiz E. PREFEITURA estima em R\$ 1,2 bi gastos com o Pan. *O Globo*. Rio de Janeiro, 11/08/2007. Rio, p. 29.

MASCARENHAS, Gilmar. Entrevista concedida a Silvia D'Andrea Araujo. Rio de Janeiro, 19/03/2007.

_____. *A cidade e os grandes eventos Olímpicos: Uma Geografia para quem?* In: Comitê Social do Pan - Seminário: Que Pan nós queremos? Rio de Janeiro: 2005. Disponível em <<http://br.geocities.com/fporj/Acidade.htm>>. Acessado em 25/01/2007

_____. *Para muito além do esporte: o urbanismo olímpico e seu legado social*. In: Pan-Americano de 2007: Grande negócio para quem? Série Globalização e solidariedade Rio de Janeiro: PACS (Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul), 2005. p. 20-35

NÓ no trânsito. *RJTV* exibido em 03/08/2007. Disponível em <<http://www.globo.com/rjtv>>. Acessado em 04/08/2007

OS JOGOS no Rio de Janeiro, *Gazeta Esportiva.Net*. Disponível em: <<http://www.gazetaesportiva.net/campeonatos/outros/panamericano/2007/rio/>>. Acessado em 17/05/2007

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Rio 2007 XV Jogos Pan-Americanos*, Rio de Janeiro, 2004.

REZENDE, Vera; LEITÃO, Gerônimo. *Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: Razões e Impactos das Intervenções Públicas para a Realização dos XV Jogos Pan-americanos de 2007, na Cidade do Rio de Janeiro*. Anais do 52º Congresso Internacional de Americanistas, Povos e Culturas das Américas: Diálogos entre globalidade e localidade, Sevilha, Espanha, 2005;

_____. *Plano piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas*, Rio de Janeiro: CREA- RJ, 2004

_____. *Barra da Tijuca no limiar do século XXI, do urbanismo modernista à cidade cenográfica*, Anais do 51º Congresso Internacional de Americanistas, Novas Perspectivas para a Forma Urbana, Santiago do Chile, julho 2003.

ROCHA, Luis P. C. Entrevista concedida a Silvia D'Andrea Araujo. Rio de Janeiro, 06/03/2007.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2003. Disponível em <www.rio.rj.gov.br/smtr>. Acesso em 04/05/2006