



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

A construção da via expressa TransOlimpica dentro da área da Colônia Juliano Moreira

The construction of the expressway TransOlimpica within the area of Colônia Juliano Moreira

La construcción de la autopista TransOlimpica dentro del área de la Colonia Juliano Moreira

MENDO, Maria Ayara (1);

MAIA, Flavia (2)

(1) Mestre pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, PROURB, Rio de Janeiro, RJ, Brasil; email: ayara.mendo@gmail.com

(2) Doutoranda pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, PROURB, Rio de Janeiro, RJ, Brasil; email: flavianevesmaia@gmail.com

A construção da via expressa TransOlimpica dentro da área da Colônia Juliano Moreira

The construction of the expressway TransOlimpica within the area of Colônia Juliano Moreira

La construcción de la autopista TransOlimpica dentro del área de la Colonia Juliano Moreira

RESUMO

A cidade do Rio de Janeiro passa por notáveis transformações socioespaciais, resultantes dos preparativos para os megaeventos esportivos. O poder público municipal apresenta a construção de quatro novas vias expressas com sistema de BRT (Transporte Rápido por Ônibus) como o “legado olímpico” que irá transformar a mobilidade urbana da cidade. Porém, estas linhas também causam profundas mudanças nas dinâmicas territoriais de diversos bairros da metrópole. A Colônia Juliano Moreira se localiza entre dois *clusters* olímpicos e será cortada por uma das quatro vias expressas, a *TransOlimpica* a qual, desta forma, vai atravessar a zona de amortecimento do Parque Estadual da Pedra Branca. Hoje, tendo parte das obras de urbanização do PAC-Colônia em andamento, já é possível observar que tais investimentos de infraestrutura viária, têm engendrado um processo de valorização da terra e da dinâmica de especulação imobiliária. Entretanto a falta de definição do traçado da *TransOlimpica* até meados do ano 2013, esta prejudicando os resultados e cronograma de obras do PAC-Colônia.

PALAVRAS-CHAVE: megaeventos esportivos, via-expressa, BRT (Transporte Rápido por Ônibus).

ABSTRACT

The city of Rio de Janeiro will go through great socio-spatial transformations, brought on by the preparations for major sporting events. The municipal government proclaims the construction of four new expressways with BRT systems (Express Bus Service) as the "olympic legacy" that will transform urban mobility in the city. However, these roads will also cause great changes in the spacial dynamics of several neighbourhoods of the metropolis. The Colônia Juliano Moreira is located between two Olympic clusters, and will be cut through by one of these four expressways, the TransOlimpica, a road that will, therefore, cross the dumping zone of the Parque Estadual da Pedra Branca. At this time, with part of the urbanization works of the PAC-Colônia taking place, it is already possible to note that these investments in road infrastructure have been causing an incrise land pricing and real estate speculation. Meanwhile, the lack of definition in the tracing of the TransOlimpica as of the middle of 2013, is harming the results and the schedule of the PAC-Colônia works.

KEY-WORDS: Sport mega-events, expressway, BRT (Express Bus Service)

RESUMEN

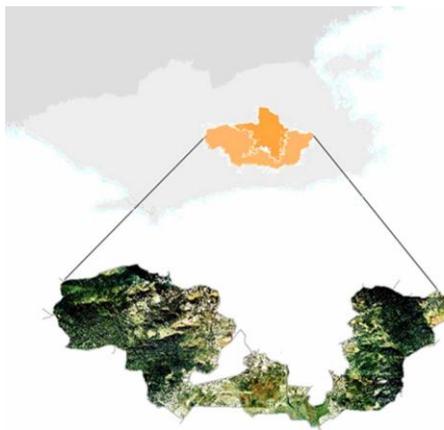
La ciudad de Rio de Janeiro está pasando por grandes transformaciones socio espaciales, como resultado de los preparativos para los Mega Eventos deportivos. El poder público municipal construirá cuatro nuevas carreteras expresas con sistema de BRT (Transporte de Autobús Rápido) anunciado como el “legado olímpico” que transformará la movilidad urbana de la ciudad. Estas vías también van a causar profundas transformaciones en las dinámicas territoriales de muchos barrios de la metrópoli. La Colonia Juliano Moreira que está situada entre dos puntos neurálgicos olímpicos, será cortada por una de estas cuatro vías, la TransOlimpica, la cual va a atravesar la zona de amortecimiento del Parque Estadual da Pedra Branca. Hoy en día, están siendo realizadas las obras de urbanización del PAC-Colonia, y ya es posible verificar que estas inversiones en infraestructura viaria están valorizando e aumentando la especulación inmobiliaria en esta área. Además la falta de definición del trazado final de la TransOlimpica hasta mediados de 2013, perjudicó los resultados y cronograma de las obras del PAC-Colonia.

PALABRAS-CLAVE: mega eventos deportivos, vía expresa, BRT (Transporte de Autobús Rápido)

1 INTRODUÇÃO

A área de estudo no âmbito deste artigo é a antiga Colônia Juliano Moreira que se localiza no bairro de Jacarepaguá, na cidade do Rio de Janeiro, conforme a figura 1 abaixo. Segundo o IBGE (2010) o bairro de Jacarepaguá ocupa uma área de 7.579,64ha e possui uma população de 157.326 habitantes. Na parte oeste deste bairro, encontra-se a antiga Colônia Juliano Moreira (CJM) conforme a figura 2, atualmente com 7.864.108,52m², e uma população aproximada de 21,8 mil moradores.

Figura 1: Localização do bairro de Jacarepaguá no município do Rio de Janeiro.



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. SMU. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=2879239>. Acesso em janeiro de 2014. Elaboração: próprio autor.

Figura 2: Localização da Colônia Juliano Moreira no bairro de Jacarepaguá.



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. SMU. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=2879239>. Acesso em janeiro de 2014. Elaboração: próprio autor.

Na caracterização geográfica da área, destaca-se o dado de aproximadamente 60% da área da antiga Colônia estar dentro do Parque Estadual da Pedra Branca, compreendendo todas as encostas do Maciço da Pedra Branca acima da cota de nível de 100 metros. O Parque Estadual da Pedra Branca (PEPB) é a maior área de cobertura de Mata Atlântica urbana do país, com cerca de 12.500ha. O PEPB conforme a figura 3 abaixo, possui nascentes, cachoeiras, represas

e grande biodiversidade ameaçadas pelo espraiamento urbano circundante por áreas em processo de expansão. Do mesmo modo que a Colônia, o restante da área do Parque sofre com invasões, loteamentos irregulares e favelização, provocando um complexo cenário de grande fragilidade ambiental. Entretanto, a zona de amortecimento do PEPB ainda não tem plano de manejo aprovado, através do qual se estabelece tanto o zoneamento e as normas que regulam o uso da área, como o manejo dos recursos naturais.

Figura 3: Fotos do Parque Estadual da Pedra Branca.



Fonte: Lin Lima, 2013.

A ocupação da área de estudo, tem origem no período colonial, na Fazenda do Engenho Novo ligada a atividades rurais, como a cana de açúcar e o cultivo de café. Em 1912, a partir da desapropriação da fazenda pelo governo federal, se implantou a Colônia Juliano Moreira, um projeto público, considerado inovador, de hospital-colônia conforme a figura 4 abaixo. A ocupação com fins de moradia para os funcionários do mesmo conjunto hospitalar se prolongou por setenta décadas, caracterizando o território em vários aspectos morfológicos e sócio-políticos, que devem ser considerados até os dias de hoje.

Figura 4: Fotos do trabalho agropecuário desenvolvido na Colônia Juliano Moreira na décadas de 1940-1950.



Fonte: Arquivo IMASJM (Instituto Municipal de Assistência à Saúde Juliano Moreira)

A partir do processo de municipalização, em 1996, começa uma importante transformação sociopolítica do território, a qual, ainda hoje, representa um processo em curso. Esta transformação supõe uma significativa reconfiguração política, pois o território deixa de ser administrado apenas pelo poder público nacional, ou seja, o governo federal, e passa a ser dividido e administrado por vários poderes, entre eles, o poder público municipal, ou seja, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, que realiza a gestão da área que está sob sua administração através das Secretarias de Saúde (SMS), Habitação (SMH), e Urbanismo (SMU),

e a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz). A parceria entre o poder público municipal e os poderes públicos nacionais se estabelece com o mesmo objetivo de desenvolvimento da região: a incorporação ao tecido urbano formal da cidade. Tal processo incorpora a Prefeitura do Rio de Janeiro, como agente protagonista o poder público municipal, para administrar e implementar este novo projeto urbano.

Através de um acordo político interinstitucional, em 2007, o projeto urbano desenvolvido para a área da Colônia Juliano Moreira é selecionado como prioritário na obtenção de recursos do Programa de Aceleração ao Crescimento¹ (PAC) e apresenta-se como modelo para o território nacional: “a Colônia Juliano Moreira pode representar um modelo de ocupação e o início de um processo de requalificação da área mirando o conceito de sustentabilidade em seus aspectos social, econômico e ambiental.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, FIOCRUZ, 2008).

No contexto do PAC-Colônia, através do qual se recebe os recursos públicos para a requalificação urbana da área, a grande dificuldade, uma vez a área seja incorporada à malha urbana da cidade, será assegurar a regularização fundiária das famílias. Vários dos instrumentos urbanísticos oferecidos pelo Estatuto da Cidade (EC) estão sendo aplicados dentro da área da Colônia Juliano Moreira, a fim de se garantir o direito à cidade desta população. Estão sendo realizadas, por exemplo, a regularização fundiária e a transformação dos terrenos ocupados em Áreas de Especial Interesse Social (AEIS), com objetivo de possibilitar a urbanização e favorecer a permanência das famílias no seu local de moradia. Com estes instrumentos, pretende-se regular a propriedade urbana, de modo que a especulação imobiliária na área não suponha um impedimento ao direito à moradia regular da população.

2 A TRANSOLÍMPICA, UM LEGADO OLÍMPICO NA MOBILIDADE URBANA CARIOCA?

Atualmente, a cidade do Rio de Janeiro passa por notáveis transformações socioespaciais, resultantes dos preparativos para os megaeventos esportivos – a Copa do Mundo FIFA em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016 – sendo que a área da antiga Colônia Juliano Moreira esta localizada entre dois *clusters* olímpicos, conforme apresenta a figura 5. Encontra-se na metade do caminho entre Barra da Tijuca, onde será construído o Parque Olímpico do Rio² e o Centro Esportivo de Deodoro³.

¹ PAC é a sigla para Programa de Aceleração ao Crescimento, projeto do governo federal que tem como objetivo estimular o crescimento da economia nacional através de obras de infraestrutura, tendo sido lançado pelo governo Lula em 2007.

² Na Região da Barra estarão localizados a Vila Olímpica e Paralímpica, o Parque Olímpico do Rio, o Riocentro, o IBC/MPC e a Vila de Mídia da Barra. Acomodará 15 instalações onde serão realizadas competições de 15 esportes olímpicos: Boxe, Tênis de Mesa, Badminton, Levantamento de Peso, Ginástica (Artística, Rítmica e Trampolim), Ciclismo (Pista), Desportos Aquáticos (Saltos Ornamentais, Polo Aquático, Natação e Nado Sincronizado), Basquete, Judô, Taekwondo, Luta (Livre e Greco-Romana), Handebol, Esgrima, Golfe e Tênis. Nos Jogos Paralímpicos, acomodará 12 esportes: Basquete em Cadeira de Rodas, Rugby em Cadeira de Rodas, Judô, Bocha, Vôleibol sentado, Goalball, Tênis em Cadeira de Rodas, Futebol de 5, Ciclismo (Pista), Natação, Tênis de Mesa e Halterofilismo.

³ A região será palco de sete competições olímpicas (Hipismo, Ciclismo - Mountain Bike e BMX, Pentatlo Moderno, Tiro Esportivo, Canoagem - Slalom, Hóquei e Esgrima) e três paralímpicas (Tiro Esportivo, Hipismo e Esgrima em Cadeira de Rodas).

Figura 5: Mapa das vias expressas projetadas para conectar os diferentes polos dos Jogos Olímpicos.



Fonte: Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro a Sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos 2016, Volume 1, 2013.
Elaboração: próprio autor.

Devido aos megaeventos, a região será dotada de grandes obras de infraestrutura viária. Estas infraestruturas viárias (majoritariamente vias-expressas) sempre foram desenvolvidas pelo poder público. Um importante exemplo no passado foi a construção da Linha Amarela, que tinha como objetivo essencial melhorar os deslocamentos das camadas de alta renda que moravam na Barra da Tijuca, porém acelerou a ocupação urbana de Jacarepaguá. “Ou seja, os agentes promotores do solo aproveitaram-se indiscriminadamente e inconsequentemente da localização e do território de Jacarepaguá, sem qualquer preocupação com a ausência de estrutura urbana capaz de suportar o extraordinário adensamento e o consequente caos viário causado pela via expressa”. (VELASQUES, 2004, p. 68). Segundo Velasques (2004), esta via expressa precipitou o crescimento urbano da região que já era deficiente em infraestruturas e serviços públicos urbanos, agravando portanto as fraquezas urbanas e ambientais da região. Este exemplo pode ser utilizado como uma importante referência na hora de analisar as novas vias expressas, uma vez que estas provocam uma grande ruptura do tecido urbano e social, em áreas de expansão imobiliária e fragilidade ambiental.

O poder público aplica o recurso público prioritariamente no sistema rodoviário – que não absorve a demanda do movimento pendular moradia-trabalho da grande maioria dos habitantes da metrópole – em detrimento do ferroviário. Desta forma testemunhamos uma predominância do ônibus como sistema de transporte público de massas, até os dias de hoje, quando está sendo implantando o Transporte Rápido por Ônibus, comumente denominado BRT⁴. Na Região Administrativa de Jacarepaguá serão construídas, num período de cinco anos, duas vias expressas dotadas do corredor de BRT, com o objetivo de conectar os diferentes

⁴ O BRT (*Bus Rapid Transit*), ou Transporte Rápido por Ônibus, um sistema de transporte coletivo de passageiros por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem.

pontos Olímpicos ao Aeroporto Internacional Galeão através das vias *Transolímpica*⁵ e *Transcarioca*⁶, segundo a figura 6. No total serão quatro linhas *trans* (com sistema BRT), as quais são apresentadas pelo poder público municipal como um “*legado olímpico*” que irá *transformar* a mobilidade urbana carioca. Porém, estas linhas também causam profundas mudanças nas dinâmicas territoriais de diversos bairros da metrópole.

Figura 6: Sistema de corredores BRTs que esta sendo implantado no município do Rio de Janeiro.



Fonte: Relatório o legado dos grandes eventos para a cidades do Rio de Janeiro e o seu impacto social. Prefeitura do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Habitação. 2013. Disponível em: <http://www.transparenciacarioca.rio.gov.br/>. Acesso em janeiro de 2014.

Diante do exposto, assistimos ao longo das últimas três décadas à acelerada ocupação urbana de Jacarepaguá. Esta ocupação conforme a figura 7 abaixo, está caracterizada por um padrão que se repete na periferia metropolitana brasileira: a carência ou deficiência de um sistema de infraestruturas e serviços públicos – no caso desta Região Administrativa principalmente na rede de esgotamento sanitário e de drenagem urbana – o que prejudica as condições ambientais e de salubridade do conjunto da população, prejudicando diferentes grupos de renda. No caso, o fato do poder público não ter produzido habitação popular na região, teve como consequência um acelerado crescimento dos aglomerados informais, que hoje em dia ainda correm o risco de se adensarem e crescerem frente aos novos projetos de infraestrutura viária que estão sendo desenvolvidos na região pelo poder público.

⁵ A TransOlímpica vai ligar os dois principais polos de competições da cidade, Deodoro e Barra da Tijuca, onde acontecerá a maior parte das provas dos Jogos Olímpicos de 2016. Os 23km de extensão vão cortar bairros importantes como Magalhães Bastos, Curicica e Sulacap.

⁶ A Transcarioca será o primeiro corredor a cortar transversalmente a cidade. Da Barra da Tijuca até a Ilha do Governador ao longo de 39km de extensão, 45 estações e 14 bairros.

Figura 7: Foto da ocupação urbana dentro da área da antiga Colônia Juliano Moreira, 2013.



Fonte: Acervo próprio, 2013.

3 A TRANSOLÍMPICA DENTRO DA ÁREA DA COLÔNIA JULIANO MOREIRA

A área da antiga Colônia Juliano Moreira, será cortada por uma das três vias expressas que a prefeitura vai construir com o objetivo de melhorar e redefinir a mobilidade na metrópole carioca, a *TransOlímpica*.

No final do ano 2011, e início de 2012, começaram a ser estudados os diferentes traçados da nova via expressa *Transolímpica*, que ainda não estava definido quando se desenvolveu o projeto urbano do PAC-Colônia em 2007. Através da entrevista realizada com o arquiteto⁷ da Prefeitura (SMH), ele esclarece que existia uma possibilidade da *Transolímpica* passar pela área da Colônia, não obstante, isso não era uma proposta confirmada até que começaram a reavaliar as opções do traçado para este novo corredor. Nesse período começaram as primeiras discussões do traçado da via: uma primeira opção, na qual a via passava por uma área já ocupada da Colônia, e, portanto, deveriam ser feitos expropriações e reassentamentos, o que significava um custo muito alto; e, posteriormente, em 2013, surge uma segunda proposta de traçado, numa área menos ocupada, reduzindo o número de desapropriações, porém fragilizando a zona de amortecimento do Parque Estadual da Pedra Branca. Frente a estas duas opções, o arquiteto da Prefeitura (SMH) explica as causas pelas quais foi escolhido o segundo traçado, pelo qual a via passaria pela área menos ocupada:

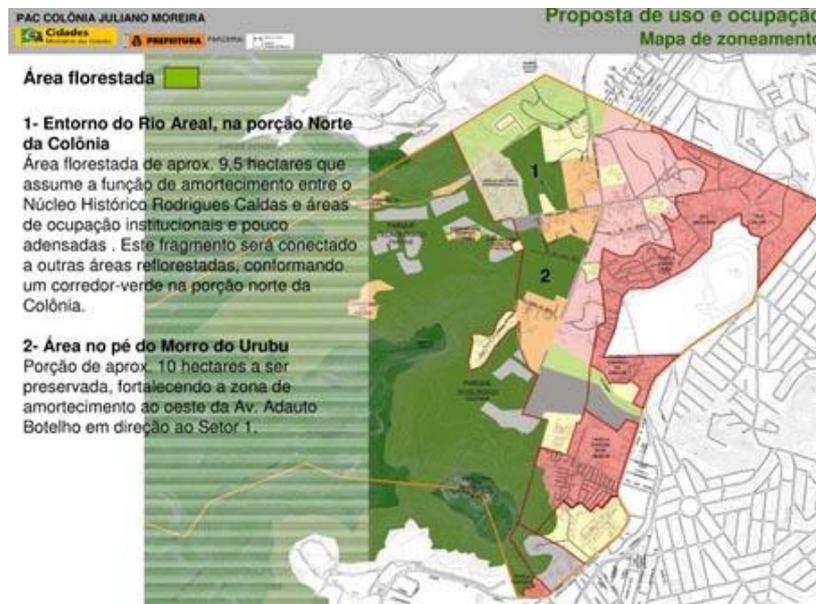
No caso [da *TransOlímpica*] passar pela parte consolidada da Colônia, o impacto social seria terrível, se bem que o impacto agora será com respeito ao projeto do PAC-Colônia, porém eu te confesso, que acho este novo traçado menos impactante socialmente, pois aquele outro teria passado por uma área ocupada, [...] e portanto, acho mais sensato esta opção que uma outra que passa por área ocupada.
(Extrato de entrevista com o arquiteto)

A proposta deste segundo traçado é passar por duas áreas que se definiam na proposta do uso e ocupação do solo do PAC-Colônia como “áreas a ser preservadas fortalecendo a zona de amortecimento” do PEPB, conforme figura 8. No traçado escolhido, a *TransOlímpica* vai passar pelo (1) “entorno do Rio Areal, na zona norte da Colônia”, que se define como uma área de

⁷ Arquiteto Coordenador de Planejamento e Projetos na Secretaria Municipal de Habitação durante o período de tempo de 2009 até 2013.

9,5ha “conectado a outras áreas reflorestadas conformando um corredor-verde na porção norte da Colônia”, e além disso por uma outra (2) “área no pé do Morro Urubu” de aproximadamente 10ha que também devia ser preservada com objetivo de fortalecer a zona de amortecimento. Até os dias de hoje, esta é a opção definitiva de traçado da via expressa decidido pelo poder público (SMO), porém, o concessionário tem a possibilidade de escolher e decidir o traçado final da via, segundo as informações do arquiteto da Prefeitura entrevistado. Cabe ressaltar, ainda, que apesar da área em estudo se situar na zona de amortecimento do PEPB, o Relatório de Impacto Ambiental elaborado para a implantação da TransOlimpica trata apenas dos efeitos provocados durante as obras, não apresenta estudos de demanda que justifiquem o desenho desta intervenção e nem considera o plano de manejo do Parque, em fase de aprovação.

Figura 8: Mapa indicando a área que deve ser florestada na Colônia Juliano Moreira no Programa de Aceleração ao Crescimento.



Fonte: Proposta de Uso e Ocupação – PAC Colônia Juliano Moreira 2008, revisado em setembro de 2009.

Figura 9: Planta geral do urbanismo da área da Colônia Juliano Moreira com o traçado da *TransOlimpica*, 2013.



Fonte: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Habitação. Última revisão em 28/05/2013.

No discurso do poder público o investimento nestas grandes obras de infraestrutura se justifica pelo fato de reduzir o tempo de deslocamento nos principais trajetos (movimento pendular) da metrópole carioca. Segundo indica o documento oficial do Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2013-2016, as novas vias expressas *trans*, possuem como objetivo “reduzir pela metade o tempo médio de deslocamento dos ônibus nos principais percursos da cidade em sistemas Ligerão e em pelo menos 20% em sistema BRT no ano de inauguração de cada sistema”. (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2013)

Além destas informações o documento informa que a nova via expressa da *TransOlimpica* “consiste na implantação de uma ligação transversal em corredor expresso pedagiado, em faixa dedicada, entre Deodoro e Recreio dos Bandeirantes.” O que se justifica, pela situação atual de sobrecarregamento das estradas que hoje em dia fazem estas conexões e frente aos próximos megaeventos esportivos, já que “este trajeto se torna ainda mais crítico, visto que ligará dois polos dos Jogos (Barra e Deodoro)”. Conforme a tabela 1, o investimento para realizar a obra da via expressa *TransOlimpica* será em torno de R\$ 2,3 bilhões entre os anos 2012 e 2016:

Tabela 1: Orçamento destinado a realizar a *TransOlimpica*, entre os anos 2012 e 2016.

ORÇAMENTO¹ 2012-2016

R\$ milhões	Fontes Externas	Fontes Próprias	Total
Custeio	0,0	0,0	0,0
Investimento	500,0	1.800,0	2.300,0
Total	500,0	1.800,0	2.300,0

¹ Valor total da obra = R\$ 2,3 bilhões, dos quais pelo menos R\$ 500 milhões serão pagos pelo concessionário (outorga mínima).

Fonte: Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2013-2016. O Rio mais integrado e competitivo. 2013

Hoje, tendo parte das obras de urbanização do PAC-Colônia em andamento, já é possível observar que tais investimentos de infraestrutura viária, têm engendrado um processo de valorização da terra e da dinâmica de especulação imobiliária, sobretudo, comandada pelos poderes paralelos (a milícia) em ações de grilagem da terra dentro da região. Entretanto a falta de definição do traçado da *TransOlimpica* até meados do ano 2013, sobretudo, esta prejudicando os resultados e cronograma de obras do PAC-Colônia, segundo constatado na entrevista com o arquiteto da Prefeitura:

Uma grande dificuldade [no PAC-Colônia] foi a *TransOlimpica*, porque os projetos estavam prontos, mas quando a *TransOlimpica* é anunciada, ninguém sabe se os projetos devem ser refeitos, e as obras não podem continuar nas áreas que poderia ter interferências com o projeto da *TransOlimpica*. (Extrato de entrevista com o arquiteto)

Nesse cenário de máxima urgência no desenvolvimento dos grandes projetos de infraestrutura viária para os megaeventos esportivos, e sem tempo nem espaço para o questionamento ao modelo de mobilidade urbana que está sendo proposto pelo poder público municipal, o Comitê Gestor do PAC- Colônia desenvolveu algumas diretrizes que poderiam ser entregues ao concessionário, com o objetivo de diminuir o impacto da via expressa nesta região. Segundo o entrevistado, uma das ideias discutidas foi a proposta de construir uma via elevada, porém, esta obra depende da Secretaria de Transportes e as considerações sugeridas pelo Comitê Gestor não seriam necessariamente realizadas, pois no final do processo quem decide o traçado da via expressa é o próprio concessionário. Abaixo o trecho da entrevista revela as propostas discutidas:

Uma coisa que foi recomendada a Secretaria de Transportes, foi que as áreas que vão ser cortadas pela *Transolimpica*, como no caso seria o parque urbano, poderia ser uma responsabilidade da concessionária, realizar este parque urbano. [...] não deixar áreas sobrando, que poderiam ser ocupadas de forma irregular, deveria ser feito um projeto para costurar estas áreas adjacentes. [...] A única solução é transformar o projeto viário em um projeto urbanístico, e portanto, pensar as áreas que estão ao redor da via, e não pensar só na via expressa e o restante se pensa depois? Deveria ser um projeto único. (Estrato de entrevista com o arquiteto)

Os moradores da Colônia, conforme revela o morador entrevistado, também questionam vários pontos ainda escondidos na nova proposta do traçado deste corredor: (1) uma via expressa dessas características morfológicas, significa uma ruptura do tecido urbano e social dentro do próprio bairro; (2) quais serão as medidas ambientais que o poder público vai tomar depois de construir uma via expressa numa área que estava projetada como área de reflorestamento e, portanto, área não edificante; e finalmente (3) o traçado da via passa por cima do Rio Pavuninha, que possui um importante histórico de enchentes e, por isso, deveria existir um estudo ambiental prévio pois poderia atingir muitas das comunidades adjacentes:

O PAC eu acho que ele consegue, como dizer, organizar a Colônia, tal vez ele consiga, mas a, *TransOlimpica* [...] eu acho que não vai ser uma coisa positiva para a Colônia, não acredito nisso. Já que não vai ter acesso para cá, como que vai ser? Então vai funcionar como um muro, vai dividir a Colônia no meio, então o impacto que vai ter, não sei quantas pessoas. Além disso vai passar por área não edificante. O rio que tem ali ia ficar entre as duas pistas, não sei, como eles vão canalizar o rio? [...] pois esse rio tem os problemas das enchentes lá, na comunidade do Fincão e na comunidade de Viana, tem o problema das enchentes. (Estrato de entrevista com o morador)

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, busca-se refletir sobre os atuais projetos de mobilidade urbana que estão sendo implantados na cidade do Rio de Janeiro, os quais atendem mais aos interesses econômicos dos setores imobiliários que as necessidades de mobilidade da própria população, pois estes



projetos foram propostos sem estudos de demanda preliminares, e nem a transparência necessária com o conjunto da população.

Diante do exposto, se constata que os resultados anunciados pelo PAC-Colônia estariam ameaçados pelo projeto da “Cidade Olímpica”, o que reflete as novas influências que os interesses econômicos internacionalizados estão produzindo no espaço urbano do Rio de Janeiro e especificamente na área da Colônia. Neste contexto dos megaeventos esportivos, na metrópole do Rio de Janeiro, se percebe uma ampliação do agente internacional, que deve ser considerado de forma associada ao setor imobiliário nacional, constituindo uma força com os seus próprio interesses também no território urbano até o ano 2016. Conforme defende Gottdiener (1993) existe uma ideologia comum na associação entre estes agentes que produzem o espaço urbano – o poder público local e o setor imobiliário, que no caso seria internacionalizado – “o desenvolvimento econômico do território através de empreendimentos imobiliários” (GOTTDIENER, 1993). Portanto, o mesmo poder público municipal que implementa o programa PAC-Colônia, utilizando recurso público tanto federal como municipal, com a finalidade de reestruturar urbanisticamente uma área, posteriormente admite a implantação de um projeto de infraestrutura que não considera os objetivos do PAC-Colônia, prejudicando tanto o cronograma das obras como os resultados esperados do PAC pois a *TransOlímpica* terá um grave impacto na dinâmica socioterritorial do novo bairro.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, P. A cidade com-fusa: mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes cidades latino-americanas. In: Anais do XIII Encontro da Associação Nacional De Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Florianópolis, 2009.
- ABREU, M. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. INPLANRIO, 1997.
- ASCHER, F. *Los nuevos principios del Urbanismo*. Madrid, Alianza Ensayo. 2004.
- CORREA, L. *Como anda Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Observatório da Metrôpoles, Letra Capital Editora. 2009.
- DOMINGUES, L.C.S.M.; Rodrigues, C. Campus Fiocruz da Mata Atlântica: o desafio de implantação de um novo Campus associando a promoção da conservação ambiental e o desenvolvimento socioeconômico em uma área de fronteira junto ao Parque Estadual da Pedra Branca, Município do Rio de Janeiro. In: Anais do Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo – APP Urbana. São Paulo, FAUUSP. 2007.
- FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Ação 76/70. Implantação do Campus da Fundação Oswaldo Cruz em Jacarepaguá no estado do Rio de Janeiro. 2008.
- FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Colônia Juliano Moreira – Setor 1. Infra – Estrutura Urbana. 1ª Etapa – Diagnóstico. Rio de Janeiro, 2004.
- FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Conhecimento da Área e Diagnóstico Urbanístico. Rio de Janeiro, 2004.
- FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Estudo das famílias moradoras no Campus Jacarepaguá: Diagnóstico e Alternativas de Ação (Relatório Preliminar). Rio de Janeiro, 2004.
- FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Limites do Campus Fiocruz da Mata Atlântica – Avaliação e Sugestões. Escritório técnico de Planejamento territorial e Regularização Fundiária. PDCFMA. Fiocruz, 2008.
- FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Projeto de Recuperação e Restauração Ecológica de Áreas Degradadas do Campus Fiocruz da Mata Atlântica. Escritório técnico de Educação e Gestão Ambiental. PDCFMA. Fiocruz, 2008.
- IBGE. *Aglomerados Subnormais Informações Territoriais*. Censo 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais_informacoes_territoriais/default_informacoes_territoriais.shtm> Acesso em Dezembro 2012.



- ISER. Diagnóstico Social do Setor 1. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2004.
- MARICATO, E. *Urbanismo na periferia do mundo globalizado. Metrópoles brasileiras*. 14 no. 4. 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-8839200000400004&script=sci_arttext>. Acesso em: 1 Novembro 2012.
- MARICATO, E. *Metrópoles Desgovernadas. Estudos avançados*. vol.25 no.71. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142011000100002&script=sci_arttext>. Acesso em Novembro 2013.
- MARICATO, E. *Conhecer para resolver a cidade ilegal*. in: CASTRIOTA, L.B. (org.) *Urbanização Brasileira: Redescobertas*. Belo Horizonte: editora Arte, 2003.
- MARK, G. A. *Produção Social do Espaço Urbano*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo. 1993.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Estatuto da Cidade Comentado*. Aliança das cidades: São Paulo. 2010.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES, PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, FIOCRUZ. *Proposta de Uso e Ocupação - PAC Colônia Juliano Moreira*. Novembro de 2008.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Colônia Juliano Moreira: ações conclusivas do processo de municipalização e redefinição de área: Relatório final*. Brasília, 2001.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro. 2013-2016*. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=2752545>>. Acesso em Janeiro de 2014.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Relatório o legado dos grandes eventos para a cidades do Rio de Janeiro e o seu impacto social*. Prefeitura do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Habitação. 2013. Disponível em: <http://www.transparenciacarioca.rio.gov.br/>. Acesso em janeiro de 2014.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO *Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro a Sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos 2016. Volume 01*. Disponível em: <<http://www.rio2016.com/comite-organizador/transparencia/documentos>> Acesso em Janeiro de 2014.
- REIS, N.G. (Org.) *Sobre dispersão urbana*. São Paulo. Via das Artes. 2009.
- REZENDE, V.; LEITÃO G. *Planejamento e realização da Barra da Tijuca como espaço residencial, evolução e crítica de um projeto para uma área de expansão da cidade do Rio de Janeiro*. SHCU1990. Seminário de Historia da Cidade e do Urbanismo, v.8, n.4. 2004.
- RIBEIRO, L.C.Q.; SILVA, E.T.; RODRIGUES, J.M. *Metrópoles brasileiras: diversificação, concentração e dispersão*. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n. 120. Jan/jun. 2011.
- VELASQUES, A.B.A. *Ações do Planejamento Urbano Moderno e seus Impactos na estruturação de Jacarepaguá, Rio de Janeiro*. 2004. Dissertação de mestrado IPPUR. UFRJ. 2004.
- VERACITTÁ ARQUITETURA E URBANISMO/ RIVERA ARQUITETURA E MULTIMÍDIA. *Diagnóstico Urbanístico do Setor 01*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2004
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel. 2001.