

PEDALAR NA COPA 2014 E NAS OLIMPIÁDAS 2016 NO BRASIL?

Rodrigo Duarte Ferrari (PPGEF/UFSC e LaboMidia/UFSC)

Veronica Piovani (PPGEF/UFSC e LaboMidia/UFSC)

Resumo: Esse texto é uma aproximação dos projetos da Copa do Mundo da FIFA 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 que serão sediados no Brasil. A intenção do trabalho é descrever o que está previsto nos projetos desses dois megaeventos em relação à Mobilidade Urbana, assim como analisar essas propostas a partir da perspectiva da promoção e consolidação da bicicleta como meio de transporte no país. Para isso são apresentados: o Projeto Bicicleta Brasil: Avanços e Desafios, que é uma proposta nacional de política pública do uso da bicicleta como opção modal; Os projetos de Mobilidade Urbana das cidades-sedes da Copa de 2014; o projeto de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro para as Olimpíadas de 2016. Por fim, articulam-se os três projetos apresentados com ênfase nas possibilidades educacionais e de formação cultural, concluindo-se que a bicicleta como meio de transporte é praticamente desconsiderada em todas as dimensões como alternativa modal nos projetos desses megaeventos sediados no Brasil.

Palavras chaves: Copa do Mundo da FIFA de 2014, Jogos Olímpicos de 2016, Mobilidade Urbana, Bicicletas.

Abstract: This paper is an approximation to the projects of the FIFA World Cup in 2014 and 2016 Olympic Games to be held in Brazil. The intention of the study is describing what is provided in the projects of these two events in relation to urban mobility, as well as examining these proposals from the perspective of the promotion and consolidation of the bicycle as a mobility alternative. For doing this the following topics are presented: The Bicycle Brazil Project: Achievements and Challenges, which is a national public policy proposition of using the bicycle as a mobility option; the Urban Mobility project of the World Cup host cities in 2014; and the Rio de Janeiro's Urban Mobility project for the 2016 Olympics. Finally, after presenting the three projects, they are articulated with emphasis on educational opportunities and cultural formation, concluding that the bicycle as a means of transport is almost ignored in all dimensions as an alternative of Urban Mobility in these events held in Brazil.

Keywords: FIFA World Cup 2014, 2016 Olympics, Urban Mobility, Bicycles.

INTRODUÇÃO

Nos próximos anos, bilhões de olhares do mundo todo estarão voltados para a Copa do Mundo da FIFA 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 sediados no Brasil. Dois dos principais eventos esportivos e midiáticos do mundo acontecendo em território brasileiro numa mesma década, que já teve inscrita em sua história os jogos Pan Americanos de 2007 realizados no Rio de Janeiro, entre outros eventos esportivos com dimensões mundiais. Além da responsabilidade técnica-instrumental de organizar esses mega-eventos esportivos, principalmente no que diz respeito à infraestrutura necessária para a realização desses jogos, o Brasil têm a oportunidade de demonstrar ao mundo que é um país sério, capaz de assumir e cumprir com suas obrigações e

responsabilidades sociais, ambientais, políticas, culturais e econômicas vinculadas a esse tipo de empreendimento. Compromisso que se eleva diante da condição que se repete após a realização do mundial de 2010, sediado na África do Sul, de países em desenvolvimento organizarem esses eventos, cujos problemas sociais como a miséria, a violência urbana e a fome ainda são feridas sociais abertas, enquanto bilhões são investidos na construção de equipamentos esportivos.

Por enquanto, a única referência mais próxima que se têm para problematizar esse contexto no Brasil é a realização dos Jogos Pan Americanos do Rio de Janeiro em 2007, que em grande parte pode servir como exemplo relativo para o que não deve ser repetido. Segundo Pires (2009), o orçamento previsto para a realização desses jogos extrapolou em 800%, isso indica no mínimo que o evento foi mal planejado e executado. Para piorar esse cenário, foram contratadas obras sem licitações; faltou transparência nos processos de uso do dinheiro público; alguns equipamentos esportivos se tornaram obsoletos logo após a realização do evento, outros estão sem uso ou sendo subutilizados; muitas obras de infraestrutura que seriam contempladas no projeto original nunca saíram do papel, como as medidas para despoluir a Baía de Guanabara.

Uma das dimensões desse complexo contexto dos mega-eventos esportivos, suas promessas e realidades, são as questões que asseguram o direito de ir e vir garantido na Constituição Brasileira (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 1988). Para viabilizar o fluxo da livre circulação das pessoas nas cidades brasileiras, existem um conjunto de profissionais, em sua maioria engenheiros, arquitetos e geógrafos especializados em Mobilidade Urbana, que se dedicam a essas questões de forma permanente no país. O grande desafio atual desses profissionais é a criação de modelos e estruturas viárias que contemplem as necessidades ambientais e espaciais planetárias, que se tornaram urgentes com a explosão populacional e de veículos particulares motorizados, que ocupam a maior parte dos espaços públicos das metrópolis mundiais. Para ilustrar essa realidade, recorremos ao trecho de uma crônica do poeta brasileiro Carlos Drummond de Andrade, intitulada Direito de ir e vir:

Outro dia fui ao médico e ele me perguntou se eu ando bastante a pé. - *Muito* - respondi. - *Pois então ande mais ainda*. O conselho é saudável, mas não sei como se possa andar com as calçadas e o leito das ruas cheios de veículos, sem uma beiradinha para o infelizmente pedestre. Fomos definitivamente proscritos da cidade. E não temos para onde ir, pois o progresso chega ao interior, com seu cortejo de máquinas, desde o automóvel até a carreta, passando pela moto, a escavadeira, a britadeira e demais bichos mecânicos incumbidos de obstar o alegre movimento das pernas (ANDRADE, 1982).

O cerne da crítica feita pelo poeta é a crescente transição que se iniciou no começo do século XX, da transformação de espaços públicos em infraestrutura para veículos particulares, enquanto as cidades vão se tornando cada vez mais desumanas¹ e o espaço público (cidade) submetido ao privado (veículos particulares motorizados). É a partir de uma perspectiva

¹ A expressão **Cidades Mais Humanas** vem sendo utilizada por cicloativistas e profissionais que trabalham na promoção e consolidação de alternativas públicas e não motorizadas de mobilidade urbana no Brasil, a exemplo do que foi realizada em Bogotá na Colômbia, cidade que se tornou exemplo a ser seguido pelo mundo no que se refere à Mobilidade Urbana.

muita próxima a do pedestre Drummond, que surgem nesse texto alguns questionamentos fundados num plano de definição de uma política pública nacional que visa promover e consolidar o uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil. Esse plano de ação é denominado de Projeto Bicicleta Brasil: Avanços e Desafios (SILVA, 2009). Em linhas gerais, o que está previsto nos projetos dos próximos dois megaeventos esportivos sediados no Brasil, a Copa da FIFA de 2014 e as Olimpíadas de 2016, nas questões de Mobilidade Urbana das cidades sedes desses eventos? A bicicleta enquanto opção modal está contemplada nesses projetos, se sim como? Do ponto de vista educacional e de formação cultural, quais são as lacunas, os limites e possibilidades desses projetos do ponto de vista do incentivo, promoção e viabilização do uso da bicicleta como meio de transporte?

Com a intenção de se aproximar e refletir sobre essas questões, o texto foi estruturado da seguinte forma: Primeiramente é apresentada uma síntese do Projeto Bicicleta Brasil (SILVA, 2009), que conta com a participação direta do LaboMídia – Laboratório e Grupo de Estudos da Mídia Esportiva da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)² e do Projeto CicloPoesis³ nesse processo. Em seguida, os itens dos projetos da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016 relativos à Mobilidade Urbana são descritos e analisados, com base nas estratégias de ação definidas no eixo Educação e Segurança no Trânsito que foram produzidos durante a 1ª Oficina Ampliada (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010) do Projeto Bicicleta Brasil (SILVA, 2009). Por fim, uma breve reflexão sobre o que foi apresentado e discutido.

PROJETO BICICLETA BRASIL

- O que ontem era normal, hoje já não é, senhor promotor. Achamos hoje excessiva qualquer que seja a velocidade de um automóvel. Estamos destruindo todos os automóveis e todas as máquinas.

(Hermann Hesse, O lobo da estepe)

Apesar de tentadora, a idéia de declarar guerra aos veículos particulares motorizados, num mundo cada vez mais habitado por essas máquinas, é um contrasenso. Porém, nada nos impede de radicalizar a situação para visualizar o contexto a partir de outra perspectiva, como na obra de ficção, em que o personagem Harry (HESSE, p. 182, 1976), entra na porta “Caçada Alegre! Montaria em Automóveis” de um teatro mágico criado em sua imaginação alucinada que o transportou ao núcleo de uma batalha, protagonizada pelos homens em guerra contra os automóveis. De repente o personagem se vê com um rifle na mão, atirando em motoristas e destruindo veículos motorizados, sonho psicodélico que pode ser interpretado como o resultado de um impulso irracional do personagem em busca de um reencontro com um modo de viver já enterrado no passado, em que o humano, o tempo e o espaço possuíam medidas distintas.

De volta à sóbria e racional realidade das cidades do século XXI, dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) afirmam que os veículos motorizados, dirigidos por seus motoristas, são responsáveis por 23% das mortes em todo mundo, liderando as estatísticas na frente das guerras, homicídios e suicídios (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2010). Por outro lado, dados da Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos Motorizados

² Disponível em: http://www.labomidia.ufsc.br/index.php?option=com_content&view=article&id=104&Itemid=53

³ Disponível em: <http://www.cicloviagem.org>

(<http://www.oica.net/>), indicam que a indústria automobilística cresceu 30% na década de 1995 a 2005. Isso representa 60 milhões de empregos diretos em todo mundo, além da contribuição com outras indústrias, como a do aço, vidros, plásticos, computadores, etc. Em meio a esse grande motor da economia e suas contradições, que movimentam mundialmente quase dois trilhões de Euros e que irá contribuir diretamente com a morte de mais 1.6 bilhões de pessoas em 2010, a promoção e massificação da bicicleta enquanto opção modal deve ser percebida como uma proposta de modificação profunda das estruturas sociais, econômicas e políticas da cultura ocidental.

Partindo do princípio de que as inúmeras consequências positivas dessa transformação superam as negativas, iniciativas como o Projeto Bicicleta Brasil (SILVA, 2009), vêm se consolidando de forma crescente, porém ainda discreta no país. O projeto começou a ser construído em 2004, com a participação de cicloativistas⁴ e representantes da Secretária Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SeMOB/Ministério das Cidades/Governo Federal. Em setembro de 2009 foi redigido e disponibilizado o texto base do projeto, assim como uma chamada pública para o envio de propostas e contribuições da sociedade civil por meio de um formulário digital disponibilizado via internet. O LaboMídia/UFSC em parceria com o projeto CicloPoiesis encaminhou suas sugestões, as propostas foram aceitas e um representante foi convidado para participar de um grupo de trabalho coordenado pela SeMOB, denominado de Oficina Ampliada.

Foram divididos quatro grupos e eixos temáticos para serem trabalhados nessas oficinas: Articulação e Integração Institucional; Capacitação e Sistemas de Informação; Financiamento e Infraestrutura; Educação e Segurança no Trânsito, em que as propostas encaminhadas pelo LaboMídia/UFSC – CicloPoiesis se encaixaram. Um dos elementos centrais que compunham esse documento se fundamenta na criação de estratégias mídia-educativas para a formação humana (PIRES; RIBEIRO, 2010), com o objetivo de contribuir com a construção de uma massa crítica de ciclistas, capaz de compreender os aspectos culturais em torno da Mobilidade Urbana, assim como o papel dos meios de comunicação nesse processo. Com isso pretende-se não apenas aumentar o número de ciclistas nas ruas do Brasil, mas, sobretudo, contribuir com a desconstrução de algumas relações históricas que já são naturalizadas na cultura ocidental, como a associação dos automóveis com autonomia e status social.

Essa abordagem é destacada, porque, no Brasil a dimensão física estrutural (exemplo: construção de ciclovias, estacionamento para bicicletas, integração com transporte público, etc) é hegemônica nos círculos reflexivos e propostas de ações para transformar a atual forma como as pessoas se deslocam e ocupam os espaços públicos das cidades brasileiras, sendo o texto base do projeto Bicicleta Brasil: Avanços e Desafios, uma forte demonstração dessa realidade. A importância dessa abordagem é inquestionável, sem infraestrutura não há argumento eficiente para a promoção de meios não motorizados como opção modal para uma parcela significativa da sociedade. Contudo, transformações técnicas ou tecnológicas, não são suficientes para transformar uma cultura, que é constituída por seres humanos que convivem imersos numa rede de significados (GEERTZ, 1978). É nesse domínio cultural, que os veículos motorizados passaram da condição de meios de transporte para a de fetiche mercantil, se transformando num dos principais desejos de consumo modernos, o que dificulta ainda mais a aceitação da bicicleta

⁴ Nesse texto, os Cicloativistas representam todos os cidadãos comprometidos com a promoção e consolidação do uso da bicicleta como meio de transporte.

como opção modal pelos cidadãos que têm condição de comprar e utilizar os automóveis no cotidiano.

Diga-me a que velocidade te moves e te direi quem és. Se não podes contar mais do que com teus próprios pés para deslocar-te, és um excluído, porque desde meio século atrás, o veículo se converteu em símbolo de seleção social e em condição para a participação na vida nacional (ILLICH *in* LUDD, p. 52, 2005).

Ferrari (2009) sugere que os meios de comunicação de massa exercem uma função central nesse processo de construção cultural, ou seja, na formação de valores morais, idéias, crenças, e principalmente dos desejos de consumo contemporâneos. Desde o início, o automóvel foi apresentado para a sociedade como símbolo de desenvolvimento econômico e tecnológico, logo a publicidade começou a incorporar novos significados associados aos veículos motorizados, como o de eficiência e autonomia, que são os fundamentos dos principais discursos que ainda defendem e argumentam a favor da manutenção da ditadura do automóvel. Para reverter esse quadro, o autor destaca a Mídia-Educação⁵ como importante ferramenta de transformação.

Com o estabelecimento de um consenso entre os integrantes do grupo de trabalho, Educação e Segurança no Trânsito da Oficina Ampliada do projeto Bicicleta Brasil, o seguinte texto foi aprovado: “Para articular as áreas da comunicação social com a educação direcionada para o uso da bicicleta como opção modal, o programa pode se apropriar do conceito de Mídia-Educação para guiar suas ações no domínio de integração entre essas duas áreas, assim como propor, criar e produzir ações na área da comunicação social, como campanhas publicitárias, presença em espaços midiáticos, entre outras” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010). Com isso, o questionamento mais específico que se levanta é: o que está previsto para ser realizado nesse sentido, nos projetos de Mobilidade Urbana da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016?

PEDALANDO NA COPA DE 2014

Segundo o Portal da Transparência⁶ do Governo Federal, já estão previstos R\$ 17 bilhões de reais em investimentos públicos para obras de infraestrutura da Copa de 2014, sendo que 67% desse montante serão financiados pelo Governo Federal, 23% Estadual e 9% Municipal, R\$ 11 bilhões desse total são para Mobilidade Urbana. A Copa de 2014 terá 12 cidades sedes⁷, cada qual com seu projeto de Mobilidade Urbana específico. Devido à dificuldades de acesso aos projetos integrais apresentados pelas cidades escolhidas para sediar a Copa de 2014 no Brasil, o

⁵ “(...) compreendemos que o processo formativo em mídia-educação deva ocorrer em três dimensões, que de acordo com Fantin (2006) são: a) educação com os meios, isto é, uma abordagem instrumental caracterizado pela opção didática de se valer de recursos como a televisão, o cinema ou outros meios durante o processo de ensino aprendizagem; b) educação sobre os meios ou para as mídias, perspectiva que objetiva, sobretudo a formação de sujeitos capazes de refletirem e atuarem na sociedade “através de uma leitura crítica ideológica das ciências sociais” (FANTIN, p. 86, 2006); e c) educação através dos meios, que prioriza o processo de produção midiática experimentada pelos educandos e educadores, enquanto processo coletivo de aprendizagem das linguagens dos meios de comunicação, de forma crítica e criativa” (FERRARI, p. 3, 2009).

⁶ Disponível em: <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/matriz/>

⁷ Belo Horizonte – MG; Brasília – DF; Cuiabá – MT; Curitiba – PR; Fortaleza – CE; Manaus – AM; Natal – RN; Porto Alegre – RS; Recife – PE; Rio de Janeiro – RJ; Salvador – BA e São Paulo – SP.

Portal da Copa 2014⁸ e o Portal da Transparência⁹ foram escolhidos como fonte de dados por reunir um resumo sistematizado do que está previsto, em Mobilidade Urbana, nas cidades-sedes.

Belo Horizonte/MG pretende investir em transportes coletivos, como sistemas de BRT's (*Bus Rapid Transit*) corredores de ônibus e ampliação do metrô, além da ampliação do aeroporto internacional Tancredo Neves. O que mais chama a atenção na proposta dessa cidade é a criação de um caminho chamado de Linha Verde, que pretende diminuir o atual tempo de uma hora para trinta e cinco minutos de duração entre o aeroporto e o centro da cidade. Na capital brasileira, **Brasília/DF**, está prevista a construção de uma nova rodoviária e a substituição progressiva dos ônibus por Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) na área metropolitana. A bicicleta como opção modal é contemplada no plano da cidade para 2014, com a meta de construir mais ciclovias até 2014. O Aeroporto Juscelino Kubitschek, que é considerado um nó estratégico de conexões, também receberá investimentos para ampliação e melhora dos serviços.

Cuiabá/MT, que se autopromove como uma das cidades brasileiras que oferece os melhores serviços de transporte coletivo, destaca que cada ponto de ônibus da cidade é um terminal de integração. A cidade também pretende ampliar e melhorar os serviços com projetos de VLT's e BRT's, alargamento, reformas e construções de rodovias, além das obras no aeroporto Cândido Rondon. **Curitiba/PR**, que serviu de modelo para reestruturação urbana de Bogotá citada anteriormente, continua se planejando para oferecer melhores serviços de transporte público e rodovias de acesso que ligam a cidade ao interior e outros estados. As ciclovias da cidade são citadas como itens já existentes, porém, sem previsão para ampliação, diferentemente do aeroporto que será aumentado para ser capaz de receber seis milhões de passageiros por ano até 2014.

Fortaleza/CE não detalha muito seu projeto de Mobilidade Urbana, constando apenas o objetivo de melhorar serviços de transporte coletivo, criação de BRT's e VLT's, além da ampliação do aeroporto de forma mais geral. **Manaus/AM** assume que o grande desafio na área de infraestrutura da cidade são os congestionamentos e a falta de planejamento urbano, reconhecendo a realização do evento como oportunidade para solucionar esses problemas, principalmente por meio da implementação de VLT pela área metropolitana da cidade. O aeroporto também está na lista de reformas e ampliação.

Natal/RN também reconhece suas limitações, afirmando que sofre com problemas de congestionamentos, com mais de 260 mil automóveis e 2500 emplacados todo mês na cidade. A idéia é investir nas linhas de trem urbanos, em corredores de ônibus e VLT, assim como na construção do Aeroporto Internacional da Grande Natal, projeto para operar com passageiros e cargas, com a ambição de ser o maior aeroporto de cargas da América Latina. Esse projeto conta com financiamento do Programa de Aceleração do Crescimento PAC. **Porto Alegre/RS** aposta na ampliação do sistema de trem metropolitanos e malhas rodoviárias com foco em opções intermodais, porém não descritas em detalhe. As pistas do Aeroporto Internacional Salgado Filho, bastante próximo do centro, será aumentada.

⁸ Segundo os autores, "O Portal da Copa 2014 um veículo de informações concebido pela Editora Mandarim e pelo Sinaenco - Sindicato Nacional da Arquitetura e da Engenharia, para estimular e divulgar todas as ações que levem ao sucesso da Copa do Mundo de Futebol de 2014 no Brasil". Disponível em: <http://www.copa2014.org.br/quem-somos/>

⁹ Relação de obras e investimentos em Mobilidade Urbana para a realização da Copa de 2014, apresentados nesse trabalho na forma de tabelas. Disponível em: <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/> Acesso em 25/07/2010.

Recife/PE conta com um projeto baseado em metrô, BRT's e terminais integrados, além da ampliação do Aeroporto Internacional dos Guararapes Gilberto Freyre, planejada pela INFRAERO. O **Rio de Janeiro/RJ** assume que seu principal desafio é a Mobilidade Urbana, as metas são melhorar a acessibilidade às áreas em crescimento, o transporte entre o aeroporto e o centro, a segurança e a ligação rodoviária entre São Paulo/SP e a cidade. Obviamente que esse projeto está alinhado com as Olimpíadas de 2016.

Salvador/BA também afirma a Mobilidade Urbana como principal carência, descrita como uma cidade com problemas agudos de congestionamento e péssimo serviço de transporte coletivo. Prevê investimentos de R\$ 1,3 bilhões de reais para ampliar as linhas de metrô, reestruturar os sistemas de ônibus, realocar estacionamentos e criar novas soluções para interligar aeroporto, zona hoteleira e a arena Fonte Nova.

São Paulo/SP conta com uma frota de seis milhões de veículos particulares motorizados, uma das maiores e mais congestionadas cidade do mundo. O projeto da cidade é ambicioso, baseado na ampliação do metro, criação de novas linhas de VLT's e BRT's, ciclovias, linhas de ônibus integradas, tudo isso com a qualidade do metrô da cidade, que atualmente é uma das melhores formas de se locomover pela cidade. A cidade conta com um projeto de construção de um trem de alta velocidade que a ligará ao Rio de Janeiro, além dos projetos de modernização da estrutura aeroportuária de Congonhas, Guarulhos e Viracopos. A exemplo de outras grandes cidades como Rio de Janeiro, Salvador e Manaus a Mobilidade Urbana é diagnosticada como o principal desafio de São Paulo.

Com relação aos dados mais específicos aqui apresentados, observa-se que apenas Brasília, Curitiba e São Paulo citam iniciativas que envolvam a bicicleta como alternativa modal, porém com exceção de Brasília, nas outras duas são citadas de maneira muito superficial e sem metas definidas de forma clara. Existe um padrão no investimento prioritário em melhorar e ampliar os serviços de transporte público como BRT's e VLT's, assim como ampliação e modernização dos aeroportos das cidades-sedes. Pode-se observar que todos os projetos se referem apenas à dimensão física-estrutural, nada é mencionado na área da educação e formação cultural. Esses dados indicam que a bicicleta como meio de transporte é percebida pelos profissionais e políticos envolvidos no planejamento modal das cidades para a Copa de 2014, como alternativa secundária em termos de infraestrutura e desconsiderados a partir do viés educacional e cultural.

PEDALANDO NAS OLÍMPIADAS DE 2016

O Comitê de Candidatura das Olimpíadas Rio-2016 descreve sua proposta de transporte como fruto de uma análise metódica, que levou a uma estratégia integrada de transportes, a qual foi totalmente aprovada pelos três níveis de Governo e pela sociedade (GOVERNO FEDERAL, 2009). O plano prevê que o financiamento para todas as ações de melhoria do transporte na cidade está garantido, por meio de uma alocação significativa de recursos do Governo Federal através do Plano de Aceleração do Crescimento - PAC. A estratégia de transportes foi desenvolvida para garantir que todos aqueles que estejam assistindo, participando ou trabalhando nos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos tenham à sua disposição opções de transporte seguras, rápidas e confiáveis.

Todos os espectadores e a força de trabalho dos Jogos Rio-2016 terão transporte gratuito para os eventos e locais de trabalho por meio da rede de transporte público. Mais de US\$ 5 bilhões estão sendo investidos para melhorar a infraestrutura e os sistemas de transportes existentes, com previsão de conclusão de todas essas intervenções até 2015. Com esse objetivo, é detalhado no referido plano a realização de um Anel de Transporte de Alta Capacidade, que compreenderá um sistema totalmente renovado de trens, um sistema de metrô reformado e três novos sistemas de BRT's. Essa rede terá integração em diversas estações, e irá conectar todas as quatro Zonas dos Jogos a áreas-chave da cidade.

Para isso estabelece-se a Divisão de Transporte e Tráfego Olímpico (DTTO) sob a liderança do Governo do Estado do Rio de Janeiro, integrada à Prefeitura da capital desse estado e com o apoio do Governo Federal. A DTTO é responsável pela gerência do tráfego durante os Jogos e o transporte de espectadores e força de trabalho, essa divisão irá se reportar à Autoridade Pública Olímpica (APO) e terá um papel de coordenação e apoio em relação à entrega de toda a infraestrutura de transportes.

O Projeto Rio de Janeiro 2016 (GOVERNO FEDERAL, 2009) descreve a infraestrutura atual de transportes da cidade e a partir disso os responsáveis estabelecem as seguintes premissas: reforma dos dois terminais do Aeroporto Internacional do Rio para atingir a capacidade de 25 milhões de passageiros por ano até 2014; um programa de melhorias no valor de US\$ 1,1 bilhões na rede ferroviária de subúrbio; orçada em US\$ 1,2 bilhões, da Linha um do metrô na zona sul, assim como a conexão entre as duas linhas de metrô; a construção, com um investimento total de US\$ 1,5 bilhão, de três sistemas BRT (corredor T5, Barra-Zona Sul e Ligação C).

Outros projetos incluem a construção, extensão e ampliação da rede viária (167 km), melhorias nos sistemas de controle de tráfego e melhorias consideráveis nos serviços de ônibus. Todos os investimentos acima serão feitos em conformidade com o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), de 2005, que define em detalhes o modelo operacional de transportes da cidade, e inclui os critérios necessários para a integração e a racionalização da oferta e da demanda, integrando-se às iniciativas de planejamento urbano do Rio de Janeiro, contemplando a topografia única da cidade, respeitando o meio ambiente e deixando um legado a cidade. Segue uma relação de obras e investimentos em Mobilidade Urbana para a realização das Olimpíadas de 2016:

OBRAS	INVESTIMENTO	OBRAS	INVESTIMENTO
Aeroporto	R\$ 810 000 000,00	Ampliação da Linha 1 do Metrô	R\$ 1 204 000 000,00
Arco Rodoviário do Rio de Janeiro	R\$ 1 306 000 000,00	BRT (Bus Rapid Transit)	R\$ 2 468 000 000,00
Linha Belford Roxo	R\$ 62 000 000,00	Linha Deodoro	R\$ 368 000 000,00
Linha Santa Cruz	R\$ 90 000 000,00	Linha Saracuruna	R\$ 70 000 000,00
Modernização Av. Abelardo Bueno	R\$ 30 000 000,00	Modernização Av. Ayrton Senna	R\$ 10 000 000,00
Modernização Av. Salvador Allende	R\$ 90 000 000,00	Modernização da Linha 1 do Metrô	R\$ 438 000 000,00
Modernização da Linha 2 do Metrô	R\$ 384 000 000,00	Modernização Entorno do Estádio	R\$ 80 000 000,00
Rodovia "Via 5"	R\$ 50 000 000,00		

*Tabela 01¹⁰

Observa-se que os investimentos previstos na melhora do transporte da cidade de Rio de Janeiro excluem por inteiro as pesquisas e políticas em desenvolvimento sobre a bicicleta como

¹⁰ Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/>> Acesso em 25/07/2010.

opção modal no Brasil. Essa omissão que contraria as sugestões da Organização das Nações Unidas - ONU (BICICLETA BRASIL, 2007), instituição que percebe a bicicleta como meio de transporte a opção mais sustentável do planeta. A bicicleta é “transparente” ou “invisível” na circulação não só por suas características físicas extremamente simples, mas também pelo baixo impacto que causa ao ambiente, seja pelo porte da infraestrutura necessária à circulação e ao estacionamento que demanda pouco espaço, assim como na ausência de ruídos e de emissão de gases.

No caso do planejamento Olímpico de 2016, a bicicleta é invisível por seu completo esquecimento na hora de pensá-la como possibilidade de transporte para o evento e como legado permanente para cidade-sede dos jogos. Cabe agregar outro detalhe, segundo o documento do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (UNEP)¹¹, que analisou a gestão ambiental prevista nos Jogos de Beijing 2008, havia a previsão de uma frota de 200-300 bicicletas para transporte na Vila Olímpica e Parque Olímpico. Por meio desse documento é possível, pelo menos observar que a bicicleta não ocupava um lugar relevante na previsão do transporte, mas que diferentemente da proposta brasileira, ao menos existia como uma tímida possibilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante desse quadro é relevante questionar de início se esses megaeventos justificam financiamento do Governo Federal desse porte em apenas 12 cidades, sendo que Mobilidade e Acessibilidade Urbana de qualidade são direitos iguais de todo cidadão brasileiro. Porque os cidadãos que moram em mais de cinco mil municípios brasileiros e pagam seus impostos conforme a lei, estarão contribuindo com o financiamento de melhorias em outras cidades, sendo que em suas respectivas cidade existem os mesmos problemas que nas cidades-sedes dos eventos?

Enfim, após essa aproximação das propostas em geral de Mobilidade Urbana da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016 no Brasil, pode-se observar uma quantidade razoável de dados relativos à infraestrutura e nada sobre educação e formação cultural. A maioria dos projetos prevê investimentos em transportes públicos, principalmente metrô, BRT's, VLT's e trêns, rodovias e Aeroportos. A bicicleta como meio de transporte praticamente não é citada nem mesmo em relação a ciclovias, bicicletários e como possibilidade de integração com outros modais. Isso aponta sérias lacunas no planejamento desses megaeventos, com o agravante que existe uma proposta de política pública nacional para a promoção e consolidação da bicicleta como meio de transporte no país (SILVA, 2009).

Segundo um estudo encomendado pelo Governo Federal (ERNST & YOUNG, FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS, 2010) uma Copa Sustentável deve se preocupar com os impactos sócio ambientais, sendo um deles a Pegada de Carbono do evento, que é a estimativa de quantas toneladas de CO2 serão dispensadas na atmosfera em todas as etapas e dimensões do projeto. No que se refere à Mobilidade, Transporte e Acesso sustentáveis a bicicleta é o primeiro critério indicador de sustentabilidade citado pelo estudo, que possui como indicadores principais os quilômetros de ciclovias disponíveis e a quantidade de usuários das mesmas.

¹¹ Disponível em: <http://www.unep.org/publications/ebooks/beijing-report>

Para (RODRIGUES *et al*, 2008) os megaeventos esportivos, principalmente as Olimpíadas são grandes oportunidades para as cidades sedes se beneficiarem permanentemente com os legados provenientes dessas ações. Pelo o que foi observado nesse texto em relação às dimensões e benefícios da bicicleta como meio de transporte, essa chance está sendo desperdiçada. Por questões óbvias, conclui-se que deveria haver no mínimo uma atenção e esforço maior por parte dos organizadores desses megaeventos no país, no que se refere a essa oportunidade de massificação da bicicleta como opção modal, a exemplo do que está sendo proposto e realizado pelo Projeto Bicicleta Brasil: Avanços e Desafios. A Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 são oportunidades para desconstruir as bases da ditadura histórica dos veículos particulares motorizados no Brasil, contribuir com a educação de uma massa crítica de ciclistas e de uma cultura tecida com os fios da sustentabilidade ambiental e social. Ainda há tempo?

Mesmo com a ciência das incoerências políticas e administrativas do país, assim como a falta de articulação e esclarecimento dos cidadãos brasileiros, que não se manifestam de forma significativa contra as dimensões dos financiamentos bilionários da CAIXA ECONÔMICA FEDERAL e do BNDS para apenas doze cidades do Brasil, esses megaeventos ainda podem trazer muitos benefícios para a nação. É nítido que os mais de cinco mil e quinhentos municípios brasileiros precisam de investimentos urgentes em Mobilidade Urbana, se não for possível abrir linhas de crédito de forma igualitária para as cidades, que pelo menos essas cidades se tornem exemplos a serem seguidos e que esses investimentos sejam aplicados de forma lícita. Por fim, seguindo a lógica do que foi apresentado até aqui, esse texto se encerra deixando a sensação de que muito ainda deve ser feito em favor da bicicleta como opção modal, principalmente no sentido da educação e formação cultural de uma massa crítica de ciclistas brasileiros que compreendem a importância política do pedalar. Não aproveitar essa demanda através das aberturas proporcionadas por esses megaeventos esportivos é uma grande irresponsabilidade social, ambiental, econômica, cultural, política e administrativa. Sim, muito pode ser feito em quatro anos!

REFERENCIAS

ANDRADE, Carlos Drummond. **Direito de ir e vir**. Jornal do Brasil, 1982. Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/downloads/Cronica%20do%20Drummond%20de%20Andrade.pdf>.

BICICLETA BRASIL, PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

ERNST & YOUNG, FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. **Brasil sustentável - Impactos Socioeconômicos da Copa do Mundo 2014**. Brasília, 2010.

FERRARI, Rodrigo D. **Porquequechavemamelalí? Reflexões sobre o contexto produtivo em mídia-educação**. Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte, 16; Congresso Internacional de Ciências do Esporte, três, Anais... Salvador/Bahia, 20 a 25 de setembro de 2009. Disponível em: <<http://www.rbceonline.org.br/congressos/index.php/CONBRACE/XVI>>

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

GOVERNO FEDERAL. **Rio de Janeiro 2016**. Volume 3: Brasília, 2009. Disponível em: <http://www.rio2016.org.br/sumarioexecutivo/sumario/ptes/PorVolume/Volume_3_ptes.pdf>

ILLICH, Ivan. **Energia e Equidade**. In: LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Trad. Leo Vinicius; ilustrações de Andy Singer. 2. ed. rev. -- São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **RELATÓRIO DE SOLUÇÕES OPERACIONAIS EIXO B - SEGURANÇA E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**. Brasília, 2010. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/resultados-da-oficina-ampliada>>

PIRES, Giovani De Lorenzi. **Observando o Pan Rio/2007 na mídia**. Florianópolis: Tribo da Ilha, 2009.

PIRES, Giovani De Lorenzi; RIBEIRO, Sergio Dorenski (orgs.). **Pesquisa em educação física e mídia: contribuições do LaboMídia/UFSC**. Florianópolis: Tribo da Ilha, 2010.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>, acessado em: 17/07/2010.

RODRIGUES, Rejane Penna *et al.* **Legados de Megaeventos Esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

SILVA, Claudio (coord.). **Projeto Bicicleta Brasil: Avanços e desafios**. Ministério das Cidades, Secretário de Transporte e Mobilidade Urbana – SeMOB - Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/texto_base.pdf>

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Injuries and violence: the facts**. Geneva, 2010.