

A Estratégia Urbano-Territorial do Projeto Olímpico Rio 2016: notas sobre as propostas para mobilidade e transportes

Fernanda Ester Sánchez Garcia¹
Pedro de Novais Lima Junior²
Fabrícia Hauck Herdy³

Resumo

O presente trabalho trata da dimensão territorial do projeto olímpico Rio 2016. Seu foco é a relação com o transporte público e a mobilidade urbana. Os megaeventos, especialmente Copa do Mundo de Futebol e Olimpíadas, promovem transformações urbanas e, por isso, no campo do planejamento e da gestão pública, são apresentadas como soluções para o desenvolvimento das cidades. Sedar Jogos Olímpicos acaba envolvendo um intenso processo de disputa entre países, onde a escolha de uma sede se condiciona à apresentação de propostas que esteja alinhada aos princípios e exigências do Comitê Olímpico Internacional. Este artigo pretende identificar os projetos para transportes apresentados no Dossiê de Candidatura e propor uma leitura crítica dos mesmos, com indicações que emergem da análise territorial de tais projetos.

Palavras-chaves: Megaeventos, Mobilidade Urbana e Transporte Público, Dossiê de Candidatura Rio - 2016.

Abstract

This work deals with the territorial dimension of the Olympic bid Rio 2016. Its focus is the relationship with public transport and urban mobility. The mega events, especially football World Cup and Olympics, promote urban transformations and therefore the field of planning and public management, are presented as solutions to the development of cities. Olympics host ends up involving a process of intense competition between countries, where the choice of a headquarters, determines whether the proposals that are aligned to the principles and requirements of the International Olympic Committee. This article aims to identify projects for transport presented in the application file and propose a critical reading of them, with indications emerging from the territorial analysis of such projects.

Keywords: Mega-events, Urban Mobility and Public Transportation, Dossiê Rio - 2016

1 Autora: Arquiteta e Urbanista, professora doutora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Email: fsanchez@vm.uff.br

2 Co-Autor: Arquiteto e Urbanista, professor doutor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Email: pedrodenovais@gmail.com

3 Co-autora: Geógrafa, mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Email: briherdy@hotmail.com

Introdução

As influências do pensamento neoliberal transferem para o contexto urbano contemporâneo elementos que caracterizam novas práticas de planejamento e gestão, que emergem como verdadeiros modelos afinados aos ideais de mercado. Nesta perspectiva, entram em cena novos atores e interesses, onde escalas de poder e decisão são redefinidas, deixando transparecer o conjunto de estratégias acionadas pelas condicionantes do capital.

Este panorama confere competitividade entre as cidades, que na busca por investimentos, sobretudo capitais internacionais, revela uma cidade transformada em mercadoria, posta à venda, (VAINER, 2000). Somadas a estes elementos, são lançadas ações e instrumentos que remetem ao planejamento estratégico, às idéias de 'city-marketing' e à promoção de uma “cidade espetáculo” (SÁNCHEZ, 2010), onde a produção da imagem passa a assumir papel importante para garantir a sua inserção no mercado global.

É por esta exposição na 'vitrine mundial' que cidades têm travado grandes disputas para sediar megaeventos – vistos como um grande meio de promoção da sua imagem pelo mundo – e neste contexto, o Brasil foi alçado à condição de país sede para a realização de dois grandes eventos esportivos: a Copa do Mundo de Futebol e as Olimpíadas.

A vitória da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 foi comemorada pelas três esferas de governo, que se uniram para fortalecer o projeto e garantir êxito⁴. Na campanha Rio 2016 foram agregados atores decisivos no processo, que qualificam novas formas de governo - a participação ativa de investidores privados e a contratação de consultorias internacionais para a realização dos planos e projetos para os jogos. A venda de verdadeiros 'modelos vitoriosos' (SANCHEZ, 2010) garantiram maior confiabilidade internacional, expressando as mais fortes feições simbólicas que envolvem os processos de candidatura olímpica (SANCHEZ et al. 2010).

No plano interno, retóricas que acenam com supostas garantias de oportunidades para o recebimento de investimentos e, sobretudo, como possibilidade certa de legados a serem deixados nas cidades após os jogos foram exaustivamente acionadas. Isto, para obter o consentimento da população, evitando posicionamentos contrários que pudessem

4 Vale ressaltar que a busca por sediar megaeventos surgiu como estratégia política na administração do prefeito César Maia, há mais de 15 anos. Mesmo sem alcançar inicialmente os objetivos propostos, tal orientação estava clara, por exemplo, em seu plano estratégico e, seguida à risca pelos seus sucessores, bem como pelo atual prefeito, Eduardo Paes (administração 2009 - 2012).

de alguma forma, representar ameaças ao projeto olímpico.

A promessa de legado é ponto fundamental na análise dos megaeventos, pois os altíssimos investimentos públicos são basicamente apoiados nesta perspectiva, e o mínimo que se espera é o aproveitamento das obras e projetos como benfeitorias para a cidade. Percebe-se que neste momento, os megaeventos assumem caráter de promotor, meio ou até mesmo condicionante para o exercício de políticas públicas, surgindo como verdadeira solução para o enfrentamento dos diversos problemas urbanos.

Contudo, as experiências nem sempre são positivas, mostrando as diversas faces que sediar esse tipo de evento podem apresentar, como nos casos da Copa do Mundo de Futebol da África do Sul (2010) e nos Jogos Pan-Americanos do Rio (2007), que ao final dos jogos, pouco se materializou como infra-estrutura urbana em benefício da população. No caso do Pan-Americano Rio 2007, o que se viu na cidade foram intervenções pontuais e provisórias e mesmo com o orçamento tendo ultrapassado a proposta inicial⁵, as principais obras de infra-estrutura prometidas, sequer foram realizadas. Para ilustrar o amesquinamento das propostas iniciais, cabe lembrar que o projeto de mobilidade/transportes foi reduzido a pintura no asfalto de faixas exclusivas para a “Família Pan”.

Observa-se que as candidaturas seguem regras e modelos, como por exemplo, uma candidatura olímpica, que se afina de acordo com as diretrizes determinadas pelo Comitê Olímpico Internacional - COI, que se preocupa não só com o potencial que a cidade apresenta no momento da candidatura, mas com a sua capacidade de investir em obras e equipamentos específicos que garantam a operacionalização dos jogos, ou seja, um investimento com direção certa. Neste sentido, o Brasil assegurou que altos recursos seriam destinados à construção e reforma dos equipamentos para os jogos e que as prioridades dos projetos em infra-estrutura urbana, seguiriam em conformidade com as exigências do COI, para atender a 'família olímpica' (Dossiê de Candidatura Rio 2016) no período de realização do evento.

Diante desta conformação, o poder público vem direcionando a atenção para os setores de transportes e segurança pública, onde se calcula que as cifras ultrapassem a casa dos bilhões até o início dos jogos. Apresentados como grande aposta de legado, os projetos ligados a estes dois segmentos evidenciam, na verdade, uma condicionante para que os jogos ocorram, que são: mobilidade, viabilizando os deslocamentos da 'família

⁵ Os cálculos realizados ao final dos jogos Pan-Americano, em novembro de 2007, contabilizaram um gasto de 3,7 bilhões de reais, oito vezes maior do que o planejado na candidatura em 2002. O montante final, representa um valor superior 15 vezes ao que foi gasto na edição anterior em Santo Domingo, sendo considerado o Pan-Americano mais caro da história do evento. (cf. BIENENSTEIN, G. et al. 2011)

olímpica' e segurança, para que os jogos ocorram sem 'maiores problemas'.

Para o setor de segurança, dois grandes projetos são associados à realização dos jogos, que são as Unidades de Polícia Pacificadora – UPP's⁶ e o projeto Morar Carioca⁷. Em relação à mobilidade, os principais projetos envolvem a ampliação da Linha 4 do metrô, que chegará à Barra da Tijuca, a implantação de linhas de Bus Rapid Transit – BRT, a ampliação de vias (especialmente na Barra da Tijuca), a criação de corredores expressos para ônibus chamados de Bus Rapid System – BRS, bem como a ampliação e reforma dos trens e metrôs.

Na sequência busca-se compreender os principais projetos para transporte público apresentados no Dossiê de Candidatura Rio 2016 e a sua configuração no espaço urbano, como tentativa de verificar futuramente, se a lógica dos deslocamentos da cidade será modificada com as obras em execução e de que forma os cidadãos metropolitanos poderão se beneficiar de tais medidas.

As marcas no território: os projetos de mobilidade e sua configuração espacial

Seguindo a linha definida para o Pan-Americano de 2007, a estratégia territorial lançada para os Jogos Olímpicos de 2016 mostra continuidade e, de alguma forma, consolida pensamentos e práticas que evidenciam interesses específicos, na forma da promoção de determinadas áreas da cidade.

A proposta de concentração das zonas em quatro pontos específicos da cidade, em destaque a Barra da Tijuca, mostram planos de ação que deixam de lado a visão integrada, onde os projetos não englobam a cidade como um todo (SÁNCHEZ et al. 2010), evidenciando as Zonas Olímpicas como alvo dos investimentos mais relevantes e dos processos de transformações urbanas mais intensa, em detrimento de outras áreas da cidade.

A distribuição das zonas onde se concentram equipamentos para os Jogos Olímpicos indica a direção que os projetos relacionados à infra-estrutura urbana seguirão. A Barra da Tijuca aparece como o 'coração dos jogos':

A Barra será o coração dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. A região que mais cresce no Rio de Janeiro será um belíssimo palco para as

6 Incluído no Programa Nacional de Segurança Pública e Cidadania (PRONASCI), da ordem de U\$ 3,35 bilhões, onde unidades permanentes de polícia são instaladas nas favelas do Rio de Janeiro.

7 Faz parte do Plano Municipal de Integração de Assentamentos Precários Informais. Projeto com orçamento de 8 bilhões de reais, que prevê a urbanização de todas as favelas do Rio de Janeiro até 2020.

competições, recebendo atletas, espectadores e todos os clientes dos Jogos com a natureza exuberante do bairro, cercado por lagoas, montanhas e parques. Quase todos os novos equipamentos estarão concentrados neste bairro” (DOSSIÊ DE CANDIDATURA RIO 2016, 2009:35 - vol. 2)

O panorama atual reflete a continuidade de medidas tomadas para o Pan-Americano, “que se mostrou inserido desde o princípio na lógica da cidade elitista e segregada que se manifestou na estratégia de concentrar o evento em áreas enobrecidas” (Cf. BIENENSTEIN et al. 2011). Identificar a distribuição espacial permite compreender a dinâmica que será desencadeada nos próximos anos nas regiões escolhidas para os jogos, como por exemplo, o conjunto de projetos para transportes que ganharão força, visando a ligação entre as zonas olímpicas.

No Dossiê de Candidatura Rio 2016 ficam definidas quatro áreas de concentração dos jogos, chamadas 'Zonas Olímpicas', que são: Zona Deodoro, Zona Copacabana, Zona Maracanã e Zona Barra da Tijuca, especializadas conforme figura abaixo.

Zonas Olímpicas Definidas no Dossiê de Candidatura



Mapa das Zonas Olímpicas. Fonte: Dossiê de Candidatura, 2009. Sumário Executivo RIO 2016.

As soluções apresentadas para conexão entre as áreas onde os jogos serão realizados evidenciaram, mais uma vez, a Barra da Tijuca, por concentrar os equipamentos olímpicos e a vila olímpica, onde todos os atletas ficarão alojados. Os interesses que envolvem tais projetos instigam investigação, levantando questões sobre os impactos dos maciços investimentos em transporte público para os jogos e como estes

atuarão frente ao desafio da crescente demanda por mobilidade, por exemplo, da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

A iminência de sediar dois megaeventos e a divulgação das propostas de altos investimentos na cidade no setor de transportes para os jogos fez que com que a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN elaborasse um parecer técnico sobre o projeto olímpico, na tentativa de se discutir novas possibilidades e alternativas às propostas apresentadas no Dossiê de Candidatura. As críticas passaram pelos problemas encontrados no transporte metropolitano⁸ e pela falta de investimentos em transporte de massa⁹.

O projeto olímpico para transportes propõe a criação de um 'anel de alta capacidade' (Dossiê de Candidatura Rio - 2016), conectado por trem, metrô e 3 linhas de BRT¹⁰. São projetos ambiciosos, com previsão de orçamento superior a 5 bilhões de dólares e planejamento de grandes obras, como a ampliação de vias, abertura de túneis, mergulhões e pontes. O conjunto de iniciativas relacionadas ao transporte para as Olimpíadas do Rio de Janeiro podem ser agrupados nos seguintes itens:

1 Projeto da Linha 4 do metrô

Não mencionado no Dossiê de Candidatura Rio - 2016, o projeto da Linha 4 do metrô que ligará a Gávea ao Jardim Oceânico (Barra da Tijuca) entrou na pauta de discussão dos projetos para os jogos e as obras já estão em andamento¹¹. Segundo a secretaria de transportes a previsão para conclusão das obras é para dezembro de 2015 e o custo aproximado é de 5 bilhões de reais.

8 A concentração dos projetos para transporte na Barra da Tijuca para os jogos olímpicos deixa em segundo plano o que talvez seja o maior problema do transporte público no Rio de Janeiro, que é o deslocamento diário das pessoas que moram nas cidades de Niterói, São Gonçalo, Maricá e, principalmente, da baixada fluminense – Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

9 As alternativas dispostas no Dossiê de Candidatura apresentam soluções baseadas no transporte realizado por ônibus, que segundo a FIRJAN, não atenderá a demanda da cidade e mesmo com os altos investimentos no setor para os jogos, através das linhas de BRT, 80% do transporte coletivo permanecerá no meio rodoviário. A Federação acredita que os sistemas metroviários e ferroviários representam melhores soluções para o transporte de massa.

10 Bus Rapid Transit: Modelo de transporte coletivo, que trafegam por vias especiais 'segregadas', corredores exclusivos para os ônibus, que têm como objetivo dar maior rapidez nos deslocamentos. A principal diferença entre o BRT e os ônibus convencionais, está nos terminais de embarque e desembarque, que possuem plataformas elevadas (ao mesmo nível dos veículos) e sistema de pré-pagamento das tarifas. O primeiro BRT foi idealizado por Jaime Lerner e implantado em Curitiba em 1979. O modelo projetado para o Rio de Janeiro segue os mesmos princípios.

11 Início das obras em julho de 2010. O ano de 2010 foi fechado com 280 metros do túnel de serviço escavado. Em janeiro, detonações do túnel da via forma iniciadas, cerca de quatro metros avançam por dia. Fonte: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=273113>.

Linha 4 do Metrô



Fonte: Secretaria estadual de Transportes

Fonte: <http://g1.globo.com>

Arte/G1

Pelo projeto, a Linha 4 ligará a estação da Praça General Osório, em Ipanema, a outras seis novas estações: Praça Nossa Senhora da Paz, em Ipanema; Jardim de Alah, entre Ipanema e Leblon; Antero de Quental, no Leblon; Gávea; São Conrado; e Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca. Esta proposta do metrô impactou o projeto inicial dos BRT's no sentido de modificá-los para que tenham ligação com a nova estação da linha 4, no Jardim Oceânico.

2 BRT's

A grande aposta do projeto olímpico está depositada nos BRT's, que através de três linhas, ligarão a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, à Zona Deodoro e a Santa Cruz. Estas 3 ligações receberam, respectivamente, os nomes de Transcarioca, Transolímpica e Transoeste. A licitação para operação das linhas dos BRT's foi realizada, definindo as empresas que terão a concessão dos serviços por 20 anos, prorrogáveis por tempo igual. Neste processo, a prefeitura se responsabiliza pelas obras viárias (duplicação, abertura de vias, construção de pontes, viadutos, entre outras obras)

e as empresas vencedoras¹² pela renovação das frotas para ônibus adaptados ao novo sistema.

Para compreender melhor as linhas dos BRT's, os percursos, os investimentos, suas ligações e o que poderão futuramente representar em transformação urbana, serão descritas a seguir, as 3 propostas dos BRT apresentadas no Dossiê de Candidatura, com as devidas adequações pelas quais os projetos iniciais passaram.

2.1 Trancarioca

A Trancarioca, antigo corredor T5, tinha como proposta inicial a ligação da Barra da Tijuca à Penha e orçamento de 790 milhões de reais, hoje com a ampliação da linha até o Aeroporto Internacional Tom Jobim, a projeção dos custos passa de 1,3 bilhões de reais. Com extensão de 39 quilômetros, o objetivo da linha é facilitar o deslocamento entre as Zonas Norte e Oeste, reduzindo em 60% o tempo de viagem no percurso Barra – Ilha do Governador/Aeroporto Internacional.

A obra foi dividida em dois lotes, o primeiro com o trecho Barra-Penha, já licitado e obras iniciadas (com atraso, devido ao pedido de esclarecimento pelo Tribunal de Contas do Município sobre o edital), já segundo lote, ligará a Penha à Ilha do Governador/Aeroporto Internacional. O prazo para a conclusão dos dois lotes é de 3 anos, existe a intenção de que as obras estejam finalizadas até a Copa de 2014.

Com previsão para atender 400 mil passageiros por dia, a linha terá 45 estações, 3 terminais para embarque e desembarque, 9 pontes, 3 mergulhões e 10 viadutos, exigindo o orçamento de 500 milhões de reais para a desapropriação de aproximadamente 3.630 imóveis nas regiões da Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Madureira, Vicente de Carvalho e Brás de Pina. A importância política deste projeto é reforçada no discurso do prefeito Eduardo Paes sobre as obras:

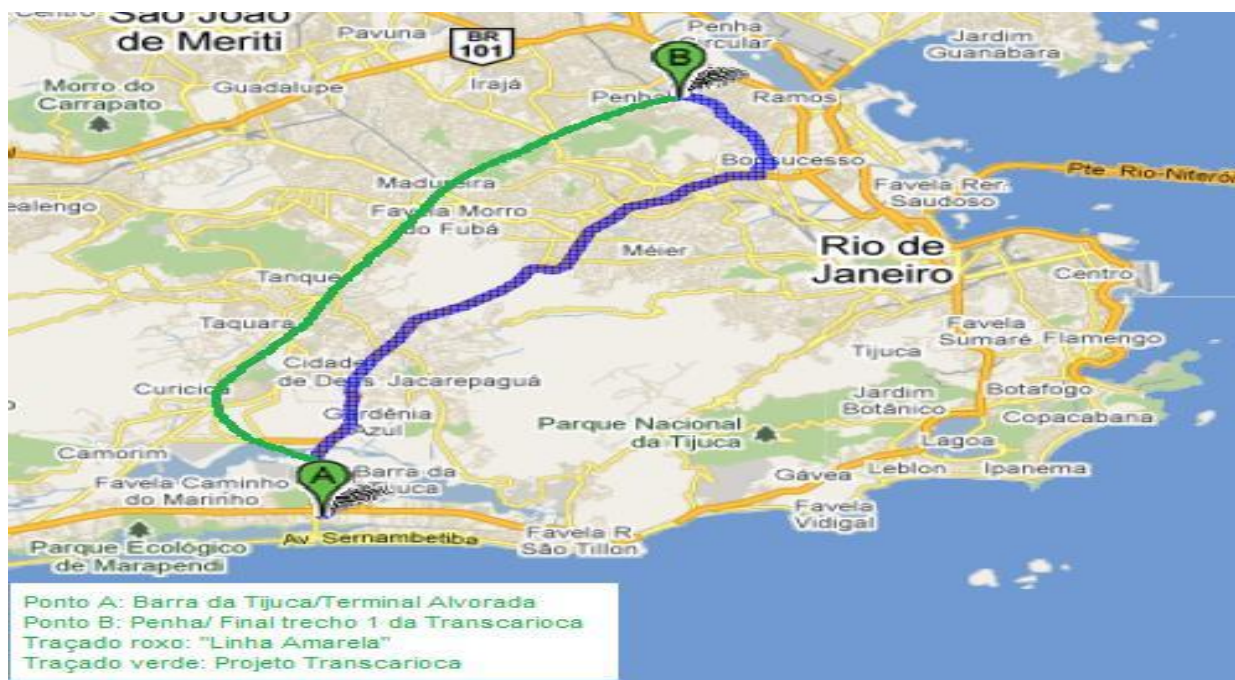
“Essa obra é a mais importante da cidade porque ela não é só um corredor de transporte mudando completamente a lógica de comportamento das pessoas de todo o subúrbio carioca. É uma revolução urbana. Ela vai abrir novas vias, recuperar calçadas, praças, áreas verdes, melhorar o fluxo de veículos, tirar ônibus das ruas, dar transporte confortável. Essa é uma intervenção muito complexa, tivemos que desapropriar mais de 3 mil imóveis e ainda temos um trabalho grande pela frente, mas temos que pensar que ela interfere positivamente na cidade e na qualidade de vida da população.” Grifo nosso. (<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?articleid=1626060>)

12 As empresas de ônibus vencedoras do processo de licitação são as mesmas que já operam na cidade. Hoje elas pagam 2% de sua arrecadação à prefeitura para pagamento do Imposto sobre Serviços, com o novo sistema, passarão a pagar 0,02%. Redução justificada pelos investimentos que terão que fazer para futuras adaptações da frota.

A mudança da lógica de deslocamento de grande parte da cidade proposta e pontuada na fala do prefeito demonstra a projeção e expectativa da implantação das linhas, mas as motivações e interesses por trás das alterações, nem sempre ficam claras. A reconfiguração territorial que tais linhas vão desencadear indica o direcionamento do crescimento e a consolidação da centralidade Barra da Tijuca.

As obras do primeiro lote da Transcarioca seguirão as seguintes etapas, serão 28 quilômetros, passando pelos bairros Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Curicica, Taquara, Tanque, Praça Seca, Campinho, Madureira, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vila da Penha e Penha. Este trecho teve as suas obras iniciadas com a construção do mergulhão do Campinho e terá um custo de R\$ 798,4 milhões.

Primeiro lote da Transcarioca



Fonte: maps.google.com

O segundo lote seguirá uma sequência do traçado, saindo do bairro da Penha indo até a Ilha do Governador/Aeroporto Internacional. Estima-se que a construção desse traçado receba investimento de R\$ 548,3 milhões. São 11 quilômetros de extensão, prevendo a construção de oito 'obras de arte' (duas pontes e seis viadutos): viaduto sobre linha férrea em Olaria, viaduto em arco estaiado sobre Avenida Brasil, viaduto sobre a Avenida Brigadeiro Trompowski, ponte sobre o Canal do Cunha e Linha Vermelha, ponte

estaiada sobre Baía de Guanabara (ligação Fundão/Ilha do Governador), viaduto sobre a ponte nova do Galeão, viaduto sobre Estrada do Galeão e viaduto sobre a Avenida 20 de Janeiro. As imagens de divulgação desta etapa do projeto destacam as pontes e os viadutos que serão construídos ao longo da linha, procurando constituí-los como novos marcos urbano da cidade olímpica.

Segundo lote da Transcarioca



Fonte: http://rkarquitectura.blogspot.com/2011_01_01_archive.html

2.2 Transolímpica

O projeto do BRT Transolímpica – antiga Ligação C vai ligar a Barra da Tijuca a Deodoro, na Zona Oeste da cidade. Serão 26 km saindo da Barra, passando por Curicica, Taquara, Magalhães Bastos, chegando em Deodoro, ponto onde ligará com os trens da Supervia. Serão 18 estações e dois terminais de embarque e desembarque. O ponto final da linha consta no Dossiê de Candidatura como Zona Deodoro, local onde haverá um parque para a realização dos esportes radicais.

Segundo Eduardo Paes, a via será a 'maior obra viária dos últimos 30 anos, maior até que a Linha Amarela', que será implantada através de parceria público-privada e possuirá pedágio. Estima-se o transporte de 100 mil passageiros nos coletivos e 50 mil veículos por dia trafegando na via. Esta linha fará conexão com a transcarioca e a

transoeste, que prevê a construção de um túnel sob o Maciço da Pedra Branca, com 4 km e a duplicação da Avenida das Américas no trecho do Recreio. O valor estimado da obra ainda não foi divulgado.

Uma vez mais, o modelo adotado privilegia o deslocamento rodoviário com a cessão dos serviços relativos a essas vias a empresas privadas. Por outro lado, na perspectiva da análise territorial, o projeto não apresenta articulação com o modal ferroviário - trens da Supervia – importante vetor de mobilidade urbano-metropolitano.

Trajeta Transolímpica



Fonte: skyscrapercity.com/showthread.php?p=60331247

2.3 Transoeste

A Transoeste, será a via de ligação entre a Barra da Tijuca e Santa Cruz. Inicialmente com 32 quilômetros entre o Terminal Alvorada e a Estrada da Pedra, a via ganhará mais 6 quilômetros na expansão até o Jardim Oceânico, onde se ligará com a Linha 4 do metrô e mais 18 quilômetros dentro de Santa Cruz e Campo Grande, para fazer a integração com as estações de trem desses bairros. Com a ampliação, ganhará mais 23 estações além das 30 que já estavam previstas no projeto original, que inicialmente, antes das ampliações estava orçado em 550 milhões de reais, os novos valores após as alterações não foram divulgados.

Cabe destacar que a ampliação da Transoeste até a Linha 4 - Jardim Oceânico - é produto de adequações da proposta original do projeto olímpico, realizadas para dar o tom do discurso do legado urbano, onde pretende-se passar a idéia de uma obra pública em benefício dos cidadãos e não algo exclusivo e pontual para os jogos.

Trajetos Transoeste



http://memoria7311.blogspot.com/2010/10/transoeste-ganhara-23-estacoes-mais-com_21.html

A implantação desses projetos “necessários” à preparação da “cidade olímpica” produzirá efeitos socioespaciais desiguais e, provavelmente perversos. Ao mesmo tempo em que alguns eixos irão configurar novos vetores de valorização imobiliária, poderão produzir impactos sociais e ambientais negativos. Isto por envolver desapropriações e deslocamentos – muitas vezes forçados – de populações de baixa renda das áreas onde elas habitam e também por apresentar trajetos que cortam áreas de preservação ambiental.

Analisando os projetos das linhas de BRT, a Linha 4 do metrô e a instalação das UPP's, observa-se a lógica territorial da Zona Olímpica e o seu direto impacto nas dinâmica da cidade. Percebe-se que os principais projetos hoje na cidade estão voltados para transporte (construção das linhas de BRT e metrô), segurança (instalação das Unidades de Polícia Pacificadora – UPP's) e habitação (com o Projeto Morar Carioca¹³) e priorizam de forma clara as áreas dos jogos. Este fato pode ser constatado, por exemplo,

13 Projeto de urbanização das favelas

na afirmação do subsecretário da casa civil do Rio de Janeiro em relação ao plano de ocupação das UPP's, dizendo seguir "um cinturão de segurança para a Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016". Acompanhar as prioridades e os desdobramentos destes projetos podem, além de evidenciar o distanciamento do exercício das políticas públicas para a cidade como um todo, determinar mudanças territoriais efetivas.

Considerações Finais

De uma primeira leitura do projeto olímpico, no que se refere à mobilidade e transporte, emergem algumas questões relacionadas ao traçado viário das linhas de BRT's. Um primeiro plano aponta para a concentração das linhas na Barra da Tijuca, que indica a consolidação desta área como uma nova centralidade e novos eixos de valorização imobiliária. Em outra perspectiva, as propostas para transportes que estão sendo colocadas em prática, deixam de lado o que pode ser considerado o maior problema de mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro, a articulação e reestruturação das linhas metropolitanas e ainda, a precária conexão com o modal ferroviário, meio de transporte que atende a área suburbana e atinge um grande número de usuários.

O alto investimento realizado para sediar Os Jogos Olímpicos Rio – 2016 levanta questões sobre os impactos da implantação dos projetos na cidade, que embora seja associada, pelos promotores do evento, à idéia de legado, visualiza-se no Rio de Janeiro, uma promoção desigual de áreas, merecendo assim, um melhor acompanhamento. Algumas propostas merecem destaque, como por exemplo, a relação entre o projeto olímpico e as UPP's, o Morar Carioca e as Linhas de BRT, buscando compreender, principalmente, o reflexo territorial destes direcionamentos. Outras reflexões também devem ser apontadas, como o custo social e econômico de sediar um megaevento e os seus principais resultados urbanísticos. Estas frentes podem guiar novos encaminhamentos e pesquisas na busca pela compreensão do que estes momentos podem representar na (re) configuração do território.

Referências Bibliográficas

BIENENSTEIN, G. "O Que Está em Jogo? Contradições, Tensões e Conflitos na Implementação do PAN-2007" VII Encontro Nacional da ANPEGE, Niterói, RJ, 2007

BIENENSTEIN, G. SÁNCHEZ, F. MASCARENHAS, G. OLIVEIRA, A. "MEGAEVENTOS E METRÓPOLES: Insumos do Pan-2007 e as perspectivas para as Olimpíadas de 2016". MASCARENHAS; BIENENSTEIN; SÁNCHEZ (orgs.) O Jogo Continua: Megaeventos e Cidades. Rio de Janeiro: FAPERJ e EDUERJ. 2011 (Prelo)".

BROUDEHOUX, A.M.. Spectacular Beijing: The conspicuous construction of an Olympic metropolis, *Journal of Urban Affairs*, 2007 29(4): 383-99.

DEBORD, G. A Sociedade do Espetáculo. Rio de Janeiro, Contraponto, 1997.

Dossiê da Candidatura do Rio de Janeiro para os Jogos Olímpicos de 2016. Comissão de Organização dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rio2016.org.br/pt/Default.aspx>. Acessado em 17/11/2010.

HORNE, J.; MANZENREITER, W.. Sports Mega-events: social scientific analyses of a global phenomenon. Malden, MA: Blackwell, 2006.

MASCARENHAS, G. "Para muito além do esporte: o urbanismo olímpico e seu legado social". In: Pan-americano de 2007: grande negócio para quem? Rio de Janeiro: Instituto de Políticas Alternativas para o Cone Sul. (Série Globalização e Solidariedade, 4), 2005. p. 20-35.

MELO, E., GAFFNEY, C. "Megaeventos esportivos: reestruturação urbana para quem?" Proposta, FASE/IPPUR/UFRJ, nº. 120, pp. 53-73, mar./abr. 2010.

NOVAIS, P et al. Survey. Relatório de Pesquisa "Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano: o que se pode aprender com a experiência brasileira?" apresentado ao Lincoln Institute of Land Policy, maio 2006. Rio de Janeiro: IPPUR, 2006.

OLIVEIRA, A.. "O emprego, a economia e a transparência nos grandes projetos urbanos". In: XXVIII Congresso Internacional da Associação de Estudos Latino-Americanos, 2009, Rio de Janeiro. Anais do XXVIII Congresso Internacional da Associação de Estudos Latino-Americanos. Pittsburg: LASA, 2009.

Plano Diretor de Transporte para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

SÁNCHEZ, F. "A reinvenção das cidades para um mercado mundial". Unochapecó: Argos Editora Universitária, 2010. 2ª. Edição.

SÁNCHEZ, F. ; HERDY, F; GOMES, T; SANTOS, R. a Cidade Olímpica como Construção Política e Simbólica. Notas sobre o Projeto Rio 2016. Anais da Conferência Internacional Megaeventos e a Cidade. CD Rom. Niterói, PPGAU- UFF/IPPUR-UFRJ, 2010.

SÁNCHEZ, F.; BIENENSTEIN, G.; LIMA JR, P.; OLIVEIRA, F.. "Jogos Panamericanos Rio 2007. Uma análise transdimensional do projeto urbano". Anais do XII ENANPUR. Belém

do Pará: ANPUR, 2007.

SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F.; RODRIGUEZ, A.; (Eds.) The Globalized City: Economic Restructuring and a Social Polarization in European Cities. Oxford: Oxford University Press. 2003.

VAINER, C. "Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano". ARANTES; VAINER; MARICATO. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Petrópolis, Vozes, 2000.

Sites consultados:

Google maps:

<http://maps.google.com.br/maps>. Acesso em 15/02/11

O Globo:

<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/03/linha-4-do-metro-rio-tera-6-estacoes-para-ligar-ipanema-barra-da-tijuca.html>. Acesso em 10/02/11

Prefeitura do Rio de Janeiro:

riodejaneiro.muraldacidade.com/videos.php?tag=%20transol%EDmpica. Acesso em 11/02/11

<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=1626060>. Acesso em 15/02/11

<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=273113>. Acesso em 15/02/11

RKarquitetura:

http://rkarquitetura.blogspot.com/2011_01_01_archive.html. Acesso em 11/02/11

Skyscrapercity:

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=60331247>. Acesso em 11/02/11