

**MEGAEVENTOS E O DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL:  
Uma análise das especificidades e impactos provenientes dos Jogos Olímpicos e  
um panorama para a cidade do Rio de Janeiro**

Luciana Santos Pires

Luana Fernanda da Silva Baptista

Licínio da Silva Portugal

**RESUMO**

Muitas cidades vislumbram na organização de megaeventos a possibilidade de se promover mundialmente e impulsionar a regeneração e desenvolvimento urbano. Sendo assim, a tarefa de sediar os jogos olímpicos surge como alternativa para acelerar a construção de planos de estruturação da cidade e como consequência melhorar a qualidade de vida da população. Apesar disso, nem sempre esse resultado é alcançado. Algumas cidades não obtiveram o êxito esperado, contraíram grandes dívidas públicas e o legado resultou em equipamentos urbanos subutilizados e/ou privatizados. A realização dos Jogos Olímpicos na cidade do Rio de Janeiro pode ser considerada como uma oportunidade para acelerar intervenções em macroescala importantes para melhorar a dinâmica da urbe. Porém, destaca-se que para a construção de um resultado positivo, é importante que as estratégias traçadas façam parte dos planos de desenvolvimento urbano da cidade. Ainda, que existam transparência nas etapas de organização do megaevento e a participação das comunidades direta e indiretamente envolvidas.

Palavras - chave: megaeventos; desenvolvimento urbano; Rio de Janeiro.

## **1.INTRODUÇÃO**

A oportunidade de projeção mundial ao qual está relacionada à organização e realização de um megaevento atrai cada vez mais cidades a se lançarem candidatas como forma de acelerar seu desenvolvimento, aumentar sua competitividade e incluírem-se nas redes de cidades globais. Cabe lembrar o caso da cidade do Rio de Janeiro que, antes de vencer a etapa para a realização das Olimpíadas de 2016, candidatou-se para a organização dos Jogos Olímpicos para os anos de 2004 e 2012 (Melo et al., 2010; Omena, 2011).

Apesar da crescente preocupação com os impactos sociais e ambientais, os aspectos econômicos predominam na decisão de uma cidade se lançar como candidata à realização de um megaevento (Matias, 2008). Com isso, quando os projetos urbanos não fazem parte de estratégias de desenvolvimento da cidade, já incluída em planos diretores, por exemplo, acabam resultando em grandes dívidas públicas e despesas onerosas que o setor público não consegue custear.

Citando como exemplo o caso dos Jogos Panamericanos de 2007, Egler (2010) ressalta que os altos custos para a conservação de equipamentos como o Complexo Esportivo João Havelange, Parque Aquático Maria Lenk e Velódromo, levaram os mesmos ao abandono ou à delegação da apropriação por clubes e capitais privados, e por políticos. Para Vainer (2009), o maior legado deixado pelos jogos foram os “elefantes brancos e uma fatura engordada a golpes de aditivos aos contratos”.

Nesse contexto, torna-se importante fazer uma avaliação quanto às estratégias traçadas para a realização dos megaeventos e um estudo dos impactos gerados antes, durante e posteriores ao evento. Muitas vezes o tão esperado legado torna-se uma enorme dívida pública e, nesse sentido, com a aproximação dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro torna-se essencial a compreensão da magnitude desses megaeventos com vistas a identificar possíveis diretrizes para o sucesso da realização dos eventos e a obtenção de resultados positivos para a cidade e Região Metropolitana.

## **2.OBJETIVOS**

O objetivo da pesquisa é analisar os impactos provenientes dos megaeventos, em especial, os Jogos Olímpicos e traçar um panorama das possibilidades e expectativas para a realização dos mesmos na cidade do Rio de Janeiro. Busca-se também, através de algumas experiências anteriores, analisar os aspectos importantes para a obtenção de resultados positivos na cidade e, apesar das especificidades correspondentes de cada local, identificar

procedimentos que influenciem positivamente na realização do evento e no desenvolvimento urbano.

### **3. CARACTERIZAÇÃO DOS MEGAEVENTOS E ESPECIFICIDADES DOS JOGOS OLÍMPICOS**

Segundo Hiller (1998 *apud* Pinto et al., 2012), os megaeventos caracterizam-se por serem de pequena ou determinada duração, de tamanho considerável e que propiciam mudanças temporárias e/ou permanentes nas cidades aos quais ocorrem. Ainda, são considerados Polos Geradores de Viagens<sup>1</sup> (PGV) que, de acordo com Portugal et al. (2003), estão associados “a locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens.”

Destaca-se que existem diversos tipos de eventos que podem ser classificados nesse contexto, como, por exemplo, o Carnaval e um jogo de futebol. Ainda, vale ressaltar que essas atividades podem acontecer em um determinado período de tempo, como uma partida de futebol, e ao longo de vários dias, como o Carnaval, a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos.

Com relação aos Jogos Olímpicos, pode-se considerar que eles representam o maior evento esportivo do mundo e demandam uma organização coerente e que atenda às atividades específicas em um determinado período de tempo (Bovy, 2009).

#### **3.1 Impactos provenientes dos Jogos Olímpicos**

Além da magnitude que é sediar o megaevento, cabe destacar os impactos provenientes da organização e realização do mesmo. Pinto et al. (2012) subdividem os impactos em ambientais e socioculturais, políticos e econômicos, turísticos e os relacionados ao trânsito e transportes. Para os autores, esses impactos envolvem, por exemplo, o comportamento das comunidades frente à realização dos Jogos, geração de empregos, orçamentos, aumento na circulação de pessoas e veículos, dentre outros.

Adiciona-se que, segundo Cashman (2002), uma Olimpíada representa um compromisso caro e longo para a cidade. Segundo o autor, existem quatro períodos distintos onde podem ser identificados os impactos de diferentes magnitudes provenientes dos megaeventos, sendo eles:

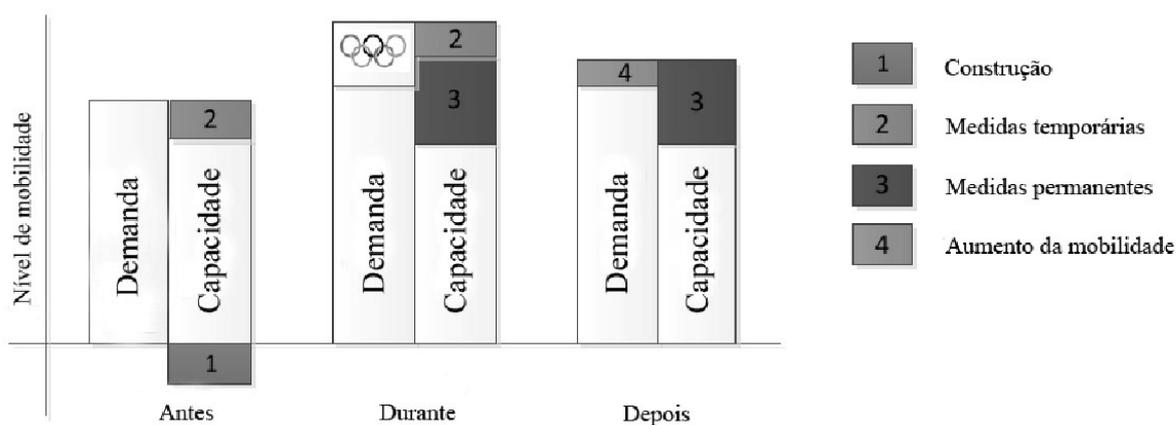
---

<sup>1</sup> Em Portugal et al. (2003), o termo utilizado é Polo Gerador de Tráfego (PGT).

- Preparação da candidatura, que consiste na entrega do caderno e a conquista do direito de sediar os Jogos;
- Período de sete anos de preparação para a realização dos Jogos;
- Curto período de realização dos Jogos Olímpicos seguidos dos Jogos Paraolímpicos;
- Período posterior aos Jogos.

Além desses períodos, o autor ressalta outros tipos de impactos a serem considerados na realização do evento como a mudança na morfologia urbana, alterações no ambiente construído, nos aspectos culturais do país. Cashman (2002 *apud* Pinto et al., 2012) também destaca as melhorias relacionadas à qualidade do ar, transporte rodoviário e ferroviário, o aumento nos custos dos impostos, mudanças de governo e tomada de decisão pública, inovações na política e relações políticas, crescente potencial turístico e empresarial, criação de novos espaços esportivos com potencial de uso para a comunidade, o envolvimento da comunidade local e protestos.

Com relação aos transportes, Arends (2010) identifica três períodos de análise dos impactos. Para o autor, é importante analisar as fases antes, durante e depois do evento, como forma de implantar estratégias que atendam as especificidades do determinado momento, conforme a figura 1.



**Figura 1: Partes Integrantes da Organização dos Megaeventos**

Fonte: Arends (2010 *apud* Pinto et al., 2012)

Ressalta-se que a realização dos Jogos Olímpicos requer a preparação da cidade sede, principalmente quanto à adequação da infraestrutura para o bom funcionamento das atividades esportivas. Essas atividades são concentradas em regiões específicas e geram um aumento de viagens, cerca de 1,25 a 2 milhões de viagens adicionais por dia (Bovy, 2009),

que interfere no cotidiano urbano. Cabe destacar que foram contabilizadas 3 milhões de viagens, adicionais às da cidade, no dia mais movimentado dos último Jogos Olímpicos, realizados neste ano em Londres<sup>2</sup>.

Além disso, são construídos novos equipamentos urbanos, como estádios, ginásios, acomodações para atletas, comissões técnicas, imprensa, além da organização e coordenação das atividades e gerenciamento da logística de transportes.

Em se tratando das desapropriações ocorridas em Jogos Olímpicos nos últimos 24 anos, dados do Centro de Direitos à Habitação e Despejos, do inglês *Centre on Housing Rights and Evictions* (COHRE, 2007) evidenciam que mais de dois milhões de pessoas foram deslocadas por efeito das desapropriações, conforme se observa na tabela 1.

---

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www.olympic.org/london-2012-summer-olympics> [acessado em 17/11/2012].

**Tabela 1:** Impactos sociais para a população residente nos últimos Jogos Olímpicos

<b>CIDADE-SEDE</b>	<b>POPULAÇÃO DESALOJADA DIRETAMENTE</b>	<b>OUTROS PROBLEMAS ENCONTRADOS</b>
<b>SEUL (1988)</b>	720.000 (9% da população total)	- Elevação dos preços nas áreas das obras; - Falta de transparência no processo decisório; - Forte repressão aos protestos de moradores; - Mudança de leis para viabilizar obras.
<b>BARCELONA (1992)</b>	2.500 (0,15% da população total)	- Elevação de quase 150% nos custos de moradia, causando o deslocamento de milhões de habitantes; - Falta de transparência no processo decisório; - Participação limitada dos grupos mais impactados; - Mudança de leis para viabilizar obras.
<b>ATLANTA (1996)</b>	6.000 (1,50% da população total)	- Aproximadamente 25.000 famílias afetadas pela alta nos preços de moradia; - Criminalização dos sem-teto; - Falta de transparência no processo decisório.
<b>SIDNEY (2000)</b>	Não disponível	- Expulsão de famílias residentes; - População de baixa renda penalizada.
<b>ATENAS (2004)</b>	Não disponível	- Centenas de famílias indiretamente desalojadas; - Falta de transparência no processo decisório; - Participação limitada das comunidades afetadas pelas obras.
<b>PEQUIM (2008)</b>	1.250.000 (9,60% da população total)	- Falta de transparência no processo decisório; - Violenta repressão aos protestos de moradores afetados; - Ausência de planos de realocação para 20% dos moradores afetados.

Fonte: Omena (2011 *apud* Pinto et al., 2012)

De acordo com o dossiê preparado pela Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa e das Olimpíadas (2012), cerca de 170 mil pessoas sofrerão impactos relacionados com a moradia com a realização dos Jogos Olímpicos de 2016 na cidade do Rio de Janeiro.

Em adição, muitas cidades tiveram como resultados do megaevento o endividamento público, a remoção de comunidades, distribuição desigual dos benefícios, corrupção, superfaturamento e equipamentos esportivos subutilizados (Biazzi, 2010).

Em contrapartida, também ocorreram ganhos para algumas cidades sede. A realização do evento lançou muitas regiões ao cenário mundial e foi a oportunidade de acelerar estratégias já incorporadas no planejamento urbano local. Sendo assim, áreas foram revitalizadas, como no caso de Barcelona (1992), que se tornou uma das cidades mais atrativas da Europa, grandes melhorias ambientais e consideráveis projetos de infraestrutura de transporte foram realizados, como no caso de Pequim, em 2008 (Bovy, 2009).

### **3.2 Demandas de transportes nos Jogos Olímpicos**

Em relação aos transportes, estes são considerados um dos serviços mais difíceis de coordenar devido à diversidade de grupos e clientes que devem ser atendidos (Bovy, 2002), além dos diferentes percursos, tempos de viagem e destinos oriundos dos distintos clientes (Pinto *et al*, 2012). Bovy (2009) identifica seis principais grupos de clientes e cinco principais desafios relacionados aos Jogos Olímpicos.

Os clientes são:

- **Atletas**, que requerem serviço com alta pontualidade e segurança;
- **Mídia/imprensa**, que devem contar com serviço 24 horas por dia;
- **Família olímpica**, com transporte sob demanda e alta segurança;
- **Patrocinadores**, através de sistemas de charter;
- **Espectadores**, através de transporte de alta capacidade para força de trabalho e voluntários – gerenciamento de multidões;
- **Público em geral**, com transporte “quase” como usual.

Entre os desafios, estão:

- Gerenciar consideráveis demandas adicionais de transporte;
- Providenciar operações únicas de alta segurança para os Jogos Olímpicos e o tráfego em geral;
- Manter condições próximas do normal para o tráfego e o transporte metropolitano durante o período dos Jogos;

- Respeitar ou até mesmo melhorar a qualidade ambiental;
- Promover legado de mobilidade mais sustentável.

#### **4. OS JOGOS OLÍMPICOS NAS CIDADES**

Conforme descrito anteriormente, diversas cidades investem na possibilidade de sediar os Jogos Olímpicos como forma de promoverem-se em escala global e acelerarem investimentos em determinadas áreas. Mesmo tendo características diferentes, é interessante analisar, nas cidades que sediaram o evento, as estratégias aplicadas, os problemas enfrentados, os aspectos positivos e negativos, como alternativa para compreender a dinâmica envolvida com a realização do megaevento. Ainda, esse exercício é importante na busca por estratégias com vistas a alcançar o desenvolvimento urbano e o almejado legado que permanecerá na cidade.

Cabe destacar o conceito de desenvolvimento urbano que, segundo Souza (2010), deve ser entendido não apenas como a expansão do tecido urbano aliado ao crescimento econômico e evolução tecnológica, e sim como “um desenvolvimento sócio-espacial na e da cidade”, com qualidade de vida e justiça social para um crescente número de pessoas.

Entre as cidades que já sediaram os Jogos Olímpicos, Barcelona “mantém-se como uma experiência pragmática na história do urbanismo olímpico” (Mascarenhas, 2008). De acordo com o autor, o megaevento foi um grande catalisador de recursos, que foram investidos em infraestrutura. Ainda, as manobras realizadas seguiram o plano metropolitano da cidade, o que foi primordial para alcançar resultados positivos.

Com relação às estratégias traçadas, destacam-se: revitalização do centro histórico; recuperação da zona costeira; alteração no uso do solo com vistas à criação de novos centros, recuperação de equipamentos obsoletos; melhoria na infraestrutura como a construção de túneis, ampliação da rede de metrô em direção a áreas periféricas e ampliação de vias exclusivas para pedestres nas áreas centrais; expansão da rede de esgoto; implantação de equipamentos urbanos em toda a região metropolitana; e a ênfase em políticas sociais (Mascarenhas, 2008).

Destacam-se também as melhorias ambientais como o controle da poluição dos rios e o gerenciamento dos desperdícios de água (Leme, 2008). Para Truño (2008), a experiência olímpica de Barcelona contribuiu para a melhoria da imagem da cidade, houve um incremento no turismo e da economia. Ainda, o autor destaca como pontos fortes o uso dos jogos para resolução do déficit em infraestrutura, a cooperação público-privada e o

envolvimento da prefeitura da cidade. E, como aspectos negativos, Omena (2011 *apud* Pinto et al., 2012) ressalta a limitada participação dos grupos diretamente afetados e Proni (2009) destaca a elevação do custo de vida devido à priorização da vitalidade econômica e turismo.

Quatro anos após os jogos de Barcelona, foram realizados os Jogos Olímpicos em Atlanta, em 1996. A candidatura da cidade “surgiu como uma possibilidade para atingir reconhecimento nacional e internacional e promover a cidade como um centro de justiça racial e prosperidade econômica” (Filho, 2008). A eleição da cidade foi marcada por alguns protestos já que esperava-se que Atenas fosse escolhida para realizar o evento no ano em que se completava o centenário dos Jogos na Era Moderna. Como estratégias adotadas destacam-se a revitalização do centro, o desenvolvimento do esporte como entretenimento e a possibilidade de recriar a cidade através de uma nova imagem (Andranovich et al., 2001).

Os Jogos Olímpicos de 1996 foram muito bem sucedidos na criação de benefícios como o estímulo econômico de curto prazo, criação de espaços públicos, como o *Centennial Olympic Park* e no incentivo ao turismo. Além disso, a realização do evento impulsionou o processo de adequação das redes de infraestrutura da cidade, apesar de não terem sido resolvidos por completo (French e Disher, 1997).

Uma das principais críticas apontadas é a que poucos moradores realmente foram beneficiados com os Jogos e a população de baixa renda foi a mais sobrecarregada. Estima-se que cerca de 6000 pessoas foram desalojadas, 25000 famílias foram afetadas pela alta nos preços da moradia, conforme tabela 1, e ocorreu falta de transparência no processo decisório.

Em relação aos sistemas de transporte, Atlanta apresentou deficiências (Bovy, 2009). Ocorreram falhas na operação e muitos atletas chegaram atrasados para disputar as competições. A falta de coordenação com as autoridades contribuíram para o acontecimento de vários problemas (Chappelet, 2001). Parte da frota destinada a atender as demandas dos jogos foi completada por veículos de outras cidades, ocorreram falhas de comunicação e muito dos operadores dos veículos desconheciam os trajetos a serem realizados.

Após o megaevento em Atlanta, Sidnei foi responsável por realizar os Jogos Olímpicos. A cidade ganhou a candidatura com sua plataforma de “jogos verdes”, sendo a minimização do tráfego de automóveis e estacionamentos durante os Jogos um dos aspectos mais importantes (Bovy, 2006). Bovy (2009) ainda destaca que, após as dificuldades da logística de transporte de Atlanta 1996, Sidney marcou uma nova “era” para o transporte Olímpico.

A participação do governo foi ativa, contrariamente ao caso de Atlanta onde o setor privado era predominante na organização dos Jogos (Chappelet, 2001). A estratégia era promover Sidney como uma cidade global, potencializar o turismo internacional e atrair o setor industrial. O transporte público foi amplamente utilizado através de medidas como deslocamento livre para possuidores de ingressos e membros credenciados. O acesso ao parque olímpico foi realizado 77% através da ferrovia, já que o evento foi planejado e organizado ao longo do eixo ferroviário e dentro de um corredor com 6 km de largura, 15% por ônibus expresso, 5 % por carro e 3% a pé ou por bicicleta. Foram os primeiros jogos em que os espectadores dependiam por completo do transporte público (Bovy 2009).

Como lições de transporte, Bovy (2006) destaca:

- Centralização da organização do transporte multimodal;
- Concentração dos principais eventos e lugares de celebração;
- 100% da acessibilidade às Olimpíadas por intermédio do transporte público;
- Distribuição das cargas de tráfego fora das áreas olímpicas;
- Testes dos sistemas de transporte e das instalações olímpicas;
- Gerenciamento da demanda de tráfego.

Além disso, houve uma intensa preocupação com os aspectos ambientais. Dentre as medidas adotadas durante o evento destaca-se a provisão de captação de energia solar em residências na Vila Olímpica e projetos aproveitando a iluminação natural, redução do consumo de água através da instalação de válvulas e dispositivos especiais em chuveiros e vasos sanitários e a implantação de um sistema para transformar o lixo em adubo (Matias, 2008).

Como impactos negativos, Cashman (2002) aponta a falta da participação da comunidade no planejamento dos Jogos e a restrição do acesso aos equipamentos comunitários por parte do público. Alguns equipamentos ficaram abandonados imediatamente após o evento e meses se passaram até que houvesse um planejamento de atividades para ocupar os espaços. Ainda, segundo Bovy (2006), Sidnei chegou próximo de um colapso de seu sistema de transporte devido a sua grande Olímpica de cerca de 3450 ônibus.

Assim como em Barcelona, Atenas buscou, com a realização dos Jogos Olímpicos em 2004, transformar seu centro em um polo de comércio europeu e turismo (Poyter, 2008). E, seguindo o ocorrido quatro anos antes em Sidnei, implantou estratégias com vistas à promoção da sustentabilidade como, por exemplo, a construção de calçadas para pedestres e programas para economia de água (Leme, 2008).

Com relação ao desenvolvimento dos transportes, Bovy (2009) destaca que Atenas teve vinte e cinco anos de planejamento implantado em um período de cinco/seis anos. Ainda, que ocorreram melhorias nas vias metropolitanas, conclusão do sistema de vias expressas, modernização e extensão de linhas do metrô, integração entre trem e o novo aeroporto construído e a implantação de um ramal de veículo leve sobre trilhos (VLT) conectando o centro da cidade com a Costa.

Como lições aprendidas nos transportes Bovy (2006) ressalta:

- Transferência inteligente de conhecimento;
- Considerável atualização da infraestrutura de transporte;
- Divisão dos sistemas de transporte de acordo com os clientes do megaevento;
- Implantação de uma grande rede olímpica de transportes, operada com grande sucesso.

Entre os aspectos negativos a serem apontados, destacam-se os atrasos na entrega das obras, os engarrafamentos e o bloqueio de estradas, o que desencadeou a produção de uma imagem negativa da cidade. Além disso, houve grandes gastos na tentativa de cumprimento dos prazos estabelecidos e o abandono de instalações construídas para as competições<sup>3</sup>.

Nos Jogos Olímpicos de Pequim (2008), foram construídas cerca de dez mil obras de infraestrutura, entre estádios, restaurantes, hotéis, além de investimentos no transporte de alta capacidade, como o metrô que recebeu mais de 87 quilômetros de vias (Uvinha, 2009). Também, foi triplicada a capacidade do aeroporto e do sistema de transporte público (Bovy, 2009).

Assim como em Atenas, Pequim acelerou e expandiu seu sistema de transporte através da realização dos Jogos Olímpicos. Investiu na limpeza do ambiente metropolitano e na melhoria ambiental da frota dos veículos. Também, implantou, assim como em Atenas, um grande sistema de faixas seletivas nas conexões entre as instalações olímpicas, de treinamento e o aeroporto. Ainda, reduziu a circulação de cerca de 50% dos veículos (Bovy, 2009).

Segundo Bovy (2009a), a cidade aproveitou os conhecimentos de gerenciamento do tráfego e planejamento dos transportes dos jogos de Sidnei (2000) e Atenas (2004) e,

---

<sup>3</sup> Disponível em <http://joaocarlos.net.br/2011/07/custo-das-olimpiadasorigem-do-caos-grego/> [acessado em 17/11/2012]

igualmente como nas edições anteriores, priorizou o transporte público como principal modo de deslocamento para o evento.

Para Uvinha (2009), o evento significou a oportunidade de projeção mundial da cultura do povo chinês. Como relação às desapropriações, Omena (2011 *apud* Pinto et al., 2012) aponta o grande número de pessoas que foram diretamente influenciadas pelo evento, a falta de transparência, repressão e a ausência de planos para reassentamento de parte da população afetada.

## **5. PANORAMA E POSSIBILIDADES PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

Após a candidatura e posterior escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede das Olimpíadas em 2016, muitos questionamentos foram levantados acerca dos impactos para a cidade e as estratégias adotadas para a organização e realização do evento. De acordo com Osório (2009), “com as Olimpíadas de 2016, o Rio de Janeiro tem a oportunidade de se revitalizar e se modernizar, revertendo um processo de decadência econômica na qual está mergulhado há décadas e despontando como maior polo esportivo latino-americano”.

Essa oportunidade é evidenciada no dossiê de candidatura da cidade (COB, 2009) que expressa o desejo de beneficiar a população local e transformar o Rio de Janeiro em uma cidade global, utilizando o evento como acelerador de transformações e garantindo um legado sustentável para a cidade, assim como aconteceu em Barcelona. O documento ainda destaca a transformação da cidade, a inserção social (habitação, treinamento e emprego), a juventude e educação e os esportes como quatro prioridades integradas ao planejamento de longo prazo.

Em relação às mudanças na cidade destacam-se a melhoria dos transportes públicos com a criação do Anel de Transporte de Alta Capacidade; melhorias na segurança; preservação da floresta urbana; e a transformação da zona portuária em um grande bairro residência, de entretenimento e turismo (COB, 2009).

O principal investimento no setor de transportes encontra-se na renovação do sistema metroferroviário e a construção dos corredores de alta capacidade denominados BRT (*Bus Rapid Transit*), que, segundo o COB (2009), “irá ampliar a utilização dos sistemas de transporte público (excluindo os ônibus) dos atuais 12% para até 40%”. Portugal (2009 e 2011) aponta que naturalmente tais melhorias devem proporcionar algum benefício para a população, já que o atual cenário de transportes da cidade encontra-se deficiente. Entretanto esse ganho poderia ser muito maior se essas intervenções fossem derivadas de um processo

devidamente planejado, respaldado tecnicamente e segundo um ambiente integrado, transparente e participativo.

O referido anel de transportes fará a conexão entre as quatro zonas (Barra da Tijuca, Deodoro, Maracanã e Copacabana) onde os jogos serão realizados e contará com faixas exclusivas de circulação. Ressalta-se que, apesar do planejamento de quatro zonas para a realização dos jogos, grande parte dos equipamentos esportivos serão concentrados na Barra da Tijuca. Essa manobra leva a priorização desta área, e, segundo Melo et al (2010), indica a manutenção da expansão do setor imobiliário e construção civil voltado para o mercado consumidor de alto padrão.

Utilizando os mesmos princípios dos Jogos Olímpicos de Atlanta, Sidnei e Pequim, o Rio de Janeiro pretende incentivar o uso do transporte público como alternativa para acessar as áreas do evento. Além disso, e de acordo com o Comitê de Legado Urbano e Ambiental (CELU, 2009), às estratégias de transportes visam a:

- Melhoria do transporte coletivo, especialmente de alta capacidade;
- Abertura de novas ligações viárias no sentido norte-sul, com provisão de transporte coletivo;
- Incremento da capacidade de atendimento à demanda de deslocamentos no sentido leste-oeste;
- Ampliação dos acessos a bairros da Macrozona Incentivada (Méier, Madureira, Inhaúma, Penha, Pavuna, Ilha, Jacarepaguá e Realengo).

Portugal (2011) destaca que a importância de se evitar a concorrência dos sistemas de transporte

Para a construção da infraestrutura de transportes, vista como o maior legado dos jogos (Giambiagi et al., 2010), torna-se necessária a desapropriação de áreas situadas no eixo onde serão localizadas as vias. O presidente do COHRE, Salih Booker, destaca que “o Brasil está em uma posição única para mostrar ao mundo como respeitar os direitos de habitação, enquanto realização de eventos de sucesso.” Ainda conforme o presidente, O COHRE pediu ao governo a adoção de uma abordagem baseada nos direitos humanos e o desenvolvimento de políticas para prevenção e mediação de conflitos de terra (COHRE, 2010).

Apesar disso, a relatora especial do Conselho de Direitos Humanos da ONU, Raquel Rolnik, criticou o país pela falta de transparência nas desapropriações para obras da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas. Em comunicado, a profissional destacou a grande

quantidade de reclamações sobre a falta de consulta, diálogo, negociação justa e participação das comunidades afetadas nos processos de desapropriação (Fonseca, 2011).

Em contrapartida aos que pensam positivo sobre o legado positivo que ficará para a cidade do Rio de Janeiro, Vainer (2009) destaca que, em relação à localização das áreas onde acontecerão os jogos, a infraestrutura planejada e o possível legado que ficará para a cidade, “os ganhadores serão as grandes empreiteiras e os grandes proprietários de terras da Barra da Tijuca, que terão os patrimônios valorizados pelos investimentos e os perdedores permanecerão desprovidos de transporte nas áreas mais populosas da cidade (Zona Norte, subúrbios, Baixada Fluminense e Grande Niterói).”

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Sediar um megaevento é uma oportunidade de trazer investimentos para a cidade em um curto período de tempo. A realização dos Jogos Olímpicos gera impactos na cidade sede que podem, se planejados e organizados, potencializar o desenvolvimento urbano e melhorar a qualidade de vida da população. Aspectos sociais, culturais, ambientais e de infraestrutura são algumas características que podem ser beneficiadas antes, durante e depois do evento.

O sucesso na realização do megaevento consiste no planejamento antecipado da cidade, na transparência e na participação das comunidades direta e indiretamente afetadas. O desejo de realizar as Olimpíadas, por exemplo, não deve ser considerado o fator principal para a elaboração dos projetos de desenvolvimento urbano e sim uma forma de acelerar a consolidação de diretrizes e estratégias previamente estabelecidas em planos de desenvolvimento da cidade.

Os Jogos Olímpicos impulsionam imensos investimentos públicos em projetos de infraestrutura que têm por objetivo principal fornecer a logística necessária para sua realização. Entretanto, tais projetos serão legados para a cidade e exatamente por isso devem ser elaborados para serem mediadores entre as necessidades dos eventos e o desenvolvimento urbano local, servindo assim como estímulo a oferta de oportunidades para melhoria da qualidade de vida da população.

Desta forma, os Jogos Olímpicos podem ser considerados como um importante momento para impulsionar o desenvolvimento de uma cidade nos diversos cenários que a constitui. Na medida em que se agregam oportunidades de investimentos no planejamento do uso do solo, a cidade tem a possibilidade de incentivar a reestruturação urbana e

implantar ações que contribuam para a melhoria da qualidade de vida de toda a população e em consequência, um desenvolvimento urbano mais igualitário e justo.

As experiências de realização dos Jogos destacadas no artigo mostram que os sistemas de transporte são essenciais para o bom funcionamento do megaevento e, aliado às estratégias de intensificação do uso do transporte público, principalmente de alta capacidade, é importante traçar estratégias de gerenciamento da demanda por viagens com o intuito de reduzir o número de veículo nas vias, além do constante gerenciamento de eventuais problemas de tráfego.

Para a cidade do Rio de Janeiro, é essencial que os projetos nos sistemas de transporte potencializem uma concepção de rede de integrada, onde o panorama atual e o cenário futuro estejam articulados. Ainda, ressalta-se a necessidade de organização das linhas de transporte coletivo com vistas a um funcionamento sem superposições e concorrências.

A mobilidade é importante no ambiente urbano, e não pode ser pensado como um meio de exploração territorial, mas sim como um instrumento de democracia e integração sócio - espacial. As poucas informações acerca do planejamento de uso e ocupação do solo para o entorno dos corredores de BRT no Rio de Janeiro dificulta a avaliação quanto ao desenvolvimento local. Com isso, podem ser geradas áreas com ocupações irregulares, ao invés de uma ocupação ordenada, que beneficie a população local.

Além disso, esse formato estimula um processo de gentrificação em regiões já ocupadas pela população de baixa renda. Soma-se também o fato das principais áreas privilegiadas pela construção dos equipamentos urbanos estarem localizadas em uma região explorada pelo mercado imobiliário e que não carece de infraestrutura. Fora isso, a contradição do poder público em designar legislações específicas para o uso e ocupação do solo como forma de atender a um mercado cada vez mais exploratório põe em dúvida sua legitimidade perante a sociedade.

Os Jogos Olímpicos que serão realizados em 2016 no Rio de Janeiro são importantes na medida em que estão acelerando o processo de revitalização, modernização e construção de infraestrutura que a cidade precisa. Porém, cabe destacar que no desenvolvimento deste processo, a transparência, participação da comunidade e das esferas governamentais se mostram fundamentais para a construção de um desenvolvimento favorável às transformações positivas que este momento pode nos oferecer.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andranovich, G., Burbank, M.J. & Heying, C. H. 2001. Olympic Cities: lessons learned from mega-events politics. *Journal of Urban Affairs*, v.23, n.2, p. 113-131.

Arends, R. J. 2010. Information Services Provided for Public Transport in Rio de Janeiro in Relation to the 2016 Olympic Games.

Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa e das Olimpíadas. 2011. Megaeventos e violação dos direitos humanos no Brasil. Capítulos 1 e 6.

Biazzi, A. 2010. Dívida Social e Megaeventos Esportivos: Quem para a conta da Copa e das Olimpíadas 2016? PACS - Instituto de Políticas Alternativas pra o Cone Sul. *Massa Crítica*, maio de 2010, nº 46.

Bovy, P. H. 2002. Transport et Manifestations Exceptionnelles: transport pour les grandes manifestations sportives et gestion des mobilités exceptionnelles. Conférence Européenne des Ministres des Transports, Suisse. Disponível em [http://www.mobility-bovy.ch/resources/46\\_ECMT.text.02.pdf](http://www.mobility-bovy.ch/resources/46_ECMT.text.02.pdf) [acessado em 17/11/2012].

Bovy, P. H. 2006. Cómo Responder a los Retos de Transporte que Plantean los Megaeventos: la experiencia olímpica. *Transporte Público Internacional*. Disponível em <http://www.mobility-bovy.ch/resources/21-UITP-TPI-ES-06.pdf> [acessado em 17/11/2012].

Bovy, P. H. 2009. Mega Eventos: catalisadores para transporte mais sustentável nas cidades. UITP Latin AMERICA MEGA-EVENT AND Public Transport Seminar, Recife, Brasil. Disponível em <http://www.mobility-bovy.ch/resources/5.Recife.I-port.pdf> [acessado em 15/11/2012].

Bovy, P. H. 2009a. El éxito de los Juegos Olímpicos de Beijing 2008: grandes proyectos de transporte público y una importante reducción Del tráfico por carretera. Disponível em [http://www.mobility-bovy.ch/resources/08\\_UITP\\_Beijing-ES.09.pdf](http://www.mobility-bovy.ch/resources/08_UITP_Beijing-ES.09.pdf) [acessado em 16/11/2012].

Cashman, R. 2002. Impact of the Games on Olympic Host Cities: university lecture on the Olympics. Centre d'Estudis Olímpics, Barcelona. Disponível em <http://ceo.uab.cat/lec/pdf/cashman.pdf> [acessado em 17/11/2012].

Centre on Housing Rights and Evictions - COHRE 2007. Fair Play for Housing Rights, Suíça. Disponível em [http://www.cohre.org/sites/default/files/fair\\_play\\_for\\_housing\\_rights\\_2007\\_0.pdf](http://www.cohre.org/sites/default/files/fair_play_for_housing_rights_2007_0.pdf) [acessado em 17/11/2012].

Centre on Housing Rights and Evictions - COHRE 2010. Brazil: World cup and Olympics put housing rights at risk [Em linha]. Disponível em <http://www.cohre.org/news/press-releases/brazil-world-cup-and-olympics-put-housing-rights-at-risk> [acessado em 16/11/2012].

Chappelet, J. L. 2001. Management of the Olympic Games: the lessons of Sydney. *European Journal for Sports Management*. Disponível em <http://www.la84foundation.org/OlympicInformationCenter/OlympicReview/2000/OREX-ORE35/OREXXVI35p.pdf> [acessado em 17/11/2012].

Comitê Especial de Legado Urbano - CELU 2009. Plano de Legado Urbano e Ambiental: Olimpíadas Rio 2016. Secretaria Municipal de Urbanismo - Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

Comitê Olímpico Brasileiro - COB 2009. Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro a Sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016 - Volume 1.

Egler, T. T. C. 2010. Depois da Festa, a Máscara Cai: jogos esportivos na cidade do Rio de Janeiro. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, v. XV, n. 895 (19). Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-19.htm> [acessado em 17/11/2012].

Filho, A. R. R. 2008. Regeneração urbana e direitos do cidadão: o caso dos Jogos Olímpicos de Atlanta 1996. In: Legados de megaeventos Esportivos. Confef e Ministério dos Esportes, Brasília, 2008. Disponível em <http://www.listasconfef.org.br/arquivos/legados/Livro.Legados.de.Megaeventos.pdf> [acessado em 17/11/2012].

French, S. P. & Disher, M. E. 1997. Atlanta and the Olympics: a one-year retrospective. *Journal of the American Planning Association*, London, 63:3, p. 379-392. Disponível em: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/01944369708975930> [acessado em 17/11/2012].

Fonseca, P. 2011. ONU critica Brasil por desapropriações para Copa e Olimpíada [Em linha]. Disponível em <http://esporte.uol.com.br/ultimas-noticias/reuters/2011/04/26/onu-critica-brasil-por-desapropriacoes-para-copa-e-olimpiada.jhtm> [acessado em: 16/11/2012].

Giambiagi, F., Ferreira, S. G., Vianna, S. B. & Souto, L. A. 2010. O Papel do Estado, o Projeto Olímpico e a Importância do Legado. XXII Fórum Nacional, Estudos e Pesquisas n° 361.

Leme, A. F. P. 2008. Revisão Descritiva do Modelo East London para Legados de Jogos Olímpicos e Paraolímpicos. In: Legados de megaeventos Esportivos. Confef e Ministério dos Esportes, Brasília, 2008. Disponível em <http://www.listasconfef.org.br/arquivos/legados/Livro.Legados.de.Megaeventos.pdf> [acessado em 17/11/2012].

Mascarenhas, G. 2008. Barcelona 1992: um modelo em questão. In: Legados de megaeventos esportivos. Editores: Lamartine DaCosta, Dirce Corrêa, Elaine Rizzuti, Bernardo Villano e Ana Miragaya. Brasília: Ministério do Esporte.

Matias, M. 2008. Os Efeitos dos Megaeventos Esportivos nas Cidades. *Turismo & Sociedade*, Curitiba, v. 1, n. 2, p. 175-198.

Melo, E. S. O & Gaffney, C. 2010. Mega-eventos Esportivos no Brasil: uma perspectiva sobre futuras transformações e conflitos urbanos. Disponível em [http://www.academia.edu/648607/Mega-eventos\\_esportivos\\_para\\_quem](http://www.academia.edu/648607/Mega-eventos_esportivos_para_quem) [acessado em 17/11/2012].

Osório, M. 2009. "Deveremos buscar para a cidade, região metropolitana e Estado uma política que tenha centralidade, Entrevista para Jornal dos Economistas, n. 245, Rio de Janeiro. p. 7-9. Disponível em [http://www.corecon-rj.org.br/pdf/JE\\_dezembro2009.pdf](http://www.corecon-rj.org.br/pdf/JE_dezembro2009.pdf) [acessado em 17/11/2012].

Pinto, C.R.S., Pires, L.S., Portugal, L.S. & Rubert, M. 2012. Megaeventos: Impactos e Estratégias de Transportes, p. 599 - 635, in "Polos Geradores de Viagens orientados à Qualidade de Vida e Ambiental: Modelos e Taxas de Geração de Viagens". Portugal, L. S. (ORG.). Editora Interciência. ISBN 978-85-7193-305-7. Rio de Janeiro. Brasil. 748 p.

Portugal, L. S. & Goldner, L. G. 2003. Estudo de Polos Geradores de Tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo, Edgard Blucher, 1<sup>a</sup> ed., 2003.

Portugal, L. S. 2009. Os transportes melhorarão?[Em linha]. Disponível em [http://oglobo.globo.com/ece\\_incoming/os-transportes-melhorarao-4004822](http://oglobo.globo.com/ece_incoming/os-transportes-melhorarao-4004822) [acessado em 17/11/2012].

Portugal, L. S. 2011. Transportes Articulados [Em linha]. Publicado no Jornal o Globo, pagina 7, caderno opinião, dia 19 de setembro de 2011. Disponível em <http://pt.scribd.com/doc/65503335/Jornal-O-Globo-19-de-Setembro-de-2011> [acessado em 17/11/2012].

Poyter, G. 2008. Regeneração Urbana e o Legado Olímpico de Londres 2012. In: Legados de megaeventos Esportivos. Confef e Ministério dos Esportes, Brasília, 2008.

Disponível em  
<http://www.listasconfef.org.br/arquivos/legados/Livro.Legados.de.Megaeventos.pdf>  
[acessado em 17/11/2012].

Proni, M. W. (2009) Observações sobre os impactos econômicos esperados dos jogos olímpicos de 2016. *Motrivivência*, Ano XXI, nº 32/33, p. 49-70.

Omena, E. 2011. Desafios no Caminho para o “Rio 2016”: o que nos dizem as experiências anteriores? *Revista e-metropolis*. Rio de Janeiro, a. 2, n. 4.

Souza, M. L. de 2010. *ABC do Desenvolvimento Urbano*. 5ª ed. Bertrand Brasil. ISBN 978-85-286-1013-0. Rio de Janeiro. Brasil.192p.

Truño, E. 2008. Estruturação de megaeventos e Regeneração Urbana: Barcelona 1992 e Torino 2006. In: *Legados de megaeventos Esportivos*. Confef e Ministério dos Esportes, Brasília, 2008. Disponível em  
<http://www.listasconfef.org.br/arquivos/legados/Livro.Legados.de.Megaeventos.pdf>  
[acessado em 17/11/2012].

Uvinha, R.R. 2009. Os Megaeventos Esportivos e seus Impactos: o caso das Olimpíadas da China. *Motrivivência*. Ano XXI, nº 32/33. P 104-125. Disponível em  
<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/motrivivencia/article/view/15577/14115>  
[acessado em 15/11/2012].

Vainer, C. 2009. Rio 2016: um jogo (Olímpico?) de cartas marcadas. *In: Rio 2016: o fim da decadência econômica*, *Jornal dos Economistas*, n. 245, Rio de Janeiro. p.3-4. Disponível em [http://www.corecon-rj.org.br/pdf/JE\\_dezembro2009.pdf](http://www.corecon-rj.org.br/pdf/JE_dezembro2009.pdf)  
[acessado em 17/11/2012].