

A Revitalização Urbana e a Infraestrutura de Transportes como Formas de Legado dos Jogos Rio 2016

Ingrid Johnson

Universidade Cândido Mendes, UCAM, Rio de Janeiro, Brasil

ingrid.johnson07@gmail.com

Paulo Roberto Aguiar

Universidade Cândido Mendes, UCAM, Rio de Janeiro, Brasil

dc.prra@gmail.com

Resumo

Este artigo apresenta uma análise do projeto de legado para o Rio de Janeiro, por sediar os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão de 2016, da perspectiva da regeneração urbana, com o projeto Porto Maravilha, e da melhoria da infraestrutura de transportes, com os projetos de mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO). Para isto observa-se, a evolução dos Jogos na Era Moderna e o crescimento de seus respectivos legados. Procura-se compreender a escolha do Rio de Janeiro, entender a distribuição do legado nas regiões que receberão os Jogos, e avaliar o peso do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) no total do orçamento Olímpico. Apresenta-se o projeto Porto Maravilha, e os nove projetos de mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO). Verifica-se a regeneração urbana e a melhoria da infraestrutura de transportes nas duas últimas Olimpíadas, Londres 2012 e Pequim 2008, e também em Barcelona 1992, por ser esta última a base da transformação urbana e inspiração para o projeto dos Jogos Rio 2016. Conclui-se que a regeneração urbana e a melhoria da infraestrutura de transportes são primordiais no projeto dos Jogos Rio 2016, mostrando que a cidade do Rio de Janeiro, assim como outras cidades-sede, utilizaram os Jogos como estratégia para viabilizar projetos urbanos.

Palavras Chaves: Jogos Rio 2016. Legado. Revitalização Urbana. Regeneração Urbana. Infraestrutura de Transportes. Projeto Porto Maravilha. Projetos de Mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO).

1 Introdução

Os Jogos Olímpicos nasceram na Antiguidade e foram reeditados na Era Moderna pelo francês Pierre de Coubertin (1863-1937) (KELLY, 1972). A idéia de legado, não foi inicialmente pensada, porém surgiu e evoluiu com o tempo (GOLD e GOLD, 2008).

Em outubro de 2009, a cidade do Rio de Janeiro foi eleita a cidade-sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016 e, desde então, a mídia divulga os esportes e o legado para a cidade. Então sugerem as seguintes perguntas: O projeto dos Jogos Rio 2016 ponderava o legado como fator primordial? Qual seria o legado a ser priorizado? O legado estava presente nas Olimpíadas anteriores?

O objetivo deste artigo é analisar o projeto de legado para o Rio de Janeiro, da perspectiva da regeneração urbana, com o Projeto Porto Maravilha, e da melhoria da infraestrutura de transportes, com os projetos de mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO). Para isto contextualizou-se os Jogos Olímpicos e a crescente importância do legado; verificou-se a razão de escolha do Rio de Janeiro; explicou-se a distribuição dos Jogos e do legado pela cidade; avaliou-se o peso do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) no total do orçamento Olímpico; apresentou-se o projeto Porto Maravilha e os projetos de mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO); e verificou-se a regeneração urbana e a melhoria na infraestrutura de transportes nas últimas Olimpíadas, Londres 2012 e Pequim 2008, e em Barcelona 1992, por ser esta a base para transformação urbana e inspiração para o projeto Rio 2016.

2 Metodologia

Quanto aos fins, esta pesquisa é classificada como exploratória, na medida em que busca um maior conhecimento sobre o legado urbano para a cidade do Rio de Janeiro dos Jogos de 2016. É um tema atual e um projeto único, por ser um projeto de Jogos Olímpicos referente à uma cidade-sede específica, o Rio de Janeiro.

Esta pesquisa também apresenta elementos de pesquisa descritiva, uma vez que explica o Projeto Rio 2016, da perspectiva da regeneração urbana através do projeto Porto Maravilha, bem como relata os projetos de infraestrutura de transportes que constam no Plano de Políticas Públicas (LEGADO), um dos instrumentos que compõem o orçamento Olímpico.

Quanto aos procedimentos técnicos utilizados para a coleta de dados (meios), este trabalho fez uma pesquisa bibliográfica e uma pesquisa documental. A pesquisa bibliográfica foi feita a partir de livros; sites oficiais de entidades; artigos científicos apresentados em congressos, seminários, elaborados em centros de estudos de pesquisa e publicados em revistas e jornais técnicos; e dissertações de mestrado. A pesquisa documental foi feita por acompanhamento de notícias em jornais e revistas; relatórios de instituições; documentos oficiais disponibilizados pelo Governo Brasileiro, pelo Estado e Prefeitura do Rio de Janeiro e pela Autoridade Pública

Olímpica (APO); e documentos oficiais disponibilizados pelo Governo Britânico e pela Prefeitura de Londres.

Esta pesquisa estuda o legado urbano dos Jogos Rio 2016 antes da realização destes. Uma análise mais consistente só será possível após um certo período da realização dos Jogos.

3 Um breve resumo sobre a história dos Jogos Olímpicos

A data mais aceita para o início dos Jogos Olímpicos da Idade Antiga é 776 a.C., quando foi aberto o registro público na cidade de Olímpia, dos vencedores de uma corrida a pé realizada a cada quatro anos. De uma única prova, foram sendo incorporadas novas modalidades esportivas com o passar dos anos. A cidade de Olímpia era um grande santuário ao Deus Zeus, e os Jogos eram realizados em sua homenagem a cada quatro anos. Depois de um grande apogeu, os Jogos declinaram com a Grécia conquistada pelos romanos. Os Jogos foram extintos em 393 d.C., através da publicação de um decreto pelo Imperador Romano Teodósio, em função da ascensão do cristianismo contra o paganismo (KELLY, 1972).

A reedição dos Jogos Olímpicos na Era Moderna, foi um projeto do francês Pierre de Coubertin (1863-1937), que entendeu o esporte como parte integrante da educação, ao observar o surgimento do esporte amador e das práticas esportivas, na Inglaterra e nos Estados Unidos, através de competições em clubes e universidades. A descoberta e a reconstrução da cidade de Olímpia, e a tentativa do governo grego em reviver os Jogos, organizando duas competições esportivas em Atenas no final do século XIX, incentivaram Coubertin a trabalhar pelo renascimento dos Jogos Olímpicos (KELLY, 1972).

Em um Congresso Internacional na Universidade de Sorbonne, para discutir o amadorismo no esporte em 1894, foi apresentada e aprovada por unanimidade, uma proposta de retorno imediato dos Jogos Olímpicos. O Congresso constituiu então o Comitê Olímpico Internacional (COI) e definiu os primeiros Jogos Olímpicos da Era Moderna para Atenas em 1896, e os segundos para Paris em 1900, estabelecendo a realização destes a cada quatro anos, com a escolha prévia da cidade-sede a ser definida pelo COI (KELLY, 1972).

4 A crescente importância e a evolução do legado dos Jogos

As Olimpíadas foram pensadas para instalações já existentes ou temporárias. O primeiro estádio feito para uma Olimpíada foi o de Londres, em 1908, e a primeira vila Olímpica construída para atletas foi a de Paris, em 1924. Mesmo Berlim, em 1936, criando o maior complexo esportivo até então, teve impacto mínimo na cidade. Somente a partir de Roma, em 1960, com o fim das restrições do pós-guerra, os Jogos se tornaram um potencial para a transformação urbana. Em Roma, várias partes da cidade foram modificadas permanentemente, e esta maior transformação urbana para sediar os Jogos, tornou-se uma característica dos anos de 1960 e 1970 (GOLD e GOLD, 2008).

Vale destacar os Jogos de Tokyo, em 1964, que criaram projetos de infraestrutura com visão até o ano 2000. E também os Jogos de Montreal, em 1976, que confirmaram a tendência de mega-projeto dos Jogos, que com uma má gestão financeira e construções superdimensionadas, especialmente o Estádio Olímpico, geraram um enorme déficit nas finanças da cidade (GOLD e GOLD, 2008).

O estrago à credibilidade dos Jogos causados por Montreal foi recuperado por Los Angeles, em 1984, e Barcelona, em 1992. Os Jogos de Los Angeles mostraram um novo modelo de financiamento, com grande participação da iniciativa privada, completando o setor público, tornando-se este modelo um fator de sucesso para os Jogos. Os Jogos de Barcelona, tornaram-se um marco do potencial para regeneração urbana, restaurando os Jogos como uma poderosa forma de promover uma cidade e sua transformação urbana. Los Angeles 1984 e Barcelona 1992 são a base da política atual para sediar os Jogos Olímpicos (GOLD e GOLD, 2008).

A partir dos anos 2000, o COI passou a priorizar a sustentação ambiental e depois a sustentação do legado total. Os Jogos de Sidney, em 2000, tiveram um forte foco em projetos ambientais, mas o Estádio Olímpico foi superdimensionado. Os Jogos de Atenas, em 2004, reconstruíram a infraestrutura turística e criaram o Parque Arqueológico, mas os complexos esportivos também foram superdimensionados. Após os Jogos de Sidney e Atenas, a sustentabilidade das instalações esportivas tornou-se uma prioridade (GOLD e GOLD, 2008).

5 As transformações urbanas como formas de legado olímpico

Com a atenção global dada aos Jogos Olímpicos, estes acabaram se tornando muito mais do que um evento esportivo, evoluíram para uma ferramenta de renovação urbana e catalisador de grandes transformações. Devido aos elevados custos para organizar e sediar os Jogos, as cidades-sede passaram a buscar o desenvolvimento econômico e a regeneração urbana como justificativa para a realização dos Jogos (ESSEX e CHALKLEY, 2003).

De acordo com Essex e Chalkley (2003), abaixo encontram-se os tipos de infraestrutura relacionados com a realização dos Jogos Olímpicos:

- a. Instalações esportivas;
- b. Transporte: aumento da capacidade aeroportuária, novas estradas e melhoria do transporte público;
- c. Hospedagem: construção de hotéis e da Vila Olímpica para os atletas;
- d. Outras melhorias urbanas voltadas para a infraestrutura em geral como abastecimento de água, tratamento de esgotos, tratamento do lixo, melhoria da qualidade do ar, telecomunicações, etc.; a valorização da paisagem e do meio ambiente; e a valorização cultural com a criação de museus e galerias de arte; e
- e. Novas formas de gestão e organização urbanas.

6 A escolha dos Jogos Rio 2016

A cidade-sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Verão de 2016 foi decidida em Copenhague, na Dinamarca, em 02 de outubro de 2009, entre as seguintes cidades candidatas: Chicago, Tóquio, Madri e Rio. Observa-se pela Tabela 1 que os orçamentos para a realização dos Jogos estavam na mesma ordem de grandeza, enquanto os orçamentos para investimento de capital nas cidades eram bem diferentes, demonstrando o grande investimento necessário na cidade do Rio de Janeiro no total de USD 11,10 bilhões para receber os Jogos.

Tabela 1 – Orçamento proposto para os Jogos de 2016

ORÇAMENTO PARA OS JOGOS DE 2016 em bilhões de USD	CHICAGO	Distri- buição	TÓQUIO	Distri- buição	MADRI	Distri- buição	RIO DE JANEIRO	Distri- buição
COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS	3,80	78,7%	2,86	48,1%	2,67	43,7%	2,82	20,3%
INVESTIMENTO DE CAPITAL	1,03	21,3%	3,09	51,9%	3,44	56,3%	11,10	79,7%
ORÇAMENTO PROPOSTO PARA OS JOGOS DE 2016	4,83	100,0%	5,95	100,0%	6,11	100,0%	13,92	100,0%

Fonte: Adaptado de GOLD, *Compiled from Candidature Files*, 2009.

Além da grande diferença que os Jogos fariam para a cidade do Rio de Janeiro, de acordo com Luzenfichter (2010), havia outros critérios que também influenciaram a escolha do Rio de Janeiro:

- Chicago. Os Estados Unidos já tinham organizado os Jogos de Verão e Inverno por oito vezes. Houve um excesso de pressão pela candidatura de Chicago, o quê não agradou ao COI (LUZENFICHTER, 2010);
- Tóquio. Já havia sediado os Jogos de 1964 e seria complicado votar pelo Japão em 2009, logo após Pequim 2008. O COI preza pela rotatividade dos continentes (LUZENFICHTER, 2010);
- Madri. Num intervalo de menos de 25 anos entregar novamente os Jogos à Espanha, e principalmente quatro anos depois da realização de Jogos na Europa, Londres 2012 (LUZENFICHTER, 2010); e

- d. Rio de Janeiro. Representava o Brasil, um país emergente que buscava a oportunidade de mostrar a América do Sul pela primeira vez nos Jogos. A candidatura do Rio de Janeiro recebeu forte apoio político e econômico do Governo Brasileiro. Embora a cidade não tivesse os recursos das demais candidaturas, o país apresentava uma conjuntura econômica favorável em meio à crise global (LUZENFICHTER, 2010).

7 Os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016 e seu legado urbano

Os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016 estão agendados, respectivamente, de 5 a 21 de agosto, e de 7 a 18 de setembro de 2016. Os Jogos ocorrerão em quatro grandes regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, com a idéia de distribuição do legado pelas diferentes áreas: Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã. (COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016, 2014).

A Região da Barra da Tijuca será a região central dos Jogos, com a Vila Olímpica e Paralímpica, o Parque Olímpico da Barra, o Riocentro, o Centro Internacional de Radiodifusão, o Centro Principal de Mídia e a Vila de Mídia da Barra. As prioridades são as novas instalações esportivas, com o Centro Olímpico de Treinamento (COT), um Laboratório de Pesquisas para o esporte, e a melhoria na infraestrutura de transportes (COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016, 2014).

A Região de Copacabana engloba o bairro de Copacabana, o Parque do Flamengo, a Lagoa Rodrigo de Freitas e a Marina da Glória. Aqui serão realizadas competições de esportes ao ar livre em instalações temporárias, mostrando as belezas naturais do Rio de Janeiro (COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016, 2014).

A Região de Deodoro na Zona Oeste circunda uma vila de treinamento militar. O foco é a construção de instalações esportivas para o desenvolvimento de jovens, a melhoria da infraestrutura de transportes e a criação do Parque Radical de Deodoro (COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016, 2014). Este se tornará a segunda maior área de lazer da cidade, menor apenas que o Aterro do Flamengo (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2014).

A Região do Maracanã inclui o Estádio Olímpico João Havelange, o Sambódromo e o Estádio do Maracanã. Este último terá além das partidas de futebol, as Cerimônias de Abertura e Encerramento dos Jogos. Esta região que faz parte da Zona Norte do Rio de Janeiro e está próxima do centro, também inclui a Região do Porto do Rio. O grande legado será a revitalização da zona portuária, com o projeto Porto Maravilha (COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016, 2014).

7.1 Planejamento e orçamento

A Autoridade Pública Olímpica (APO), um consórcio público formado pelo governo federal, e pelos governos do Estado e da Prefeitura do Rio de Janeiro, foi criada pela Lei Federal nº

12.396, de 21 de março de 2011, para garantir a coordenação das ações governamentais, conforme acordado com o Comitê Olímpico Internacional (APO, 2014).

Segundo a APO (2014), as obras de infraestrutura, os serviços e os investimentos, para os Jogos Rio 2016, estão demonstrados em três diferentes instrumentos:

1. Orçamento do Comitê Rio 2016. Os investimentos para organização e realização dos Jogos. O Comitê Organizador dos Jogos Rio 2016 é uma entidade privada sem fins lucrativos criada especificamente para organizar e realizar os Jogos (APO, 2014);
2. Matriz de Responsabilidades. Os projetos governamentais executados com recursos públicos e privados, inteiramente associados à organização e realização dos Jogos (APO, 2014); e
3. Plano de Políticas Públicas (LEGADO). Os projetos com baixa ou nenhuma relação direta com os Jogos, que antecipam ou ampliam investimentos federais, estaduais e municipais em infraestrutura e políticas públicas, incentivados pela realização dos Jogos Rio 2016 (APO, 2014).

Segundo a APO (2015), o Orçamento do Comitê Rio 2016 com valores do 1º trimestre de 2014, a Matriz de Responsabilidades com os valores da 2ª atualização em janeiro de 2015, e o Plano de Políticas Públicas (LEGADO) com os valores da 1ª atualização em abril de 2015, encontram-se na tabela 2.

Tabela 2 – Total do orçamento dos Jogos Rio 2016

ORÇAMENTO DOS JOGOS RIO 2016 em bilhões de Reais	RECURSOS PRIVADOS	RECURSOS PÚBLICOS	TOTAL DE RECURSOS	Distribuição
ORÇAMENTO DO COMITÊ RIO 2016	7,0	0	7,00	18,3%
MATRIZ DE RESPONSABILIDADES	4,2	2,4	6,6	17,3%
PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS (LEGADO)	10,6	14,0	24,6	64,4%
TOTAL DO ORÇAMENTO DOS JOGOS RIO 2016	21,8	16,4	38,2	100,0%

Fonte: Adaptado da APO, Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos, 2014 e Matriz de Responsabilidades e Plano de Políticas Públicas (LEGADO), 2015.

É importante notar a participação majoritária de 64,4% do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) no total do orçamento Olímpico. Conforme a APO (2015), o Plano de Políticas Públicas (LEGADO) segundo a 1ª atualização em abril de 2015, compreende 27 projetos, de acordo com a tabela 3, com seus respectivos orçamentos em milhões de reais e a previsão de conclusão dos mesmos. Para temas com mais de um projeto, utilizou-se o prazo de entrega do último.

Tabela 3 – Resumo do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) 1ª atualização abril de 2015

Tema ou projeto	Número de projetos	Orçamento em milhões de reais	Distribuição	Prazo para conclusão
VLT do Porto	1	1.188,75	4,8%	2º trim/16
BRT Transolímpica	2	2.280,46	9,3%	2º trim/16
BRT Transoeste	1	114,43	0,5%	1º trim/16
Duplicação do elevador do Joá	1	457,95	1,9%	2º trim/16
Viário do Parque Olímpico	1	514,36	2,1%	1º trim/16
Sistema metroviário - Linha 4	2	8.790,88	35,8%	2º trim/16
Renovação e acessibilidade de estações ferroviárias	1	259,83	1,1%	2º trim/16
TOTAL PROJETOS DE MOBILIDADE	9	13.606,66	55,3%	
Porto Maravilha	1	8.200,00	33,3%	2º trim/16
Outros Projetos de Renovação Urbana	4	757,58	3,1%	2º trim/16
TOTAL PROJETOS DE RENOVAÇÃO URBANA	5	8.957,58	36,4%	
Projetos de Meio Ambiente	9	1.728,93	7,0%	2º trim/16
Projeto Social	1	31,20	0,1%	3º trim/17
Projetos de educação, ciência e tecnologia	2	188,36	0,8%	2º trim/15
Projeto de infraestrutura esportiva	1	76,05	0,3%	2º trim/16
TOTAL OUTROS PROJETOS	13	2.024,54	8,2%	
TOTAL PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS (LEGADO)	27	24.588,78	100,0%	

Fonte: Adaptado da APO, Plano de Políticas Públicas (LEGADO), 2015

7.2 O projeto Porto Maravilha

Existem no total cinco projetos de renovação urbana no Plano de Políticas Públicas (LEGADO), todos na esfera municipal. Destes, o mais importante é o projeto Porto Maravilha destacado na tabela 3, por ser o maior projeto de regeneração urbana da cidade, correspondendo a R\$ 8,2 bilhões ou 91,5% do total do orçamento dos cinco projetos (APO, 2015).

A Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009 do município do Rio de Janeiro, instituiu a Operação Urbana Consorciada (OUC) da região do Porto do Rio de Janeiro, com o objetivo de promover a reestruturação local da região (LC 101/2009, 2009). Uma área de 5 milhões de metros quadrados, tendo como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho (CDURP, 2014). Esta mesma lei também autorizou o aumento do potencial construtivo da região, permitindo a construção além dos limites até então permitidos (CDURP, 2014). Os interessados em explorar este novo potencial necessitam comprar os Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPACs), os quais financiam as obras de renovação urbana e serviços da Região do Porto (CDURP, 2014).

Para coordenar o processo de implantação da OUC Porto Maravilha, foi criada através da Lei Complementar nº 102, também de 23 de novembro de 2009, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) (LC 102/2009, 2009). A CDURP é uma empresa de economia mista controlada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, responsável pela gestão da OUC Porto Maravilha, através da concessão de obras e serviços públicos, administração dos recursos patrimoniais e financeiros do projeto, aprovação de empreendimentos imobiliários e disponibilização de terrenos (CDURP, 2014).

Os principais resultados esperados são: aumento da população de 22 Mil para 100 Mil habitantes em 10 anos; aumento da área verde de 2,46% para 10,96%; aumento de 50% na capacidade do fluxo de tráfego na região; diminuição da poluição; aumento e melhoria da qualidade da oferta de serviços públicos; e a transformação da região em referência para a cidade (CDURP, 2014). Para efeito de análise, o projeto Porto Maravilha, pode ser subdividido em três grandes grupos de projetos, cada um com seus subprojetos específicos: projetos de obras para a requalificação urbana; projetos de mobilidade urbana; e projetos para a valorização do patrimônio histórico da região.

7.2.1 Projetos de obras para a requalificação urbana

De acordo com a CDURP (2014) os principais projetos são:

1. Reconstrução de redes de infraestrutura urbana. Água (120 Km), esgoto (85 Km) e drenagem (66 Km);
2. Construção de três novas estações de tratamento de esgoto;

3. Reurbanização de vias (70 Km);
4. Criação de novas vias exclusivas para pedestres (3 Km); e
5. Execução de 650.000 m² de calçadas com plantio de 15.000 árvores.

7.2.2 Projetos de mobilidade urbana

Segundo a CDURP (2014), a Região do Porto do Rio de Janeiro passará por uma mudança no conceito de mobilidade urbana, priorizando o transporte público coletivo e integrando os diversos modais. Os principais projetos são:

1. Demolição do Elevado da Perimetral. Objetiva a recuperação da área, acabando com a imagem de passagem da Região Portuária, e o aumento da capacidade de tráfego, de 7.600 veículos por hora em horário de pico para 10.500. A remoção será progressiva até 2016 em paralelo à implantação do novo sistema viário, que ampliará de oito para doze as faixas de rolamento (CDURP, 2012);
2. Via Expressa. A transformação da Avenida Rodrigues Alves em Via Expressa, uma parte em túnel e outra parte na superfície, possibilitará o novo sistema viário e a criação de um grande passeio público entre a praça XV e o Armazém 8. A Via Expressa fará a ligação direta do Aterro do Flamengo à Avenida Brasil e à Ponte Rio-Niterói, cruzando a região sem acesso às ruas internas. Término previsto para março de 2016 (CDURP, 2013);
3. Via Binário do Porto. Parte do novo sistema viário, paralela à Av. Rodrigues Alves, faz a ligação em um sentido da rodoviária Novo Rio à Avenida Rio Branco, e no sentido inverso da rua Primeiro de Março ao Viaduto do Gasômetro, com várias saídas para distribuição interna do trânsito na Região Portuária. Término completo para fevereiro de 2015 (CDURP, 2013);
4. Teleférico da Providência. Para melhorar a mobilidade dos habitantes do Morro da Providência, conectando-o à Central do Brasil e à Cidade do Samba na Gamboa. A urbanização dos Morros da Região Portuária termina em 2015 (CDURP, 2013); e
5. Ciclovias. Construção de 17 Km na Região Portuária, integradas aos demais meios de transporte público (CDURP, 2013).

7.2.3 Projetos para a valorização do patrimônio histórico da região

Conforme a CDURP (2014), a implantação de projetos de grande impacto cultural, mudará o visual de entrada da área do Porto do Rio de Janeiro:

1. Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR). É um espaço dedicado à arte, à educação e a cultura visual. Localizado na Praça Mauá tem dois edifícios, o Palacete D. João VI para exposições, e a Escola do Olhar para educação das artes visuais. Inaugurado em março de 2013 custou R\$ 79,5 milhões (CDURP, 2013);

2. Museu do Amanhã. O museu será voltado para as Ciências permitindo ao visitante fazer uma reflexão sobre o futuro que ainda será construído. Localizado no Píer Mauá, tem inauguração prevista para 2015 e orçamento de R\$ 215 milhões (CDURP, 2014); e
3. Outros equipamentos públicos já prontos compoem a valorização histórica e cultural da área: Cais da Imperatriz (Cais do Valongo), Jardins Suspensos do Valongo, Galpões da Gamboa, Centro Cultural Jose Bonifácio, Igreja São Francisco da Prainha e Pedra do Sal entre outros (CDURP, 2014).

7.3 Os projetos de mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO)

Segundo o Plano de Políticas Públicas (LEGADO), são nove os projetos agrupados no tema mobilidade, sendo seis na esfera municipal e três na esfera estadual (APO, 2015). O custo e o prazo para conclusão de cada um deles encontram-se na tabela 3.

7.3.1 Os projetos de mobilidade do Governo Municipal

1. Veículo Leve sobre Trilhos, o VLT do Porto. Integrado ao projeto Porto Maravilha, é um novo meio de transporte público, que conectará a região portuária ao centro, ao aeroporto Santos Dumont e aos modais existentes, com 28 quilômetros, 6 linhas e 42 pontos (CDURP, 2014). Transportará 300 mil passageiros por dia (APO, 2014);
2. BRT Transolímpica. São dois projetos: 1) Via Expressa e desapropriações BRT Transolímpico; e 2) Conexão Magalhães Bastos – Deodoro, objetivando fazer a ligação entre o Parque Olímpico na Barra da Tijuca com o Complexo Esportivo de Deodoro, as duas principais regiões olímpicas, com 26 quilômetros, 17 estações, 2 terminais, e transportando 70 mil pessoas por dia com redução do tempo de viagem entre a Barra da Tijuca e Deodoro em 54% (APO, 2015);
3. BRT Transoeste. Para melhorar a conexão de Santa Cruz e Campo Grande com a Barra da Tijuca e fazer a integração com a linha 4 do metrô, a Prefeitura já inaugurou 95% deste corredor expresso, faltando apenas a última etapa, que consiste no trecho entre Alvorada-Shopping Città América e a conexão com o Jardim Oceânico (APO, 2014). Terá 59 quilômetros e 66 estações, transportando 190 mil pessoas por dia no trecho já pronto, que liga Santa Cruz e Campo Grande ao Terminal Alvorada, com redução do tempo de viagem em 50% (APO, 2015). Com a finalização deste último trecho, a expectativa é de transportar até 230 mil pessoas (APO, 2015);
4. Duplicação do Elevado do Joá. A construção de complexo viário com túneis, elevado, pontes e ciclovia, objetiva melhorar o acesso entre a Zona Sul e a Barra da Tijuca com aumento de 35% da capacidade de tráfego e ampliação da malha cicloviária da cidade (APO, 2015); e
5. Viário do Parque Olímpico. A duplicação das avenidas Salvador Allende e Abelardo Bueno mais o Terminal Olímpico BRT, visam o aumento da capacidade de tráfego e a requalificação urbana nas vias de conexão entre o Parque Olímpico da Barra da Tijuca, a Vila dos Atletas, o Parque dos Atletas e o Riocentro (APO, 2014).

7.3.2 Os projetos de mobilidade do Governo Estadual

1. Sistema Metroviário Linha 4: São dois projetos. 1) Metrô Linha 4 – Obras Civas e Acessibilidade; e 2) Metrô Linha 4 – Material Rodante e Sistemas Operacionais, objetiva integrar a Barra da Tijuca ao sistema metroviário (APO, 2015). Terá 16 quilômetros e 6 estações, reduzindo o trajeto Jardim Oceânico – General Osório de 1 hora e 6 minutos para 23 minutos, sendo o principal investimento do Estado no Plano de Políticas Pública – LEGADO (APO, 2015). Vai transportar mais de 300 mil pessoas por dia e tirar das ruas em torno de dois mil veículos por hora/pico (CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S.A., 2014); e
2. Renovação e acessibilidade de estações ferroviárias. A reforma das estações São Cristovão, Engenho de Dentro, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos e Ricardo de Albuquerque visa melhorar o acesso às estações ferroviárias (APO, 2015).

8 Uma breve análise do legado urbano dos Jogos Londres 2012, Pequim 2008 e Barcelona 1992 comparados ao legado esperado para os Jogos Rio 2016

Abaixo encontra-se um breve resumo do que foi alcançado, em termos de regeneração urbana e melhoria da infraestrutura de transportes em cada uma destas Olimpíadas anteriores.

8.1 Londres 2012

A regeneração do Leste de Londres era central na proposta dos Jogos para 2012. O desenvolvimento do Parque Olímpico seria utilizado como um catalisador para a revitalização da região do *Lower Lee Valley*, no distrito de *Stratford* (GOVERNO BRITÂNICO e PREFEITURA DE LONDRES, 2013). Segundo o Jornal O Globo (2013), *Stratford* foi uma região negligenciada após a Segunda Guerra Mundial, quando foi alvo de grandes bombardeios, com edifícios e armazéns abandonados. Esta região tornou-se uma área com diversos problemas sócio-econômicos, nacionalidades e religiões, com baixo nível educacional e alto desemprego (CUNNINGHAM, 2014).

O significativo investimento e o desenvolvimento da infraestrutura no Parque Olímpico e nas suas proximidades, aceleraram o processo de regeneração do Leste de Londres que já vinha ocorrendo há 30 anos, desde o desenvolvimento de *London's Docklands* nos anos de 1980, com o Parque Olímpico após os Jogos, passando a chamar-se *Queen Elizabeth Olympic Park*, e tornando-se o maior parque a ser construído na Europa em mais de 150 anos (GOVERNO BRITÂNICO e PREFEITURA DE LONDRES, 2013). Conforme o Jornal O Globo (2013), os rios foram limpos e o solo descontaminado antes da construção do Parque Olímpico, e de cada 100 libras gastas 75 foram investimentos em infraestrutura de longo prazo. Para a Prefeitura de Londres (2012) o Parque Olímpico e seus arredores são o projeto mais importante para a regeneração da cidade pelos próximos 25 anos.

De acordo com Summer (2012), os Jogos de Londres 2012, priorizaram o transporte público, e os investimentos em melhorar a rede de transportes já existente. Segundo a Prefeitura de

Londres (2012), a maioria do legado físico em transportes está no leste e sudeste de Londres, mas outras melhorias ocorreram pela cidade. Conforme Summer (2012), os projetos essenciais que representaram um grande valor de legado foram: estação de *Stratford* com aumento da capacidade, da conectividade e da internacionalização; *DLR (Docklands Light Railway)* com a conversão de parte da Linha Norte dos trens de Londres; linha *Jubilee* do metrô com trens maiores e mais frequentes; trens de Londres com novos trens e reforma de estações; novas ciclovias; e estradas como parte da construção do Parque Olímpico.

8.2 Pequim 2008

Conforme Broudehoux (2007), Pequim reinventou sua paisagem física e sua imagem internacional, buscando ser uma cidade global, e executando o planejamento dos Jogos numa escala sem precedentes, que refletisse a posição da China como líder mundial emergente. Segundo Ong (2004), a China encarou as Olimpíadas como uma oportunidade de desenvolvimento, para impulsionar o crescimento de Pequim e seus arredores por um longo prazo, através de investimentos em sua infraestrutura.

Segundo Bovy (2009), Pequim realizou a construção do maior Parque Olímpico de todos os Jogos (*The Beijing Olympic Green*), incluindo o Estádio Olímpico (o Ninho do Pássaro). Conforme Zhang e Zhao (2009), diversas transformações ocorreram pela cidade, porém não foram uniformes, destacando-se as ocorridas nas áreas próximas às instalações Olímpicas.

Para Bovy (2009), Pequim desenvolveu melhorias marcantes no sistema de transporte em seus sete anos de preparação para os Jogos, destacando-se: a triplicação da capacidade do aeroporto de Pequim; a expansão das estradas metropolitanas e auto-estradas; uma grande extensão e renovação do metrô de Pequim, passando de três para sete linhas incluindo uma ligação ferroviária para o aeroporto; e a expansão da frota de ônibus.

8.3 Barcelona 1992

As Olimpíadas de Barcelona de 1992 representam um marco do ponto de vista da transformação urbana. Segundo Mascarenhas (2013), desde o início dos anos 1980, o poder municipal percebia a possibilidade de realizar os Jogos Olímpicos como estratégia para realizar as alterações urbanas previstas no Plano Geral Metropolitano de 1976. Este, segundo o autor, foi seguido até meados dos anos 1980 com destaque para a regeneração do centro histórico. Os Jogos permitiram um grande aporte de recursos públicos e privados, com a mudança de escala das intervenções (NEL-LO, 1997).

Segundo Mascarenhas (2013), o projeto Olímpico de Barcelona tinha como objetivo preponderante a transformação da cidade, não priorizando a construção de um grande Parque Olímpico, mas optando pela desconcentração, criando quatro parques menores espalhados pela cidade. Conforme Nel-lo (1997), o ponto comum entre as quatro áreas era a localização nos limites entre a relativamente bem organizada cidade do século XIX e as áreas de periferia

das décadas de 1960 e 1970. Assim, segundo Nel-lo (1997), a regeneração urbana de Barcelona se baseava na revitalização de espaços centrais, bem como no reequilíbrio entre centro e periferia.

De acordo com Brunet (1995), vale destacar a revitalização da área costeira de Barcelona, com a criação do acesso para o mar na construção da Vila Olímpica, com a remoção da estrada de ferro costeira.

Segundo Brunet (1995), considerando-se a melhoria na infraestrutura de transportes, o foco foram os projetos de construção de estradas, principalmente a construção do anel viário no entorno de Barcelona, que trouxe grande impacto para a melhoria do tráfego na cidade.

8.4 Londres 2012, Pequim 2008, Barcelona 1992 e Rio 2016

Embora seja difícil uma comparação entre projetos olímpicos, pois são únicos, aqui encontra-se um pequeno exercício. O projeto olímpico de Londres definiu a construção de um Parque Olímpico único, concentrado numa região degradada para incentivar sua regeneração (GOVERNO BRITÂNICO e PREFEITURA DE LONDRES, 2013). Pequim construiu o maior Parque Olímpico da história (BOVY, 2009), mas buscou realizar transformações por toda a cidade (ONG, 2004). Barcelona optou pela criação de quatro parques olímpicos menores situados entre o centro e a periferia (NEL-LO, 1997), destacando-se a construção da Vila Olímpica, que abriu a cidade para o mar (BRUNET, 1995). O projeto do Rio de Janeiro, também definiu quatro Regiões Olímpicas, sendo a principal a da Barra da Tijuca com o Parque Olímpico, porém esta região representa a nova área de expansão da cidade, e não uma regeneração. Esta última concentra-se na Região do Porto do Rio de Janeiro, através do projeto Porto Maravilha, que tem uma relação baixa com os Jogos.

Quanto à infraestrutura de transportes, Londres que possui um excelente transporte público, segundo Summer (2012), focou em criar novas alternativas para a mobilidade na Região Leste de Londres, nos modais já existentes. Conforme Bovy (2009), Pequim investiu de forma colossal na melhoria da infraestrutura de transportes como um todo. Para Brunet (1995), Barcelona priorizou o anel viário e as conexões metropolitanas e regionais. Quanto ao Rio de Janeiro, no Plano de Políticas Públicas (LEGADO), 9 dos 27 projetos, referem-se à mobilidade (APO, 2015). A maioria dos projetos de mobilidade visa melhorar a conexão da Região da Barra da Tijuca e da Região de Deodoro, com as demais áreas da cidade, destacando-se os BRTs, a linha 4 do metrô e a duplicação da estrada do Joá, criando-se assim a infraestrutura de transportes correspondente à expansão da Barra da Tijuca (APO, 2015). Por sua vez, o VLT do Porto integrará a região portuária com o aeroporto Santos Dumont e os demais modais (APO, 2015).

Assim observa-se que os Jogos estão sendo utilizados como um catalisador de projetos, tanto do ponto de vista da regeneração urbana, quanto à criação da infraestrutura de transportes.

9 Conclusão

Este artigo faz uma análise do principal projeto de renovação urbana do Rio de Janeiro, o projeto Porto Maravilha, e dos nove projetos de mobilidade, todos do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) referentes aos Jogos Rio 2016. Para isto considerou a história dos Jogos Olímpicos; a crescente importância do legado e suas possibilidades de transformação urbana; a presença do fator legado na escolha dos Jogos; uma visão geral das áreas que receberão os Jogos; e a regeneração urbana e a melhoria da infraestrutura de transportes, nos projetos Olímpicos de Londres 2012, Pequim 2008 e Barcelona 1992.

O projeto Porto Maravilha está orçado em R\$ 8,2 bilhões, ou seja, o principal projeto de regeneração urbana da cidade corresponde à 33,3% do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) e à 21,5% do total do orçamento Olímpico (APO, 2015). Os nove projetos de mobilidade do Plano de Políticas Públicas (LEGADO), estão orçados em R\$ 13,6 bilhões, equivalendo à 55,3% deste Plano e a 35,6% do orçamento total (APO, 2015). Assim, os dez projetos que compõem o escopo deste artigo, o Porto Maravilha e os nove projetos de mobilidade somam R\$ 21,8 bilhões, ou seja, 88,6% do Plano de Políticas Públicas (LEGADO) e 57,1% do total do orçamento Olímpico (APO, 2015). A regeneração urbana e a melhoria da infraestrutura de transportes ficam demonstradas como projetos primordiais para a realização dos Jogos, mostrando que o Rio de Janeiro, como outras cidades-sede, utilizou os Jogos como estratégia para viabilizar projetos urbanos. No entanto, enquanto as outras cidades de uma forma geral, buscaram a criação de capacidade futura em termos de infraestrutura, o Rio de Janeiro está construindo a infraestrutura há muito já necessária para a cidade.

Referências

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. **História**. 2014. Disponível em:
<<http://www.apo.gov.br/index.php/historia/>>. Acesso em 10 de out. 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. **Matriz de Responsabilidades 2ª Atualização**. 2015. Disponível em:
<http://transparencia.gov.br/rio2016/_arquivos/Matriz_de_Responsabilidades_Olimpiadas_Versao2_Jan-2015.pdf>. Acesso em 25 de fev. 2015.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. **Metodologia para Elaboração do Plano de Políticas Públicas - Legado**. 2014. Disponível em:
<http://www.apo.gov.br/downloads/legado/plano_de_politicas_publicas_metodologia.pdf>. Acesso em 09 de out. 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. **Plano de Políticas Públicas – Legado. 2014**. Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/plano-de-politicas-publicas-apresentacao-site.pdf>>. Acesso em 09 de out. 2014

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. **Plano de Políticas Públicas – Legado – 1ª Atualização**. 2015. Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/wp-content/downloads/abril/PlanodePoliticPublicasV2.pdf?66df7a>>. Acesso em 24 de abr. 2015.

BOVY, Philippe. *Beijing 2008 Olympic Games success: massive public transport developments and major road traffic reduction*. 2009. UITP – Public Transport International (PTI), Mai./Jun. 2009. Disponível em: <http://www.mobility-bovy.ch/resources/13.UITP_Beijing-EN.09.pdf>. Acesso em 17 de dez. 2014.

BROUDEHOX, Anne.-Marie. *Spectacular Beijing: the conspicuous construction of an Olympic metropolis*. 2007. Journal of Urban Affairs, University of Quebec, Montreal, Canadá. Disponível em: <<http://www.gamesmonitor.org.uk/files/Broudehoux-Spectacular-Beijing.pdf>>. Acesso em 17 de dez. 2014.

BRUNET, Ferran. *An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impact*. 1995. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB. Disponível em: <http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp030_eng.pdf>. Acesso em 13 de Nov. 2014.

CDURP - OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA. **Apresentação do Projeto**. 2014. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>>. Acesso em 29 de set. 2014.

CDURP - OPERAÇÃO URBANA PORTO MARAVILHA. **Série Mobilidade Urbana**. 2014. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/materias/mobilidade-urbana/m-u.aspx>>. Acesso em 04 de out. 2014

COMITÊ ORGANIZADOR DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS RIO 2016. **Mapa de Instalações Rio 2016**. 2014. Disponível em: <<http://www.rio2016.org/os-jogos/loais-de-competicao/mapa-de-instalacoes>>. Acesso em 15 de set. 2014, 13 de nov. 2014 e 26 de mar. 2015.

CONCESSIONÁRIA RIO BARRA S.A.. **Metro Linha 4**. 2014. Disponível em: <<http://www.metrolinha4.com.br/>> Acesso em 17 de out. 2014.

CUNNINGHAM, J. *The Olympics – Going for gold and what else? Can London 2012 urban regeneration legacy be considered as sustainable development?* 2014. Dissertação (Mestrado em Estudos Ambientais e Ciência da Sustentabilidade) – Lund University. Lund, Scania, Suécia. Disponível em: <<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=4463501&fileOId=4463533>>. Acesso em 01 de nov. 2014.

ESSEX, Stephen; CHALKLEY Brian. *Urban transformation from hosting the Olympic Games: university lecture on the Olympics*. 2003. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics

UAB. International Chair in Olympism (IOC-UAB). Disponível em:
<<http://olympicstudies.uab.es/lectures/web/pdf/essex.pdf>>. Acesso em 27 de mai. 2014.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5a edição. São Paulo: Atlas, 2008.

GOLD, John R. e GOLD, Margaret M. (editors). *Olympic Cities: City Agendas, Planning and the World's Games, 1896 – 2016*. Second edition. New York: Routledge, 2011.

GOLD, John R.; GOLD, Margaret M.. *Olympic Cities: Regeneration, City Rebranding and Changing Urban Agendas*. 2008. Oxford and London, Geography Compass 2/1, p. 300-318, 2008. Disponível em:

<<http://www.umsl.edu/~naumannj/professional%20geography%20articles/Olympic%20Cities%20-%20Regeneration,%20City%20Rebranding%20and%20Changing%20Urban%20Agendas.pdf>>. Acesso em 25 de mai. 2014.

GOVERNO BRITÂNICO E PREFEITURA DE LONDRES. *Inspired by 2012: The Legacy from the London 2012 Olympic and Paralympic Games*. 2013. Disponível em:<https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/224148/2901179_OlympicLegacy_acc.pdf>. Acesso em 30 de out. 2014.

MASCARENHAS, Gilmar. **Londres 2012 e Rio de Janeiro 2016: Conceito e Realidade na Produção da Cidade Olímpica**. 2013.Revista Continentes (UFRRJ) ano 2, n.3. Disponível em:<<http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/3/ART3.pdf>>. Acesso em 04 de nov.2014.

NEL-LO, Oriol. *The Olympic Games as a tool for urban renewal: the experience of Barcelona'92 Olympic Village*. 1997. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB. Disponível em: <http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp090_eng.pdf>. Acesso em 13 de nov. 2014.

PREFEITURA DE LONDRES. *Leaving a transport legacy*. 2012. Disponível em: <<http://www.london.gov.uk/sites/default/files/leaving-a-transport-legacy.pdf>>. Acesso em 03 de nov. 2014.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009**. 2009. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf>. Acesso em 01 de out. 2014.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009**. 2009. Disponível em:

<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/05/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf>. Acesso em 01 de out. 2014.

ONG, Ryan. *New Beijing, Great Olympics: Beijing and its Unfolding Olympic Legacy*.

2004. Stanford Journal of East Asian Affairs, Stanford University, Stanford, Estados Unidos. Disponível em: <<http://web.stanford.edu/group/sjeaa/journal42/china3.pdf>>. Acesso em 17 de dez. 2014.

OSWALD, Vivian. **Londres Já Desfruta Legado das Olimpíadas**. O Globo, Rio de Janeiro, p.19, 15 ago. 2013.

SUMMER, Hugh. *Delivering London 2012: Transport legacy*. 2012. Disponível

em:<<http://www.icevirtuallibrary.com/content/article/10.1680/tran.12.00041>>. Acesso em 03 de nov. 2014.

ZHANG, L e ZHAO S.X. *City branding and the Olympic effect: A case study of Beijing*.

2009. Journal homepage: www.elsevier.com/locate/cities Disponível em:

<<http://isiarticles.com/bundles/Article/pre/pdf/223.pdf>>. Acesso em 17 de dez. 2014.