

YUMI YAMAWAKI

**URBANISMO E OLIMPÍADAS: ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS
NAS CIDADES-SEDE DE 2000 E 2008**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, Área de concentração Planejamento Urbano e Regional/Demografia, da Escola Arquitetura e Design, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de doutor em Gestão Urbana.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Duarte de Araújo Silva

CURITIBA

2013

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR
Biblioteca Central

Y95u 2013	<p>Yamawaki, Yumi</p> <p>Urbanismo e olimpíadas : análise das transformações urbanas nas cidades-sede de 2000 e 2008 / Yumi Yamawaki ; orientador, Fábio Duarte de Araújo Silva. – 2013. xix, 407 f. : il. ; 30 cm</p> <p>Tese (doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2013. Bibliografia: 388-407</p> <p>1. Planejamento urbano. 2. Olimpíadas. 3. Jogos olímpicos (27. : 2000 : Sydney, Austrália). 4. Jogos olímpicos (29. : 2008 : Pequim, China). I. Duarte, Fábio. II. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. III. Título.</p> <p>CDD 20. ed. – 711.4</p>
--------------	--

Dedico a Ricardo Fachin

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor Fábio Duarte de Araújo Silva, orientador, por suas importantes contribuições, amizade e generosidade que tornou o processo desta pesquisa instigante e prazeroso.

Aos Professores Doutores Clóvis Ultramari e Olga Firkowski por suas valiosas contribuições durante o exame de qualificação, que me auxiliaram a analisar o objeto por outros pontos de vista.

Sinto-me honrada e grata pelas contribuições do Professor Doutor Frederico de Holanda por meio de seus livros e principalmente na defesa. À Professora Polise de Marchi por suas contribuições na defesa.

Ao Professor Doutor Harry Bollmann pelas discussões promovidas em sua disciplina sobre sustentabilidade.

Ao Professor Doutor Christian Dennys Monteiro de Oliveira por me apresentar sua metodologia de análise de eventos, que apesar de não ter sido aplicada nesta pesquisa, foi enriquecedora.

Meus agradecimentos especiais à Juliana Tomaz, Tharsila Dallabona, Sissi Poliana Corrêa e Marina Valente, companheiras dedicadas, que me ajudaram e me incentivaram nos momentos mais importantes da pesquisa.

Aos meus sócios e amigos Keiro Yamawaki e Rodrigo Freire, pelo incentivo incondicional. À equipe Proa Arquitetura pelo apoio e compreensão nos momentos de ausência.

À Universidade Positivo por ter me acolhido.

Às minhas duas mães, Miyo Yamawaki e Lourdes Yamawaki. À Marinês Alves Pereira, Lúcia Bielski, Dalva Bachstein e Rosane Yamawaki pelo amor com que cuidaram dos meus filhos.

RESUMO

A competitividade entre cidades por investimentos elevou a importância de sediar os Jogos Olímpicos, evento de maior público televisivo mundial. No entanto, são despendidos recursos financeiros e anos de preparação para um evento que ocorre em apenas duas semanas. Para as cidades, se espera que o planejamento inclua a preocupação com um legado urbanístico, que auxilie a amenizar seus problemas ou induzir dinâmicas benéficas à população, caso contrário, a experiência torna-se perda de oportunidade. Neste estudo, a morfologia urbana foi utilizada como forma de análise para identificar eventuais transformações em duas cidades-sede: Sydney e Beijing. Ambas propuseram novos planos diretores no período que antecedeu os Jogos Olímpicos que visavam à melhoria de porções da cidade. Essas cidades foram escolhidas por meio de critérios de eliminação a partir da década de 1990, pois foi a partir disso que as cidades de modo geral tornaram-se protagonistas no cenário mundial. Em Barcelona ocorreram subseqüentes transformações posteriores que dificultariam a análise do impacto do evento; Atlanta não tinha como objetivo um legado urbanístico; Atenas não obteve recursos suficientes para implantar seu plano para a cidade; e Londres, pela proximidade do evento, não permite mensurar seus efeitos posteriores. No próprio decorrer da pesquisa constatou-se a necessidade de adotar formas distintas de análise em função das diferenças nas informações disponíveis e no plano proposto para cada cidade. Verificou-se que as experiências foram singulares e que a consolidação ocorreu em níveis diferenciados. Foi possível constatar que o projeto Olímpico precisa fazer parte de um plano para a cidade, pois as estruturas esportivas por si não se tornam centralidades e não induzem o crescimento urbano. Com exceção de Atlanta, isso pode ser verificado em todas as demais sedes a partir de Barcelona. O que se constatou é que os Parques Olímpicos, apesar de considerados como elemento agregador do espaço, tem produzido o contrário, se caracterizam como barreiras que não promovem a conexão da malha urbana.

Palavras-chave: Jogos Olímpicos. Planejamento urbano. Morfologia urbana. Sydney. Beijing.

ABSTRACT

Competition between cities for investments has made hosting the Olympic Games, the event with the greatest worldwide television audience, increasingly important. However, preparation for the Games, which last only two weeks, requires significant sums of money and years of preparation. For cities, the expectation is that planning will include concern for an urban legacy that will help mitigate their problems or induce dynamics that benefit the population; otherwise, an opportunity is lost. In this study, urban morphology was used to analyze the transformations that took place in two host cities: Sydney and Beijing. Before the Olympic Games, both cities drew up new master plans that sought to improve parts of the city. Sydney and Beijing were chosen from cities that had hosted the Olympic Games since the 1990s using elimination criteria, as it was during this period that cities began to figure as protagonists on the world stage. In Barcelona, changes put in place after the Olympics made it difficult to analyze the impact of the Games; in Atlanta, the aim was not to establish an urban legacy; Athens did not have sufficient funds to implement the plans for the city; and the Games in London took place too recently for their impact to be assessed. During the course of the study it became clear that a variety of analytical approaches were needed to cater for differences in the available information and the plans proposed for each city. Each experience proved to be unique, and consolidation occurred at different levels. It was found that the Olympic project must be part of a plan for the city, as sports structures in themselves neither act as centralizing elements nor induce urban growth. With the exception of Atlanta, this could be observed in all the other host cities from Barcelona onwards. What became clear was that Olympic parks, although considered unifying elements, have had the opposite effect, acting as barriers that fail to promote connection within the urban form.

Keywords: Olympic Games, urban planning, urban morphology, Sydney, Beijing.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – LOCALIZAÇÃO DOS PROJETOS DE INTERVENÇÃO EM BARCELONA OCORRIDOS A PARTIR DE 1992.	71
FIGURA 2 – LOCALIZAÇÃO DAS ESTRUTURAS ESPORTIVAS DOS JO DE ATLANTA 1996	73
FIGURA 3 – ESTRUTURAS ESPORTIVAS LOCALIZADAS EM ATLANTA PARA OS JO DE 1996..	74
FIGURA 4 – LOCALIZAÇÃO DAS ESTRUTURAS ESPORTIVAS PARA OS JO DE ATENAS – 2004.	75
FIGURA 5 – MODIFICAÇÕES NO PERÍMETRO DA CIDADE DE SYDNEY DE 1949 A 2003.....	79
FIGURA 6 – DELIMITAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO CUMBERLAND COUNTY COUNCIL, 1949.	80
FIGURA 7 – CENTROS ESTRATÉGICOS DE EMPREGOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY.	83
FIGURA 8 – LOCALIZAÇÃO DA DIVISÃO DOS MUNICÍPIOS EM ANÉIS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY	86
FIGURA 9 – HISTÓRICO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE HOMEBUSH BAY DE 1895 A 1996	88
FIGURA 10 – LIMITES DO PO DE SYDNEY EM 1995 E 2002.	91
FIGURA 11 – VISTA AÉREA DO PO E DA VO DE SYDNEY E ARREDORES.	92
FIGURA 12 - SETORIZAÇÃO DO PO EM HOMEBUSH BAY, SYDNEY, 2000.	92
FIGURA 13 – LOCALIZAÇÃO DE DARLING HARBOUR E CBD	95
FIGURA 14 – LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS DA CIDADE DE SYDNEY	99
FIGURA 15 - VISTA AÉREA DO CBD DE SYDNEY EM 1999.	100
FIGURA 16 – DISTRIBUIÇÃO DAS ESTRUTURAS ESPORTIVAS DOS JO DE 2000.	102
FIGURA 17 – CLASSIFICAÇÃO DAS ESTRUTURAS ESPORTIVAS DOS JO DE 2000.	106
FIGURA 18 – ESTRUTURAS ESPORTIVAS DO PO DE SYDNEY.....	107
FIGURA 19 – HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO DE HOMEBUSH BAY DESDE O ANO DE 1800.....	113
FIGURA 20 – PROGRAMA DE CONTENÇÃO DE CHEIAS.	113
FIGURA 21 – NÍVEL DE UTILIZAÇÃO DE TRANSPORTE PRIVADO E PÚBLICO NOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY - 2006.....	117
FIGURA 22 - LINHA FÉRREA EXISTENTE NO MUNICÍPIO DE AUBURN E AMPLIAÇÃO PARA OS JO DE 2000	118
FIGURA 23 – NÍVEL DE UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PRIVADO E PÚBLICO NOS BAIRROS DE CANADA BAY - 2006	119
FIGURA 24 – DISTRIBUIÇÃO DAS LINHAS DE TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY	120
FIGURA 25 – LOCALIZAÇÃO DOS COMPARTIMENTOS DO PLANO DIRETOR PÓS-EVENTO DO PO DE SYDNEY, 2002.....	126
FIGURA 26 – USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DO COMPARTIMENTO A DO PO APÓS O EVENTO - 2002	127
FIGURA 27 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DO PO – COMPARTIMENTO A.	127

FIGURA 28 – MODIFICAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DO COMPARTIMENTO A DE 2003 A 2009.....	128
FIGURA 29 – MODIFICAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DO COMPARTIMENTO B DE 2003 A 2009.....	130
FIGURA 30 – LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO C E CONFIGURAÇÃO EM 2002 E 2009.....	131
FIGURA 31 – LOCALIZAÇÃO DOS COMPARTIMENTOS D E E EM 2002.	132
FIGURA 32 – LOCALIZAÇÃO DOS COMPARTIMENTOS F E G.....	132
FIGURA 33 – LOCALIZAÇÃO DO COMPARTIMENTO H	133
FIGURA 34 – ACESSIBILIDADE AO ENTORNO A PARTIR DA ESTAÇÃO FÉRREA DO PO	134
FIGURA 35 – PRINCIPAIS ACESSOS VIÁRIOS AO PO DE SYDNEY.....	135
FIGURA 36 – SISTEMA DE TRANSPORTE INTERNO DO PO DE SYDNEY, 2002.	136
FIGURA 37 – MUNICÍPIOS LIMÍTROFES AO PO	137
FIGURA 38 – MAPA REFERENTE A LEI DE USO DO SOLO DE AUBURN – LEP 2000	139
FIGURA 39 – PORÇÃO DE AUBURN QUE FAZ DIVISA COM AS ESTRUTURAS ESPORTIVAS DO PO.....	140
FIGURA 40 – ANÁLISE DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA ZONA COMERCIAL PRINCIPAL DO MUNICÍPIO DE AUBURN DE 2003 A 2009.....	141
FIGURA 41 – ANÁLISE DA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA ZONA COMERCIAL SECUNDÁRIA DO MUNICÍPIO DE AUBURN DE 2003 A 2009.....	142
FIGURA 42 – DIVISA DO PO COM O MUNICÍPIO DE STRATHFIELD, 2003.	143
FIGURA 43 – MAPA REFERENTE A LEI DE USO DO SOLO DE STRATHFIELD DE 2003.....	144
FIGURA 44 – CONSOLIDAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS DE MÉDIA DENSIDADE EM STRATHFIELD.	145
FIGURA 45 – CONSOLIDAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS DE MÉDIA DENSIDADE AO LONGO DA FERROVIA EM STRATHFIELD	146
FIGURA 46 – LOCALIZAÇÃO DO HOSPITAL GERAL DE CONCORD EM CANADA BAY EM RELAÇÃO AO PO.	147
FIGURA 47 – MAPA REFERENTE A LEI DE USO DO SOLO DE CANADA BAY DE 2004.	148
FIGURA 48 – LOCALIZAÇÃO DE BREAKFAST POINT, CABARITA E ABBOTSFORD - LOCAIS DE REGENERAÇÃO URBANA EM CANADA BAY	149
FIGURA 49 – DENSIDADE POPULACIONAL DO MUNICÍPIO DE CANADA BAY EM 2006.	150
FIGURA 50 – NÍVEL DE ATENDIMENTO POR SISTEMA DE TRANSPORTE EM CANADA BAY EM 2006.....	150
FIGURA 51 – PERCENTUAL DE VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NOS MUNICÍPIOS DO INNER RING DE SYDNEY, DE JANEIRO A DEZEMBRO NOS ANOS DE 1992, 1996, 2000, 2004 E 2008.	154
FIGURA 52 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA RESIDENCIAL DE NEWINGTON EM 2009.	159
FIGURA 53 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA INDUSTRIAL E RESIDENCIAL AO LADO DE NEWINGTON EM 2003 E 2009.	160
FIGURA 54 – HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO URBANA DE NEWINGTON DE 2003 A 2009.....	161
FIGURA 55 – HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO URBANA DA PORÇÃO NORTE DE NEWINGTON DE	

2003 A 2009.	162
FIGURA 56 – HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO URBANA DA PORÇÃO SUL DE NEWINGTON DE 2003 A 2009.....	163
FIGURA 57 –LOCALIZAÇÃO DO PO, WENTWORTH POINT E RHODES, EM AUBURN.....	164
FIGURA 58 – HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO URBANA DE WENTWORTH POINT DE 2003 A 2009.	165
FIGURA 59 – DISTRIBUIÇÃO DE MORADIAS EM CANADA BAY FORA DO CENTRO ATÉ 2014.	167
FIGURA 60 – LOCALIZAÇÃO DA PENÍNSULA DE RHODES, WENTWORTH POINT, BREAKFAST POINT EM RELAÇÃO AO PO.....	167
FIGURA 61 – OCUPAÇÃO DA PENÍNSULA DE RHODES EM 2002 E 2009	168
FIGURA 62 – HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO URBANA DA PENÍNSULA DE RHODES DE 2003 A 2009.....	169
FIGURA 63 – HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO URBANA DE BREAKFAST POINT DE 2003 A 2009..	170
FIGURA 64 – TIPOLOGIA RESIDENCIAL DA PORÇÃO NORTE E SUL DE AUBURN.....	172
FIGURA 65 – COMPARAÇÃO ENTRE A INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA DO CENTRO DE AUBURN ATÉ O PO EM 2003 E 2009	174
FIGURA 66 – COMPARAÇÃO ENTRE A INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA DO CENTRO DE CANADA BAY ATÉ O PO EM 2003 E 2009	175
FIGURA 67 – COMPARAÇÃO ENTRE A INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA DO CENTRO DE STRATHFIELD ATÉ O PO EM 2003 E 2009.....	176
FIGURA 68 – COMPARAÇÃO ENTRE A INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA DO CENTRO DE PARRAMATTA ATÉ O PO EM 2003 E 2009.....	177
FIGURA 69 – BARREIRAS FÍSICAS E OCUPAÇÕES ENTRE O PO E AS ÁREAS RESIDENCIAIS DOS MUNICÍPIOS VIZINHOS	179
FIGURA 70 – ACESSIBILIDADE RODOVIÁRIA DE NEWINGTON (ANTIGA VO) AO PO	180
FIGURA 71– DIVISÃO REGIONAL DA CHINA	182
FIGURA 72 – DIAGRAMA DAS TIPOLOGIAS DE VISTOS DE CIDADANIA NA CHINA E SEUS MECANISMOS DE DIREITO DE USO DA TERRA	189
FIGURA 73 – IMAGEM AÉREA DE UM HUTONG.....	190
FIGURA 74 – IMAGEM AÉREA DE UMA VIC.....	190
FIGURA 75 – DIAGRAMA DO PROCESSO DE CONFORMAÇÃO DAS VICS.....	190
FIGURA 76 – DELIMITAÇÃO DOS DISTRITOS DE BEIJING	191
FIGURA 77 – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS NATURAIS DE BEIJING	192
FIGURA 78 – POSIÇÃO DA CAPITAL DA DINASTIA YUAN EM RELAÇÃO À ANTERIOR.....	193
FIGURA 79 – MODIFICAÇÕES NO PERÍMETRO DA CIDADE IMPERIAL NAS DINASTIAS DE 265 A 1912.....	194
FIGURA 80 – CONSTRUÇÃO DAS QUATRO MURALHAS	195
FIGURA 81 – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE BEIJING DURANTE DINASTIAS MING E QING.	196
FIGURA 82 – LOCALIZAÇÃO DE WUKESONG – ÁREA EXCLUSIVA DOS JAPONESES	198
FIGURA 83 – MODIFICAÇÃO DAS DIMENSÕES DA PRAÇA TIANANMEN DA DINASTIA MING ATÉ	

1993	199
FIGURA 84 – PROJETO DE RECONSTRUÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO PARTE INTEGRANTE DO PLANO DE 1958	202
FIGURA 85 - CONCEPÇÃO DO LAYOUT GERAL DE BEIJING NA DÉCADA DE 1980.....	205
FIGURA 86 – DISTRITOS CENTRAIS DE BEIJING E SUAS SUBDIVISÕES	206
FIGURA 87 - CONCEPÇÃO VIÁRIA PRINCIPAL DE BEIJING - 1982.....	206
FIGURA 88 – PLANO DE REGULARIZAÇÃO DO SOLO 1992-2010.....	207
FIGURA 89 – ÁREAS RESIDENCIAIS PARA AS QUAIS A POPULAÇÃO FOI DESLOCADA EM FUNÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO PO	209
FIGURA 90 – CINTURÕES VERDES PROPOSTOS EM RELAÇÃO A ÁREAS URBANAS DE DESENVOLVIMENTO.....	210
FIGURA 91 – ZONAS DO ZHONGGUANCUN SCIENCE PARK – ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL	211
FIGURA 92 - DIAGRAMA DE MACROPLANEJAMENTO DE BEIJING.....	213
FIGURA 93 – ZONAS ESPECIAIS ECONÔMICAS DE BEIJING	214
FIGURA 94 – DIFERENÇAS ENTRE O PLANO DIRETOR PROPOSTO NO CONCURSO DE PROJETOS E O PLANO IMPLANTADO PARA O PO DE BEIJING	220
FIGURA 95 – DISTRIBUIÇÃO DOS NÚCLEOS ESPORTIVOS DE BEIJING	222
FIGURA 96 – ÁREA DO PO EM 2003.....	222
FIGURA 97 – DISTRIBUIÇÃO DAS ESTRUTURAS ESPORTIVAS EM BEIJING	225
FIGURA 98 – CORTES SOBREPOSTOS DOS ESTÁDIOS OLÍMPICOS DE BEIJING E LONDRES	227
FIGURA 99 – NÚCLEOS ESPORTIVOS E ATENDIMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO	229
FIGURA 100 – ESTRUTURA ESPORTIVA PARA A MODALIDADE DE CANOAGEM.....	229
FIGURA 101 – ESTRUTURA ESPORTIVA PARA A MODALIDADE DE REMO – FOTOS ANTES E APÓS O EVENTO	230
FIGURA 102- FOTO AÉREA DO ENTORNO DA ESTRUTURA ESPORTIVA PARA AS COMPETIÇÕES DE REMO	230
FIGURA 103 - GINÁSIO DE VOLEI DE PRAIA APÓS O EVENTO	230
FIGURA 104 – SOBREPOSIÇÃO DAS ESTRUTURAS ESPORTIVAS COM SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E ZEES	236
FIGURA 105 – SOBREPOSIÇÃO DAS ÁREAS VERDES COM ÁREAS OCUPADAS POR VICS...	244
FIGURA 106 – LOCALIZAÇÃO DA BACIA DE YANGZI E O PEARL RIVER DELTA	245
FIGURA 107 – INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO, RODOVIÁRIO E MARÍTIMO NA CHINA.....	246
FIGURA 108 – PRINCIPAIS RODOVIAS DE ESCOAMENTO DE PRODUTOS DE BEIJING.....	247
FIGURA 109 – PRIMEIRA LINHA DE METRÔ – BEIJING 1965	248
FIGURA 110 – LINHAS DE TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO EM 2008	250
FIGURA 111 – ESQUEMA DE ÁREAS DE INDUÇÃO DE CRESCIMENTO E RESTRIÇÃO DE	

OCUPAÇÃO	252
FIGURA 112 – REDE METROFERROVIÁRIA DE BEIJING PLANEJADA PARA 2015.....	252
FIGURA 113 – PLANEJAMENTO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS DOS PÓLOS DA CHINA.....	255
FIGURA 114 – TIPOLOGIAS DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL	256
FIGURA 115 – HISTÓRICO DA EXPANSÃO URBANA DE BEIJING.....	259
FIGURA 116 – PROJEÇÃO DA EXPANSÃO URBANA DE BEIJING EM 2015	261
FIGURA 117 – DENSIDADE DEMOGRÁFICA DE BEIJING EM 1990, 2000 E 2010.....	263
FIGURA 118 – ESQUEMA DAS CIDADES ENVOLVIDAS PARA O CÁLCULO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA NO ENTORNO DO PO.....	265
FIGURA 119 – DENSIDADE CONSTRUÍDA DA CIDADE PROIBIDA NA DIREÇÃO DE CHANGPING, BAODING, SHUNYI E TIANJIN EM 2002 E 2010	266
FIGURA 120 – INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA NOS EIXOS DA ZEE OLYMPIC GREEN EM 2003 E 2012	268
FIGURA 121 – EIXOS DA ZEE OLYMPIC GREEN EM 2003 E 2012.....	269
FIGURA 122 – ESQUEMA DE LOCALIZAÇÃO DOS EIXOS ANALISADOS	270
FIGURA 123 – EIXOS 11 E 13 DA ZEE HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE EM 2002 E 2012	271
FIGURA 124 – EIXOS 12 E 13 DA ZEE HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE	271
FIGURA 125 – INTENSIFICAÇÃO DO ADENSAMENTO DOS EIXOS DA ZEE HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE EM 2002 E 2012.....	272
FIGURA 126 – EIXOS 4 E 6 DA ZEE AIRPORT LINE ZONE – 1 EM 2002 E 2012	273
FIGURA 127 – EIXOS 3 E 5 DA ZEE AIRPORT LINE ZONE – 1 EM 2002 E 2012	273
FIGURA 128 – EIXOS DA ZEE AIRPORT LINE ZONE– 1 EM 2002 E 2012	274
FIGURA 129 – EIXOS 7 E 8 DA ZEE AIRPORT LINE ZONE– 2 EM 2002 E 2012	275
FIGURA 130 – EIXOS DA ZEE AIRPORT LINE ZONE– 2 EM 2002 E 2012	275
FIGURA 131 – EIXOS 9 E 10 DA ZEE CBD EM 2002 E 2012.....	277
FIGURA 132 – EIXOS 09 E 10 DA ZEE CBD EM 2002 E 2012.....	277
FIGURA 133 – EIXOS 14 E 15 DA ZEE SALITUN ZONE EM 2002 E 2012	278
FIGURA 134 – EIXOS 14 E 15 DA ZEE SALITUN ZONE EM 2002 E 2012	278
FIGURA 135 – EIXOS 01 E 02 DA ZEE HISTORICAL CENTRE EM 2002 E 2012.....	279
FIGURA 136 – EIXOS 01 E 02 DA ZEE HISTORICAL CENTRE EM 2002 E 2012.....	280
FIGURA 137 – DISTRITOS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO DE MORADIAS ECONÔMICAS.....	283
FIGURA 138 – CONCENTRAÇÃO DE ÁREAS RESIDENCIAIS DE BEIJING	286
FIGURA 139 – CONCENTRAÇÃO DE ÁREAS CORPORATIVAS DE BEIJING	288
FIGURA 140 – CONCENTRAÇÃO DE ÁREAS COMERCIAIS DE BEIJING	289
FIGURA 141 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO OLYMPIC GREEN DE 2002 A 2007	292
FIGURA 142– MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO OLYMPIC GREEN DE 2008 A 2012	293
FIGURA 143 – ÁREAS COMERCIAIS FORMADAS ANTES DO REGIME COMUNISTA.....	294
FIGURA 144 – ÁREAS DE PAISAGEM VERTICALIZADA	295

FIGURA 145 – LOCALIZAÇÃO DO PARQUE LINEAR DO RIO CHANGPU.....	296
FIGURA 146 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO HISTORICAL CENTRE DE 2002 A 2007.....	298
FIGURA 147 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO HISTORICAL CENTRE DE 2008 A 2012.....	299
FIGURA 148 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE DE 2002 A 2006 – PARTE 1.....	301
FIGURA 149 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE 2007 A 2011 – PARTE 2.....	302
FIGURA 150 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE DE 2003 A 2008 – PARTE 1.....	303
FIGURA 151 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE DE 2009 A 2012 – PARTE 2.....	304
FIGURA 152 – LOCALIZAÇÃO DE ÁREAS RESIDENCIAIS YONG’AN DONGLI E XILI	305
FIGURA 153 – VISÃO GERAL DA PAISAGEM DE BEIJING	306
FIGURA 154 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO CENTRAL BUSINESS DISTRICT DE 2002 A 2004	308
FIGURA 155 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO CENTRAL BUSINESS DISTRICT DE 2005 A 2007	309
FIGURA 156 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO CENTRAL BUSINESS DISTRICT DE 2008 A 2010	310
FIGURA 157 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO CENTRAL BUSINESS DISTRICT DE 2011 A 2012	311
FIGURA 158 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO SALITUN 2002 A 2006	313
FIGURA 159 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO SALITUN DE 2007 A 2011	314
FIGURA 160 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO SALITUN 2012.....	315
FIGURA 161 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO HAIIDIAN DEVELOPMENT ZONE DE 2003 A 2007	316
FIGURA 162 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO HAIIDIAN DEVELOPMENT ZONE DE 2008 A 2012	317
FIGURA 163 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO FENGTAI PARK DE 2003 A 2007	319
FONTE: A AUTORA, 2013 E BASE CARTOGRÁFICA DO GOOGLE EARTH. FIGURA 164 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO FENGTAI PARK DE 2008 A 2012	319
FIGURA 165 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO BEIJING ECONOMIC AND TECHNOLOGICAL ZONE DE 2004 A 2008	322
FIGURA 166 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO BEIJING ECONOMIC AND TECHNOLOGICAL ZONE DE 2009 A 2011	323
FIGURA 167 – MODIFICAÇÕES FÍSICAS NO COMPARTIMENTO CHANGPING PARK DE 2009 A 2012.....	325

FIGURA 168 – LOCALIZAÇÃO DE ÁREAS OCUPADAS POR VICS EM BEIJING	328
FIGURA 169 - ORIGEM DOS IMIGRANTES ILEGAIS EM BEIJING SEGUNDO CENSO NACIONAL DE 2000.....	329
FIGURA 170 – RELAÇÃO DE MIGRANTES E NATIVOS EM BEIJING	330
FIGURA 171 – TAMANHO DAS UNIDADES HABITACIONAIS NAS VICS EM COMPARAÇÃO AS MORADIAS FORMAIS PRÓXIMAS	333
FIGURA 172 – ALUGUEL POR UNIDADE HABITACIONAL NAS VICS E NAS MORADIAS FORMAIS	334
FIGURA 173 – ALUGUEL MENSAL POR MORADIA EM VICS	335
FIGURA 174 – UNIDADES HABITACIONAIS COM ACESSO EXCLUSIVAMENTE POR VEÍCULOS INDIVIDUAIS	336
FIGURA 175 – ANÁLISE DE GRAFOS DA REDE METROFERROVIÁRIA DE BEIJING EM 2001..	341
FIGURA 176 – ANÁLISE DE GRAFOS DA REDE METROFERROVIÁRIA DE BEIJING EM 2008..	341
FIGURA 177 – LOCALIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS CENTROS DE INTERMEDIACÃO EM 2001 E 2008	343
FIGURA 178 – ESTAÇÕES METROFERROVIÁRIAS COM MAIOR CONCENTRAÇÃO DE EMBARQUES E DESEMBARQUES	345
FIGURA 179 – DINÂMICA FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ NO COMPARTIMENTO OLYMPIC GREEN DE 2001, 2004, 2008 E 2012.....	346
FIGURA 180 – DINÂMICA FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ NO COMPARTIMENTO AIRPORT ZONE 1 DE 2001, 2004, 2008 E 2012.....	348
FIGURA 181 – DINÂMICA FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ NO COMPARTIMENTO CENTRO HISTÓRICO DE 2001, 2004, 2008 E 2012.....	349
FIGURA 182 – DINÂMICA FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ NO COMPARTIMENTO HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE DE 2001, 2004, 2008 E 2012.....	350
FIGURA 183 – DINÂMICA FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ NO COMPARTIMENTO SANLITUN DE 2001, 2004, 2008 E 2012.....	352
FIGURA 184 – DINÂMICA FÍSICA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DAS ESTAÇÕES DE METRÔ NO COMPARTIMENTO CBD DE 2001, 2004, 2008 E 2012.....	353
FIGURA 185 – ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO WUDAOKOU – ZEE HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE EM 2001, 2004, 2008 E 2012	355
FIGURA 186 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO DONGZHIMEN – ZEE CENTRO HISTÓRICO E ZEE SANLITUN EM 2001, 2004, 2008 E 2012	356
FIGURA 187 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO WANGJING WEST – ZEE AEROPORTO EM 2001, 2004, 2008 E 2012.....	357
FIGURA 188 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO XUANWUMEN – ZEE CENTRO HISTÓRICO EM 2001, 2004, 2008 E 2012	358
FIGURA 189 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO FUXINGMEN – ZEE CENTRO HISTÓRICO EM 2001, 2004, 2008 E 2012.....	359
FIGURA 190 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO HAIDIAN HANGZHUANG EM	

2001, 2004, 2008, E 2012	360
FIGURA 191 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO LISHUIQIAO EM 2001, 2004, 2008 E 2012	361
FIGURA 192 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO MILITAR MUSEUM EM 2001, 2004, 2008 E 2012	362
FIGURA 193 - ANÁLISE DA DINÂMICA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO SIHUI WEST EM 2001, 2004, 2008 E 2012	363
FIGURA 194 – ESQUEMAS DE DISTRIBUIÇÃO DE ESTRUTURAS ESPORTIVAS EM RELAÇÃO A MALHA URBANA	378
FIGURA 195 – DISTÂNCIAS MÁXIMAS DAS ESTRUTURAS NAS CIDADES-SEDE DE ACORDO COM O COI	379
FIGURA 196 – ANÁLISE DOS ESTÁGIOS DE URBANIZAÇÃO DE 5 CIDADES-SEDE DOS JO ...	381
FIGURA 197 – BARREIRAS FÍSICAS DE ACESSO AO PO DO RIO DE JANEIRO.....	384
FIGURA 198 – BARREIRAS FÍSICAS DE ACESSO AOS POS DE BARCELONA, ATLANTA, SYDNEY, ATENAS, BEIJING E LONDRES.....	385

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – QUANTIDADE DE ARTIGOS RELACIONADOS NA REVISTA COM MENÇÃO AO EVENTO	38
GRÁFICO 2 – RELAÇÃO ENTRE GASTOS COM PUBLICIDADE E QUANTIDADE DE ARTIGOS PUBLICADOS SOBRE A CORÉIA DO SUL.	42
GRÁFICO 3 – INVESTIMENTOS DIRETOS E INDIRETOS NAS CIDADES-SEDE DOS JO DE 1964 A 2012	59
GRÁFICO 4 – QUANTIDADE DE ARTIGOS QUE UTILIZAM O TERMO “URBAN PLAN” NA REVISTA TIME NOS QUINQUÊNIOS.....	67
GRÁFICO 5 – QUANTIDADE DE ARTIGOS QUE UTILIZAM O TERMO “OLYMPIC GAMES” NA REVISTA TIME NOS QUINQUÊNIOS	68
GRÁFICO 6 – QUANTIDADE DE ARTIGOS QUE UTILIZAM O TERMO “OLYMPIC”, “URBAN” E “PLAN” NA REVISTA TIME NOS QUINQUÊNIOS	69
GRÁFICO 7 – HISTÓRICO DA VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA ANUAL DOS MUNICÍPIOS COM PERCENTUAIS MAIS BAIXOS DE VALORIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY NOS ANOS DE 1992, 1996, 2000, 2004 E 2008.	157
GRÁFICO 8 - MUDANÇA NA REPRESENTATIVIDADE DOS USOS E ATIVIDADES EM BEIJING DE 1992 A 2002	243
GRÁFICO 9 – MUDANÇAS POPULACIONAIS NOS CENTROS DAS CIDADES-SEDE EM RELAÇÃO AO ANO OLÍMPICO	262
GRÁFICO 10 – CONSTRUÇÃO HABITACIONAL E ESPAÇO RESIDENCIAL PER CAPITA EM BEIJING.....	282
GRÁFICO 11 – PREÇO DA HABITAÇÃO EM BEIJING.....	284

GRÁFICO 12 – COMPATIVO ENTRE PREÇO DA HABITAÇÃO, PIB PERCAPITA E SALÁRIO PERCAPITA EM BEIJING	284
GRÁFICO 13 – RELAÇÃO ENTRE RESIDÊNCIAS CONCLUÍDAS E VENDIDAS	287
GRÁFICO 14 - DISTRIBUIÇÃO ETÁRIA DE MIGRANTES E POPULAÇÃO PERMANENTE DE BEIJING	331
GRÁFICO 15 - DISTRIBUIÇÃO DE RENDA ENTRE MIGRANTES.....	331
GRÁFICO 16 - COMPARAÇÃO ENTRE A RENDA DOS MIGRANTES E A FORÇA DE TRABALHO PERMANENTE DE BEIJING.....	332
GRÁFICO 17 – ÍNDICE DAS CIDADES GLOBAIS E GLOBALIZADAS	373
GRÁFICO 18– PIB PER CAPITA EM RELAÇÃO A TAXA DE URBANIZAÇÃO	380

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - QUANTIDADE DE PUBLICAÇÕES COM O TERMO “URBAN MORPHOLOGY” DE 1997 A FEVEREIRO DE 2013.....	36
TABELA 2 – QUANTIDADE DE ARTIGOS DA REVISTA TIME QUE CITAM AS CIDADES-SEDE. ..	39
TABELA 3 – RELAÇÃO DE CANDIDATAS À SEDE DOS JO POR ANO.....	40
TABELA 4 – INVESTIMENTOS INDIRETOS NAS CIDADES-SEDE DE 1992, 2000, 2008 E 2012 ...	60
TABELA 5 – COMPARATIVO ENTRE TAXA DE CRESCIMENTO DO PIB DE CHINA E BEIJING DE 1999 A 2006	77
TABELA 6 – EVENTOS REALIZADOS NA ANZ STADIUM DE 1999 A 2010	104
TABELA 7 – INDICADORES DE EMPREGO E RENDA NO ANEL INTERNO E MÉDIO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY EM 2001 E 2002.	121
TABELA 8 – MOBILIDADE REGIONAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY DE 1996 A 2001.....	123
TABELA 9 – TABELA DA VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NOS MUNICÍPIOS DO ANEL INTERNO E MÉDIO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SYDNEY.	153
TABELA 10 – INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA EM AUBURN DE 2003 A 2009	174
TABELA 11 – INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA EM CANADA BAY DE 2003 E 2009.....	175
TABELA 12 – INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA EM STRATHFIELD EM 2003 E 2009.....	176
TABELA 13 – INTENSIFICAÇÃO DA DENSIDADE CONSTRUÍDA EM PARRAMATTA EM 2003 E 2009.....	178
TABELA 14 – DIFERENÇAS DAS PROPOSTAS URBANÍSTICAS PARA BEIJING NA DÉCADA DE 1950.....	200
TABELA 15 – ÁREAS VERDES PERTENCENTES AO CINTURÃO EM BEIJING DE 1959 A 2011.	210
TABELA 16 - LISTA DE INSTALAÇÕES DE COMPETIÇÃO PARA A XXIX EDIÇÃO DAS OLIMPÍADAS – BEIJING.....	232
TABELA 17 – INVESTIMENTOS RELACIONADOS A BEIJING 2008.....	240
TABELA 18 - INCREMENTO DE ÁREAS VERDES EM FUNÇÃO DOS JO NAS CIDADES-SEDE .	242
TABELA 19 – PERCENTUAL DE EXPANSÃO URBANA DE BEIJING EM RELAÇÃO AO PERÍODO ANTERIOR EM CADA SETOR	260
TABELA 20 – DENSIDADE DEMOGRÁFICA NOS DISTRITOS DE BEIJING	263
TABELA 21 – DINÂMICA IMOBILIÁRIA EM BEIJING DE 2001 A 2006	282
TABELA 22 – ESTATÍSTICAS HABITACIONAIS DE BEIJING	283
TABELA 23 – ESTRUTURA DA POPULAÇÃO DE BEIJING	285
TABELA 24 – DADOS HABITACIONAIS DE 1999 A 2008	286
TABELA 25 – RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO OLYMPIC GREEN.....	291
TABELA 26 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO	

HISTORICAL CENTRE	297
TABELA 27 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE.....	300
TABELA 28 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO CENTRAL BUSINESS DISTRICT	307
TABELA 29 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO SALITUN ZONE.....	312
TABELA 30 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE.....	315
TABELA 31 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO FENGTAI PARK	318
TABELA 32 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO BEIJING ECONOMIC AND TECHNOLOGICAL ZONE	321
TABELA 33 - RESULTADOS DA DINÂMICA FÍSICA DE 2002 A 2012 NO COMPARTIMENTO CHANGPING PARK	324
TABELA 34 - PRINCIPAIS PROVÍNCIAS DE ORIGEM DOS MIGRANTES EM BEIJING	329
TABELA 35 – INVESTIMENTOS DIRETOS E INDIRETOS NOS JO BEIJING 2008	338
TABELA 36 – CENTRALIDADES DE INTERMEDIÇÃO	342
TABELA 37 – ÁREAS MODIFICADAS NO ENTORNO AS ESTAÇÕES COM MAIOR CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS NO PERÍODO DE 2001 A 2012.	364
TABELA 38 – PERCENTUAL DE MODIFICAÇÃO DAS ZEES DE 2001 A 2012 EM BEIJING	366
TABELA 39 - DISTÂNCIA ENTRE ESTRUTURAS OLÍMPICAS DAS CIDADES CANDIDATAS PARA OS JO DE 2012.....	376
TABELA 40 – DISTÂNCIA ENTRE ESTRUTURAS OLÍMPICAS DAS CIDADES CANDIDATAS PARA OS JO DE 2016.....	376
TABELA 41 – DISTÂNCIA ENTRE O PO E O CENTRO DAS CIDADES-SEDE A PARTIR DE 1992	379
TABELA 42 – DISTÂNCIA DO CENTRO PRINCIPAL EM RELAÇÃO AS CENTRALIDADES DE BEIJING E SYDNEY.....	382
TABELA 43 – ÁREA DE CIRCULAÇÃO EM RELAÇÃO A ÁREA TOTAL DOS POS A PARTIR DE 1996.....	384

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT	Bus Rapid Transit
CBD	Central Business District
COI	Comitê Olímpico Internacional
COL	Comitê Olímpico Local
FIFA	Fédération Internationale de Football Association
JO	Jogos Olímpicos
LRT	Light Rail Transit
MRT	Mass Rapid Transit
PIB	Produto Interno Bruto
PO	Parque Olímpico
VIC	Village in the City
VO	Vila Olímpica
ZEE	Zonas Especiais Econômicas

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	20
2	JO E TRANSFORMAÇÕES URBANAS: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E MÉTODO DE ANÁLISE	24
2.1	UMA TRANSIÇÃO DE VALORES: O MODERNO E O PÓS-MODERNO	24
2.2	O MODERNO E O PÓS-MODERNO NO ESPAÇO URBANO	27
2.3	JO COMO CATALISADOR DE TRANSFORMAÇÕES URBANAS	31
2.4	A RELEVÂNCIA DOS JO PARA A EXPOSIÇÃO DAS CIDADES NA MÍDIA INTERNACIONAL.....	37
2.5	PRECEITOS DA FORMA URBANA CONTEMPORÂNEA	43
2.6	LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA E O “ESTADO DE EXCEÇÃO”	51
2.7	CIDADE-SEDE DOS JO E SEU LEGADO.....	53
2.7.1	Impactos socioeconômicos dos JO	58
2.7.2	Distribuição das estruturas esportivas no espaço urbano e seus usos posteriores	61
2.8	MÉTODO DE ANÁLISE.....	63
2.9	DEFINIÇÃO DO RECORTE TEMPORAL E DOS ESTUDOS DE CASO	66
3	SYDNEY - 2000	78
3.1	HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO DA SYDNEY METROPOLITANA	78
3.2	PLANO DIRETOR DE INTERVENÇÃO PARA OS JO DE 2000	83
3.2.1	Parque Olímpico.....	87
3.2.2	Central Business District - CBD	93
3.2.3	Distribuição das estruturas esportivas no espaço urbano	99
3.2.4	Estruturas esportivas novas ou existentes, permanentes ou temporárias e usos posteriores	102
3.3	ANÁLISE PÓS-EVENTO	107
3.3.1	Sustentabilidade	107
3.3.2	Transporte	114
3.3.3	Impactos socioeconômicos.....	121
3.4	CONSOLIDAÇÃO DO EIXO DE INTEGRAÇÃO LESTE-OESTE	124
3.4.1	Uso e ocupação do solo	125
3.4.2	Dimensão regional de análise.....	137
3.4.3	Valorização imobiliária.....	151
3.4.3.1	Wentworth Point	163
3.4.3.1	Canada Bay.....	165
3.4.4	Consequências da valorização imobiliária da região	170

3.4.5	Intensificação da densidade populacional	173
3.4.6	A integração física do PO com o entorno	178
4	BEIJING - 2008	181
4.1	POLÍTICAS NACIONAIS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E CONTROLE MIGRATÓRIO	181
4.1.1	Impactos na configuração urbana da China	186
4.2	HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO DE BEIJING	191
4.3	PLANO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE 1991-2010	205
4.4	O NOVO PLANO REGULATÓRIO DE 2004-2020	212
4.5	PLANO DIRETOR DE INTERVENÇÃO PARA OS JO DE 2008	217
4.5.1	Distribuição das estruturas esportivas no espaço urbano	221
4.5.2	Estruturas esportivas novas ou existentes, permanentes ou temporárias e usos posteriores	223
4.6	O PO NO CONTEXTO DO PLANEJAMENTO URBANO CHINÊS	237
4.7	ANÁLISE PÓS-EVENTO	239
4.7.1	Sustentabilidade	240
4.7.2	Transporte	244
4.8	CONSOLIDAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO POLICÊNTRICA	253
4.8.1	Histórico do uso e ocupação do solo	253
4.8.2	Expansão urbana de Beijing	257
4.8.3	Uso do solo e mercado imobiliário de Beijing	281
4.8.4	Dinâmica de ocupação do solo das ZEEs	289
4.8.5	Ocupação do solo urbano por imigrantes rurais	326
4.8.6	A paisagem urbana de Beijing	335
4.8.7	Integração com o transporte	337
4.9	A CONSOLIDAÇÃO DA ESTRUTURA POLICÊNTRICA EM BEIJING E A CONTRIBUIÇÃO DOS JO	365
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	368
5.1	ANALISE RELACIONAL – SYDNEY E BEIJING	368
5.2	LEGADO OLÍMPICO	375
6	REFERÊNCIAS	388

1 INTRODUÇÃO

O final do século 20 foi caracterizado pela globalização econômica e cultural; pelo impacto da ciência baseada nas tecnologias da informação e comunicação; e pela reconstrução ideológica do capitalismo baseada no consumo e entretenimento, após o enfraquecimento do socialismo. As cidades passam a protagonizar o cenário internacional e competir entre si para tornarem-se centro de atração de investimentos. Para isso, crescem os argumentos de que é necessário construir uma imagem positiva e prover a cidade de espaços urbanos que reafirmem essas qualidades. A mídia passa a ter um papel fundamental na disseminação de ideias universais e as cidades tentam relacioná-las aos seus projetos urbanos.

Uma das formas de exposição mais efetiva é sediar grandes eventos internacionais e, dentre eles, os Jogos Olímpicos (JO) são os mais influentes, pois atraem a maior audiência televisiva e colocam em evidência valores e orgulhos nacionais. No entanto, significativos esforços são realizados para que a cidade seja escolhida como sede e, depois, para que seja preparada para receber o evento. O incremento populacional de turistas, atletas e equipes de apoio, exige investimentos em estruturas esportivas, infraestrutura, logística de transporte, segurança, treinamento, entre outros.

Por outro lado, as discussões sobre o legado de grandes eventos esportivos ocorrem em sua maioria sem estudos empíricos e sob premissas teóricas com o apoio de interesses políticos e mercadológicos. São necessários estudos que separem a realidade do discurso.

Para os cidadãos, mais importante que a exposição internacional concentrada em apenas quinze dias, é a forma como foram utilizados os recursos financeiros e que benefícios estes trarão no longo prazo. Nesse contexto, a forma como se intervém no espaço urbano tem um significativo impacto sobre o social. No entanto, à construção do espaço urbano é atribuída pouca importância, verificada pela escassez de artigos que analisam o legado morfológico das cidades-sede de grandes eventos internacionais.

Os JO, ao contrário da Copa do Mundo, elegem uma cidade como sede, o que resulta na maior concentração de investimentos e intervenções urbanas, que podem acelerar a realização de diretrizes preconcebidas ou redirecionar o processo

de planejamento da cidade. Nesse contexto, os custos que envolvem sediar os JO são atualmente tão elevados que as cidades-sede podem justificar as despesas para propor um significativo programa de regeneração e melhorias (ESSEX; CHALKLEY, 1998, p. 187).

Neste estudo, pretendeu-se analisar as intenções de planejamento propostas, seu processo de consolidação e se realmente ocorreram mudanças físico-territoriais, intencionalmente deixando em segundo plano o impacto do marketing da cidade e o processo de espetacularização. Para isso, foi necessário elaborar uma metodologia específica de análise com a utilização de imagens aéreas.

A hipótese que direcionou a pesquisa foi que os grandes eventos esportivos produzem transformações físicas e um legado urbanístico que redirecionam a dinâmica urbana de maneira diferenciada em cada cidade-sede, dependendo mais do histórico, estrutura e diretrizes de planejamento da própria cidade do que de eventuais modelos urbanísticos vinculados aos JO. Um dos fatores determinantes é a forma como as estruturas esportivas e a infraestrutura de apoio foram distribuídas e como se integraram ao contexto urbano.

Dentre as edições mais recentes, Barcelona, que recebeu as competições em 1992, foi a primeira sede dos JO a promover transformações urbanas com vistas a transmitir uma imagem positiva e, com isso, ascender seu grau de importância na hierarquia das cidades globais. No entanto, seria difícil mensurar os impactos desses projetos na cidade pós-jogos, pois foram realizadas sequencialmente outras intervenções que também refletiram na configuração da cidade.

Em Atlanta e Atenas não houve transformações urbanas significativas. Atlanta por ter aproveitado estruturas existentes e investido pouco em infraestruturas, sendo o legado econômico o mais citado. Atenas tinha um plano de melhorias nas áreas centrais e expansão da rede de transporte, no entanto não foi concluída por ultrapassar o orçamento estimado. Em relação aos JO de Londres (2012), a mais recente edição, a proximidade temporal não permite verificar seus efeitos.

Portanto, os estudos de caso analisados na presente pesquisa foram os JO de Sydney (2000), que apesar do legado das cidades-sede ainda não estar presente na Carta Olímpica (apenas em 2003), é identificada como a primeira cidade a planejar o evento pensando em deixar benefícios à sede; e Beijing (2008) por ser a cidade que mais investiu em infraestrutura.

É possível verificar que as cidades-sede tinham concepções e necessidades

diferentes de legado; por esse motivo, não foi estabelecido um mesmo conjunto de indicadores de análise aplicados nas duas cidades. A partir do plano proposto para os JO, foram elaborados métodos de análise espacial que verificassem sua efetividade.

Portanto, o objetivo geral da tese é identificar as dinâmicas físicas nas cidades-sede dos JO resultantes da realização de grandes projetos urbanos analisando seus efeitos na forma urbana e interpretando em que medida isso beneficia a população local em longo prazo.

Essas intervenções urbanas podem acelerar a realização de planos urbanísticos ou redirecioná-los, o que pode produzir inflexões urbanas. De acordo com Ultramari e Duarte (2007) inflexões urbanas são mudanças, exitosas ou não, que ocorrem em períodos de tempo bem determinados, normalmente curtos, vividas por algumas cidades por razões econômicas, culturais, sociais, entre outras. Para o alcance do objetivo geral, propõe-se:

- a) estabelecer relações entre as características morfológicas do espaço urbano com o contexto local no âmbito cultural, socioeconômico e político;
- b) identificar características que favoreçam a consolidação de um legado urbano;
- c) analisar a validade da experiência em sediar os JO para as cidades em termos de dinâmica urbana;

Como instrumental para a análise dos estudos de caso, pretende-se:

- a) conhecer os aspectos históricos do planejamento urbano e da conformação do território anteriores ao evento em cada cidade sede;
- b) conhecer os planos de intervenção elaborados em função dos JO e quais seus objetivos em relação ao desenvolvimento da cidade;
- c) identificar e analisar as transformações urbanas físicas que este evento proporcionou à cidade-sede;
- d) avaliar a configuração espacial das cidades-sede, posterior ao evento, identificando melhorias à população local.

A pesquisa foi conduzida estabelecendo relações das intervenções espaciais com os processos sociais delas decorrentes, com o intuito de auxiliar na compreensão dos impactos e benefícios para a comunidade local. Ou seja, o objeto sempre será o conjunto de obras físicas feitas para os JO que tinham por objetivo

alguma transformação do contexto urbano mais amplo que apenas os recintos onde ocorreram as competições.

A realização de quantidade significativa de eventos esportivos internacionais nos próximos anos no Brasil (COPA DO MUNDO DE FUTEBOL, JO de 2016), torna importante a discussão do desenvolvimento urbano que ocorre em virtude destes eventos.

2 JO E TRANSFORMAÇÕES URBANAS: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E MÉTODO DE ANÁLISE

É possível perceber a priorização dos governos locais em tornar positiva a imagem das cidades para conquistar a aceitação da população, turistas e empreendedores. Nesse sentido, foram necessários aprofundamentos em relação à identificação desses valores e como eles se materializavam no espaço urbano. Para isso, foram identificadas características convergentes de como os urbanistas tem atuado em busca de espaços urbanos sustentáveis e que proporcionem qualidade de vida. Para concretizar as transformações necessárias, sediar grandes eventos esportivos mundiais foi considerado meio de catalisar investimentos, notoriedade e se diferenciar no contexto internacional. Prova disso, é o aumento da quantidade de candidatas à sede dos JO.

Em seguida, pode-se identificar uma mudança no comportamento do poder público a partir da escolha da cidade como sede de um grande evento internacional em relação à legislação urbanística. No período de preparação do evento, percebe-se a desregulamentação desta por meio de medidas de caráter provisório com reduzida participação popular.

Essas medidas adotadas com o argumento de urgência nas decisões muitas vezes beneficiam interesses privados ou apenas atendem as necessidades da realização do evento. As frequentes críticas relacionadas ao desperdício de investimentos públicos em estruturas que não proporcionam benefícios à população local traz a discussão a preocupação com o legado as cidades-sede, principalmente relativas às transformações urbanas.

2.1 UMA TRANSIÇÃO DE VALORES: O MODERNO E O PÓS-MODERNO

Assim como o capitalismo mundial incorporou novas formas, a lógica cultural também se modificou. No entanto, rupturas entre períodos em geral não envolvem mudanças completas de conteúdos, mas a reestruturação de elementos pré-existentes. Aspectos anteriormente coadjuvantes tornam-se proeminentes, assim como os predominantes em um período perdem força para outros.

O modernismo surgiu como uma arte de oposição, ofensivo à classe média,

pois o movimento cultural era considerado por ela feio, subversivo e dissonante aos princípios de conduta do início do século 20. Um movimento com visão progressista, que interpretava a mudança como algo positivo, e almejava realizar a utopia de uma sociedade organizada em outros moldes. O homem era o agente principal de mudanças e a visão de temporalidade estava relacionada ao irrepetível, evolutivo e não mais ao cíclico, como a visão predominante na Antiguidade (ARANTES, 1998, p.47).

Na organização física, a metrópole moderna responde a exigências de todo tipo: econômicas, funcionais, simbólicas, estratégicas e outras, e não abandona sua permanente imposição de renovar (MEYER, 2000, p.1). Essa necessidade de olhar para o futuro está associada ao período histórico em que surgiu. A adaptação da sociedade à nova vida no ambiente urbano modificava sua forma de interpretar a realidade.

Contudo, “uma sociedade entregue socialmente às inovações acabou institucionalizando as vanguardas e assim as sobrecarregando” (ARANTES, 1998, p.35). A partir do momento em que os preceitos do Moderno passaram a fazer parte do senso comum, o que resultou em sua inserção na alta cultura e sua ideologia passou a ser apreendida pela racionalização capitalista da produção, por meio da serialização, da moradia mínima e do zoneamento urbano (ARANTES, 1998, p.31), as expressões artísticas do pós-modernismo, surgiram em reação ao modernismo dominante.

No entanto, a convergência dos ideais pós-modernos somente se dá pelo repúdio ao movimento anterior. Uma das características do pós-moderno é a abolição dos limites entre a alta cultura e a de massa, ou seja, a aproximação das formas comerciais.

Jameson (1998) e Roche (2003) definem o pós-modernismo como um conceito de periodização, relacionado ao surgimento de novos aspectos da vida social e alterações na ordem econômica, chamado de sociedade de consumo pós-industrial, sociedade da mídia e do espetáculo, capitalismo tardio. A década de 1960 marca o início do período de transição, “um período no qual a nova ordem internacional (neocolonialismo, Revolução Verde, a disseminação dos computadores e das informações eletrônicas) é, ao mesmo tempo, instaurada e abalada, tanto por suas próprias contradições internas quanto pela resistência externa” (JAMESON, 1998, p.20).

O pós-moderno finda a busca pelo novo, no qual se apresentava um estilo particular, características do moderno. Contudo, no âmbito da vida espiritual e particular continuam existindo traços muito marcantes do indivíduo moderno, tais como a ambiguidade e angústia (MEYER, 2000; ASCHER, 2001). Antes, expressadas através da busca pelo novo, hoje pelo consumo ideológico, cultural e material.

Portanto, o pós-moderno está relacionado aos novos tipos de consumo, mudanças rápidas na moda e no estilo, a penetração da propaganda, o nível de inserção na sociedade, o predomínio do modo de vida urbano, a aproximação das relações locais e mundiais, o advento do automóvel. “A nova reificação é responsável pelo enfraquecimento da realidade, substituída pelo pluralismo das interpretações e a conseqüente multiplicação dos estilos, substituída pela imaginação estética” (ARANTES, 1998, p.34).

Nesse sentido, a singularidade particular perdeu sentido no capitalismo corporativo atual, do homem organizacional, das burocracias estatais e privadas e da explosão demográfica. Jameson (1998, p.25) então define a cultura do pastiche, no qual se considera que a inovação estilística não é mais possível, portanto se caracteriza pela imitação de estilos do passado.

Arantes (1998, p.48) critica essa importância concedida ao presente, pois se caracteriza por revivalismos sem memória e pelo uso indiscriminado de estilos e técnicas construtivas à disposição dos consumidores, um colapso estético-cultural.

Constata-se o desaparecimento do sentido de história, ou seja, a perda da capacidade de apreender o passado. Teve início um processo de se viver em um presente perpétuo e em uma mudança perpétua, que obliteram as tradições e toda a informação social anterior (VIRILIO, 1997, p.25) É relevante nesse processo a exposição dos indivíduos a grande quantidade de informações por meio dos diversos canais disponíveis. Tanto a mídia, que expõe seletivamente o que lhe interessa, como os dados disponíveis na internet, transformam a notícia em algo a ser consumido e descartado rapidamente.

Thompson (1998, p.106) também destaca a importância dos fenômenos midiáticos na construção simbólica da modernidade. A mídia se envolve ativamente na construção do mundo social. Ao levar informações para indivíduos que vivem em contextos diferentes e distantes, a mídia modela e influencia o curso dos acontecimentos, cria acontecimentos que poderiam não ter existido em sua

ausência.

No pós-moderno também se identifica o fortalecimento de termos como a interdisciplinaridade, que demonstra a tendência de findar com categorias de gêneros e discursos, pois as obras passaram a transpassar áreas de conhecimento anteriormente segmentadas. Leff (2007, p.207) argumenta que há uma complexificação da realidade, e por esse motivo, há necessidade da complexificação do conhecimento. Paripasso há um fortalecimento da disciplinaridade em áreas do conhecimento que não eram anteriormente interpretadas como ciência, como é o caso da morfologia urbana (GARCIA VAZQUEZ, 2004).

2.2 O MODERNO E O PÓS-MODERNO NO ESPAÇO URBANO

Com a Revolução Industrial, a atração de grande contingente de pessoas advindas do campo, sem qualificação para o trabalho fabril, agravou substancialmente o problema da habitação e das condições de vida. Em reação a ocupação das cidades por cortiços no século 19, as reflexões críticas sobre o desenvolvimento material do capitalismo industrial, utilizaram largamente as questões urbanas e principalmente metropolitanas para evidenciar teses e sustentar argumentos.

Nesse período, as cidades passaram a organizar-se em zonas de usos predominantes, incentivadas pelo poder público a exercer atividades mais específicas e distintas (áreas comerciais, industriais e residenciais – a diferenciação no tamanho dos lotes produzia divisão socioeconômica dentro do espaço urbano). Isto incentivou o esvaziamento dos centros urbanos, a redução da densidade urbana em busca de qualidade de vida; a construção de grandes áreas habitacionais nas periferias (suburbanização) e a segregação de classes econômicas (HALL, 2009).

A partir de modelos e princípios urbanísticos da sociedade industrial muitas vezes formalmente distintos, mas semelhantes na essência, apresentou padrões urbanísticos ditados por "impulsos renovadores" (MEYER, 2000, p.1). Apesar de ideologias distintas, as correntes de pensamento do moderno apresentavam propostas de projeto e desenho rígidos, primando pela estética, tentando encontrar soluções idealizadas de cidade, em muitas destas propostas, a cidade era pensada como um objeto estático e não como algo em processo, que se transforma.

O surgimento de preocupações ambientais modificou o perfil das metrópoles europeias e norte-americanas, que se reinventaram no âmbito econômico, produzindo também mudanças urbanísticas.

Pressionado pelos desafios das novas questões o urbanismo iniciou, na década de 1960, uma revisão de seus métodos de análise e de projeto. Abdicou-se da prática do projeto que contemplava toda a cidade, fórmula tão cara aos urbanistas do início do século 20 que trabalhavam com as premissas do Movimento Moderno (POWELL, 2000; ASCHER, 2001; MEYER, 2006; ROCHE 2011), para se pensar a cidade em projetos pontuais, para alguns autores chamados de estratégicos, pois teriam a capacidade de catalisar a transformação urbana de uma região a partir de uma intervenção restrita.

No espaço urbano, para resistir à ação demolidora do Movimento Moderno, que tinha a pretensão de racionalizar a cidade, iniciou-se um processo de intervenção contrária, que propunha o respeito à sedimentação dos tempos históricos, a relação com laços culturais, o restabelecimento da vida pública por meio de requalificação de espaços coletivos, tendo em vista melhorar o convívio da população local.

No entanto, conforme Arantes (1998, p.135), esse:

novo ideário da modéstia antiglobalizante, um ponto de vista oposicionista altamente politizado, à medida que ia ganhando adeptos [...], foi se transformando no seu contrário, revelando sua verdade oculta: a mal disfarçada manutenção do status quo, uma forma de administrar contradições, de escamotear conflitos, esconder a miséria.

O capitalismo se apropriou dessas ideias, e as adaptou ao processo de acumulação. Transformaram-se em cenários dirigidos aos consumidores de lazer, onde inexistente a pluralidade.

Santos (1997) afirma que a tendência à urbanização atual está relacionada com a importância auferida ao consumo, à distribuição e à circulação, ao mesmo tempo em que o trabalho intelectual ganha expressão crescente.

O multiculturalismo e a alta densidade populacional das metrópoles passam a ser consideradas positivas, pois estão diretamente relacionadas ao desenvolvimento de alta tecnologia e a criatividade (LEITE, 2004). De acordo com Sabaté e Tironi (2008), a classe criativa é quem exprime as características atuais da sociedade pós-moderna: individualismo, alto consumo, ânsia por distinção cultural. Estes buscam

locais com diversidade de mercado de trabalho criativo, cidades estruturadas e que ofereçam qualidade de vida, e dinamismo cultural. Florida (2004) elabora um ranking de cidades nos Estados Unidos com maior representatividade de população criativa e estabelece um paralelo com as cidades economicamente mais importantes e constata que são coincidentes.

Nesse contexto, torna-se pertinente apresentar a diferenciação proposta por Duarte e Ultramari (2009, p.4-6) entre cidades na globalização, cidades globalizadas e cidades globais. Segundo os autores, todas as cidades, independentes de dimensões e importância, são influenciadas pelo processo de globalização em maior ou menor grau. As cidades globalizadas são as que possuem signos da globalização - econômicos, culturais, arquitetônicos, entre outros – no entanto, não são globais pelo fato de estarem à margem das decisões e a elas se submeterem. Mesmo que possuam sucursais de grandes empresas multinacionais, são as que abrigam as sedes é que ditam os rumos socioeconômicos e culturais:

“las pocas ciudades verdaderamente capaces de traer riesgos para la red internacional del capital, en caso de haber problemas de destrucción intra-urbana, son las que aquí llamamos Ciudades Globales” (Duarte e Ultramari, 2009, p.5).

São estas cidades globais que estão no topo de uma hierarquia de cidades organizadas em rede, na qual competem entre si em busca de melhores posicionamentos. Portanto, o poder de decisão encontra-se crescentemente centralizado.

A necessidade de fazer parte do mundo globalizado determina hábitos de consumo, lazer e exige infraestrutura de comunicações. Como consequência, a concentração urbana tende a se intensificar e os problemas multiplicam-se e tornam-se mais complexos.

A internet possibilitou a ação conjunta de pessoas em tempo real independentes da distância, quer para o trabalho, para a mobilização política ou para a socialização, e o que se discutia sobre essas mudanças, era o impacto que isso traria às cidades. Os "espaços dos fluxos" garantem a articulação entre trechos urbanos aparentemente descontínuos e desarticulados. Portanto a contiguidade espacial e a continuidade territorial não são hoje tão relevantes (MEYER, 2000, p.1).

Muitos teóricos profetizaram o desaparecimento das cidades com a alegação de que os espaços de fluxos a tornam dispensáveis, no entanto, estas continuam

protagonistas do desenvolvimento econômico da era global, pois os fluxos necessitam de suporte de serviços e indústrias auxiliares para se manter (ASCHER, 2001; SABATÉ E TIRONI, 2008). A disseminação do uso da internet, que facilitou a comunicação e o acesso à informação, paradoxalmente produziu o aumento da atratividade das cidades que estão no topo da hierarquia de cidades, que compartilham informações privilegiadas (HALL, 2009, p.476-477). De acordo com Sabaté e Tironi (2008) para a cidade, não importa somente manter uma posição dominante no sistema de fluxos, mas também a capacidade de atrair capital, mercadorias, informação e pessoas.

Portanto, ao contrário do que se previa, percebe-se uma concentração de população ainda maior nos grandes centros urbanos. Esse padrão de ocupação permanece, até mesmo em países periféricos na hierarquia global. No Brasil, os dados do censo de 2010 confirmam que as áreas com características metropolitanas¹ têm aumentado sua representatividade populacional.

Em 1991, a representatividade dessas áreas era de 34,9%; em 2000 passou para 36%, praticamente estabilizando-se em 2010, com 36,2%. Das 15 áreas urbanas classificadas como metropolitanas, apenas São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Recife tiveram redução no percentual de crescimento populacional (OBSERVATÓRIO, 2010). Isso permite constatar que apesar das principais metrópoles terem um crescimento reduzido, a população brasileira ainda tem se deslocado para grandes cidades, que crescem em número.

Conforme Ultramari (2005, p.177) a cidade pós-moderna não é de fácil apreensão: “ao se apresentar como global, atomizada, desprovida de seu oposto – o rural -, e constituída de partes individualizadas, a cidade não aceita nenhuma visão hegemônica”.

Assim como a metrópole moderna, a metrópole contemporânea é ao mesmo tempo uma forma de organização da força de trabalho qualificada, um equipamento científico do desenvolvimento econômico, uma estrutura econômico-financeira, um mercado, um centro global de poder político e um centro de irradiação de

¹ Áreas metropolitanas identificadas como aglomerados urbanos com capacidade de polarizarem o território brasileiro em escala nacional, regional e local, além de hierarquizar os municípios abarcados pelas Regiões Metropolitanas (legalmente constituídas) segundo o grau de integração com a dinâmica metropolitana (Observatório, 2010). Com base nesses critérios, incluem-se nesse grupo: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Campinas, Manaus, Vitória, Goiânia, Belém e Florianópolis.

conhecimento e cultura (MEYER, 2000, p.1).

Dentro do processo de globalização, presencia-se o crescimento da importância política, social, econômica, cultural das cidades. A cidade como sujeito é uma das características da pós-modernidade, pois os governos locais ganharam autonomia para posicionar-se como atores políticos promotores de acordos e associações e assumir novas responsabilidades perante a população. Passam a se preocupar com a imagem da cidade perante a sociedade mundial e, a partir da reconstrução desta, tentam atrair a atenção da mídia mostrando-se estruturada, responsável ecológica e socialmente, para buscar investidores.

De acordo com Savia (2008), o marketing urbano elabora suas estratégias e sua marca a partir da reconstrução, muito mais que da criação de uma imagem de cidade. São estabelecidas relações com valores e os aspectos que a definem, principalmente relacionados à história e a cultura, para obter a adesão da população local que pode auxiliar em sua legitimação.

A partir dessas conclusões, pode-se compreender por que as cidades relacionam sua imagem a preservação do patrimônio cultural, o multiculturalismo e a qualidade de vida: para atrair a classe criativa e intelectualizada e tornarem-se assim, mais competitivas em relação às demais cidades. Um dos instrumentos de propagação da imagem é a exposição televisiva em função de sediar grandes eventos internacionais.

As intervenções urbanas, portanto passam a ser elaboradas com o intuito de atender a uma classe específica e acabam privilegiando áreas pontuais na cidade em contraponto ao abandono de outras, o que produz um espaço urbano fragmentado.

São as grandes infraestruturas urbanas que funcionam como elemento "agregador" do território metropolitano, e cumprem a função básica de organizar os sistemas e subsistemas urbanos, estruturando a metrópole, garantindo as continuidades ameaçadas pela fragmentação e organizando os fluxos que evitam a dispersão funcional (MEYER, 2000).

2.3 JO COMO CATALISADOR DE TRANSFORMAÇÕES URBANAS

O século 20 passou por uma mudança de paradigmas fundamental da

sociedade, que afetou os aspectos ideológicos, econômicos, culturais e sociais. Essa mudança também pode ser verificada na formulação de conceitos e modelos urbanísticos. Se o início do século 20 foi pautado pela industrialização crescente, em escala mundial, onde a acelerada urbanização da classe operária pressionava por soluções rápidas, igualitárias e padronizadas por habitação e demais infraestruturas urbanas; o final do século apontava para a valorização das diversidades culturais e uma economia pautada nas tecnologias de informação e comunicação. Isto não quer dizer que os objetivos da fase moderna, no início do século 20, foram cumpridos e deram lugar a novas demandas. Na verdade, diversos autores (ARANTES, 1998; HARVEY, 2000; HOBBSAWN, 1997) defendem que o movimento moderno está inconcluso.

A importância conquistada pelos estados-nacionais em função do crescimento econômico do pós-guerra, do “welfare state” e da divisão ideológica global, foi enfraquecida, à medida que o capitalismo passou a ser hegemônico. Houve a flexibilização das barreiras comerciais e financeiras e o estabelecimento de acordos multilaterais. Para sustentar sua permanência, o capitalismo se apoia em representações e justificações que lhes são alheias e faz com que as pessoas identifiquem-no como ordem aceitável, desejável, a única possível, ou o melhor das ordens possíveis (HARVEY, 2000; BOLTANSKI E CHIAPELLO, 2009, p.42).

Nesta nova configuração do modelo, constata-se a dissociação entre o espaço econômico, que tem o mercado global como modo de regulação e estruturação – o que permite uma continuidade geográfica, do espaço político, delimitado territorialmente. A globalização exerce influência sobre o espaço contemporâneo nos termos de uma dicotomia. “Capitais com grande mobilidade, vagam pelo planeta e eventualmente capturam forças localizadas” (LIMA JÚNIOR, 2010, p.25). Essa relação entre global e local acentua a competição entre as cidades em busca de benefícios econômicos disponíveis no mercado global. Portanto, foi a partir do último quarto do século 20 que as cidades ganharam relevância maior frente aos estados-nacionais.

Essas recentes mudanças socioeconômicas, responsáveis pela forma na qual o capitalismo se apresenta, resultaram em uma nova configuração da sociedade com repercussões no espaço urbano. Reforça-se a interpretação da metrópole como centro polarizador e disseminador de ideias que influenciam vastas regiões do que como aglomerado populacional; e passa a ser um poderoso agente das

transformações no interior do próprio sistema capitalista (MEYER, 2000, p.1).

Noções tais como sociedade de mercado, competição e globalização, indicam novas bases cognitivas para repensar a cidade e foram acompanhadas pela reelaboração de conceitos e categorias que orientam e justificam ações.

Em uma sociedade onde a produção e disseminação das informações passaram a ser regidas por mídias diversas, que devem perpassar contextos culturais também diversos, uma linguagem própria se tornou necessária. Porém, ao contrário de algo de fundo explicitamente ideológico, como foi a publicidade ideológica das revoluções sociais no início do século 20 – as artes gráficas soviéticas são um exemplo do poder de uma comunicação fortemente ideológica, adaptada aos meios técnicos modernos e marcada pelo vanguardismo estético – o marketing de massa passou a ser utilizado. Em um nível nacional, para convencer a população de que as mudanças que ocorrem são inevitáveis e otimistas e, externamente, demonstrar uma imagem positiva, quando se tornou relevante um posicionamento na hierarquia da rede urbana global, constituída por fluxos de pessoas, finanças e signos (ROCHE, 2003, p.109).

Para tornar-se um nó dessa rede, as cidades buscam oportunidades de visibilidade mundial, sendo os eventos internacionais uma das formas mais perseguidas. A exposição na mídia, por meio dos megaeventos como os JO, proporciona à cidade atenção internacional e gera um impacto urbano significativo, pois volta a priorizar agendas urbanas, proporciona debates posteriores ao evento, frequentemente estimula a requalificação urbana e são instrumentos de lançamento e promoção de ideologias que resultam em crescimento econômico (HILLER, 2000).

Mesmo que a busca pela concretização de uma sociedade social e economicamente justa, pautada por uma ideologia clara de abrangência mundial tenha se enfraquecido, a sociedade internacional (simbolizada pelos organismos internacionais como ONU, OEA, UNESCO, etc.), busca se pautar por ideias e valores que sejam universais. Neste sentido, as próprias cidades se reestruturam física e administrativamente dentro de preceitos de aceitação universal, relacionadas à qualidade de vida, responsabilidade socioambiental e ética.

Culturalmente, o momento atual se caracteriza pela disseminação de narrativas de níveis diferenciados de importância, sem que haja um movimento dominante como em outros períodos da história (ASCHER, 2001; JAMESON, 2006). As narrativas contemporâneas mais fortes (planejamento estratégico de cidades,

sustentabilidade, identidade, responsabilidade social) surgem em geral a partir da crítica à realidade e se disseminam por diversos meios globalmente, sendo que os instrumentos para colocá-las em prática passam por filtros culturais e socioeconômicos.

Portanto, cada cidade as interpreta de maneira diferenciada, dando um caráter específico às políticas públicas e às intervenções urbanísticas.

As cidades que adotam estratégias mais competitivas têm direcionado esforços para sediar grandes eventos mundiais, principalmente ligados aos esportes – muito porque, subjacente, trazem a noção de uma atividade saudável e de uma competição amigável, onde não há (ou não deveria haver) condições econômicas, linguísticas ou culturais. Esses eventos atraem grande número de patrocinadores que querem atrelar suas marcas a esses valores. Conseqüentemente, a realização dos grandes eventos esportivos oportuniza a realização de rápidas transformações urbanas, devido aos recursos financeiros disponibilizados tanto pelo setor público como o privado.

Recentemente, tem se intensificado a rivalidade entre cidades com o objetivo de obter todos os tipos de investimentos, pois as economias tradicionais estão instáveis (WARD, 2009, p.120). Nesse sentido, constata-se o aumento no interesse em sediar os JO a partir da década de 1990, momento em que as cidades passam a ter singular relevância pela estruturação do espaço urbano estar pautada pela economia globalizada, que incentiva a competitividade em nível local, mais que de estado-nação.

A disputa para sediar os JO indica uma oportunidade de evidência única para as cidades escolhidas. Por esse motivo, há uma pressão sobre os governos locais para intensificar o marketing e a autopromoção, realizar mudanças físicas e econômicas para atrair investimentos, o que resultaria numa reconstrução simbólica das cidades.

Os JO têm sido o evento mais disputado, justamente pelo nível de abrangência midiática mundial que possui, haja vista a associação de sua imagem à universalidade e igualdade que foi construída ao longo de mais de um século. De acordo com o diretor de Televisão e Marketing do Comitê Olímpico Internacional (COI), Timo Lumme, os JO de Beijing em 2008 atingiram cerca de 1,2 bilhão de espectadores televisivos no mundo (O GLOBO, 2008).

Esses eventos exibidos em grande escala oportunizam que as cidades

demonstrem seu potencial de abrigar empresas e pessoas ligadas às atividades de alto nível intelectual, em geral relacionada às tecnologias de informação e comunicação e à cultura. Gold e Gold (2009, p.121), ao analisar os projetos das cidades-sede dos eventos olímpicos realizados e o seu legado, afirma que novos ícones arquitetônicos e urbanísticos e espetáculos transitórios criam imagens que podem resultar em profundas mudanças nas cidades.

Sediar as Olimpíadas demonstra aos cidadãos e ao público exterior que a cidade se insere na economia global de maneira privilegiada. Pela própria construção da imagem relacionada ao “espírito olímpico”, as modificações propostas pelos governos locais têm o aval de grande parte da população, sem fortes resistências, apesar da maioria das experiências realizadas constatar a baixa participação da comunidade nas decisões.

Segundo Cashman (2002, p.6), a consulta limitada à comunidade e a pouca preocupação com problemas localizados é justificada em favor do interesse da cidade e do país como um todo. Os casos de Barcelona e de Sydney seguem essa tendência. Duarte e Sabaté (2013) afirmam que a urgência em realizar numerosos projetos incapacitava o poder local de utilizar instrumentos tradicionais de planejamento. Como consequência da pressão olímpica, diversificaram os centros de decisão, o que dificultou a participação e o intercâmbio crítico. De acordo com Balibrera (2004), a cidade de Barcelona se regenerou de maneira parcial, sob a premissa de conectar a nova urbanidade com uma memória coletiva arquitetônica da burguesia catalã da qual os agentes do modelo eram herdeiros. Em Sydney, conforme Weirick (1995) e Owen (2001), houve pouco contato entre a população e o Comitê Olímpico Local (COL), que contratou uma equipe para elaborar o plano diretor para os JO em apenas 6 semanas. No Rio de Janeiro, grande parte das críticas envolve a ausência de discussão sobre as intervenções urbanas propostas para a cidade em função dos JO de 2016 (OLIVEIRA, F.J.G., 2010).

Ao contrário da Copa do Mundo que elege um país como sede, os JO centralizam as atenções para uma cidade. A interdependência entre os JO e a cidade-sede fica descrita pelo COI que regulamenta que todas as competições esportivas precisam estar na cidade-sede ao menos que o COI autorize em outras cidades do mesmo país (IOC, 2007). O COI ainda recomenda para os JO de verão que sejam em cidades com mais de 3 milhões de habitantes (ESSEX; CHALKLEY, 2002). Isso se reflete na concentração dos benefícios financeiros, pois de acordo

com Kitchin (2009, p.107), o COL recebe 49% dos lucros da realização do evento – enquanto na Copa do Mundo a divisão dos lucros não é pré-estabelecida pela Federação Internacional de Futebol (FIFA), varia de acordo com o país-sede. Contudo, Guillamón (2011) afirma que o COL em cada cidade-sede é de propriedade de uma empresa privada. Assim, para a cidade se destinam somente os lucros indiretos.

No entanto, muitas das cidades que sediam o evento não são capazes de transformar essa exposição temporária na mídia e o significativo montante de recursos em algo positivo e duradouro em âmbito local. Para muitos autores, megaeventos, principalmente os JO, são importantes mecanismos para estimular o desenvolvimento urbano e regional, caso sejam bem planejados (GOLD, M; GOLD, JR, 2009).

Apesar disso, poucos estudos se dedicam a verificar que resultados os JO produziram nas cidades-sede no que se refere às melhorias urbanas, principalmente de ordem morfológica. Se pesquisado o Portal de Periódico da Capes, local onde se concentra uma significativa base de dados nacionais e internacionais de relevância científica, com a palavra “Olympic Games”, são disponibilizados 95.259 publicações, das quais são refinados assuntos relacionados a modalidades esportivas (1.557) e atletas (1.376).

O termo “Urban Morphology” está presente em 28.417 publicações, e é possível perceber um aumento do interesse por esse assunto, quando se realiza um refinamento da busca. Num intervalo de 13 anos (de 1984 a 1997) eram 4.652, enquanto que após 1997, há um aumento gradativo (tabela 1).

Tabela 1 - Quantidade de publicações com o termo “Urban Morphology” de 1997 a fevereiro de 2013.

Intervalo de tempo	Quantidade de publicações
1997-2001	8.962
2001- 2003	9.509
2004-2006	13.335
2007-2010	19.775
Após 2010	20.762

Fonte: portal da Capes, 2013.

Por sua vez, quando verificada a busca conjunta entre as palavras “Olympic

Games” e “Urban Morphology”, são disponibilizadas apenas 82 publicações, o que demonstra a escassez de pesquisas voltadas à análise de mudanças físicas nas cidades-sede dos JO e reforça a pertinência da pesquisa.

De acordo com Poynter (2008, p.136) há falta de estudos que identifiquem e quantifiquem os impactos indiretos por meio de abordagens consistentes na classificação dos dados. (POYNTER, 2008, p.136).

2.4 A RELEVÂNCIA DOS JO PARA A EXPOSIÇÃO DAS CIDADES NA MÍDIA INTERNACIONAL

As transformações socioeconômicas e as tendências culturais propiciaram o surgimento de novas linhas de pensamento que se fortalecem com a disseminação principalmente através da mídia.

O *city marketing* tem sido utilizado na atração de investimentos e turismo, pois pode tornar a cidade um produto desejado ao enfatizar suas virtudes. Para isso, profissionais que trabalham com a construção de uma marca de cidade têm aliado as estratégias de desenvolvimento urbano à venda de sua imagem, e afirmam ser isto uma nova filosofia de gestão urbana.

A construção simbólica dos JO, que é vista pela opinião pública como algo positivo, desperta o interesse de cidades em associar sua imagem ao evento. Os governos locais e centrais entendem que essa é uma oportunidade rara de aparição global.

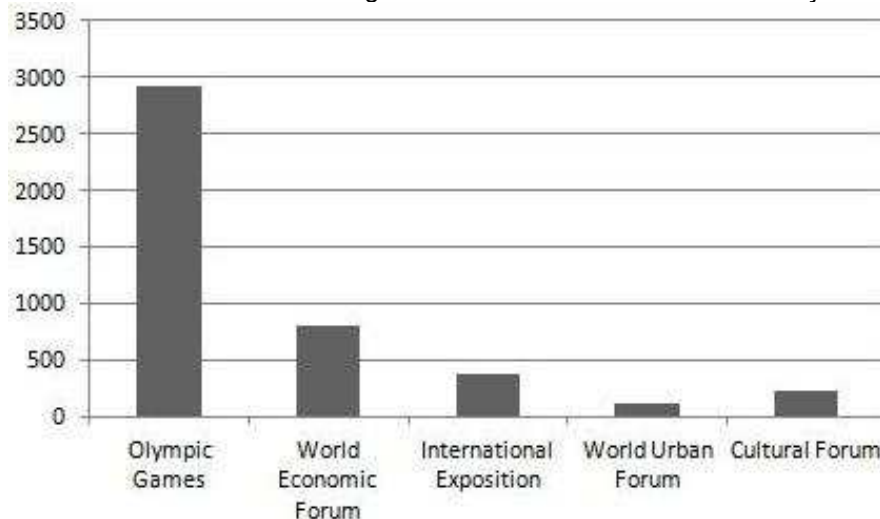
Nesse contexto, considerou-se pertinente pesquisar a presença das cidades na mídia internacional, antes, durante e depois do período dos JO.

Considerou-se que o grau de relevância está associado ao interesse da população em notícias referentes ao evento, portanto propôs-se analisar o nível de incidência nos artigos da revista *Time*, revista de abrangência mundial. Os critérios para a escolha dos eventos que comporiam a análise foram que apenas uma cidade os sediasse e que fossem conhecidas por grande parte da população mundial. Além dos JO, foram selecionadas: o Fórum Econômico Mundial, as Exposições Internacionais, o Fórum Urbano Mundial e os Fóruns Culturais.

Os resultados demonstram uma incidência significativamente maior dos JO. Na *Time*, enquanto os JO possuem 2.925 artigos relacionados, outros eventos

mundiais de relevância são citados com menor frequência. Isso demonstra que o nível de interesse dos leitores da revista é maior para os JO, independentemente de abordar aspectos positivos.

Gráfico 1 – Quantidade de artigos relacionados na revista com menção ao evento



Fonte: a autora, 2013.

O Fórum Econômico Mundial, fundado em 1971, reúne anualmente representantes políticos, líderes de grandes empresas e intelectuais para discussão de temas que influenciam a economia mundial. O evento tem ocorrido nos últimos anos sob protestos populares por motivo da reduzida participação de países periféricos e poucos avanços nas discussões sociais e ambientais. Portanto, grande parte dos artigos se refere à repercussão negativa do evento e sua imagem está associada à dominação econômica dos países desenvolvidos.

De acordo com Roche (2003, p.109) os JO e as Expos são potencialmente memoráveis pela forma como foram estruturados. Ao contrário dos eventos realizados anualmente e que se tornam menos importantes no imaginário popular, que transmitem a sensação de um acontecimento rotineiro, a periodicidade de quatro anos, permite que a mídia crie um sentimento de espera do público mundial.

A Expo foi a instituição cultural mais significativa em nível internacional no período de 1851 a 1939 e também era sediada por uma cidade a cada quatro anos. O evento tem o intuito de apresentar à comunidade internacional inovações tecnológicas além de divulgar a cultura de diversos países em pavilhões que funcionam como atrações de um parque temático. Conforme Roche (2003), efetivamente, o objetivo inicial do evento era legitimar e popularizar os inventos

tecnológicos dos países desenvolvidos.

Quando os JO surgiram em 1896, o evento muitas vezes precisou ser realizado junto com a Expo (1900, 1904, 1908), pois era ela quem atraía as atenções do público mundial. No entanto, o evento perdeu sua importância a partir do final da Segunda Guerra, pela dificuldade de reter as atenções do público televisivo, diferente dos grandes eventos esportivos pela imprevisibilidade do resultado das competições (DAYAN E KATZ, 1992). Apesar disso, Aichi (Japão em 2005) e Shangai (China em 2009) atraíram entorno de 10 milhões de pessoas durante o ano de realização.

Um fator que torna os JO e as Expos de caráter internacional é a indeterminação de uma sede específica (ROCHE, 2003). No entanto, os JO divulgam o processo de escolha da cidade-sede, durante os anos de intervalo, e isso alimenta o interesse do público que o interpreta como algo inédito, uma vez que o evento assume a cultura, as tradições e os rituais de uma localidade temporariamente. E a cidade que o sedia, planeja seu acontecimento como único, pois a repetição de um país não ocorreu até o momento em uma geração.

Ultramari e Duarte (2008) realizaram um estudo sobre a incidência das cidades-sede dos JO em artigos da revista *Time* para verificar o nível de exposição na mídia internacional. Na tabela 2, os períodos coloridos de laranja representam o quinquênio de realização dos JO.

Tabela 2 – Quantidade de artigos da Revista Time que citam as cidades-sede.

	Ano de realização	Jan.01,71	Jan.01,76	Jan.01,81	Jan.01,86	Jan.01,91	Jan.01,96	Jan.01,01	Jan.01,06
		Dez.31,75	Dez.31,80	Dez.31,85	Dez.31,90	Drez.31,95	Dez.31,00	Dez.31,05	Dez.31,01
Moscou	1980	878	*977	1010	1311	576	766	576	970
Los Angeles	1984	1311	1207	*1550	1563	1632	1632	1780	2200
Seoul	1988	61	59	62	*212	84	112	331	466
Barcelona	1992	26	19	19	27	*64	53	124	233
Atlanta	1996	412	587	564	682	548	*702	455	604
Sydney	2000	78	52	67	56	42	*217	334	551
Atenas	2004	148	89	90	58	44	77	*271	308
Beijing	2008	534	350	237	442	402	436	1019	*2356
Londres	2012	1097	1223	1158	1162	996	1088	2427	3808
Rio de Janeiro	2016	28	30	38	194	41	23	49	117

Fonte: Ultramari e Duarte, 2007.

O levantamento revela que nas cidades de Seul, Barcelona e Atlanta, houve um aumento significativo de aparições na revista no período em que sediaram os

JO, quando comparadas com os quinquênios anterior e posterior (ULTRAMARI; DUARTE, 2007).

Sydney e Atenas tiveram no quinquênio posterior uma exposição maior que no período de realização dos JO. Contudo, a maioria dos artigos relacionados à Atenas mencionava os preparativos para Beijing (dos 308 artigos, 127). Com relação a Sydney, a explicação pode estar no projeto de marketing urbano realizado a partir das Olimpíadas e que reforçou sua imagem internacional. Segundo Savia (2008, p.42), a Country Brand Index realizou entrevistas em 2007 com 2.600 viajantes internacionais e constatou que a Austrália é a melhor marca-país, seguida dos Estados Unidos e Reino Unido. E o Índice de Marcas de Cidades Anholt, que entrevistou 15.255 pessoas de 20 países, revelou que as marcas-cidade mais representativas no mundo são Sydney, Londres e Paris (SAVIA, 2008, p.44).

Portanto, esta cidade demonstra uma crescente aparição desde o período dos JO até o último quinquênio analisado, indiciando que a realização do evento auxiliou no aumento de sua projeção mundial (ULTRAMARI E DUARTE, 2007).

Tabela 3 – Relação de candidatas à sede dos JO por ano.

	1980	1984	1988	1992	1998	2000	2004	2008	2012	2016
CIDADE SEDE	MOSCOU	LOS ANGELES	SEOUL	BARCELONA	ATLANTA	SYDNEY	ATENAS	BEIJING	LONDRES	RIO DE JANEIRO
CIDADE CANDIDATA	LOS ANGELES		NAGOYA	AMSTERDAN BELGRADE BIRMINGHAM BRISBANE PARIS	ATENAS BELGRADE MANCHESTER MELBOURNE TORONTO	BEIJING BERLIN ISTAMBUL MANCHESTER	BUENOS AIRES CAPETOWN ROMA STOCKHOLM ISTAMBUL LILLE RIO DE JANEIRO SAN JUAN SEVILLE ST.PETERSBURG	ISTABUL OSAKA PARIS TORONTO BANGKOK CAIRO HAVANA KUALA LAM PUR SEVILLE	PARIS NEW YORK MOSCOW MADRID LEPZIG ISTAMBUL HAVA RIO DE JANEIRO	CHICAGO TOKYO MADRID PRAGA BAKU DOHA

Fonte: adaptado de COI, 2013.

O número de cidades candidatas cresceu acentuadamente a partir da metade dos anos 1980. Enquanto o mundo vivia a última década de uma disputa ideológica entre Estados Unidos e União Soviética, as candidaturas aos JO eram reduzidas. Para sediar os JO de 1980, além de Moscou, que foi escolhida, participou apenas Los Angeles. Para a edição seguinte, quase que por inevitabilidade do mundo bipolar, Los Angeles foi a candidata única (ULTRAMARI; DUARTE, 2007).

Seul, sede das últimas Olimpíadas sob a Guerra Fria, concorreu com Nagoya, no Japão. Barcelona, escolhida em 1986 para sediar os JO de 1992, disputou com cinco cidades.

A concorrência para a realização dos JO de 2004 foi a que teve mais

candidatos. A partir de então, houve tacitamente uma regra da alternância de continentes. Em 2008, os JO ocorreriam na Ásia; em 2012, na Europa e em 2016, ocorrerá na América. Até 2012, os JO foram disputados em 42 cidades em 21 países. No entanto somente 8 vezes foi realizada em cidades fora da Europa e da América do Norte. Destas, quatro foram realizados na Ásia e Oceania. Os JO de 2016 no Rio de Janeiro serão os primeiros em país sul-americano, sendo que a África nunca os sediou.

A possibilidade de cidades em todos os continentes sediarem o evento vai ao encontro da construção simbólica do “espírito olímpico” e reforça sua importância ao ampliar sua abrangência de público.

Recentemente, as cidades que sediaram os JO utilizaram o evento para atingir objetivos locais e, em alguns casos, nacionais. Poynter (2008, p.128) afirma que Atlanta (1996) tinha como meta atrair as atenções mundiais para tornar a cidade um centro de negócios internacional; ao passo que Barcelona (2002) e Atenas (2006) almejavam revitalizar suas cidades como polos de comércio e turismo; diferente de Beijing (2008) que apresentou o país como nova força econômica em busca de reconhecimento internacional. (POYNTER, 2008, p.128).

No caso dos JO, o COI recomenda que a cidade-sede tenha mais de 3 milhões de habitantes. Pressupõe-se que em cidades desse porte haja infraestrutura mínima para receber em torno de 15 mil atletas e oficiais, e visitantes que variam de 400 mil a 1 milhão. De acordo com Taylor et al (2002) as cidades com condições financeiras para receber adequadamente se restringem àquelas que fazem parte das cidades globais e globalizadas, o que causa inequidades geográficas na distribuição das sedes pelo mundo.

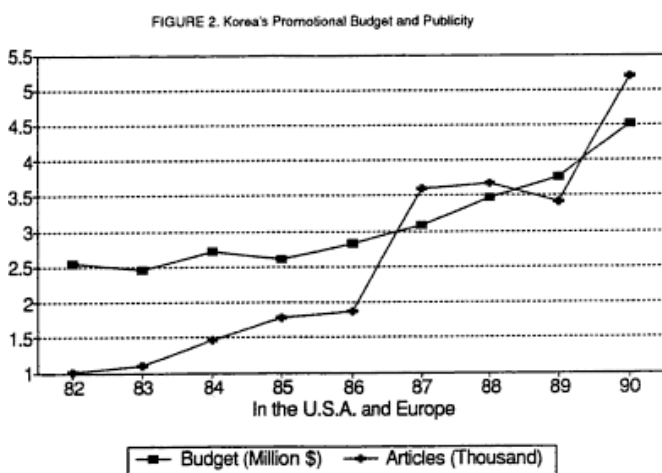
Esse contexto de crescente aumento na quantidade de candidaturas para sediar os JO é facilmente justificado pelos benefícios imediatos que o COI divulga: aumento expressivo da exposição na mídia, incremento no turismo internacional e na disponibilização de infraestrutura e de serviços. Porém, de acordo com Cashman (2002, p.7) os verdadeiros benefícios em sediar os JO são vagos e usualmente inflados.

Em termos financeiros, na mensuração dos ganhos são desconsiderados muitos gastos referentes à pré-candidatura e investimentos em infraestrutura para receber a população flutuante do evento (MADDEN E CROWE, 2000). No entanto, nem os vultosos investimentos realizados em intervenções urbanas pelo poder

público e empresas, nem o planejamento de quase uma década, talvez se justifiquem para atender um público que, apesar de significativo, permanece por apenas duas semanas na cidade, que é o período de duração do evento.

Existem, portanto, outras motivações no longo prazo que instigam as cidades a prepararem seus projetos de candidatura. Um dos fatores identificados por Uysal (1994, p.210) é manter o nível de representatividade mundial da cidade em termos de investimentos externos, turismo e imagem. Em pesquisa sobre a Coreia do Sul, a partir de 1986 constatou-se a relação diretamente proporcional entre o aumento dos investimentos e a quantidade de artigos publicados sobre o país na Europa e Estados Unidos (gráfico 2). Na revista Time, o aumento do número de artigos relacionados a Seul também se confirma, sendo que este ascende a cada quinquênio, conforme tabela 1.

Gráfico 2 – Relação entre gastos com publicidade e quantidade de artigos publicados sobre a Coreia do Sul.



Fonte: Uysal, 1994.

De acordo com Roche (2003), os JO são capazes de transitoriamente transformar uma cerimônia que já teve objetivos de demonstração de cunho nacionalista, imperialista, socialista e fascista no século 19 e 20 (ROCHE, 2000); para no século 21 se transformar num evento que pretende passar uma visão de ideais multiculturais, ambientais, de igualdade entre os gêneros e pessoas com problemas físicos (ROCHE, 2003).

Apesar de o COI apresentar relatórios de eventos anteriores e estabelecer como tripé do “espírito olímpico” o esporte, a cultura e a sustentabilidade, as cidades-sede fazem diferentes interpretações e direcionam suas ações visando a

objetivos particulares, dentro dos preceitos de competitividade, retorno financeiro e afirmação cultural – o que torna cada experiência singular. Conforme analisado até o momento, não somente as estratégias de discurso e prática devem ser alinhadas e reforçadas, mas o próprio contexto cultural vigente contribui para o êxito dessas intervenções urbanas e de gestão.

2.5 PRECEITOS DA FORMA URBANA CONTEMPORÂNEA

Assim como as tendências culturais, no qual ideias emergem, passam a ser aceitas, tornam-se senso comum e declinam dando lugar a outras, as transformações na forma das cidades, a partir da década de 1950, têm ocorrido de maneira cíclica, ligadas a novas concepções e teorias. Champion (2001) analisou 185 áreas urbanas na Europa, Ásia e América do Norte e constatou essa tendência. Houve um processo de urbanização na década de 1950; acelerada suburbanização em 1960; na década seguinte a “counterurbanization” e, a partir disso, novamente um movimento centrífugo e a reurbanização (KLAASSEN et al.,1981). Faz-se necessário esclarecer que na análise realizada, o termo urbanização foi relacionado ao aumento da ocupação física dos espaços urbanos e não como um processo social.

Hall (1971, p.118-119) identifica quatro estágios na conformação da área metropolitana, iniciado por um período de centralização, no qual a população mantém-se mais concentrada nas áreas centrais; passam a um período de descentralização em que o crescimento do centro é menor que das áreas periféricas; depois uma perda significativa da população das áreas periféricas para outros municípios e, novamente as áreas centrais se polarizam.

Nesse contexto, o processo de urbanização fez parte apenas do primeiro ciclo, a partir daí considera-se a reurbanização. Champion (2001) também diferencia suburbanização de desurbanização, afirmando que na primeira ocorre a descentralização dentro da região metropolitana e na segunda, há a descentralização fora dos limites da região metropolitana.

A “counterurbanization” está relacionada ao forte crescimento populacional fora das grandes cidades, verificado por Berry (1976) nos Estados Unidos. Portanto, definida como o decréscimo da população de cidades grandes e o crescimento de cidades pequenas. Na desurbanização ocorre também esse deslocamento, no

entanto, é detectado dentro de uma região específica, ao passo que a “counterurbanization” ocorre indistintamente em qualquer cidade.

É importante salientar que esses processos não ocorrem simultaneamente em todas as cidades, em função das especificidades sociais, históricas, geográficas e econômicas. Por esse motivo são encontradas cidades em estágios diferenciados de desenvolvimento urbano. No entanto, Champion (2001) identificou em diferentes cidades do mundo, tendências comuns que se aproximam cada vez mais pela difusão rápida das ideias proporcionada pela facilidade de comunicação e acesso a informações.

Portanto, no estágio que se encontram as cidades hoje, pode ser percebido um movimento em direção à racionalização dos recursos de acordo com preceitos de sustentabilidade. Há a tendência de aproveitamento de áreas degradadas em locais privilegiados da malha urbana e a promoção de densidades mais elevadas justificadas pela racionalização e concentração da infraestrutura existente.

Cidades onde se incentivou a expansão urbana, baixas densidades e especialização do uso do solo, tendem a oferecer serviços de transporte públicos deficitários pela extensa malha urbana, o que promove a utilização de veículos automotores. Isso resulta em congestionamentos, poluição e injustiças de oferta de serviços públicos.

Em 1990, a Comissão da Comunidade Europeia publicou o que denominou de “Green Paper” para o ambiente urbano, onde contava a defesa das cidades compactas (CEC, 1990). Não há, todavia, um consenso a respeito da densidade adequada, pois envolve muitos fatores na análise (OWENS, 1986; BANISTER, 1992; BREHENY, 1996; RICHARDSON et al., 2000)

De acordo com Pitts e Liao (2009, p.7), as tendências de planejamento das cidades atualmente têm sido:

- a) política de contenção urbana e o cuidado com ocupações em áreas não urbanizadas;
- b) evitar altíssimas densidades e baixas densidades e promover a concentração descentralizada;
- c) áreas centrais devem ser regeneradas;
- d) desenvolvimento de usos mistos e promover o equilíbrio entre os usos;
- e) centro multifuncional e vibrante de atividades;
- f) incentivo a recuperação de áreas degradadas e degradação

- monitorada;
- g) transporte público e desenvolvimento de trânsito orientado devem ser promovidos;
- h) participação popular nas decisões;
- i) áreas verdes urbanas e espaços públicos devem ser melhorados;
- j) utilização de energias renováveis;
- k) taxação de impactos ambientais;

Muitos desses conceitos podem ser identificados dentro dos planos diretores elaborados para sediar os JO nas cidades-sede.

Atualmente, com a escassez de recursos naturais e o aumento populacional, os urbanistas têm se preocupado com a compactidade e a contiguidade das cidades. A relação entre população e ocupação do solo determina a quantidade de infraestrutura necessária e os impactos sociais e ambientais resultantes.

A suburbanização, conceito disseminado na década de 1960 nos países desenvolvidos com intuito de trazer o contato com a natureza, e nos países periféricos como alternativa à população de menor renda, logo foi detectado como problema. O urban sprawl, que significa a dispersão urbana descontrolada uniforme e de baixa densidade (TORRENS; ALBERTI, 2000, p.3), se disseminou em muitas cidades que hoje apresentam deficiências na provisão de infraestrutura da malha urbana existente.

Portanto, a compreensão do planejamento e a aplicação das políticas em relação ao crescimento urbano atualmente têm sido voltadas ao controle das cidades mantendo-as em formas compactas e contíguas.

Essa diretriz tem sido adotada em larga escala na Europa, na Ásia e na América do Norte com vistas a uma ocupação urbana que consuma menos energia e emita menos CO₂, de acordo com premissas sustentáveis. Teve início na década de 1990, nos Estados Unidos que tentava reduzir a excessiva expansão em seus subúrbios com políticas de contenção urbana e reserva de áreas para implantação de espaços públicos (PORTER, 1986; DEGROVE; MINESS, 1992; STEIN, 1993; NELSON; DUNCAN, 1995; URBAN LAND INSTITUTE, 1998; PORTER et al., 2002; SZOLD; CARBONELL, 2002; BENGSTON et al., 2004; BARNETT, 2007). Conforme Meadows (2003), entre 1970 e 1990, a população de Los Angeles cresceu em torno de 45%, ao passo que a área urbana ocupada aumentou em 300%.

De acordo com Han et al (2009, p.1285) a forma comumente disseminada de atuação é o estabelecimento de um reduzido perímetro urbano (urban growth boundary) para restringir a expansão desordenada. Na área pertencente ao perímetro deve ser garantida a infraestrutura e os serviços públicos necessários; deve estar contemplada a área adequada à projeção do crescimento populacional; estabelecidos os usos e a suficiência de recursos naturais e água (NEW HAMPSHIRE, 2011).

Pendall et al (2002) afirma que as outras duas formas de contenção da expansão urbana implantadas são o cinturão verde e o perímetro de serviços, que seria o limite entre a área provida de infraestrutura básica (sistema de abastecimento de água, tratamento de esgoto, rede de energia, entre outros) e as áreas rurais. Acredita-se que essa limitação desencorajaria a ocupação urbana.

Os critérios utilizados para se analisar as áreas ocupadas por aglomerações urbanas podem ser a densidade, a fragmentação, a linearidade e a centralidade. A densidade é o indicador mais utilizado e o resultado depende da mensuração da área ocupada em relação à população residente (OJIMA, 2007).

No entanto, não há um consenso de qual a densidade pode ser considerada adequada às diversas tipologias de uso (TORRENS; ALBERTI, 2000). Portanto, é difícil mensurar o que se considera como urban sprawl. O Lower Mainland Regional Planning Board de British Columbia, Canadá, considera dispersão de baixa densidade 12 a 20 habitantes por hectare. Por sua vez, o Real Estate Research Corporation (RERC) considera baixa densidade residencial 5,25 unidades habitacionais por hectare (GORDON; RICHARDSON, 1997, p.99). Essas grandes disparidades e as diferentes realidades encontradas nas cidades do mundo, induzem ao estudo de outras formas de mensuração.

Outro indicador comumente utilizado é o índice de dispersão urbana proposto por Bertaud e Malpezzi (2003) que considera a área ocupada pelos espaços públicos que interferem nas distâncias de acesso as áreas centrais. No entanto, a análise exige base demográfica o que inviabilizaria o estudo, caso estes dados não estivessem disponíveis ou fossem pouco confiáveis.

Torrens e Alberti (2000) indicam como alternativa a análise do gradiente de adensamento. À medida que a área se afasta do centro, a densidade pode gradativamente reduzir, dentro de parâmetros de atenuação. Os autores argumentam que, dessa forma, é possível inferir não apenas o grau de densidade,

mas as mudanças no tempo, pois a dispersão e a concentração são fenômenos dinâmicos.

A fragmentação verifica se há contiguidade na ocupação ou se existem os *leapfrogs*, ou seja, massas urbanas dispostas separadamente. As *leapfrogs* podem resultar do processo de desconexão dos espaços, associado às mudanças nos fluxos de deslocamentos da população, o que demonstra que a contiguidade não é mais necessária para que haja comunicação entre as massas urbanas. Quanto mais dispersas, podem avançar em áreas agrícolas, ambientais e exigir que a infraestrutura atenda áreas cada vez mais distantes. Seus interstícios, geralmente com cobertura vegetal apesar de produzir efeitos apazíveis, têm resultados ambientais reduzidos devido à fragmentação.

De acordo com Ojima (2007), a linearidade se dá, quando existem barreiras físicas naturais (montanhas, cursos d'água) ou produzidas (rodovias, ferrovias, pólos econômicos) que resultam na indução do crescimento. Portanto, há diferenças no atendimento de infraestruturas se comparadas áreas de crescimento concêntrico e de crescimento linear.

Por último, a centralidade que mede o nível de polarização do município. Quanto maior o movimento pendular, mais compacto o município tende a ser, e ocupa as franjas da cidade-pólo. Ao contrário, quanto menos dependentes da cidade-pólo, mais dispersas tendem a ser. Portanto, nem sempre a dispersão é um fator negativo da ocupação.

Esses fenômenos podem ser analisados independentemente da quantidade populacional de cada município, o que permite verificá-los nas diferentes cidades-sede dos JO.

Outra característica identificada nas cidades atuais é a busca pela regeneração de áreas degradadas. A Segunda Guerra Mundial deixou algumas das principais cidades do mundo (estão em sua maioria na Europa) total ou parcialmente em ruínas (POWELL, 2000). O período do pós-guerra foi considerado a Era de Ouro do planejamento total, e caracterizou-se pela descentralização, setorização de atividades e a redução da densidade urbana. (ideais propostos no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM).

A partir da década de 1980, buscou-se recuperar e adequar espaços degradados; e incentivar a utilização mista e densa das cidades do passado - contrária ao movimento moderno. As transformações econômicas e a própria

dinâmica urbana de expansão produziram impactos nas cidades, desativando ou deslocando áreas portuárias, ferroviárias, industriais e esvaziando os centros. Essas áreas em processo de degradação ou subutilizadas, centrais dentro da malha urbana, dotadas de infraestrutura ficaram à margem da lógica de fluxos e da organização utilitária. Outro fator que contribui é a própria dinâmica urbana de expansão, que torna o uso industrial indesejado em regiões onde a ocupação tornou-se residencial ou comercial. O poder público é obrigado a reformular a utilização dessa porção do solo, induzindo, por meio de parâmetros de utilização, a transferência de indústrias às bordas do perímetro urbano.

Prognosticadas por Castells (1999, p. 10), os grandes centros urbanos concentram as atividades de serviços, principalmente ligados à tecnologia, com a produção de espaços que atraiam pessoas e empresas voltadas a essas atividades. Como a complexidade da cidade não permite a intervenção na sua totalidade, o poder público define localidades estratégicas capazes de produzir transformações urbanas, resultantes dos chamados projetos motores ou baseados em “âncoras” culturais.

Aliadas a essas intervenções físicas, os governos municipais têm utilizado de estratégias de marketing para atrair investimentos e manter-se competitivo perante as demais cidades. Uma das políticas adotadas é a refuncionalização de áreas decadentes, voltando-as as atividades de lazer, entretenimento e cultura, sempre com uma obra ícone de arquiteto reconhecido internacionalmente. Essas intervenções dependem de parcerias público-privadas e agentes que reforcem a construção da nova imagem local e a atração de novos usuários e investimentos (DEL RIO, 2000).

Hassenpflug (2007) apresenta características da produção espacial atual, que denominou de espaços de consumo ou citytainment:

- a) temática – produção espacial narrativa ou contadora de histórias;
- b) conversão – mudança de uso de áreas degradadas;
- c) promoção de projetos “carro-chefe” – arquitetura e desenho urbano como ferramentas para impulsionar a economia de áreas da cidade;
- d) ambiente festivo – atração de grandes eventos. Nesta, há a preocupação com a recuperação dos centros tradicionais, onde se encontram os marcos referenciais da cidade;

e) de diferenciação – espaços para o atendimento de grupos específicos.

Para que essas áreas se tornem dinâmicas, é necessário a promoção de usos mistos em contraposição ao planejamento Modernista que tinha como princípio a separação funcional das zonas. Jacobs (2001, p.155) defendia que a vitalidade das cidades ocorre por meio do incentivo às inter-relações entre atividades e usos, e apresentou quatro condições para gerar diversidade: estimular o espaço por mais de uma função; quadras de dimensões reduzidas, pois as esquinas são espaços que induzem ao encontro; bairros compostos de construções de portes e idades variadas; permitir densidades maiores para a concentração de pessoas (Jacobs, 2001, p.162-163).

Llewelyn-Davies (2007, p.39) apresenta os benefícios da diversidade de usos à população: facilita o acesso aos serviços e ao comércio; reduz congestionamentos; oportuniza as relações sociais; permite comunidades mais diversificadas; sensação de segurança nos espaços públicos pela vigilância dos vizinhos; vitalidade urbana; aumento da oferta de serviços e dá suporte aos pequenos comércios.

Carmona et al (2003, p.222) afirmam que entre uma edificação que concentra mais comércios e várias edificações cada uma com um comércio a primeira é preferível, pois reduz o trajeto a ser percorrido para acessar as lojas. No entanto, os autores alertam para a necessidade de estabelecer um tamanho máximo à edificação para evitar a instalação de shoppings, o que resultaria na perda da vitalidade das ruas.

Em termos de planejamento, a lei de uso e ocupação do solo precisa ter uma visão inclusiva, ou seja, que explicita apenas as atividades proibidas e permita as demais. O que ocorre na maior parte dos municípios é a menção de atividades permitidas e a proibição das não especificadas (KRIER, 1990, p.208-209). Essa medida restringe a ocupação de usos diversos e reforça a característica monofuncional das zonas. Em termos morfológicos, cria centros polarizadores de atividades e estimula o deslocamento.

Carmona et al (2003, p.221) inclusive incentivam a multiplicidade de usos em altura, ou seja, cada pavimento sendo utilizado para um fim. No entanto reconhece a dificuldade de se adotar a diversidade de usos e cita como motivos pelos quais isso ainda se restringe, os custos públicos adicionais (por exemplo, medidas diferenciadas de salvamento e combate à incêndios); conflitos entre a intenção do

poder público e mercado imobiliário; a própria aceitação da população em dividir com outros usos um imóvel por incompatibilidade ou insegurança; valor dos aluguéis diferenciados para cada tipologia de uso; custos de infraestrutura elevados nos imóveis para permitir a flexibilidade de usos.

Contudo, verifica-se nas cidades de maior porte, a construção de muitos edifícios multifuncionais, pois do ponto de vista do investidor, isso reduz os riscos de vacância.

Ao contrário, a setorização da cidade e o aumento da distância em relação às áreas centrais exige maior demanda de deslocamentos da população. Nos Estados Unidos, menos de 1% dos deslocamentos é realizado por motivos de lazer (US Department of Transportation, Federal Highway Administration, 1994, p.4-72), portanto a maior parte deles ocorre para execução de alguma atividade funcional ou produtiva.

Segundo Boarnet e Crane (2001, p.177-178) são poucas os conhecimentos sobre a influência do ambiente construído nas viagens diárias e os estudos realizados sobre o assunto não são conclusivos. Enquanto alguns estudos verificam que a diferenciação das tipologias de uso do solo impacta nas viagens de origem e destino (CERVERO 2002; FRANK E PIVO, 1994), outros obtiveram resultados insignificantes (BOARNET; CRANE, 2001; CRANE; CRAPEAU, 1998) e afirmam que a relação entre a forma urbana e o comportamento de tráfego é causal.

Recentemente, houve um aumento em pesquisas sobre transporte relacionado ao uso do solo com o desenvolvimento de indicadores de análise espacial em relação à densidade, usos mistos, acessibilidade e ao desenho urbano (BAGLEY et al., 2002; SRINIVASAN, 2002).

Os estudos realizados identificam que as pessoas que escolhem residir próximas a estações de transporte são usuários antes mesmo de viver próximos a elas (Schwanen and Mokhtarian, 2005); ou seja, a decisão de moradia está atrelada a uma opção modal anterior, e não que a proximidade de uma estação de transporte altere um hábito de escolha modal. De acordo com Lee et al (2011, p.45), 40% a 45% das pessoas que vivem a 800 metros de uma estação metroferroviária, são usuários do sistema de transporte. Em locais onde não há uma rede abrangente, principalmente nos subúrbios, identifica-se uma ocupação mais densa ao longo das linhas (TORRENS; ALBERTI, 2000).

Para mensuração do nível de relação entre uso do solo e transporte, Lee et al

(2011, p.45) utilizaram como variáveis de análise em áreas residenciais: a localização, fatores relativos ao desenho das vias, acesso ao trânsito e as vias expressas e, similar ao estudo de Krizek (2003); população, densidade, distância do Central Business District (CBD) à área metropolitana e a idade do estoque residencial.

Os indicadores relacionados ao desenho das ruas (como a densidade das vias, densidade de intersecção, percentual de *cul-de-sacs*) estão associados à acessibilidade de pedestres, a conectividade intra-urbana e a dependência ao automóvel individual (KRIZEK, 2003). Segundo Carmona et al (2003, p.78) dos elementos morfológicos da cidade, os mais mutáveis são o uso do solo e as estruturas edificadas, ao passo que os mais estáveis são o padrão das ruas e das quadras.

De acordo com Torrens e Alberti (2000), é esperado que o acesso às principais infraestruturas de transporte como as férreas, às vias expressas e os terminais intermodais afetem o comportamento das viagens de origem e destino; assim como as áreas densas de atividades que geram empregos e que têm como raio de influência 1.600 metros.

Quanto mais dispersa a ocupação, mais distantes das oportunidades estão os que residem nos subúrbios. O fator que se identificou nas pesquisas, foi o aumento da utilização de veículos individuais em cidades mais dispersas.

2.6 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA E O “ESTADO DE EXCEÇÃO”

Hobsbawm (1997) demonstra que o século XX foi pautado pela busca de inserir as exceções dentro de normas e torná-las lei. Nestas leis eram estabelecidas punições para casos de descumprimento e o papel do Estado era ordenar e fiscalizar a concretização efetiva dessas leis.

No entanto, Vainer (2011) argumenta que o planejamento estratégico das cidades aproximou a forma de gerenciamento empresarial das instituições públicas com o discurso de eficiência, flexibilidade e agilidade nas decisões. Argumentos semelhantes são apontados por Oliveira (2003) em relação ao mercado de trabalho, quando o autor ressalta que a flexibilização e a adaptabilidade, requisitos necessários aos vendedores ambulantes e pessoas que exerciam qualquer tipo de trabalho temporário, passaram a ser qualidades desejadas em todo o mercado de

trabalho formal.

Ascher (2001) define o urbanismo contemporâneo como ad hoc, ou seja, as soluções adotadas são específicas a cada situação, implantadas muito mais por projetos que por programas, sendo que as escolhas estão vinculadas a consensos locais (muitas vezes parciais) e com menor frequência, por meio da adoção de normas. O autor interpreta essa nova forma de governar como positiva, caso o processo promova a participação de diversos representantes da sociedade, o que definiria respostas rápidas e adaptadas à complexidade do período atual que denominou de terceira revolução urbana moderna.

Preuss (2004, p.68) e Andronovich, Burbank e Heying (2001) também são favoráveis quando relacionados a realização de grandes eventos como os JO que tem prazos pré-determinados de conclusão dos preparativos, pois ajudam a cidade a superar o rigor do processo de planejamento e das estruturas políticas, que frequentemente impedem uma rápida mudança (POYNTER, 2008, p.135).

No entanto, essa constante flexibilização das regras aplicadas sem processos participativos e de consenso é definida por Agamben (2004, p.75) como “Estado de Exceção”, em que todas as determinações jurídicas são desativadas. O autor explica que, ao longo da história, isso tem ocorrido em situações emergenciais como em tempos de guerra, de crise financeira extrema (Alemanha – 1923; França – 1925, 1935 e 1937) e catástrofes naturais. O que antes era uma medida provisória e excepcional está se tornando permanente, como uma forma contemporânea de governar (AGAMBEN, 2004).

Poulantzas (1986) explica que o Estado de Exceção tem ocorrido porque há uma configuração política favorável. O Estado tem uma autonomia relativa e não se identifica nas classes dominantes um grupo capaz de assumir o poder. Assim, cada segmento tenta defender seus interesses e aprovar benefícios específicos, criando exceções e segmentando as regras.

Guillamón (2011) demonstra por meio do processo de preparação de Londres para os JO, que as cidades-sede, com o intuito de potencializar os ganhos principalmente financeiros e de imagem, aplicam políticas de exceção. Vainer (2011) constata que as cidades dos megaeventos não respeitam mecanismos formais-institucionais e exemplifica, citando uma medida do governo brasileiro que isenta de impostos todas as empresas que tiverem contratos com a FIFA ou com o COI.

De acordo com Vainer (2011), nestes casos, o Estado de Exceção se aplica

parcialmente, pois os poderes executivo e legislativo municipais ainda têm autonomia, no entanto, tendem a governar em benefício dos interesses privados. Para isso, os processos decisórios passam a ser pouco divulgados e discutidos.

Ascher (2001, p.76) explica que não há um declínio da moral, mas uma transição desta, que emancipa o indivíduo de seguir regras e valores coletivos, o que o obriga a refletir sobre seu papel na sociedade. O autor afirma que nem todos os problemas poderão ser resolvidos apenas pelo debate. Algumas questões serão resolvidas pelo enfrentamento inevitável e necessário.

2.7 CIDADE-SEDE DOS JO E SEU LEGADO

O COI é uma entidade sem fins lucrativos, com um regimento chamado Carta Olímpica que contém os princípios fundamentais referentes aos JO. Todos os direitos relacionados com a organização, exploração, transmissão, representação, símbolos e rituais são de propriedade do COI (IOC, 2010, p.20). Tem sede em Lausanne, na Suíça e é uma instituição isenta de impostos e fiscalização (SHAW, 2008).

Os lucros mais significativos são do direito de transmissão (47%) e patrocínio exclusivo (45%) (IOC, 2011). O COI negocia com os patrocinadores mundiais e o COL, é responsável pela venda dos ingressos e pelos patrocínios nacionais. Apenas um pequeno percentual dos custos operacionais e administrativos é assumido pelo COI (10%), o restante é dividido entre comitês locais nos diversos países, federações de esportes e o COL da cidade-sede (IOC, 2011, p.28).

Os JO de Montreal (1976) foram bastante criticados pela ineficiência do ponto de vista econômico que resultou no endividamento público por quase uma década. Isso impactou negativamente a imagem do evento, com o risco de produzir o desinteresse das cidades em sediá-lo.

Por esse motivo, após os JO de Los Angeles, o COI deixou de firmar contrato com o poder público local das cidades-sede, e estabeleceu que o COL fosse gerido e representado por empresas privadas (POYNTER, 2008, p.131). Os Comitês Olímpicos Locais têm a função de apresentar a candidatura das cidades, convidar os atletas para participar do evento e divulgar os JO no país.

O processo de concorrência se estende por um período de cinco a dez anos, pois a cidade precisa passar primeiro por uma seleção no país como postulante, e,

se escolhida internamente poderá se tornar aspirante. Nessa segunda fase, há necessidade de esforços compartilhados com o país de origem para que seja selecionada como candidata. Então, o processo de escolha é minucioso e a cidade precisa demonstrar sua capacidade em sediar os JO, para ser escolhida como sede.

Apesar das diversas etapas apresentarem critérios de avaliação, em todas as fases as decisões são políticas. E estas envolvem simultaneamente as entidades máximas do esporte internacional e nacional (COI/Comitês Olímpicos Nacionais) e todas as esferas do poder nacional (Governos – Federal, Estadual e Municipal) (BITTENCOURT, 2008, p.233).

Com o apoio popular em favor da candidatura, todas as instâncias de governo se mobilizam para demonstrar a uma entidade privada a vontade de ser escolhida. Assim reduz-se o poder de negociação e acatam a todas as exigências do COI. O governo nacional então aprova leis específicas para o período de preparação e realização do evento, na maioria das vezes sem consulta popular ou busca de consenso; estabelece a criação de uma instituição responsável pela infraestrutura necessária para realização do evento, no qual a maior parcela é financiada por instituições públicas. E os governos local, estadual e central assumem o compromisso de arcar com qualquer déficit potencial (PREUSS, 2004, p. 13).

Além da significativa dedicação em cumprir todas as exigências do COI que abrangem diversas áreas de atuação, o poder público local precisa ter o compromisso de obter resultados positivos por um longo período para a cidade, caso contrário esses esforços podem resultar em perda de oportunidade.

O compromisso de legado não existia na Carta do COI até 2003. E mesmo quando foi inserido abordava a questão em linhas gerais. O capítulo referente à Missão e as Regras, recomenda somente que a cidade-sede mensure e promova um legado positivo (CASHMAN, 2011, p.74).

À definição de legado olímpico, em grande parte dos estudos se atribui conotação positiva. O COI o define como o planejamento prudente e sustentável que assegura o alcance de resultados efetivos (IOC, 2003, p. 41; MAZO et al., p.119, 2008).

No entanto, de acordo com Mazo, Rolin e Costa (2008), pode assumir interpretações diferenciadas dependendo do enfoque que é dado. Para o COI, significa a realização do evento sem problemas e o fortalecimento do conjunto de símbolos e ideais atrelados à sua marca. Tendo em vista esses objetivos, fiscaliza e

pressiona as cidades-sede no cumprimento de prazos e exige infraestrutura adequada aos visitantes, estruturas esportivas de acordo com padrões competitivos de alto nível e de comunicações para atender aos patrocinadores do evento. Por outro lado, à cidade-sede, legado significa a concretização de um plano benéfico à população residente num prazo mais longo e que auxilie na resolução de problemas urbanos, no início de um processo de dinamismo socioeconômico ou na disseminação de uma imagem positiva da cidade.

Andranovich et al. (2001, p.124) define o legado olímpico como “...the period with the longest effect on the host city”. No entanto, é complexo definir quais dinâmicas ou efeitos podem ser atribuídos aos JO depois que o evento ocorreu, pois “o legado não é um estado alcançado – isto é um “resultado” - mas um processo de desenvolvimento por encadeamentos sucessivos do capital social e das estruturas da governança local” (LERI, 2007 apud DA COSTA, 2008, p.240).

Dentro das diferentes temáticas que envolvem o termo “legado”, Poynter (2008) categorizou-as em tangíveis e intangíveis; sendo que o primeiro envolve as infraestruturas realizadas para o evento e são suscetíveis de análise econômica de custo-benefício; enquanto que os aspectos culturais são considerados intangíveis, pois repercutem de modos diversos e são difíceis de mensurar, mas estão diretamente relacionados ao entusiasmo, patriotismo e reputação.

Poynter (1999) afirma que suas pesquisas têm demonstrado que as cidades-sede se beneficiam mais do intangível, evidenciado em termos de marca e no marketing da cidade bem como no aumento do orgulho cívico. (POYNTER, 2008, p.139).

Contudo Rodrigues (2008, p.159) alerta que é necessário equilibrar os interesses pela competição econômica por investimentos, que evidenciam os aspectos intangíveis; daqueles que realmente trarão benefícios à população local, que seriam as infraestruturas. Nesse sentido, os JO podem ser interpretados como algo que trará ganhos para a cidade ou apenas um ‘commodity’.

No âmbito econômico Poynter (2008) define “Legacy Momentum” como a capacidade da cidade e da economia regional seguir de forma ascendente após o término dos JO. Atingir esse estágio implica em considerar na candidatura e no período de preparação, o planejamento posterior ao evento. Pode ser dividido em impacto primário, que está relacionado às receitas e custos específicos do evento; e secundário que envolve os investimentos indiretos realizados (infraestrutura,

intervenções urbanas, entre outras) (POYNTER, 2008, p.135).

O investimento em estruturas esportivas impacta muito pouco na cidade e beneficia limitadamente um público, por proximidade física com as estruturas ou pela prática das modalidades de esportes disponíveis. Pitts e Liao (2009, p.100) afirmam que os impactos positivos de sediar os JO tem sido o fortalecimento da prática de esportes da população em geral, o que produz a melhora da saúde. No entanto, o incentivo as atividades esportivas pode ser realizada sem a necessidade do montante investido na promoção do evento e na construção das estruturas. Portanto, um legado pouco significativo.

Em termos urbanos, as cidades-sede podem optar por um planejamento sem legado físico, como ocorreu com Los Angeles (1984) e Atlanta (1996), que não investiram em infraestrutura, e muitas das edificações esportivas foram demolidas ou desmontadas após os JO, optando pela receita financeira que o evento proporcionou. Diferente de Barcelona (1992), considerada modelo de planejamento urbano com a utilização dos JO como instrumento de desenvolvimento urbano.

Após o evento, são poucos os governos que têm planos de continuidade para o desenvolvimento da cidade ou conseguem imediatamente elaborá-los. De acordo com Cashman (2002, p.13) há um período de depressão pós-evento, principalmente porque as cidades comprometeram parte importante de seus recursos para a sua realização. Ao mesmo tempo, os problemas identificados não podem ser enfrentados pelo nível de endividamento em que as cidades se encontram.

Cashman (1998, p.111) comenta a dificuldade em disponibilizar recursos para implantar um legado físico, justificando que após o evento realizado, os atores envolvidos tendem a se dispersar, principalmente pelo fato de planos pós-evento representarem custos extras dentro de um orçamento significativamente elevado anteriormente despendido. Sua mensuração é complexa, pois há dificuldade em identificar os aspectos diretamente relacionados aos JO das dinâmicas próprias e do contexto local que ocorreriam sem a oportunidade de sediar o evento. Outro fator relevante é a singularidade de cada experiência uma vez que os contextos são diferenciados (trajetórias passadas, presentes e futuras); assim como seu processo de desenvolvimento que influenciam significativamente nos resultados (MACRURY 2008, p.153; RAEDER, 2008, p.197).

Somados a isso, Preuss (2008, p.68) ainda alerta que não há como beneficiar a população como um todo. Sempre haverá parcelas privilegiadas em detrimento de

outras. Assim, à medida que se elabora o plano para os JO, os resultados estarão sendo delineados de acordo com o desejado, portanto de certo modo, previsíveis. Em outras palavras, beneficiarão àqueles a quem se quis.

Recentemente os planos têm sido elaborados para corrigir falhas existentes (problemas de saneamento, recuperação de áreas degradadas ambientalmente ou socialmente) ou para a concretização de um novo ideal (novas centralidades, adensamento, redirecionamento da ocupação urbana).

De acordo com o enfoque desse estudo, o conceito de legado que mais se aproxima pode ser interpretado como permanências espaciais decorrentes das ações empreendidas em função de sediar os JO.

A motivação para a candidatura das cidades para sediar os JO está relacionada à busca por benefícios, geralmente de ordem econômica. No entanto, para isso, é necessário um processo de preparação que envolve transformações físicas do espaço urbano e que podem ser temporárias ou permanentes. As mudanças permanentes, principalmente pela urgência na realização, podem redirecionar ou acelerar dinâmicas que, em outros momentos históricos, ocorreriam lentamente, o que possibilitaria ajustes no decorrer do processo. Conforme Hiller (2003), os JO são intrusos no processo de planejamento da cidade, no entanto, tem o poder de modificar leis e diretrizes construídas democraticamente pela população ao longo da história.

Os planos diretores elaborados para sediar os JO, envolvem ações de planejamento, mas diferente de outros, têm em seu escopo um percentual significativo de projetos de intervenção urbana, que tem um prazo de finalização estabelecido pela data de abertura do evento.

Cada cidade-sede em seu plano diretor traça diretrizes de intervenção, priorizando um setor específico, e, conseqüentemente, este se caracteriza como seu principal legado em termos físicos.

Mesmo quando o plano de candidatura foi elaborado à espera de um legado positivo, é difícil prever o ambiente pós-evento. O legado está baseado numa especulativa predição do local, enquanto os aspectos sociais, econômicos e físicos continuam se modificando desde a concepção do plano até o evento (Cashman, 2011, p.75).

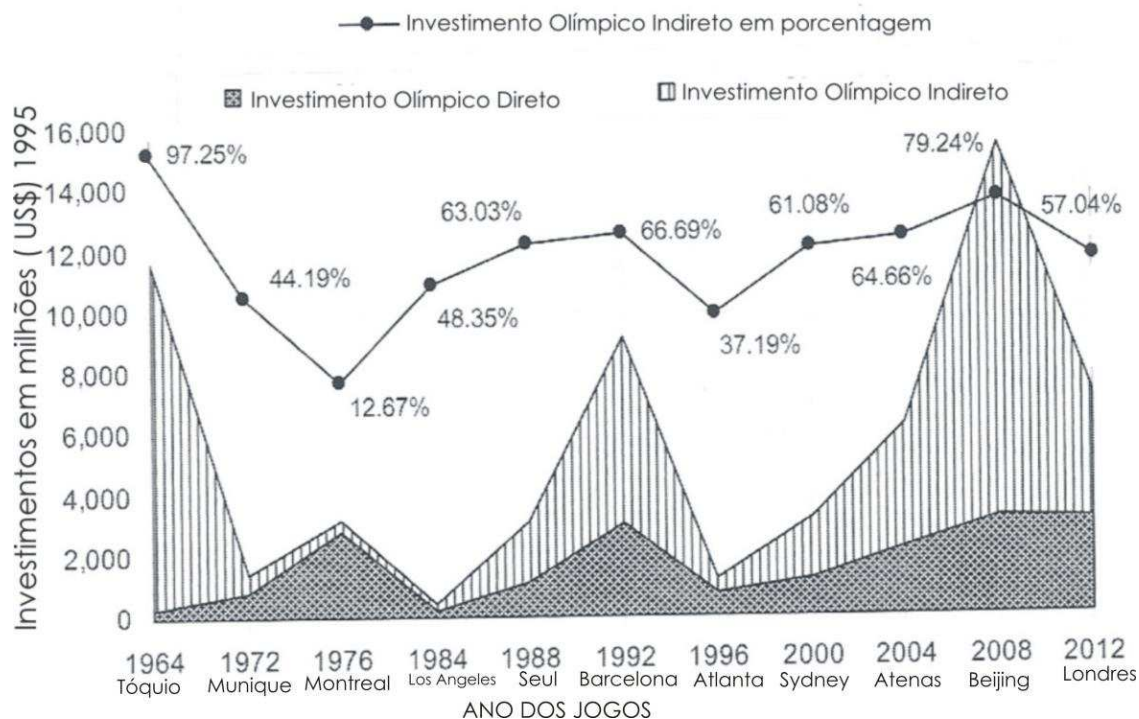
2.7.1 Impactos socioeconômicos dos JO

Em termos econômicos, há um aumento na representatividade do turismo e das exportações impulsionada pela significativa exposição midiática da cidade-sede (NSW, 1997). O estudo do impacto econômico de Sydney, por exemplo, foi analisado pelo governo local sob os seguintes aspectos: magnitude dos impactos diretos (turismo, exportações e venda de ingressos e souvenirs); condições do mercado de trabalho; políticas macroeconômicas; recursos para o financiamento do evento; o impacto dos JO na produtividade; e no crescimento da demanda por produtos nacionais (NSW, 1997). No que se refere ao tempo, 61% do aumento no PIB de New South Wales ocorreu no período pré-evento.

Os custos relativos aos projetos de intervenção urbana variam significativamente em cada cidade-sede, portanto seus benefícios variam não somente pela escolha do setor e temática que serão priorizados, mas pelo montante que se pretendeu investir em infraestrutura urbana. De acordo com Pitts e Liao (2009), são importantes para o legado urbanístico: o conteúdo e a escala das intervenções; a definição da sua característica principal; a visão de integração urbana e a relação com demandas em longo prazo. Os autores acrescentam que essas intervenções focam infraestruturas relacionadas ao transporte, comunicações, turismo e serviços municipais. No entanto, precisam atender a demandas imediatas de embelezamento da cidade aos turistas e de realização do evento, investimentos que podem endividar a cidade por longo período.

O Gráfico 3 demonstra os investimentos olímpicos diretos e indiretos nas cidades-sede desde 1964 até 2012, com valores convertidos em dólares americanos com ano base 1995. Os investimentos diretos correspondem à construção ou adequação das estruturas esportivas, ao passo que os indiretos estão relacionados à infraestrutura urbana (PITTS E LIAO, 2009).

Gráfico 3 – Investimentos diretos e indiretos nas cidades-sede dos JO de 1964 a 2012



Fonte: Pitts e Liao, 2009.

É possível identificar que Tóquio, Barcelona e Beijing foram as cidades que mais investiram em infraestrutura. A razão entre investimentos diretos e indiretos em Tóquio e Beijing é expressiva, sendo que ambos aplicaram uma porção significativa de seus recursos em melhorias na rede de transporte metroferroviário. Em contraposição, Atlanta foi das cidades que recentemente sediaram os JO a que menos investiu, tanto em estruturas esportivas como em infraestrutura, similar a Los Angeles. Pitts e Liao (2009) afirmam que baixos investimentos em infraestrutura ou a concentração destes em estruturas esportivas não promove transformações urbanas e, conseqüentemente, não usufrui de benefícios em longo prazo. Os autores acrescentam que essa relação de investimentos e benefícios não é direta e cita como exemplo Atenas (2004) e Montreal (1976) que aplicaram seus recursos de maneira pouco eficiente em estruturas esportivas de custos elevados.

A Tabela 04 apresenta algumas estimativas de investimento em cidades que procuraram maximizar o impacto secundário dos JO no seu desenvolvimento urbano. (Poynter, 2006, p.136).

Tabela 4 – Investimentos indiretos nas cidades-sede de 1992, 2000, 2008 e 2012

Cidade Olímpica	Investimentos em infraestrutura – valores atualizados (bilhões U\$ dólares)	Fontes de investimentos setor público (% do investimento total)	Fontes de investimentos setor privado (% do investimento total)
Barcelona 1992	8,01	61,5	38,5
Sydney 2000	3,03	64,4	36,6
Beijing 2008	14,25	85,0	15,0
Londres 2012	13,70	64,2	35,8

Fonte: Poynter, 2006, p. 15 apud Preuss, 2004.

Os investimentos indiretos racionalmente aplicados envolvem habilidade em prever tendências futuras de desenvolvimento urbano; plano estratégico holístico com análises científicas dos fatores positivos e negativos; processo de consulta democrático para reafirmar o interesse público e capacidade econômica de implantar planos (PITTS E LIAO, 2009).

No entanto, os estudos demonstram que o impacto socioeconômico comumente gerado na cidade-sede é a segregação socioespacial da população de menor renda em torno às estruturas esportivas e as áreas que recebem intervenções urbanas e a baixa participação popular nas decisões de onde aplicar os recursos públicos (BLUNDEN, 2007; GOLD, M; GOLD, JR; 2007; PITTS; LIAO, 2009; MINNAERT, 2011). Em Seul, foram construídas barreiras visuais para que a cobertura televisiva não exibisse as ocupações irregulares locais (GOLD, M; GOLD, JR., 2007); em Atlanta houve a desocupação de grande parcela da população de baixa renda para a construção das estruturas esportivas (MINNAERT, 2011). Em Beijing foi noticiada a expulsão dos trabalhadores da construção civil logo após o término das obras do Parque Olímpico (PO).

De fato, de forma pacífica ou conflituosa, o impacto econômico mais evidente é o aumento do valor da terra, que por um lado, resulta na substituição da população residente por outra de classe econômica mais elevada e, por outro, o crescimento da construção civil que tem como fator positivo a geração de empregos (PREUSS, 2000). Pitts e Liao (2009) afirmam que as cidades mais estáveis economicamente, com baixos índices de desemprego e cidades dotadas de boa infraestrutura, tendem a ser menos suscetíveis a valorização imobiliária. Cidades em países mais pobres que têm infraestrutura deficitária têm efeitos mais positivos quando sediam as Olimpíadas, pois recebem significativos investimentos em curto período (ESSEX;

CHAKLEY, 1999; PREUSS, 2000).

2.7.2 Distribuição das estruturas esportivas no espaço urbano e seus usos posteriores

De acordo com Essex e Chalkley (1998) os JO envolveram a partir de 1960, grandes investimentos em estruturas esportivas em função do aumento no número de modalidades e atletas; e o crescimento de cobertura jornalística, que demanda a construção de centros de comunicações.

Os planos diretores elaborados para os JO têm determinado a localização das estruturas esportivas em função da realização do evento em si ou utilizando-as como indutores de dinamização de porções do espaço para concretizar planos concebidos para as cidades.

Em termos locacionais, essas estruturas podem estar inseridas na malha urbana ou afastadas; e a forma de distribuição pode ser atomizada ou centralizada. Inseridas na malha urbana, reduzem os custos de infraestrutura do entorno e acessos, mas a dificuldade é dispor de áreas que comportem as estruturas esportivas. Por sua vez, a decisão de afastá-las, comumente está associada a estratégias de regeneração de áreas degradadas, integração regional ou indução de desenvolvimento.

Pitts e Liao (2009) afirmam que as cidades que possuem infraestrutura adequada à população, optam por afastá-las da malha urbana existente, com o intuito de permitir o desenvolvimento de áreas mais distantes. Outras, as quais precisam utilizar os JO como oportunidade de prover de infraestrutura as cidades, optam por distribuir as estruturas esportivas na malha urbana. Os autores citam a rede metroferroviária de Tóquio como exemplo, pois foi significativamente ampliada no período de preparação para receber os JO de 1964 e é considerada como seu principal legado.

A distribuição atomizada das estruturas esportivas dilui as melhorias em uma área de abrangência maior, enquanto que a centralização cria uma polarização de desenvolvimento em seu entorno.

No que se refere a quantidade, as primeiras modalidades esportivas a participarem dos JO não necessitavam de diversidade de estruturas. Estavam relacionadas ao esforço físico, principalmente o atletismo, e permitiam que as

competições fossem realizadas apenas no estádio olímpico.

No entanto, eram necessários muitos dias de competição. De acordo com Gold e Gold (2007), em 1932 os JO de verão ocorreram durante 79 dias. A natação foi o primeiro esporte a ter uma estrutura separada das demais modalidades. Antes as competições eram realizadas no mar ou em rios.

Com a inclusão de novas modalidades de esporte com regras sucessivamente aprimoradas e a participação de uma quantidade maior de atletas, são exigidas estruturas com padrões construtivos específicos no que se refere a dimensionamento e materiais. Conforme Pitts e Liao (2009, p.56), 50% das competições olímpicas ocorrem em locais cobertos. O aumento da representatividade de países resulta no aumento de equipes de apoio e na quantidade de jornalistas interessados na cobertura do evento.

O COI estabelece atualmente no mínimo 31 diferentes tipos de estruturas esportivas para acomodar 28 modalidades de esportes principais (35 se incluídas subcategorias) em 300 eventos para os JO de verão (IOC, 2004).

A cobertura televisiva desperta o interesse de um maior número de espectadores e turistas, o que leva ao incremento na capacidade das estruturas esportivas.

Em termos financeiros, as sedes podem optar por aproveitar estruturas existentes ou construir novas. As estruturas existentes, geralmente construídas fora dos padrões exigidos pelo COI, precisam ser reformadas, sendo que essa modificação pode significar a demolição da própria estrutura existente. À medida que as especificações de materiais e o aparato tecnológico exigido são mais complexos, as estruturas precisam ser readequadas. É necessário oferecer condições ambientais favoráveis ao desempenho dos atletas, a correta aferição dos resultados das competições e a qualidade de transmissão televisiva.

Em relação às novas estruturas, podem ser permanentes, temporárias e de uso temporário. As maiores estruturas, como o estádio Olímpico, o centro aquático e os ginásios cobertos são geralmente permanentes. Após os JO pode ser concedido o direito de exploração comercial à uma empresa privada por tempo determinado ou que a própria iniciativa privada as construa e alugue-as no período do evento.

As estruturas temporárias são geralmente de menor porte e servem de apoio às estruturas de competições, como por exemplo acréscimos de arquibancadas, stands ou alojamentos. As estruturas de usos temporários são edificações existentes

ou construídas para o evento que mudarão de uso ou serão comercializadas após os JO. A mudança de uso ocorre principalmente quando a modalidade esportiva não é difundida no país que realiza o evento. A comercialização ocorre principalmente nas acomodações da Vila Olímpica (VO) e sua localização é pensada em função da futura viabilidade de venda.

2.8 MÉTODO DE ANÁLISE

A adoção e a explicitação de procedimentos visam sistematizar as informações e compor um instrumental que seja útil à análise da temática.

Primeiro foram contextualizados os aspectos que envolvem a temática e foram estabelecidos os objetivos geral e específicos, bem como os instrumentais utilizados para o seu atendimento. Em seguida, foi necessário o aprofundamento em assuntos relacionados ao objeto da tese – a cidade, no que se refere às mudanças do pensamento urbanístico e como ele se materializa no espaço e se relaciona com a sociedade. Nesse contexto, verifica-se o protagonismo das cidades e a competição entre elas por investimentos, sendo uma das estratégias sediar grandes eventos internacionais.

Dentre eles, constatou-se que os JO são o evento mais disputado. As intervenções urbanas para receber o evento seguem tendências que visam à sustentabilidade e, para concretizá-las, estabelecem regras circunstanciais com a promessa de um legado urbanístico.

A partir da fundamentação teórica, foram analisadas as cidades-sede e suas propostas de intervenção urbana com o intuito de eleger dois estudos de caso que tivessem priorizado em seus planos diretores, benefícios em longo prazo para a cidade.

Holanda (2011, p.21) destaca a importância da análise relacional entre padrões físico-espaciais e expectativas sociais, pois a desatenção ao caráter multidimensional dos espaços pode levar a pontos de vistas simplistas e que evidenciam os problemas e desconsideram as qualidades. Por esse motivo, para verificar se o propósito do plano diretor realizado para os JO se concretizou e de que maneira nas cidades-sede, os aspectos considerados para análise permearam as cinco dimensões de leitura do urbano, propostas por Friedmann (2005, p.36):

administrativa, econômica, sociocultural, política e principalmente, física. Esta última será interpretada tendo como princípio norteador os preceitos da forma urbana contemporânea explicitados na fundamentação teórica. Dentro das temáticas foram aprofundados aqueles aspectos que demonstraram relevância no contexto de cada cidade, para então verificar como isto ocorreu fisicamente.

Nesse contexto, é pertinente apresentar a definição do conceito de “desenvolvimento urbano olímpico”, como todas as transformações urbanas ocorridas em função dos JO da qual a cidade foi sede (PITSS; LIAO, 2009, p.22). No entanto, Preuss (2008) alerta para a dificuldade de separar os aspectos que envolvem diretamente os JO e os demais. Portanto, a análise se deu com o intuito de identificar transformações urbanas, sem o compromisso de estabelecer em que medida está relacionada com o evento em si. Os anos de anúncio e de realização dos JO foram utilizados apenas como referências temporais, para verificar o que ocorreu antes e depois. Isso se justifica, pois, conforme Pitts e Liao (2009, p.23), não é possível estabelecer um ponto de partida nem um término do processo de transformação urbana ligada aos JO. Apesar do tempo de preparação variar em torno de 10 anos, existem cidades que esperaram três décadas pelo direito de sediar e, nesse período, realizaram intervenções que já consideravam essa possibilidade.

Somados a isso, o contexto em que se insere o evento, modifica a forma de planejar e atuar em uma cidade. Por esse motivo houve a preocupação de descrever o histórico do planejamento; os aspectos culturais, políticos e ideológicos que impactam no espaço urbano.

A partir disso, foram analisados os aspectos diretamente relacionados com a preparação do evento, que são relativos às estruturas esportivas; ao Parque Olímpico (PO); a Vila Olímpica (VO) e ao plano diretor de intervenção.

Houve a necessidade de conduzir cada estudo de caso de forma diferenciada em função do propósito de planejamento de cada cidade, que conseqüentemente produziria resultados próprios, pois as mudanças físicas nas cidades-sede ocorrem em diferentes escalas geográficas (PITTS; LIAO, 2009, p.91).

Na escala global, os grandes eventos esportivos produzem impactos ambientais devido à quantidade de recursos e energia que necessitam para sua realização, (como por exemplo, o deslocamento aéreo de atletas, jornalistas e turistas do mundo todo, a construção de grandes estruturas esportivas que ficarão

na maior parte do tempo ociosas e não serão utilizadas nos próximos JO, pois a sede muda a cada evento). Em escala regional, as estruturas esportivas podem criar novos polos, melhorar a infraestrutura de áreas pouco atendidas, dinamizar economicamente alguns municípios e enfraquecer outros.

Em escala metropolitana, as estruturas esportivas, a infraestrutura, o plano metropolitano, realizados para sediar os JO e em consequência, as dinâmicas imobiliárias podem redirecionar a ocupação e mudar a paisagem no que se refere à configuração da malha urbana, a capacidade de fluxo, a hierarquia viária e o perfil das áreas vizinhas.

Na escala urbana os JO podem criar novos polos econômicos à cidade; reconfigurar a malha urbana; modificar a distribuição espacial da população; criar centralidades; incrementar a estrutura e a capacidade da rede de transporte; melhorar a distribuição dos equipamentos e dos espaços públicos.

Os critérios de análise utilizados para verificar a configuração espacial das cidades-sede não obedeceram a um modelo preestabelecido. Conforme Guy e Marvin (2000, p.9), os modelos têm sido adotados de forma determinística, sendo que deveriam apenas embasar a análise e ser interpretada de maneira mais flexível. Portanto as mesmas variáveis foram utilizadas nos dois estudos de caso para que pudesse ser verificadas aproximações no processo de transformações de ambas as cidades.

Após essa análise, houve uma discussão específica sobre a principal ideia força de desenho urbano, como foi posto em prática e o legado físico deixado pelos JO em cada cidade-sede. Nos estudos de caso foi analisado o uso e ocupação do solo das cidades com a intenção de verificar seu estágio de consolidação e como se configurou essa porção do espaço ao longo dos anos, antes e depois do evento.

As consequências dessas modificações físicas podem ser o aumento da densidade populacional que faz com que se inicie um processo de disputa pela terra que resulta na valorização imobiliária. Por outro lado, o adensamento populacional pode sinalizar que as estruturas esportivas e intervenções urbanas foram relevantes para produzir novas centralidades.

Conforme verificado por Preuss (2000), a valorização imobiliária no entorno as áreas de intervenção para os JO ocorre em grande parte das cidades que sediam o evento. O histórico da espacialização desse dado permite verificar se isso ocorre mais acentuadamente no entorno às estruturas esportivas e projetos de intervenção

urbana no período de construção e posterior. O aumento do valor da terra demonstra uma disputa por aquela porção do espaço e conseqüentemente, acelera o ritmo de ocupação e verticalização da área. O investimento em transportes também modifica a dinâmica urbana e algumas cidades aproveitam o momento de aprovação popular em relação ao evento para realizar obras dispendiosas e que produzem transtornos na rotina de trânsito da cidade. A relação entre o uso e ocupação do solo e as linhas de transporte pode indicar integração da malha urbana ou a presença de barreiras de acesso.

A análise da infraestrutura de transporte permanente permite verificar se as porções do espaço estão sendo adequadamente atendidas e onde estão as áreas que apresentam deficiências. Permite identificar quais tipologias de modal são priorizadas no planejamento da cidade, se houve investimentos nesse sentido para sediar as competições e se as intervenções realizadas têm o intuito de integrar as estruturas esportivas à cidade. Essa verificação no tempo das principais estratégias urbanas impulsionadas pelos JO permite analisar seu grau de importância nas transformações da cidade.

2.9 DEFINIÇÃO DO RECORTE TEMPORAL E DOS ESTUDOS DE CASO

A partir da candidatura de Barcelona e a realização dos JO de 1992, houve mudanças político-ideológicas e econômicas que colocaram as cidades como atores determinantes no cenário mundial. Isso possibilitou que as cidades ampliassem sua autonomia e o poder público local pudesse implantar políticas de atração de investimentos para promover seus projetos urbanos. A partir desse momento, grandes projetos de intervenção foram realizados, principalmente de cunho cultural e de entretenimento e precisavam ser divulgados com vistas a atração de turistas.

Há dois JO realizados pelo COI, os de inverno e os de verão – tendo como referência o hemisfério norte. Nesta tese serão analisadas as cidades que sediaram os JO de verão, pois são os que atraem a atenção global (MILLER, 2003, p.121).

Para investigar o grau de importância dos JO para divulgação de suas cidades-sede com enfoque urbanístico, buscou-se um veículo de abrangência e representatividade global e que possuísse um histórico confiável para a realização do levantamento de dados. A revista *Time* é o periódico de maior circulação no mundo (mais de 4 milhões de exemplares vendidos semanalmente), publicada

desde 1923 e com edições especiais na Europa, Ásia e América Latina. Percebe-se que a partir do período de 1996 a 2000, há um aumento da incidência do termo “urban plan” na *Time*, o que parece sinalizar a importância dos temas urbanos em escala global.

Gráfico 4 – Quantidade de artigos que utilizam o termo “Urban Plan” na revista Time nos quinquênios.

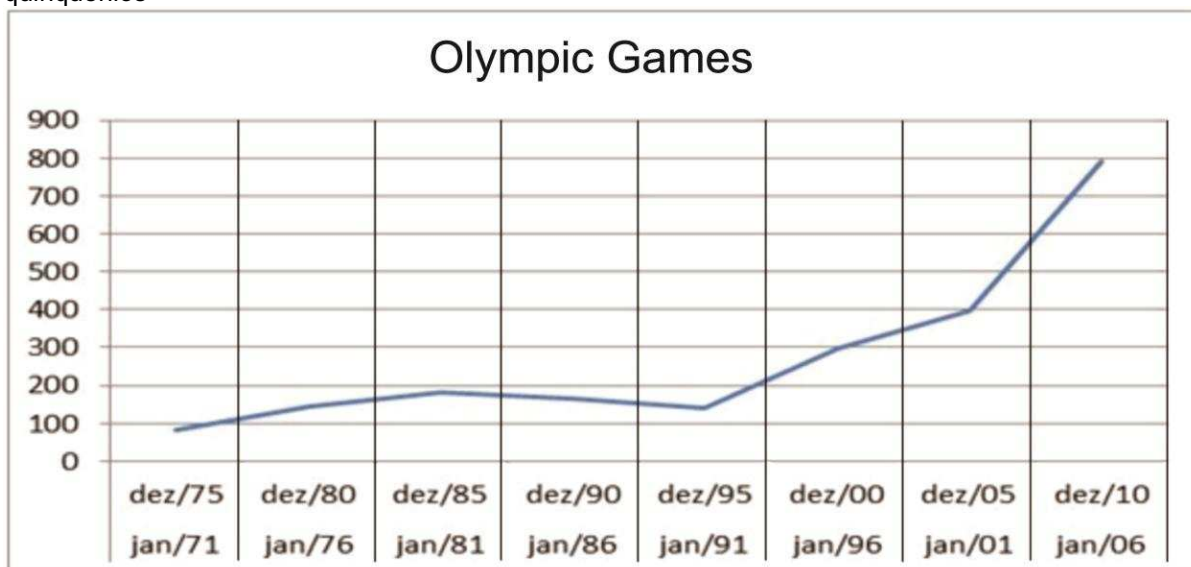


Fonte: a autora, 2013.

É também nesta fase que há o crescimento de uma disputa entre cidades para a atração de investimentos do capitalismo global. A disputa entre cidades faz com que, cada vez mais, os governos locais busquem alternativas para alçar suas cidades a patamares mais elevados de representatividade mundial. Uma das razões do aumento do interesse em sediar os JO de cidades europeias e norte americanas têm sido tem sido a possibilidade de expandir o crescimento do setor de serviços. (POYNTER, 2008, p.128).

Historicamente, verifica-se que o período de aumento na quantidade de artigos relativos aos JO é um pouco anterior (1991 a 1995), mas sua trajetória de ascensão coincide com a do termo “urban plan”. Isso se verifica na análise temporal da incidência da palavra “Olympic Games”, também na revista Time.

Gráfico 5 – Quantidade de artigos que utilizam o termo “Olympic Games” na revista Time nos quinquênios



Fonte: a autora, 2013.

Verifica-se nos gráficos 4 e 5 que a aparição de ambos os assuntos ocorre a partir da segunda metade da década de 1990. Portanto o recorte temporal de análise para a escolha dos dois estudos de caso se estabelece a partir dos JO de Barcelona (1996)

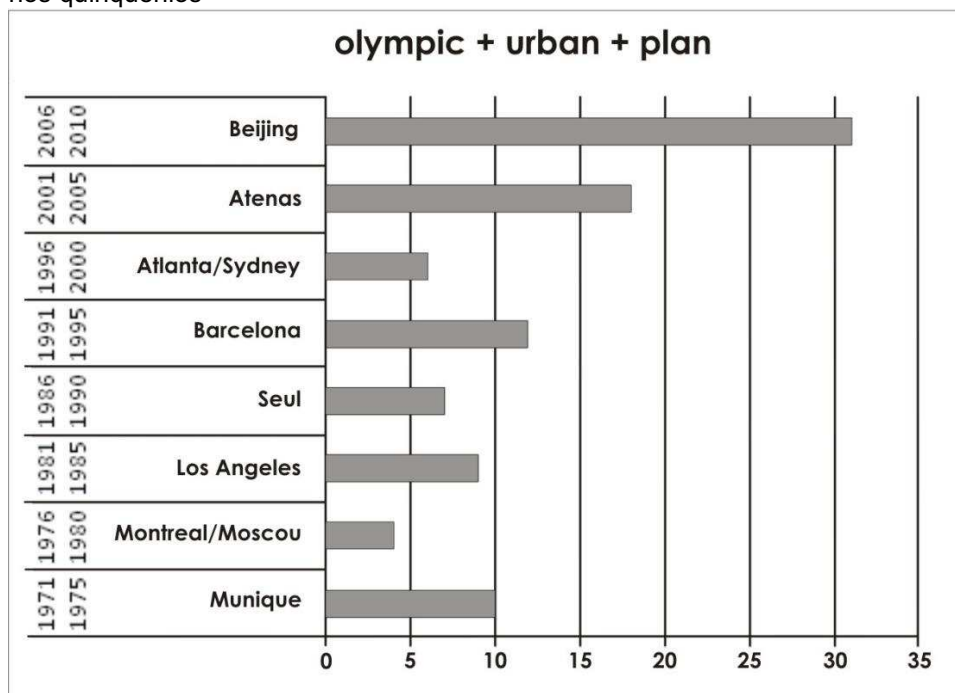
No entanto, os artigos relacionados aos JO pode fazer menção apenas aos assuntos relativos aos atletas e às modalidades esportivas. O gráfico 6 relaciona as palavras-chave *urban*, *plan* e *olympic*, para verificar em que proporção os artigos relacionados aos JO abordam temas urbanos. Ao lado de cada quinquênio, foram identificadas as cidades que sediaram os JO no período. Esse gráfico sinaliza a evidência de Munique, Barcelona, Atenas e Beijing.

No caso de Barcelona, a evidência apresentada parece confirmar o sucesso de suas intervenções urbanas para sediar os JO, sendo a cidade constantemente estudada e tendo seus conceitos disseminados ao ponto de criar-se um “Modelo Barcelona” de planejamento e gestão urbana. No entanto, se analisados os conteúdos dos artigos, não há relação direta com a cidade em nenhum deles.

Quanto a Munique, a significativa incidência se refere a fatos ocorridos durante os JO, como o assassinato de atletas israelenses por terroristas e questões referentes à segurança do evento. Com exceção das motivações politico-ideológicas entre blocos antagônicos ainda presentes, indicia-se que foi a inovação arquitetônica do PO, com coberturas em estrutura tensionada é que a puseram em evidência.

Em relação a Atenas, dos 18 artigos selecionados, 6 referem-se aos preparativos dos JO na China e outros 2 relatam a preocupação com a segurança dos JO em Atenas. Beijing foi realmente a cidade mais abordada sob aspectos urbanísticos, com ênfase na construção das estruturas esportivas.

Gráfico 6 – Quantidade de artigos que utilizam o termo “Olympic”, “Urban” e “Plan” na revista Time nos quinquênios



Fonte: a autora, 2013.

Essa autonomia das cidades e necessidade de competir por investimentos, permite que o local se fortaleça, porém sobrecarrega-o de múltiplas demandas, principalmente de ordem social.

Segundo Lima Junior (2010, p.29), antes os problemas urbanos cujo enfrentamento era considerado mais urgente estava relacionado às carências e conflitos sociais. No entanto, hoje a segregação espacial, para a formulação estratégica, não é considerada negativa. Pelo contrário, a necessidade de compensar desequilíbrios sociais (numa mesma região ou nação), não faz parte dos preceitos competitivos que planeja o ambiente interno em relação ao externo.

Barcelona, que dispôs de significativos recursos para preparar a cidade para os JO, implantou um novo modelo de planejamento urbano que fortalecia a cidade como marca. Utilizou esse evento para colocar-se na vitrine mundial, expondo uma cidade com grandes intervenções urbanas e obras arquitetônicas icônicas. Em

decorrência da redução do poder estatal, realizou parcerias público-privadas com o intuito de atrair investimentos internacionais e fomentar o turismo.

Nesse contexto, verifica-se a crescente preocupação com as especificidades locais e com o espaço urbano. Desde Barcelona há o uso ostensivo dos JO para o impulso de projetos urbanos. O que se pretende fazer nesta pesquisa é medir até que ponto o que é proposto nos planos de fato se concretiza na cidade como um legado.

No entanto, após os JO em Barcelona, ocorreram sequencialmente, outros projetos de intervenção, como por exemplo, as chamadas áreas de nova centralidade, que envolveram projetos viários, acessos e cinturões, sobretudo as Rondas (túneis e pontes de ligação). Somados as áreas de intervenção diretamente relacionadas aos JO (Parc de Mar, Llobregat, Diagonal e Monjüic) se constituíam 12 áreas estruturadas para acolher edifícios do setor terciário, em espaços de usos obsoletos e boa acessibilidade (MONCLÚS, 2002). Esses projetos estavam relacionados também a remodelação do porto, a plataforma logística do Delta de Llobregat, o aeroporto, o trem de alta velocidade, a área da Sagrera e a operação urbana Diagonal Mar (BARCELONA REGIONAL, 1999). Em 1997 iniciou-se o planejamento para a realização do Fórum Universal das Culturas em 2004, com a construção de um parque específico para o evento; e em 2000 o projeto 22@, área que abrigaria as empresas relacionadas à tecnologia da informação. Todos estes projetos postos em prática sucessivamente poderiam interferir na mensuração dos impactos urbanos atribuídos exclusivamente aos JO (figura 1), pois se verifica que Barcelona teve um grande impulso econômico que permitiu a continuidade dos planos de intervenção após os JO.

Figura 1 – Localização dos projetos de intervenção em Barcelona ocorridos a partir de 1992.



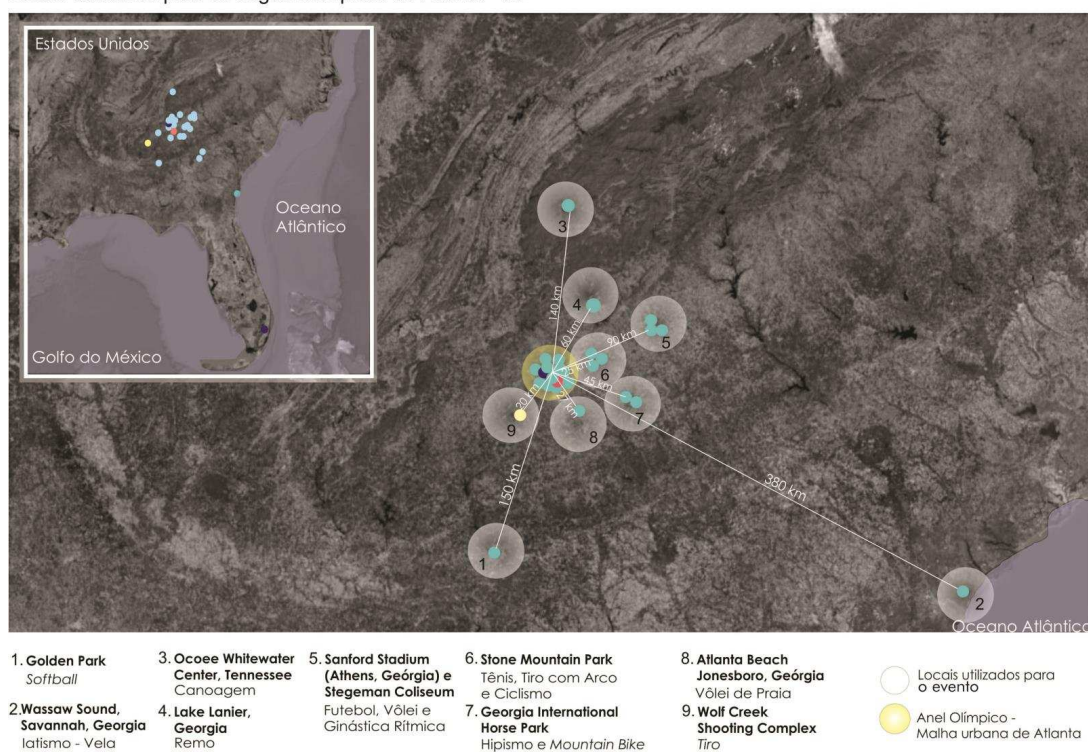
Fonte: adaptado de Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona, 1992; e de Monclús, 2002 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Em Atlanta, grande parte dos artigos que abordam à realização do evento refere-se ao expressivo retorno financeiro (Cashman, 1999; Coafee, 2009) em função do aproveitamento de estruturas esportivas existentes, a construção de estruturas temporárias e baixos investimentos em infraestrutura; e os problemas sociais resultantes da expulsão de moradores das áreas que receberiam as estruturas esportivas (Newman, 1999; Minnaert, 2011). Portanto, Atlanta não estabeleceu como prioridade promover transformações urbanas na preparação para sediar o evento.

No caso de Atenas, de acordo com Erten (2008), a intervenção urbana mais importante do período de preparação para os JO de 2004 foi a requalificação e unificação dos sítios arqueológicos da área central da cidade.

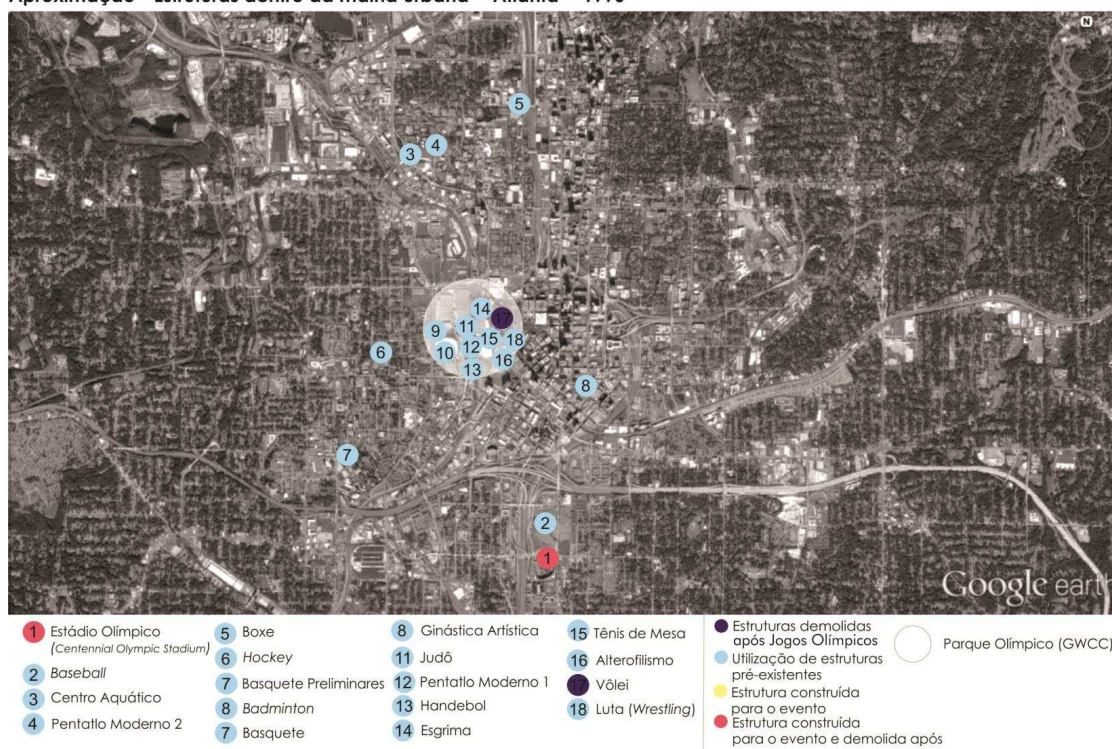
No que se refere às estruturas esportivas, não se criou um PO específico para os JO. 70% das estruturas seriam reformadas e reaproveitadas e estavam espalhadas pela cidade. As maiores concentrações de estruturas relacionadas ao evento estavam localizadas ao norte (VO), ao nordeste (Estádio Olímpico existentes), ao centro (área festivas e culturais) e ao sul em Faliron (zona costeira).

Figura 2 – Localização das estruturas esportivas dos JO de Atlanta 1996
Locais utilizados para os Jogos Olímpicos de Atlanta - 96



Fonte: adaptado de Official Report of the Games of the XXVI Olympiad Atlanta, 1996 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

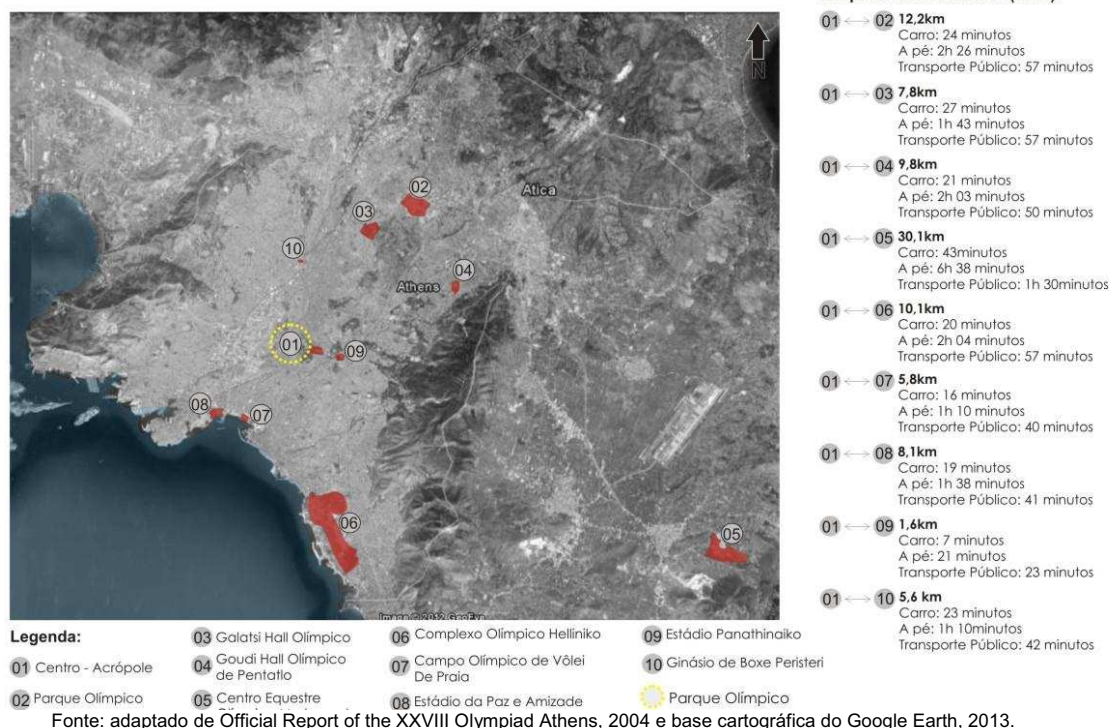
Figura 3 – Estruturas esportivas localizadas em Atlanta para os JO de 1996.
Aproximação - Estruturas dentro da malha urbana - Atlanta - 1996



Fonte: adaptado de Official Report of the Games of the XXVI Olympiad Atlanta, 1996 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Figura 4 – Localização das estruturas esportivas para os JO de Atenas – 2004.

Distribuição das instalações esportivas de Atenas: Distribuição Atomizada



O plano diretor dos JO de Atenas, apesar do aproveitamento de estruturas existentes, foi criticado, pois gerava diversos polos de atratividade na cidade em locais com pouca acessibilidade e isso promoveria a expansão urbana desordenada (DOXIADIS, 2003). Localizava estruturas esportivas em áreas de risco de degradação e foi realizado sem considerar as tendências de desenvolvimento urbano da cidade (SCHIZAS, 2003).

Desde a nomeação de Atenas como sede em 1997 até a realização do evento, as avaliações do COI ameaçavam a troca da sede para Seul ou Sydney (sedes anteriores), pelo atraso nas obras das estruturas esportivas. O governo grego então concentrou seus esforços para finalizar as obras e não propôs nenhum plano pós-evento até fevereiro de 2005. Foi gasto cinco vezes mais que o orçamento previsto, sendo que três quartos dos recursos foram destinados à construção e reforma de estruturas esportivas (ERTEN, 2008).

As críticas em relação ao período pós-evento, trataram da ociosidade e abandono das estruturas esportivas e a intenção de transferi-las para a iniciativa privada.

Ao contrário de Atenas, Sydney construiu um PO específico para a realização das competições. Embora o evento tenha ocorrido há 12 anos e o plano pós-ocupação elaborado há 10 anos, Homebush Bay, local onde se construiu o PO, fica distante 14,0 Km do centro de Sydney. Desde então, não recebeu outras grandes intervenções, sendo ainda o principal projeto da região, o que permite que seu impacto possa ser mensurado. Outro fator a ser considerado é que, a partir da realização desse evento em 2000, o COI incorporou em seu regimento a preocupação com o legado das cidades-sede.

Beijing também optou por construir um PO que concentrou as estruturas esportivas. Logo após ter sido escolhida como sede de 2008 elaborou um plano diretor em 2004 que contemplava o atendimento às diretrizes estabelecidas pelo COI principalmente em relação ao meio ambiente. De todas as sedes, foi a que mais investiu em infraestrutura, o que indicia a consolidação de um legado para a cidade.

Nesse sentido, Poynter (2008, p.83) demonstrou que o aumento nos custos de organização dos JO deve-se essencialmente ao aumento do investimento em medidas opcionais, que são fundamentais para a viabilização dos legados como pode ser observado nos casos de Sydney, Barcelona, Beijing e como pretende

Londres (PREUSS, 2008, p.83). Nesses três casos, o investimento em infraestrutura foi significativamente mais elevado do que os custos relacionados aos JO: quatro a oito vezes mais altos. No caso de Sydney, os custos de infraestrutura foram de magnitude similar aos custos relativos ao evento.

Apesar da mensuração do legado de Beijing estar resumido a 4 anos, a dinâmica econômica e morfológica são bastante acentuadas, o que acelera o resultado dos impactos do evento. A China como um todo vive um momento de significativa ascensão econômica com crescimento superior aos países desenvolvidos do Ocidente (tabela 5).

Tabela 5 – Comparativo entre taxa de crescimento do PIB de China e Beijing de 1999 a 2006

PIB		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PIB na China	Valor	8.968	9.921	10.966	12.033	13.582	15.988	18.308	21.067
	Taxa de crescimento %	6.2	10.6	10.5	9.7	12.8	17.7	14.5	15.1
PIB Beijing	Valor	267,8	316,1	371,1	433	502,4	606	688,6	-
	Taxa de crescimento %	12,7	18	17,4	16,7	16	20,6	13,6	-

Fonte: Hsuan, 2006.

Caso a análise ocorresse num período de 12 anos depois da realização do evento como de Sydney (2000), não seria mais possível identificar os impactos relativos aos JO, pois como ocorreu em Barcelona (1996), teria sido realizada uma quantidade significativa de intervenções posteriores ao evento que comprometeria a avaliação. Essa dinâmica morfológica pode ser verificada nas análises de ocupação do solo de Beijing que, em determinadas porções, é possível visualizar a alternância de demolições e construções em anos consecutivos no mesmo terreno entre 2001 e 2012.

Portanto, optou-se por eleger duas cidades-sede que investiram significativamente em infraestrutura e intervenções urbanas. Os estudos de caso analisados na presente pesquisa são Sydney (2000) e Beijing (2008).

3 SYDNEY - 2000

3.1 HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO DA SYDNEY METROPOLITANA

Sydney é a maior região metropolitana da Austrália com 43 municípios e uma área de 12.428,4 km². A cidade de Sydney corresponde apenas 0,4% da área metropolitana, e está localizada no seu extremo leste (ABOTT, 2011, p.172; CITY OF SYDNEY, 2011). A área metropolitana é constituída atualmente por um conjunto de pequenas municipalidades, divididas em três anéis (Inner, Midle e Outer), sendo que Sydney está localizada no anel interno com mais 13 municípios (figura 5).

O conjunto formado pela região metropolitana, apesar de ser dirigida individualmente por um poder local, possui um órgão metropolitano que define questões que impactam mais de uma municipalidade. No início da década de 1990 a população metropolitana era 15% menor que a atual, que é cerca de 4 milhões de habitantes (CITY OF SYDNEY, 2011).

No que se refere à história do planejamento, a primeira câmara municipal foi estabelecida em 1842 e em 1862 mais 10 municipalidades foram incluídas na cidade de Sydney, tendo nesta época, em torno de 100 mil habitantes (PUNTER, 2005).

Em 1944, o governador do estado anunciou a intenção de estender o perímetro de Sydney e incorporou oito pequenas municipalidades - Alexandria, Darlington, Erskineville, Glebe, Newtown, Paddington, Redfern e Waterloo, o que modificou novamente o desenho da região metropolitana. Essa lei manteve-se vigente por duas décadas, período no qual o estado de New South Wales assumiu a administração do município. Na história de Sydney, mudanças nos limites municipais ocorreram em 1949, 1968, 1982, 1989 e em 2004 (ASHTON; FREESTONE, 2008).

Figura 5 – Modificações no perímetro da cidade de Sydney de 1949 a 2003



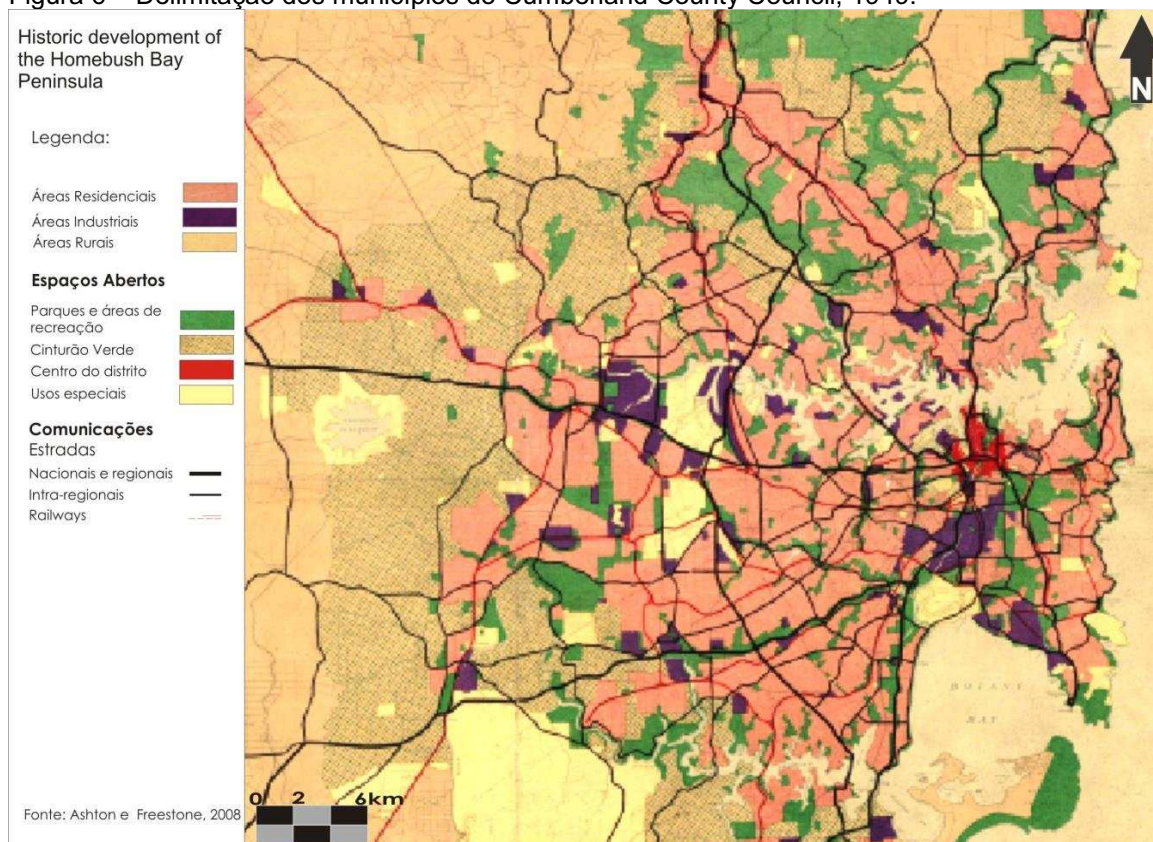
Fonte: Punter, 2005.

Em 1949 um novo conjunto de municípios foi criado e intitulado de Cumberland County Council. O conselho era composto de 10 membros eleitos e 69 indicados pela região de Sydney e tinha o objetivo de elaborar um plano metropolitano. A proposta previa um cinturão verde que serviria de contenção ao crescimento em direção oeste (figura 6).

De acordo com Howe (2000) o plano apresentava problemas, pois desconsiderava as cidades satélites, e subestimava a significativa imigração à Austrália no período pós-guerra e a consequente aceleração do crescimento urbano da região metropolitana de Sydney. A câmara municipal, ao resistir às pressões do conselho para a criação de mais cinturões, gerou um conflito entre instâncias, e o estado de New South Wales assumiu o controle do planejamento metropolitano de

Sydney e extinguiu o plano. Nesse período, houve tentativas de criar uma administração metropolitana, mas o governo do estado manteve-se no controle da cidade.

Figura 6 – Delimitação dos municípios do Cumberland County Council, 1949.



Fonte: Ashton e Freestone, 2008.

Para coordenar um plano substituto, o governo criou a State Planning Authority (SPA). O Plano de 1968 identificou quatro corredores de desenvolvimento que irradiavam do CBD de Sydney. O corredor oeste iniciava na sub-regional centro de Parramatta; do sudoeste, na sub-regional Campbelltown; e dois menos claramente definidos no norte e no nordeste. O crescimento econômico e da empregabilidade encorajaram as duas primeiras regionais a se expandirem em direção ao CBD (SPEARITTE; DE MARCO, 1998, p.31).

A consolidação urbana da região metropolitana de Sydney na década de 1980 resultou no crescimento populacional e na escassez de terras, o que impactou no aumento do preço e a precarização dos serviços de infraestrutura nos subúrbios mais distantes. O aumento da quantidade de moradias e da densidade populacional era visto pelo governo do estado como algo positivo, pois evitava a expansão urbana. Por outro lado, as câmaras municipais de muitos municípios queriam manter

as tradicionais baixas densidades que consideravam uma ocupação mais favorável à qualidade de vida da população.

Conforme Hamnett e Freestone (2000, p. 175), essa transformação urbana ocorreu mais intensamente a partir de 1988, após a promoção de políticas de incentivo às construções multifamiliares.

Em função dessa nova realidade, o plano elaborado em 1968 ficou ultrapassado e um novo plano metropolitano precisou ser implantado: “Sydney Into Its Third Century” de 1988 (DEP, 1988).

Pela escassez de terrenos e o aumento nos custos de provisão de infraestrutura principalmente na periferia das cidades, o plano de 1988 teve como estratégia principal incentivar a concentração urbana (Lennon, 2000, p.154). O plano identificava três centros regionais: CBD, North Sydney e Parramatta. A importância de Parramatta seria reforçada justamente pelo fato do governo de New South Wales transferir seus escritórios principais para o município (DEP, 1988, p.51).

Em 1995, um novo plano metropolitano deu continuidade às preocupações regionais, denominado “Cities for de 21st Century” (DOP, 1995). Esse plano iniciaria um processo de integração entre os municípios conforme aspirações do governo do estado (HAMNETT E FREESTONE, 2000, p.173; ABBOTT, 2011). À região metropolitana de Sydney incluíram-se as cidades de Newcastle (170 km ao norte da CBD) e Wollongong (a 85 km ao sul da CBD). De acordo com Abbott (2011, p. 178), as razões pelas quais estas cidades foram integradas à região metropolitana não foram claramente explicitadas. No entanto, um dos indícios da escolha seria que elas estão entre as 10 primeiras em concentração populacional urbana da Austrália, segundo o Australian Bureau of Statistics em estudo de 2006² (ABS, 2006).

O plano explica a importância das municipalidades ao país no âmbito econômico, de transporte e imigração; e identifica como centros principais, Sydney CBD, Parramatta, Newcastle e Wollongong.

Em 1998, um novo plano dava continuidade às estratégias do anterior, intitulado *Shaping Our Cities: the Planning Strategy for the Great Metropolitan Region of Sydney, Newcastle, Wollongong e Central Coast* (1998 Sydney Plan)

² Não foram encontrados no *Australian Bureau of Statistics* dados populacionais das cidades de Wollongong e Newcastle referentes ao ano de 1995, sendo que o mais recente ocorreu em 2006.

(DUAP, 1998).

Em 2005 foi elaborado o plano ora vigente (Cities of Cities), que tem como horizonte 2031. Este plano estabelece diretrizes de qualidade ambiental, aumento dos níveis de emprego, implantação de redes de transporte, proposição de espaços públicos regionais, o adensamento residencial e a promoção da acessibilidade à população. Não inclui diretrizes para Newcastle e Wollongong e nem para Central Coast. Destaca cinco áreas: CBD (por motivos históricos), North Sydney (com usos destinados a negócios, lazer, cultura, educação), Parramatta, Liverpool e Penrith (as três com funções mais locais de lazer, saúde, educação, compras e processos de manufatura próximos a áreas residenciais) (ABOTT, 2011, p.172). Novamente, não foram explicitados os motivos pelos quais se insere Penrith e Liverpool como centros regionais (BUNKER; HOLLOWAY, 2006, p.6).

A intenção de incentivar o desenvolvimento para o oeste é esclarecido por Waitt (2003, p. 198) que afirma que nos subúrbios do norte reside a população com melhor qualificação e renda, e há maior oferta de empregos e serviços. Ao contrário, os subúrbios do oeste são ocupados por um percentual maior de imigrantes não qualificados, o nível de renda familiar é mais baixo, bem como o nível de escolaridade e a proficiência na língua inglesa (MINNAERT, 2011).

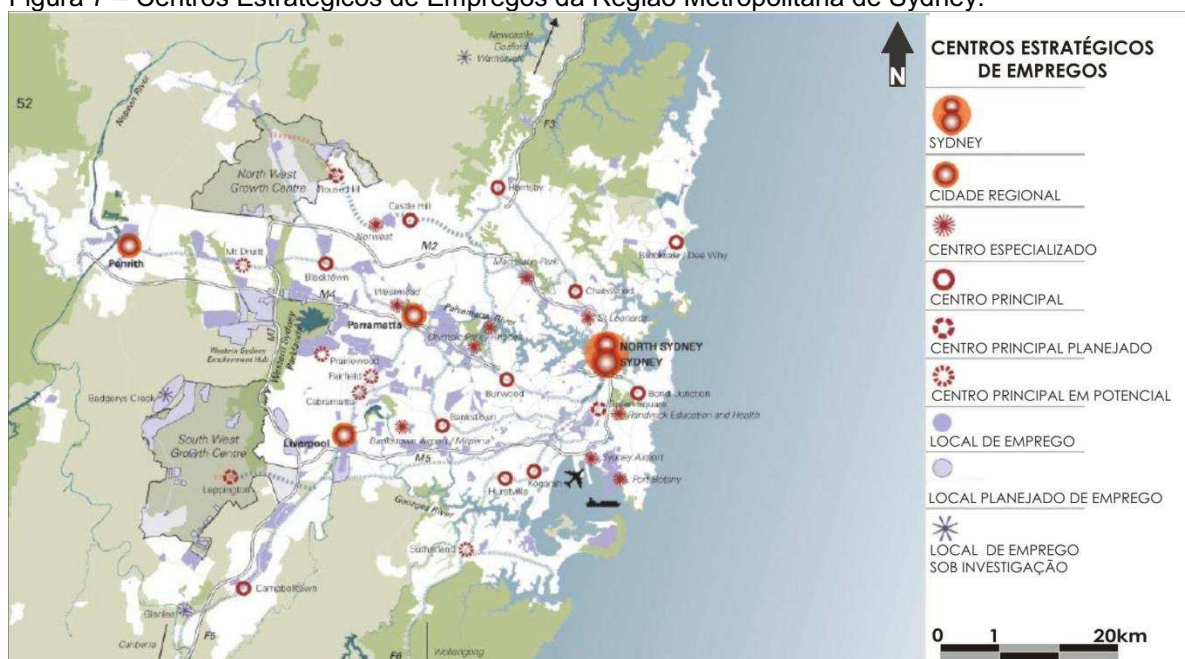
Ao longo da história do planejamento metropolitano de Sydney, percebe-se a inclusão de municípios ao perímetro e a preocupação constante com a contenção da expansão urbana a partir do fim da Segunda Guerra Mundial. No entanto, a própria divisão de municípios em áreas reduzidas³, principalmente no anel interno, promove a expansão da ocupação, em função do crescimento espontâneo que se dá de maneira radial em cada uma das áreas centrais municipais. A maior quantidade de áreas centrais resulta na atomização das áreas urbanas, conseqüentemente essa dispersão no espaço necessita de estruturas administrativas independentes (councils) e para que haja integração metropolitana, planos que conectem essas redes. Portanto, essa segmentação do espaço, pode dificultar a realização efetiva dos Planos Metropolitanos.

Outro fator a ser considerado são as constantes mudanças no perímetro da

³ Randwick, uma das maiores cidades do anel interno tem 36 km², Bankstown, uma das maiores do anel médio tem 77 km²

região metropolitana e os conflitos entre instâncias de poder que, ora assumem o controle, ora dão autonomia à municipalidade central. Essa instabilidade fragiliza a consolidação da região metropolitana inclusive do ponto de vista dos poderes locais e dos próprios cidadãos que não visualizam uma unidade estabelecida. Isso impacta nas políticas adotadas por cada um dos membros que não dedicam esforços para convergir objetivos.

Figura 7 – Centros Estratégicos de Empregos da Região Metropolitana de Sydney.



Fonte: Metropolitan Strategy, 2005.

3.2 PLANO DIRETOR DE INTERVENÇÃO PARA OS JO DE 2000

Em 1973, o governo municipal estudava espaços para implantar um centro esportivo que abrigasse competições internacionais, na época limitado ao antigo Sydney Cricket Ground (SEARLE, 2007).

Homebush Bay foi escolhida por diversas razões, incluídas o tamanho, a posição central no contexto metropolitano, por ser de propriedade pública e consonância com as intenções de desenvolvimento da porção oeste da região. Em 1982, o governo passou a estudar a modificação da lei de uso do solo. Os usos industriais, esportivos e de áreas verdes públicas, estavam contemplados na legislação vigente da época.

Em 1986, foi elaborado pelo Departamento de Planejamento (HOMEBUSH

BAY CORPORATION AND PROPERTY SERVICES GROUP, 1994) um Plano Ambiental Regional, que designava mais da metade da área à implantação de parques, incorporando o Bicentennial Park, de escala regional, desenvolvido pelo governo com área residual estatal a leste dos abatedouros.

A área esportiva ficaria localizada na porção sul, sendo que o centro e a porção oeste seriam destinados a usos industriais. Dois anos depois (1988), o governo do estado decide candidatar Sydney a sede dos JO de 1992. Isso se refletiu em mudanças no zoneamento da área, com a ampliação do setor esportivo e de exibição, a proposição de zonas residenciais e redução das áreas industriais (ASHTON; FREESTONE, 2008). No entanto, a candidatura não foi exitosa.

Em 1990, a cidade de Sydney se preparava para concorrer novamente ao direito de sediar os JO em 2000. Junto com o centro esportivo e de entretenimento, o governo de New South Wales trouxe a sede do Royal Agricultural Society e destinou uma área para o centro de comércio e varejo, com vistas ao retorno do capital investido na intervenção.

Para fortalecer a candidatura, foi iniciada a construção do Centro Aquático e o Estádio de Atletismo e a reforma do State Sport Centre, utilizado para competições de hóquei e basquete, que seria reaproveitado.

O plano diretor foi revisado em 1992, para adequar-se às exigências da candidatura de Sydney aos JO. Um fator que segundo Punter (2005) reforçou a justificativa de escolha de Homebush Bay para o PO, foi a transferência da empresa cinematográfica Fox Studios juntamente com seu parque temático para a área. Segundo o autor, uma empresa internacionalmente conhecida ligada ao entretenimento, reforçaria a centralidade do local em termos regionais e atrairia também o público internacional.

Para o novo processo de concorrência, foram incorporadas três intervenções principais em termos urbanos. A primeira foi a construção da VO ao norte do parque em 84 hectares em área militar excedente. Depois das competições, parte seria desmontada e comercializada, e parte constituiria a área residencial do subúrbio de Newington.

A segunda intervenção foi a implantação de um grande parque público próximo ao rio Parramatta. A terceira, a construção da linha metroferroviária que conecta o CBD ao PO.

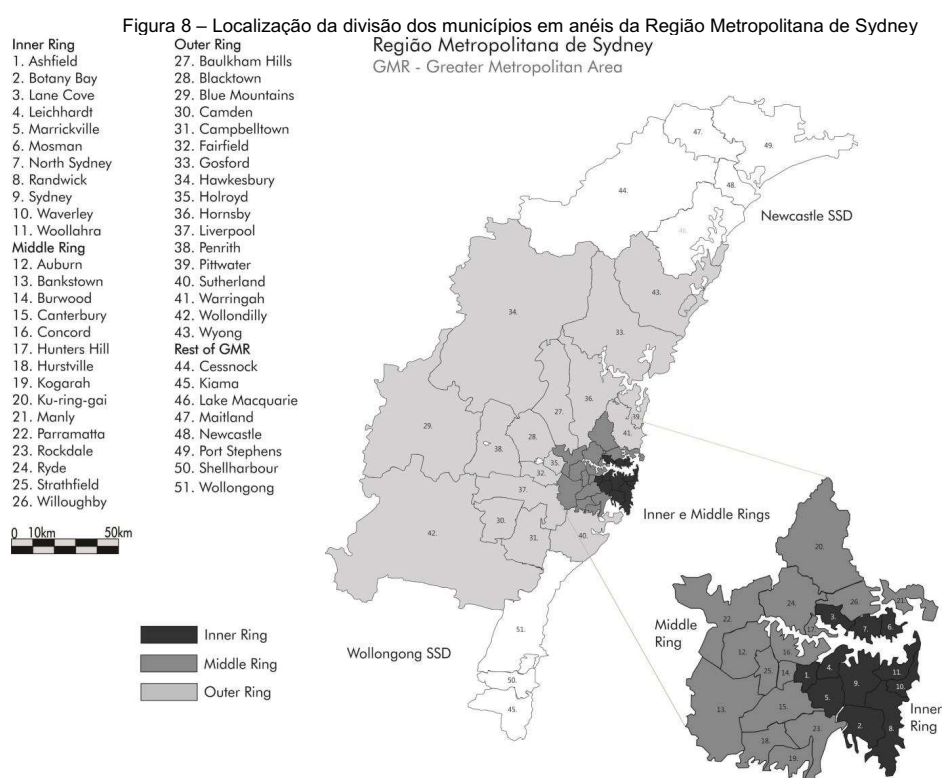
O instrumento de planejamento denominado Sydney Regional Environmental Plan n°24 – Homebush Bay (SREP 24) traçou diretrizes para a conservação e recuperação da área; e o State Environmental Policy n°38 – Olympic Games (SEP38) garantiria o compromisso de seguir princípios sustentáveis nos projetos relativos ao evento.

Conforme Dunn e McGuirk (1999, p.29), o governo local foi excluído das decisões referentes os JO. Em 1995 um novo plano diretor para a área foi aprovado e ao SREP n°24 foi adicionado o plano pós-olímpico, o que permitia o poder estadual de aprovar alterações (OLYMPIC CO-ORDINATION AUTHORITY, 2001).

No mesmo ano, apresentou-se publicamente o plano de intervenção, e em 1998 os planos estratégicos para a área metropolitana como um todo e especificamente para a região oeste, em Parramatta, área mais impactada pelo evento.

Com relação aos projetos, um escritório privado foi incumbido de organizar o processo de convite de arquitetos e urbanistas para elaborar propostas em trinta locais da cidade (SARTOR apud SEARLE, 2007). Apenas quatro deles apresentaram seus projetos, o que deixou a cargo de poucos a responsabilidade pela concepção das intervenções.

No plano de intervenções para sediar os JO, é possível identificar muitas características das narrativas urbanas do pós-modernismo: recuperação de áreas em desuso, incentivo de novos usos para potencializar economia; dentro de preceitos sustentáveis e promover por meio do desenho urbano, qualidade dos espaços públicos e, como resultado a qualidade de vida (MASTER PLAN, 2002, p.13)



Fonte: ABS 2006; e SGS Economics and Planning, 2006.

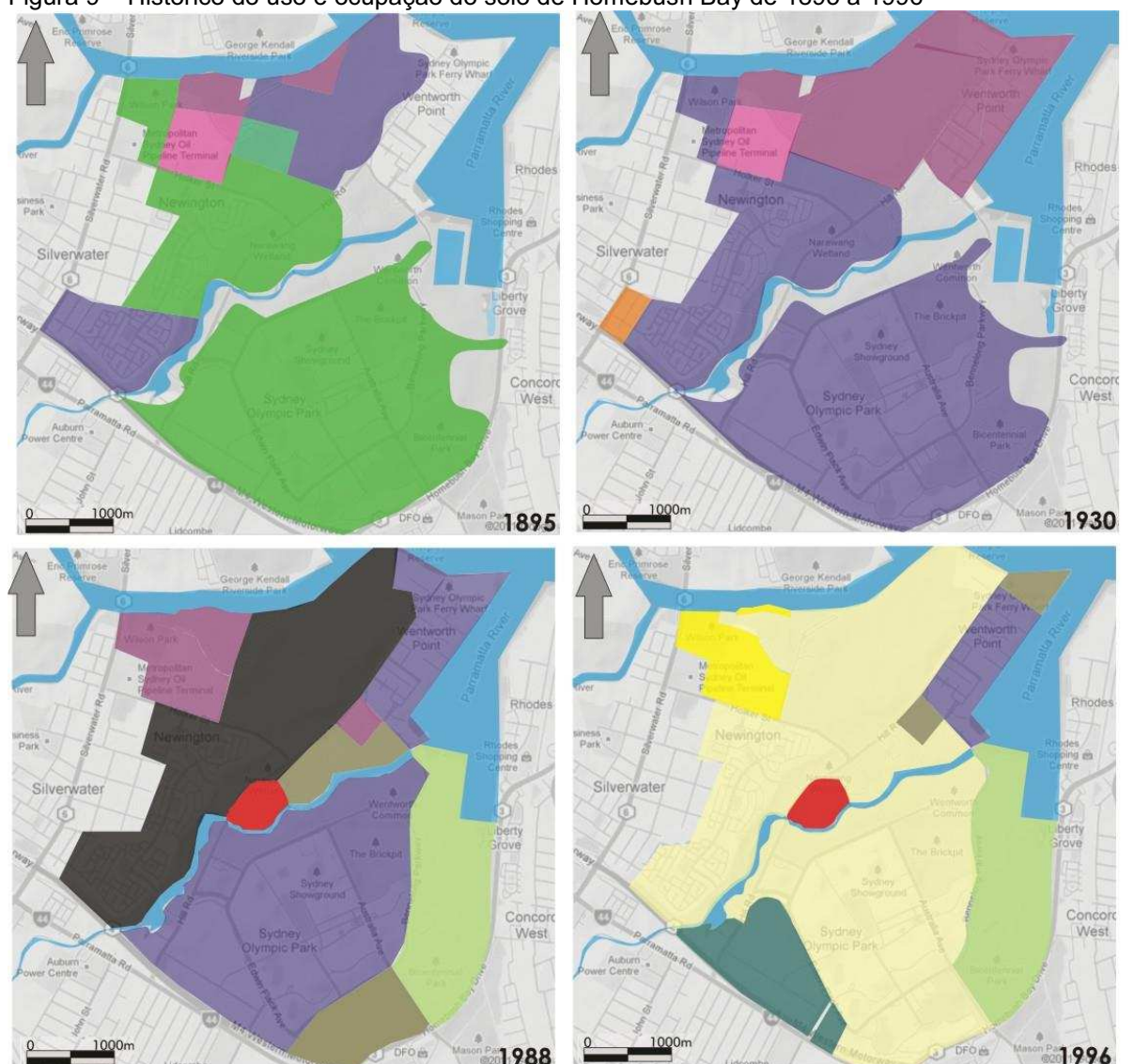
3.2.1 Parque Olímpico

Diferente das sedes anteriores em que houve a adaptação de estruturas pré-existentes espalhadas pela cidade, Sydney propôs a construção de um parque específico para o evento, e apresentou um projeto que concentrava a maior parte das competições num único espaço (SYDNEY OLYMPIC PARK MASTER PLAN, 1995). As outras áreas de intervenção se restringiram a poucos locais externos de provas e ao CBD, onde implantaram o programa cultural “*Lives Sites*”, proporcionando apresentações performáticas e teatros ao ar livre à população local e aos visitantes durante o evento (SYDNEY, 2000).

Homebush Bay, local onde se concentra a maior parte das estruturas esportivas, antes da vinda dos imigrantes europeus era ocupada por pântanos e densos bosques. A partir de 1800 as áreas naturais foram sendo substituídas gradativamente por fazendas e indústrias, e posteriormente abrigou depósitos de armamentos, matadouros e olarias (figura 9). Na década de 1970, encontrava-se com alto grau de contaminação de lixo doméstico e industrial. A recuperação da área se iniciou na década de 1980, com a construção do Australia Centre, do State Sports Centre e do Bicentennial Park.

O plano de intervenção foi dividido em quatro grandes áreas: a área central, a Newington Residencial Village, o parque metropolitano e a baía oeste.

Figura 9 – Histórico do uso e ocupação do solo de Homebush Bay de 1895 a 1996



LEGENDA

- | | | | |
|---------------------------------------|--|------------------------------------|-------------------------------------|
| Hidrografia | Uso Especial (terra real - uso desconhecido) | Área regenerada - uso desconhecido | Infraestrutura Pública |
| Agricultura/Área Privada | Uso Especial (hospital/asilo) | Indústria/Negócios | Uso Especial - transmissão de rádio |
| Indústria | Parque/Espaços Abertos | Área Governamental | Remediação Olímpica |
| Uso Especial (depósito de armamentos) | Proposta de Subdivisão Investimento no Desenvolvimento | | |

Fonte: Punter, 2005.

No que se refere ao desenho urbano contemplado pelo plano diretor, criou-se um eixo principal norte-sul, de acesso às edificações que abrigariam as competições (estádios, quadras de tênis, centro aquático, etc.), aos espaços públicos de lazer e descanso (praças) e ao terminal de metrô de superfície que conecta ao sistema ferroviário da cidade. No entorno ao terminal foi proposta uma extensa área de edificações residenciais, comerciais e de lazer (MASTER PLAN, 2002).

Esse centro está cercado por dois parques: o preexistente Bicentennial Parkland e o novo Millennium Parklands, que abriga construções industriais preservadas. O projeto teve como princípio manter alguns elementos que referenciavam o passado, como a presença de figueiras existentes nos abatedouros; e foram implantadas quatro fontes de água para reforçar a imagem da recuperação da área anteriormente degradada.

No escopo do projeto foi considerada a utilização de conceitos sustentáveis, em concordância com os objetivos do COI de transformar a responsabilidade socioambiental no terceiro princípio base das Olimpíadas depois de esporte e cultura (IOC, 2007). Sydney realizaria os “jogos verdes”, propondo requalificar 760 hectares, a 14 quilômetros do centro financeiro de Sydney. As edificações também seguiriam preceitos sustentáveis.

Em 1984, para cessar as críticas veiculadas na mídia sobre os impactos causados pelo espaço destinado a shows próximo ao Hyde Park em Sydney, o governo do estado decidiu transferi-lo ao PO, adjacente ao Millennium Parklands (OFFICIAL REPORT OF THE XXVII OLYMPIAD, 2000, p.15)

A decisão de se candidatar a sede dos JO reforçou a elaboração do Plano de Estruturação de Homebush Bay aprovado em 1994, e possibilitaria acelerar a regeneração dessa área por meio da implantação de grande parte da infraestrutura olímpica.

Em 1992 foi lançado o plano de recuperação ambiental da área e em 1995 o plano diretor de intervenção. O processo de mitigação dos danos contemplava a despoluição das águas, a previsão de reuso, a redução e destinação dos resíduos, monitoramento e conservação de espécies da fauna e flora, restauração do leito natural dos rios e construções com princípios sustentáveis (SYDNEY OLYMPIC PARK, 2002). Os recursos destinados a recuperação, em parte, foram transferidos para o financiamento da construção do PO em si e da infraestrutura viária, pois as obras haviam ultrapassado as previsões de custos. Portanto, as políticas em direção à sustentabilidade foram priorizadas de acordo com o nível de visibilidade das ações, ou seja, privilegiaram a execução de edificações individuais “verdes” em detrimento da implantação adequada do plano de despoluição das áreas pertencentes ao parque ou da eco-village, que permaneceu em projeto.

Na área central, foi implantada a maior parte das construções esportivas, de

suporte às competições, vias de circulação, estacionamentos, espaço para shows de grande capacidade, estação intermodal de transporte, áreas para usos mistos (residencial e comercial), o parque metropolitano, estação de tratamento de água e esgoto, sistemas de drenagem de águas pluviais e depósitos de estoques. Segundo o Plano Diretor de 1995, os planejadores procuraram prover o local de qualidades urbanas de legibilidade, memória, vivacidade, conveniência e segurança.

O PO de Sydney se caracteriza por construções com poucos elementos que distingam o lugar. A presença de visitantes de diversos países e principalmente a veiculação do evento na mídia, associados à preocupação mercadológica da imagem da cidade, levaram os dirigentes locais a optarem por uma arquitetura que fosse aceita e admirada por grande parcela da população mundial. Por isso foram contratados projetos de profissionais reconhecidos e que possuíam obras em diversos países, e que contribuiu para o estabelecimento de um estilo internacional. De acordo com Jameson (2006, p.30) “de todas as artes, a arquitetura é a que está constitutivamente mais próxima da economia, com que tem, na forma de encomendas e no valor dos terrenos, uma relação virtualmente imediata”.

Em contraponto, os elementos que se pretendeu preservar com o objetivo de fazer referência ao passado, têm seu valor cultural questionado. Conforme Weirick (1995), o projeto de intervenção urbana de Sydney teve como princípio trazer referências da ocupação anterior, com a justificativa de incorporar traços físicos e culturais ao espaço modificado. No entanto, o autor afirma que essa foi uma estratégia para que não houvesse crítica quanto ao projeto, que tinha pontos a serem discutidos em termos de logística e funcionalidade. A utilização dessas áreas com essas finalidades ocorreu apenas no último século, não justificando a importância histórica que lhe foi concedida.

Houve críticas em relação aos investimentos aplicados de forma pontual, pois somente beneficiaria a população próxima a essas áreas; assim como o uso do evento como argumento para a tomada de decisões, sem consulta popular prévia. O plano diretor foi realizado em um mês e meio por uma equipe escolhida pelo COL, com a alegação de cumprimento dos prazos estabelecidos pelo COL.

De acordo com as narrativas predominantes na época em que o projeto foi concebido, as intervenções urbanas teriam que ter o apelo do resgate simbólico do lugar e da consciência ambiental (OFFICIAL REPORT OF THE XXVII OLYMPIAD,

2000). E os elementos deveriam expressar-se facilmente para que a apreensão fosse imediata. Isso vai ao encontro das características do pós-moderno identificadas por Jameson (2006): cultura massificada, de informação clara, direta e acrítica.

Figura 10 – Limites do PO de Sydney em 1995 e 2002.



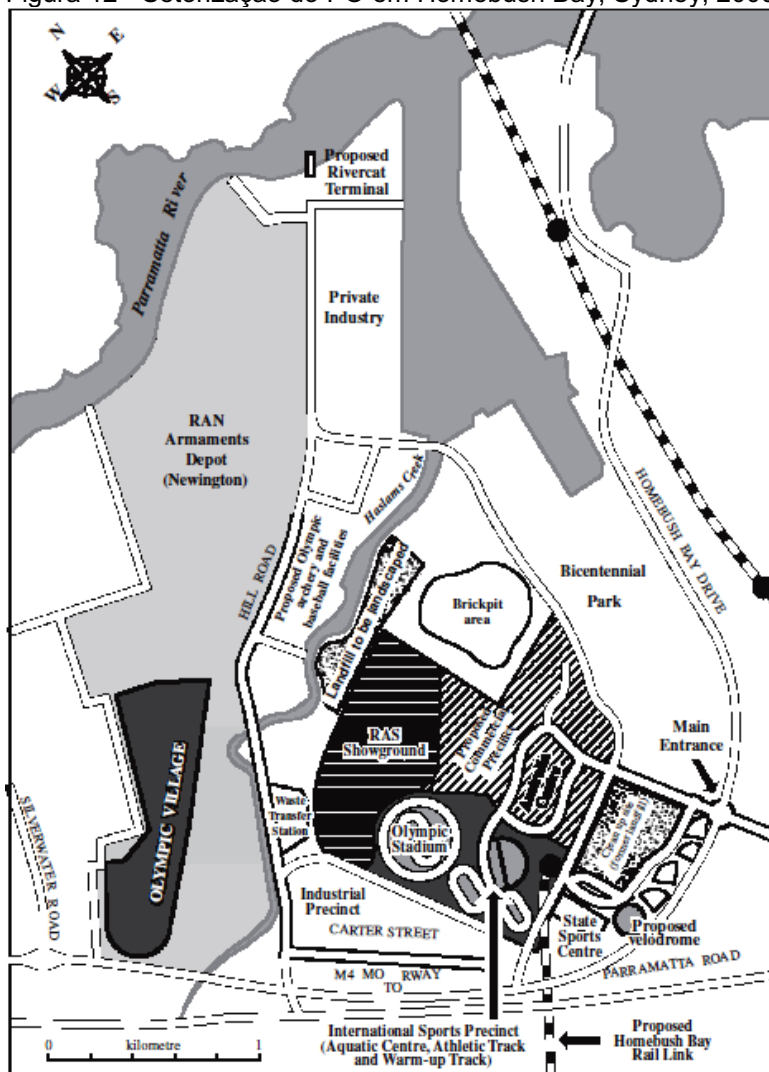
Fonte: Master Plan, 2002.

Figura 11 – Vista Aérea do PO e da VO de Sydney e arredores.



Fonte: Master Plan, 2002.

Figura 12 - Setorização do PO em Homebush Bay, Sydney, 2000.



Fonte: Punter, 2005.

3.2.2 Central Business District - CBD

O CBD, área bem estruturada e central de Sydney, recebeu parte das intervenções para os JO, com a função de prover os turistas de locais de lazer e entretenimento cultural. Por esse motivo, é considerado como um dos núcleos do evento, portanto seu histórico de intervenções torna-se pertinente neste estudo de caso.

Em 1945 houve um plano pós-guerra, no qual o estado estabeleceu a restrição de implantação de indústrias em áreas residenciais por meio de um mapa de zoneamento. O temor tinha origem na estratégia militar de ataque as indústrias com o intuito de reduzir suprimentos, e, caso as áreas residenciais estivessem próximas, a população estaria fragilizada.

Em 1949, a municipalidade teve que se enquadrar a um plano aprovado pelo estado - Cumberland County Council Planning Scheme. Este identificava a área central como o município, mas não estabelecia regras de como funcionaria a relação dos subúrbios com o centro, nem sobre o cinturão verde criado para conter a expansão urbana. As características principais deste novo plano eram a convergência de cinco vias expressas no centro, estacionamentos nas adjacências e um novo centro cívico no sul de Hyde Park (ABOTT, 2011).

No plano de 1987, Darling Harbour foi integrada a cidade de Sydney. Por meio de um concurso fechado de cinco escritórios privados, foi realizado o plano diretor da área, tendo a obra sido finalizada em 1990. (NSW LEGISLATIVE COUNCIL APUD ASHTON, 1995, p. 115).

Desde 1988 a ocupação urbana ocorre no entorno ao CBD, com parques no leste e a península de Pymont a oeste, totalizando 6,18 km². Essa pequena porção da cidade abriga sete das principais atrações de Sydney, dentre estes, o Opera House de Sydney (1973) e o Harbour Bridge (1932).

A área central de Sydney foi definida pelo Plano de Controle Local de Meio Ambiente e Desenvolvimento (1993 – 2002), e exclui a área denominada Ultimo-Pymont, península do oeste, uma larga área residencial ligeiramente menor que o CBD. Sua dimensão reduzida - somente 4 km de extensão norte-sul e 800m no sentido leste-oeste – explica suas altas densidades.

Desde 1984, mais da metade da orla de Darling Harbour tem suas atividades

relacionadas às docas marítimas; e ao sul e no entorno a Cockle Bay, ao turismo. Essa área possui quadras estreitas, traçado irregular e ruas de mesma hierarquia.

Em 1988, a paisagem do CBD era de edifícios de no máximo 45 metros de altura, intensamente densa, no entanto compensada pela zona portuária e pelos parques que fazem limite. A altura dos edifícios foi limitada pela Câmara de Vereadores em 1908. Em 1912, o Estado interveio decretando que somente poderiam ser aprovados edifícios de 30,5 a 45 metros de altura. Inicia-se um período de controle conjunto entre estado e município. No entanto, a homogeneização dos edifícios em altura, passa a causar problemas de saúde pública quanto à insolação e ventilação da população local (FARRELLY, 1997, p.15)

Isso gerou discussões quanto a transformar a paisagem da área central de Sydney em algo similar a da ilha de Manhattan em New York. As tendências inglesas de densidades moderadas tiveram maior adesão, o que limitou a altura em 10 a 15 pavimentos até 1957. Apesar de uniformização da paisagem, de acordo com Punter (2005) foi positivo ao espaço público, pois permitia a insolação e ventilação de ruas e praças em algumas horas do dia.

Em 1984, a proposta de construção de um monorail elevado na cidade, sem consulta popular, ocasionou diversos protestos (PUNTER, 2005). A mídia noticiava possível favorecimento de representantes municipais, o que resultou na destituição da câmara de vereadores, e a responsabilização do governo estadual pela administração municipal. Os conselheiros do governo estadual permaneceram no poder por dois anos.

Sydney passava por uma nova ascensão na economia em 1988, e recebia mais de um milhão de turistas que usufruíam a recém-inaugurada intervenção urbana: Darling Harbour. De acordo com Punter (2005), as opiniões em relação a essa porção da cidade são controversas. Alguns afirmam ter sido edificada apenas para turistas e outros que o projeto não propiciou a integração com a cidade como deveria.

Figura 13 – Localização de Darling Harbour e CBD



Fonte: adaptado de Google Maps e base cartográfica do Google Earth, 2013.

O Estado reduziu a área de Sydney em 1988 e introduziu o Plano Estratégico de Sydney Central, que foi ocupada por edifícios corporativos e de negócios. Apesar do dinamismo e racionalidade financeira do governo estadual na condução da cidade, suas políticas sofriam forte influência de preceitos neoliberais (Ashton e Freestone, 2008). As políticas, voltadas à competitividade, seguiam um conceito individualista de atração de investimentos e a marginalização das demais cidades pertencentes à região metropolitana. Outra característica que pode ser constatada é que nesse período as decisões deixam de ser amplamente discutidas e passam a ser postas em prática com a adesão de um pequeno conselho.

Em 1988, houve uma importante mudança, que privou a câmara de vereadores de poderes para determinar planos de grande escala e estabeleceu um Comitê de Planejamento (CSPC) com 3 membros (o prefeito e dois conselheiros) e

apontou 4 especialistas mais o Diretor de Planejamento do Estado. Essa redução do poder municipal permitiu a aprovação de um Plano Estratégico de Sydney alheio ao governo local.

De acordo com Punter (2005), 1988 foi um ano considerado divisor de águas na história de Sydney. O perímetro urbano da cidade foi reduzido e ficou limitado pelo CBD e a península de Pyrmont.

O novo período de controle do estado sobre o planejamento foi conduzido por um pequeno conselho, responsável pelos interesses relacionados ao desenvolvimento e a área de negócios da cidade, sob minúcias no controle fiscal e voltada ao desenvolvimento e a eficiência no planejamento das decisões.

O intuito de substituir a câmara de vereadores concedia ao governo do estado uma nova forma de governar a cidade com a segurança de por em primeiro plano os interesses competitivos no CBD, sem esquecer os interesses dos cidadãos, com uma clara agenda política neoliberal (ABOTT, 2011).

O governo estadual foi substituído e a conclusão que se chegou por meio de uma comissão de inquérito sobre a administração do centro de Sydney foi que ele tem um crescimento independente do restante da Sydney Metropolitana. O novo governo estadual instituiu que a área central de Sydney fosse governada separadamente dos demais municípios da Sydney Metropolitana. Conforme Punter (2005), o município de Sydney seria uma área sem eleições, o que caracterizaria o abandono da democracia local e a escolha do prefeito se daria por uma pequena comissão de sete membros.

O Plano Estratégico de 1988 (CITY OF SYDNEY, 1988) era um documento pouco aprofundado, apenas com a descrição de recomendações e tendências a serem seguidas que envolviam principalmente três tipologias de classificação: áreas centrais, áreas especiais e áreas destinadas à população. Nesse plano, o ponto mais forte era a priorização do desenho urbano, evidente em muitos elementos no plano de implantação.

Em 1991, o prefeito da cidade retoma o controle das áreas suburbanas de Sydney, anteriormente excluídas do perímetro urbano.

Estudiosos de diferentes áreas criticavam fortemente os planos anteriores e propõem controle nos usos. A justificativa é que havia uma projeção de crescimento de empregos em 1971 que não se realizou. Os espaços de escritórios cresceram

75% entre 1971 a 1991, e os empregos no setor cresceram apenas 40%. O setor varejista continuava declinando e a área denominada Retail Core acompanhava essa dinâmica, no entanto o setor relacionado ao turismo estava em ascensão desde 1986. Portanto a economia da cidade de Sydney estava se diversificando significativamente.

Os consultores criticavam as questões referentes à preocupação com a silhueta da cidade e o controle da estética da paisagem urbana, argumentando sua futilidade e imprecisão. Os defensores do plano alegavam que algumas qualidades eram necessárias para assegurar sua atratividade, segurança e espaços públicos vivos e isso pressupõe qualidade ambiental, particularmente em termos de microclima (CITY OF SYDNEY, 1992, vol. 2, p. 64–73). Essas recomendações também integravam a restrição de gabarito para um controle de ocupação assim como políticas de desenho urbano e o incentivo da conservação do patrimônio histórico.

Em função da realização dos JO, seria concedido um acréscimo em área construída aos que seguissem os projetos de desenho urbano e de preservação do patrimônio, com a compra de potencial construtivo para a construção de mais um pavimento, para hotéis e apartamentos residenciais aprovados anteriormente a 1997 e iniciados até final de 1998.

Em 1995 o plano diretor de intervenção foi redesenhado com novos objetivos definidos e incorporando mais setores de uso múltiplo, uso residencial, de conservação e preocupação com a alta qualidade no design e no espaço público.

Foi proposto um zoneamento mais complexo que os anteriores, que especifica 13 zonas periféricas de conservação. Foram introduzidas novas regras de controle da altura dos edifícios com o intuito de prevenir o sombreamento de parques específicos e de locais públicos, assim como preocupações de conforto térmico do microclima urbano. O mapa de altura máxima dos edifícios foi produzido com um escalonamento que permitia a insolação de espaços urbanos considerados mais importantes. Isso não existia até 1996, quando o plano foi revisado (CITY OF SYDNEY, 1996).

Na revisão do plano em 1996, foram incorporados itens referentes aos objetivos de competitividade econômica em âmbito global, com o aumento de áreas com gabaritos maiores, em função da pressão do setor imobiliário. Duas áreas de

arranha-céus de mais de 236 metros foram criados: nas ruas George e Liverpool (no entorno da World Square) e entre as ruas Bridge e Hunter no coração do CBD.

Cinco locais receberam intervenções urbanas específicas: East Circular Quay, o entorno da reconversão de uso do General Post Office (abriga restaurantes, cafés, lojas), o Hospital de Olhos de Sydney (edificação histórica) e o trecho da rua George (entre os números 240 e 252). Espaços públicos urbanos foram planejados dentro de princípios de sustentabilidade, com preocupação especial à eficiência energética.

Os planos de requalificação urbana vão ao encontro do público identificado pelo censo de 1996: 40% são adultos jovens, têm entre 20 a 34 anos e vivem em Sydney pela proximidade do emprego e pela oferta de cultura e lazer (Rent Report, 1996).

Houve uma avaliação desse plano em 1998, no qual se considerou um aumento na demanda de espaços corporativos em função do crescimento dos empregos em 12% (entre 1991-1997), aumento da demanda de hotéis com vistas à realização dos JO e significativo crescimento de moradias.

O rápido crescimento em população se refletiu no aumento de densidade nas áreas centrais de Ultimo-Pyrmont. De 1994 a 1996 houve um incremento de 3341 moradias, sendo 60% localizadas em Ultimo-Pyrmont e as demais no CBD de Sydney (RENT REPORT, 1996).

De acordo com Punter (2005), o plano instituído em 1996 foi a maior e relativamente rápida conquista, pois em oito anos (desde 1988) elaborou-se um plano com diretrizes detalhadas e dentro de princípios ambientais.

Os princípios com base no desenho urbano, inseridos em 1988 tiveram a função de guia do plano que se apresentava em 1996.

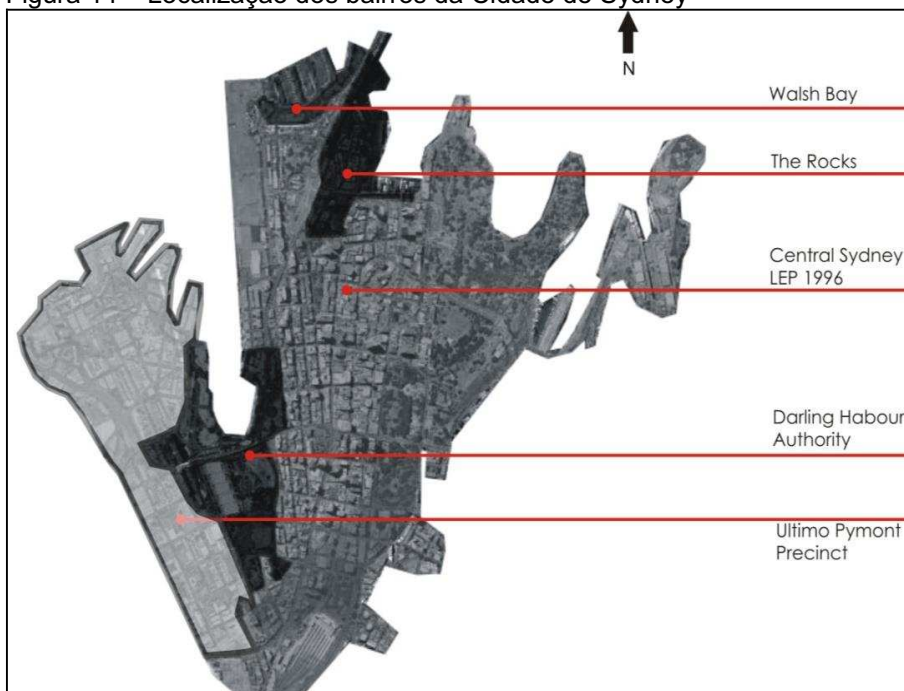
Se analisado o plano da prefeitura para a cidade em 2000, percebe-se claramente que está de acordo com as tendências pós-modernas de requalificação urbana e preocupações com a sustentabilidade:

o plano da cidade estabelece um planejamento urbano que englobe design urbano, design construído, sustentabilidade e amenizações nas áreas residenciais, continuamente revistas e melhoradas. (Sydney Planning for the Living City, 2000, p.7).

O CBD, no período do evento ofereceu experiências de contato com a cultura

local estandardizada nos moldes internacionais de entretenimento. Em Sydney ficaram concentradas no Circular Quay, local onde estão a Ópera Sydney e a ponte; e a recente Darling Harbour, que funciona como uma praça de mercado.

Figura 14 – Localização dos bairros da Cidade de Sydney



Fonte: Punter, 2005

3.2.3 Distribuição das estruturas esportivas no espaço urbano

A história do planejamento urbano de Sydney demonstra uma preocupação significativa com a configuração do CBD, que pode ser constatada por meio das constantes discussões sobre a atribuição de diferentes gabaritos e a preocupação com a paisagem urbana ao longo das décadas. Somadas a isso, podem-se verificar disputas entre municipalidade e governo do estado em relação ao controle dessa porção do espaço, que concentra parcela importante das riquezas da região. Diferente das áreas mais periféricas, que foram pouco mencionadas nos planos urbanísticos até 1995, ano no qual se estabeleceu um plano metropolitano.

A urgência desse plano se justificava pela significativa expansão urbana existente que dificultava o provimento de infraestrutura adequada à população residente nas periferias.

O CBD de Sydney, circundado de parques, delimita uma porção de edifícios verticalizados e de altas densidades; e as demais municipalidades horizontalizadas e

pouco densas, conforme pode ser verificado na figura 15.

Figura 15 - Vista aérea do CBD de Sydney em 1999.



Fonte: Punter, 2005

A visão de planejamento metropolitano de 1995, elaborado posteriormente ao anúncio da cidade-sede dos JO de 2000, pretendia potencializar a região como um todo, implantando um grande complexo de infraestrutura que estimulasse o desenvolvimento da porção oeste, coincidentemente degradada e ocupada por população mais carente (MASTERPLAN, 2002; CASHMAN, 2011; PUNTER, 2005; SEARLE, 2007).

Neste sentido, a localização do PO na principal rodovia de ligação entre Sydney CBD e Parramatta, poderia induzir o desenvolvimento dessas áreas, uma vez que Parramatta é considerada uma das cinco áreas centrais da região metropolitana e abriga a sede de órgãos oficiais do governo do estado (SYDNEY OLYMPIC PARK MASTER PLAN, 1995).

Homebush Bay, uma grande área pública, onde desde a década de 1970 estava em discussão a construção de um centro esportivo voltado a competições internacionais, foi escolhida como local de implantação do PO.

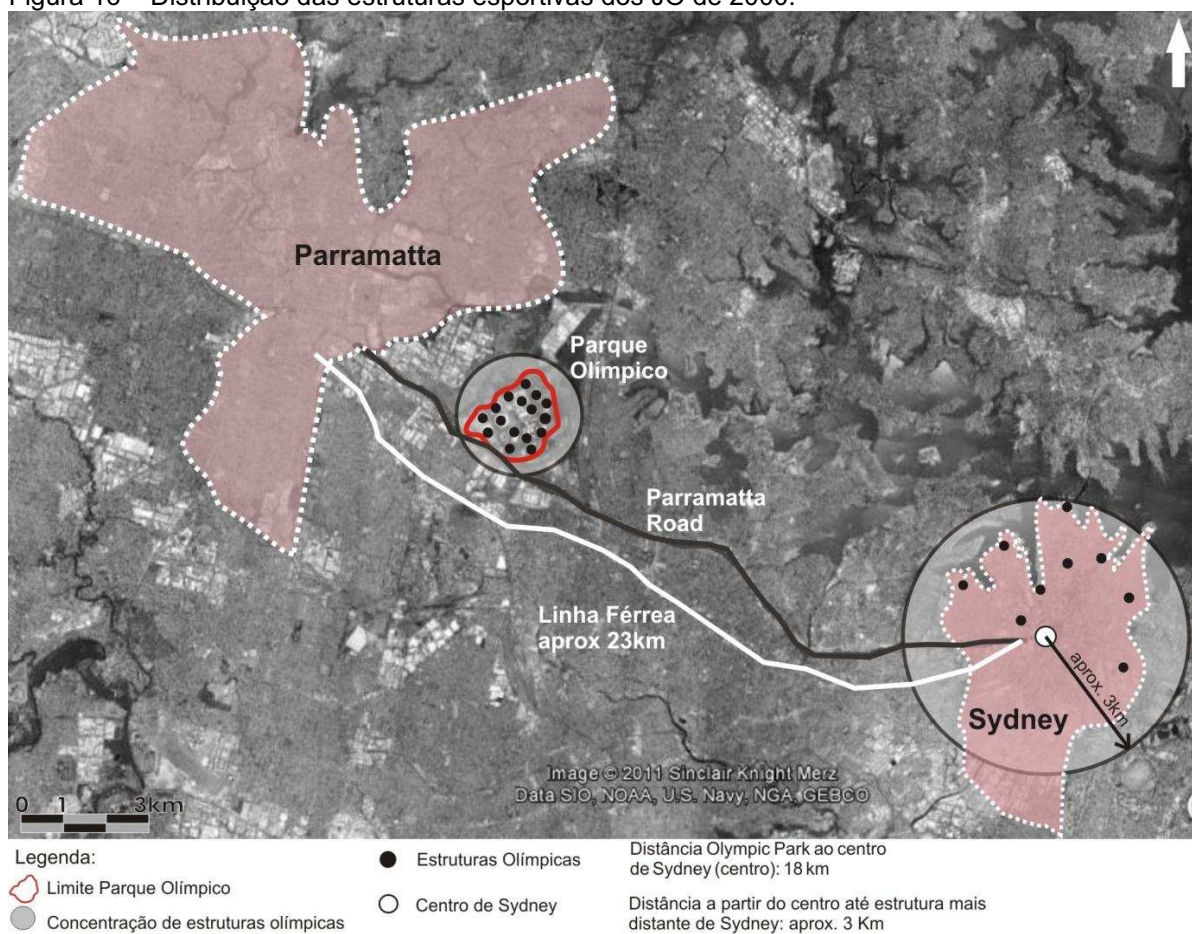
De acordo com a classificação de Pitts e Liao (2009, p.45) o modelo de implantação de Sydney é denominado de “joint-clustering”, no qual as principais estruturas esportivas estão agrupadas em uma única área localizada estrategicamente entre duas massas urbanas. Esse modelo de estruturas esportivas centralizadas fora da malha urbana impacta menos significativamente as duas áreas urbanizadas que se pretende influenciar (Sydney CBD e Parramatta), mas favorece o desenvolvimento e a integração metropolitana, criando um corredor de desenvolvimento na via Parramatta Road. Conforme Pitts e Liao (2009) essa forma de ocupação promove o policentrismo em escala regional.

Apesar de uma área desocupada, não pode ser considerada como de nova fronteira, pois com a análise de fotos aéreas, constata-se uma ocupação existente, de baixa densidade e consolidada no entorno desde o anúncio de Sydney como sede dos JO. No entanto, a ocupação pouco relevante em termos populacionais no entorno pode aumentar os riscos de perda de oportunidade, pois está se criando, com significativos investimentos, uma nova centralidade. Há a necessidade de implantação de infraestrutura e novas conexões com as demais áreas do entorno, tanto de transporte público como de rodovias. Outro fator relevante é a implantação desse complexo no encontro de três municípios, que podem ou não estar de acordo com as diretrizes metropolitanas.

Pitts e Liao (2009) ainda salientam a necessidade de políticas de contenção à excessiva expansão urbana, que poderia ser estimulada pela criação deste novo polo – expansão que, de acordo com o Plano Metropolitano de 1995, é justamente o que querem barrar e promover o adensamento das áreas anteriormente ocupadas.

De todo modo, a integração com a malha urbana do entorno apresentava dificuldade, devido às restritas conexões de transporte e viárias; além da consolidação de dois parques que “selariam” o PO.

Figura 16 – Distribuição das estruturas esportivas dos JO de 2000.



Fonte: adaptado de Official Report of the XXVII Olympiad, 2000 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

3.2.4 Estruturas esportivas novas ou existentes, permanentes ou temporárias e usos posteriores

Em 1995, o Comitê Local se propôs a construir um PO, com 15 estruturas novas, a VO e de mídia em uma área ociosa, porém com entorno consolidado.

Novas estruturas permanentes foram construídas em seis cidades satélites: Penrith, Horsley Park, Cecil Park, Bankstown, Blacktown e Fairfield. Em Penrith, foi implantado o local para competições de canoagem, projetado e executado pela iniciativa privada, porém financiado pelo governo estadual.

As únicas estruturas existentes e utilizadas durante os JO, foram o State Sport Centre, de hockey, construído em 1974; o Betty Cuthbert Stand at the Athletic Centre, utilizado como centro de aquecimento; e o Aquatic Centre, demolido e reconstruído em 1988 para reforçar a candidatura (OWEN, 2001). Esse complexo

aquático teve sua capacidade ampliada de 4.500 para 17.500 pessoas durante competição, sendo posteriormente reduzida para 8.500 com a retirada de uma arquibancada provisória. O legado à cidade seria a readequação de um espaço de lazer à população local. Owen (2001) alega que o governo local desconsiderou a opinião popular, pois iniciou a demolição do antigo centro aquático antes da adesão popular ao novo empreendimento. Findada a competição a cidade concedeu o direito de administração a uma empresa privada por alegação de falta de competência pública para gerir e realizar a manutenção de equipamentos com significativo aparato tecnológico. Atualmente funciona por meio de concessão de uso privado, como parque aquático, competições, escola e clube.

Além do Aquatic Centre, outras estruturas receberam um incremento de capacidade de espectadores durante os JO. O centro de hockey recebeu um aumento de capacidade (até 13.500 espectadores), sendo que permanentemente teriam apenas 1.500 assentos destinados a recepção de eventos diversos. Outras estruturas esportivas foram totalmente removidas por falta de praticantes no país que justificassem suas dimensões, como o Archery Center (4.500 assentos) (OFFICIAL REPORT OF XXVII OLIMPIAD, 2000).

De acordo com Cashman (2011, p.65) o governo estadual de New South Wales gastou U\$13,2 milhões para remover estruturas temporárias, tendas, stands, banheiros químicos e outros elementos.

A VO foi reaproveitada de diferentes formas após os JO. Desde sua implantação já estava previsto que algumas residências utilizadas como acomodação de atletas precisariam ser reformadas antes da comercialização, pois não estavam equipadas com cozinha.

Em torno de 900 acomodações (2 quartos e um banheiro) foram desmontadas e 500 residências foram relocadas. As residências temporárias foram desmontadas, vendidas ao público e transportadas para diversos locais do país. Uma parte das residências construídas em 1998 foi vendida antecipadamente para financiar obras referentes aos JO e, no período de realização do evento, foram alugadas para acomodação dos atletas (CASHMAN, 2011, p.65).

O Estádio Olímpico foi planejado para posterior redução de tamanho. Durante os JO se apresentou no formato retangular (110 X 83,5m) e em 2003 foi reformado, tornando-se oval de 81,5 metros, com a remoção de lugares sem cobertura nas duas

extremidades. Sua capacidade foi reduzida de 115.600 pessoas para 80.000 (OFFICIAL REPORT OF XXVII OLIMPIAD, 2000). Foi construído por investidores privados e utilizado com contrato e concessão de uso no período de competições, modificando posteriormente seu nome para ANZ Stadium. Atualmente recebe campeonatos da liga de rugby, futebol, cricket e shows musicais, no entanto, os eventos não esportivos ocorrem em menor quantidade (ANZ STADIUM, 2011 apud CASHMAN, 2011).

Tabela 6 – Eventos realizados na ANZ Stadium de 1999 a 2010

Ano	Nº eventos	Eventos esportivos	Outros eventos	Público total
1999	27	25	2	1.151.782
2000	*68	66	2	4.170.757
2001	9	7	2	519.404
2002	12	10	2	633.438
2003	28	24	4	1.565.710
2004	20	20	0	809.361
2005	26	26	0	961.238
2006	42	38	4	1.257.263
2007	40	40	0	1.108.730
2008	54	50	4	1.345.152
2009	44	39	5	1.203.711
2010	45	37	8	1.594.493

*45 Olímpicos e 23 não Olímpicos

Fonte: Cashman, 2011.

O Sydney Superdome foi construído por investidores privados, utilizado com contrato de concessão de uso a partir de 1999. Durante os JO recebeu as competições de ginástica e basquete; e partir de sua adequação pós-evento, é utilizado como espaço multieventos (basquete, netball, concertos musicais e boxe). Sua capacidade varia de 17.500 a 21.000 espectadores, e a partir de 2006, a Acer Arena comprou o direito de mudar o nome do local (ACER ARENA, 2011).

Os locais de competição de hockey, tênis, arco, polo aquático, hipismo, tiro, bairbol e o velódromo foram construídos por empresas privadas (OFFICIAL REPORT OF XXVII OLIMPIAD, 2000).

A única estrutura inteiramente temporária de Sydney foi a arena para as

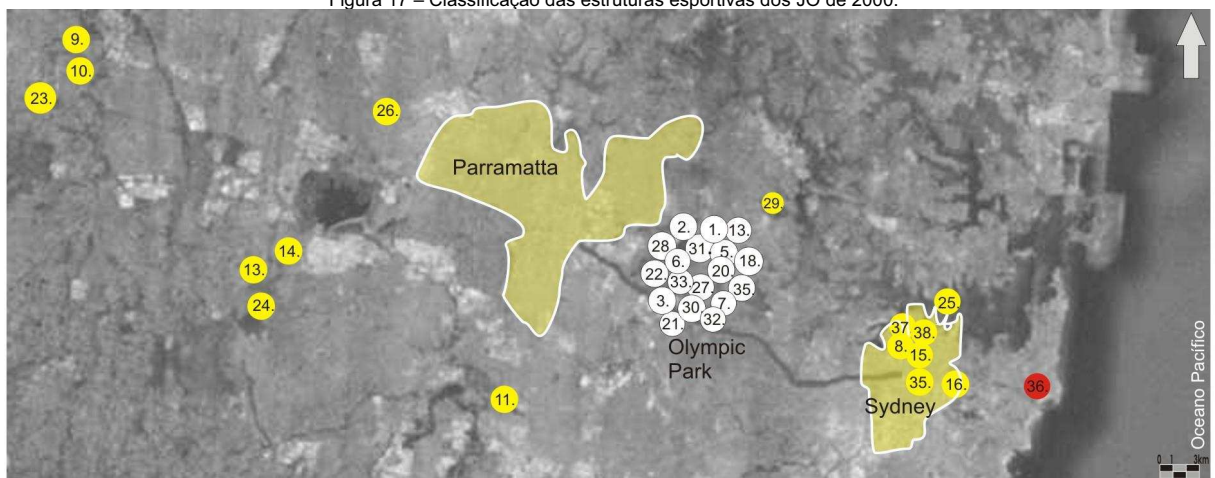
competições de vôlei de areia montada na praia de Bondi Beach na cidade de Waverley, local turístico e de lazer da população.

Como não seria um legado permanente, a comunidade exigiu do COL por meio de protestos impedindo o andamento das obras, a reforma de estruturas existentes, como vestiários, pintura de edificações, entre outros. A prefeitura de Waverley não queria ceder o local para o evento; no entanto as decisões a nível estadual sobressaíram. A população local alegava que a herança negativa seria o fechamento de ruas - 30 no total - durante o evento para a circulação exclusiva de acesso dos envolvidos com a competição, e que, se para a economia regional era interessante, para a economia local seria prejudicial. Apesar de não conseguir proibir a utilização do espaço, a oposição da comunidade modificou o projeto da obra, limitando a altura da edificação e proibindo a construção de uma ponte exclusiva ao público VIP.

Diante de todas as estruturas necessárias para a realização de um grande evento, caso a maior parte delas não seja temporária, não há eventos esportivos mundiais suficientes para mantê-las com uma taxa de utilização proporcional a manutenção que se necessita.

Sue Holliday, a ex-chefe de planejamento dos JO de Sydney admite que o longo período de investimentos para a construção do PO e que tiveram continuidade nos anos posteriores para atrair residências e comércio e torná-la um centro regional, não foram suficientes para obter os resultados desejados até 2005. Holliday continua, afirmando que três anos após o evento, o movimento de turistas estrangeiros ao PO cresceu menos que a média da Austrália (THE INDEPENDENT, 2008).

Figura 17 – Classificação das estruturas esportivas dos JO de 2000.



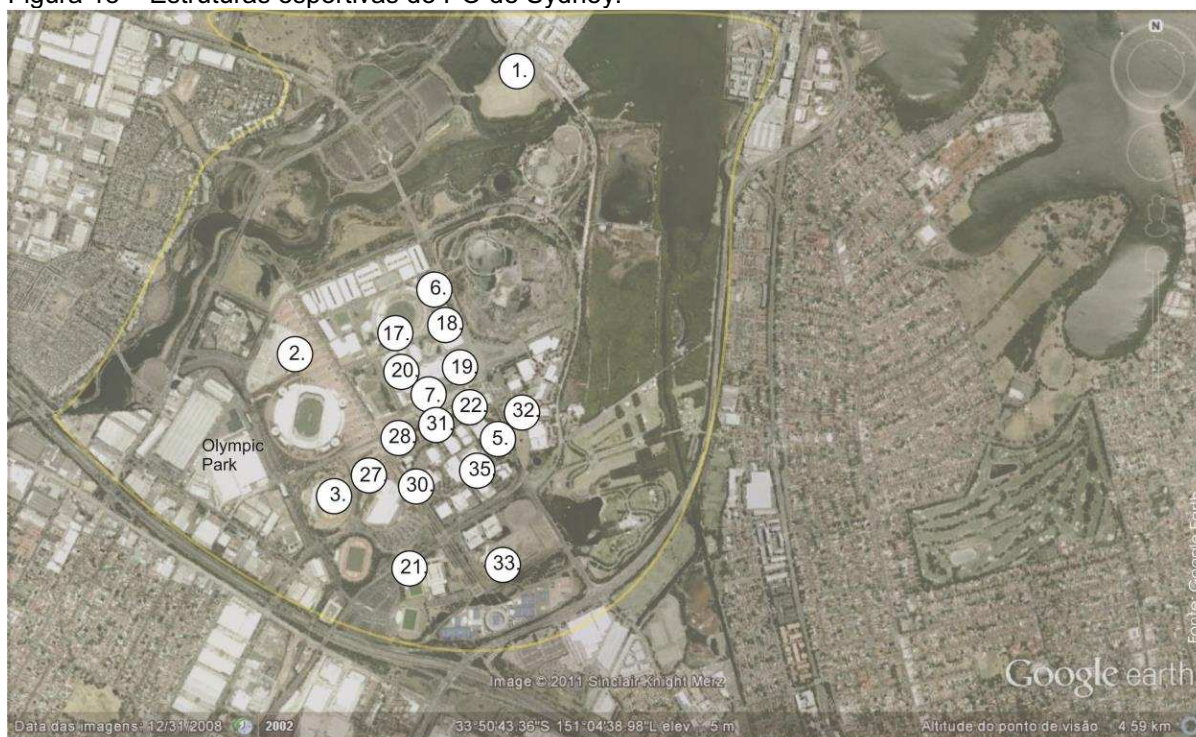
- | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|------------------------|--------------------|
| 01. Tiro com Arco | 11. Ciclismo (<i>Track</i>) | 21. Hockey | 31. Tênis de Mesa |
| 02. Atletismo (Estádio Olímpico) | 12. Ciclismo (<i>Road</i>) | 22. Pentatlo Moderno | 32. Taekwondo |
| 03. Maratona | 13. Ciclismo (<i>Mountain</i>) | 23. Remo | 33. Tênis |
| 04. Race Walking | 14. Hipismo | 24. Tiro | 34. Triatlo |
| 05. <i>Badminton</i> | 15. Esgrima | 25. Vela | 35. Vôlei |
| 06. <i>Baseball</i> | 16. Futebol | 26. <i>Softball</i> | 36. Vôlei de Praia |
| 07. Basquetebol | 17. Ginástica Artística | 27. Natação | 37. Halterofilismo |
| 08. Boxe | 18. Ginástica Rítmica | 28. Saltos Ornamentais | 38. Luta |
| 09. Canoagem (<i>Slalon</i>) | 19. Ginástica Trampolim | 29. Pólo Aquático | |
| 10. Canoagem (velocidade) | 20. Handebol | 30. Nado Sincronizado | |

Legenda:

- Estruturas permanentes fora do Parque Olímpico
- Estruturas permanentes dentro do Parque Olímpico
- Estruturas temporárias

Fonte: adaptado de Official Report of the XXVII Olympiad, 2000 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Figura 18 – Estruturas esportivas do PO de Sydney.



- | | | | |
|----------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|
| 01. Tiro com Arco | 11. Ciclismo (Track) | 21. Hockey | 31. Tênis de Mesa |
| 02. Atletismo (Cerimônias) | 12. Ciclismo (Road) | 22. Pentatlo Moderno | 32. Taekwondo |
| 03. Maratona | 13. Ciclismo (Mountain) | 23. Remo | 33. Tênis |
| 04. Race Walking | 14. Hipismo | 24. Tiro | 34. Triatlo |
| 05. Badminton | 15. Esgrima | 25. Vela | 35. Vôlei |
| 06. Baseball | 16. Futebol | 26. Softball | 36. Vôlei de Praia |
| 07. Basquetebol | 17. Ginástica Artística | 27. Natação | 37. Halterofilismo |
| 08. Boxe | 18. Ginástica Rítmica | 28. Saltos Ornamentais | 38. Luta |
| 09. Canoagem (Slalon) | 19. Ginástica Trampolim | 29. Pólo Aquático | |
| 10. Canoagem (velocidade) | 20. Handebol | 30. Nado Sincronizado | |

Legenda:

- Estruturas permanentes fora do Parque Olímpico
- Estruturas permanentes dentro do Parque Olímpico
- Estruturas temporárias
- Esportes que não dependem de estrutura

Fonte: adaptado de Official Report of the XXVII Olympiad, 2000 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

3.3 ANÁLISE PÓS-EVENTO

3.3.1 Sustentabilidade

A preocupação do COI com o legado é algo relativamente novo, e foi mais discutido em 1991, ano em que Sydney se candidatou para sediar os JO de 2000. O compromisso com o legado somente foi registrado nos documentos oficiais do COI em 2003 (CASHMAN, 2011, p.74). Essa preocupação surgiu em função da imagem negativa que se criava após o término do evento nas cidades-sede, e que poderia abalar a esfera ideológica construída ao longo dos anos em relação ao “espírito olímpico”.

A partir disso as cidades passaram a planejar, juntamente com o evento, as

estratégias de aproveitamento da infraestrutura realizada.

Portanto, Sydney não havia detalhado quais planos seriam implantados depois do evento. Tanto nos documentos de candidatura, como no relatório posterior, o legado é tratado em linhas gerais. As preocupações mencionadas eram em relação ao incremento de turistas à região.

De fato, houve uma aceleração na economia no setor de turismo do país. A partir do anúncio da escolha da cidade em 1993, criou-se uma comissão específica (Australian Tourist Commission - ATC) para planejar as ações de fomento ao turismo, a reforçar sua marca como cidade e a Austrália como país. Esse plano foi elaborado contendo objetivos e metas ano a ano até 2010 (ATC, 2001). O objetivo era inserir-se na rota de turismo internacional mesmo que sua posição geográfica – fora do eixo América do Norte/Europa – os desfavorecessem.

De acordo com uma pesquisa realizada com pessoas em diversos países, após o conhecimento de que Sydney seria a sede dos JO, houve um aumento na inclinação por visitar a cidade, de 15% a 56% em pessoas de países da Ásia, 24% nos Estados Unidos, 17% na Nova Zelândia, 13% na Inglaterra e 21% na Alemanha (ATC, 2001).

De acordo com o governo australiano, as previsões realizadas se concretizaram. Desde a realização do evento, a quantidade de visitantes aumenta anualmente assim como a representatividade do turismo no Produto Interno Bruto (PIB).

Se o poder público não havia planejado que aspectos positivos a cidade herdaria, foi necessário analisar o período de preparação, de realização e o posterior ao evento, de maneira a identificá-las. Dentre os aspectos analisados, conclui-se que a adoção de preceitos sustentáveis, tanto na recuperação da área onde se localiza o PO, na construção de eco-buildings e na implantação de legislação e de desenho urbano com preocupações de conforto ambiental, foram as principais contribuições para o legado da cidade.

De acordo com Pitts e Liao (2009, p.4), a primeira impressão que se tem quando se defrontam as palavras “sustentabilidade” e “olímpico” é que são incompatíveis, pois um grande evento esportivo envolve significativos gastos de

recursos e energia necessários por apenas quinze dias. Ou seja, a não realização dos JO traria mais benefícios ao meio ambiente do que quaisquer medidas de sustentabilidade implantadas pelas cidades-sede. Porém, isto é apenas um exercício teórico, pois o cancelamento desse evento traria consequências num imenso sistema que envolve indústrias de produtos e tecnologia relacionada, a mídia, os atletas e o culto à prática esportiva.

Na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como Eco-92, que ocorreu no Rio de Janeiro, foi definido que o termo desenvolvimento sustentável envolve três dimensões: a econômica, a meio ambiente e a social. A discussão de termos muitas vezes contraditórios que envolvem aspectos econômicos, recursos naturais e equidade social, torna ainda mais complexo o conceito de sustentabilidade, pois pressupõe equilíbrio, algo de difícil mensuração.

Portanto, se a realização do evento possui um nível de relevância do qual não seria possível, nem desejável, o cancelamento, a adoção do conceito de desenvolvimento sustentável na organização dos JO pode ser considerado algo positivo e reduziria seus impactos.

Apesar de o argumento utilizado para tornar-se sede dos JO de 2000 tenha sido as questões relacionadas ao multiculturalismo local e a inserção das minorias, foram pouco perceptíveis, tanto no desenho urbano como nas edificações.

O princípio norteador do plano de intervenção urbana para as Olimpíadas foi a sustentabilidade. Essa temática passa a ganhar importância a partir do processo de discussão para a implantação do Bicentennial Park, inaugurado em 1988, em comemoração ao bicentenário da Austrália, construído pelo governo federal e estadual. De acordo com Cashman (2011) o projeto do parque antecipou a plataforma de cunho sustentável elaborada para a candidatura de Sydney para sediar os JO de 2000.

Nas competições de Sydney, pela primeira vez houve a preocupação com as questões ambientais e a aproximação de grupos como o Greenpeace (IOC, 1993). Muitas das novas estruturas foram construídas com a utilização de princípios “verdes”, apesar de críticas em relação à prioridade na utilização de recursos para a

utilização de técnicas mais econômicas e não as mais adequadas (ESSEX, 1998).

Em 1993 foi lançado o plano de recuperação ambiental da área, denominado “*Environmental Guidelines for Sydney Olympic Park*”, que fazia parte do projeto para concorrer à sede dos JO de 2000 (SYDNEY OLYMPIC PARK AUTHORITY, 2008). De acordo com Cashman (2002, p.5), foi em 1994 que o COI decidiu introduzir a sustentabilidade ambiental como terceiro princípio do “espírito olímpico”, juntamente com esporte e cultura.

Portanto, foi Sydney a primeira cidade a propor um plano de acordo com premissas sustentáveis para o evento e, a partir da repercussão gerada, o compromisso com o meio ambiente passa a fazer parte das ideias norteadoras dos JO.

A preocupação ambiental estava em ascensão. A implantação do plano de mitigação para o PO de Sydney foi bem avaliado pelo *Earth Council*, organização não-governamental criada em 1992 após a Conferência sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento promovido pelas Nações Unidas. Foi reavaliado em 1996 e em 2000, e considerado como um legado positivo para a cidade em termos de:

- a) pioneirismo em larga-escala;
- b) aplicar novas ferramentas que devem ser seguidas globalmente;
- c) demonstrar a outras entidades que o direcionamento à sustentabilidade é algo viável;
- d) a divulgação de boas práticas;
- e) ter como princípio a sustentabilidade para a execução de construções no mundo. (SYDNEY OLYMPIC PARK AUTHORITY, 2008).

Segundo Coaffee (2009, p.158), com base em experiências de cidades anteriores que sediaram o evento, o COI enfatizou dois fatores importantes para o êxito das cidades sede: o desenvolvimento de relações entre público e privado na concepção formulada por Los Angeles (1984) e Atlanta (1996); e o modelo de regeneração urbana de Barcelona (1992).

A partir das iniciativas propostas por Sydney em sua candidatura, o COI transformaria a responsabilidade socioambiental no terceiro princípio base das Olimpíadas depois de esporte e cultura (IOC, 2007).

No projeto apresentado para o PO, propôs-se recuperar ambientalmente 160 hectares de área de pântano. O processo de mitigação dos danos contemplava a despoluição das águas, o uso das águas servidas e pluviais, a redução e destinação dos resíduos, monitoramento e conservação de espécies da fauna e flora, restauração do leito natural dos rios, construções com princípios sustentáveis e proteção da flora e da fauna existente (MASTER PLAN, 2002). Legalmente, para proteção de 425 hectares de florestas, a área foi instituída como parque.

Conforme Lochhead (2005), os ganhos relativos aos JO são locais e específicos:

- a) estruturas esportivas para competições internacionais e o maior projeto de regeneração de área degradada da Austrália. O resultado são 9 milhões de metros cúbicos de lixo removidos e tratados e o local pode ser transformado em parque;
- b) a criação do maior parque metropolitano do país com aproximadamente 430 ha, o parque inclui ecologicamente significativos pântanos, bosques e áreas recuperadas e uma rede de 40 km de calçadas e ciclovias no entorno do centro do PO de Sydney.
- c) dois sistemas de tratamento de água potável separados, que contemplam a reciclagem e a purificação da água, que inclui águas pluviais e de esgoto. O sistema recicla 850 milhões de litros anualmente e reduz a descarga de esgoto nos rios.

Newington, um novo subúrbio de duas mil residências, foi desenvolvido como VO no período de competições e incluído no programa de reciclagem do PO. As casas utilizam energia solar, com capacidade de geração de mais de 1 milhão de kWh/ano. A consciência ambiental da população pode ser constatada devido ao aumento da procura por residências no local e a valorização dos imóveis. Conforme Cashman (2011) percebe-se um ganho social importante, que foi o desenvolvimento de senso de comunidade. Por meio de encontros para discussão de problemas locais, conseguiram um canal de comunicação com a prefeitura.

De acordo com Cashman (2002, p.10) a proposta foi mais ambiciosa do que se poderia prever, pois difícil de implantar sem críticas, pelo prazo estabelecido e pelo custo. Os grupos ambientalistas como o Greenpeace Australia e o Green Games Watch 2000, fiscalizavam as ações governamentais e do COL quanto às

iniciativas de cunho ecológico. Existem controvérsias sobre as obras de remediação dos efeitos dos resíduos tóxicos em Homebush Bay (CASHMAN E HUGHES, 1999).

Com relação às intervenções do CBD, a preocupação ambiental, historicamente faz parte do planejamento da cidade. Em 1912 a preocupação com o conforto ambiental das pessoas que transitam na cidade; a identificação de problemas de saúde pública causados pela falta de insolação e ventilação da população local, devido a homogeneização da altura dos edifícios, obriga os governantes a elaborar nova legislação (FARRELLY, 1997, p.15).

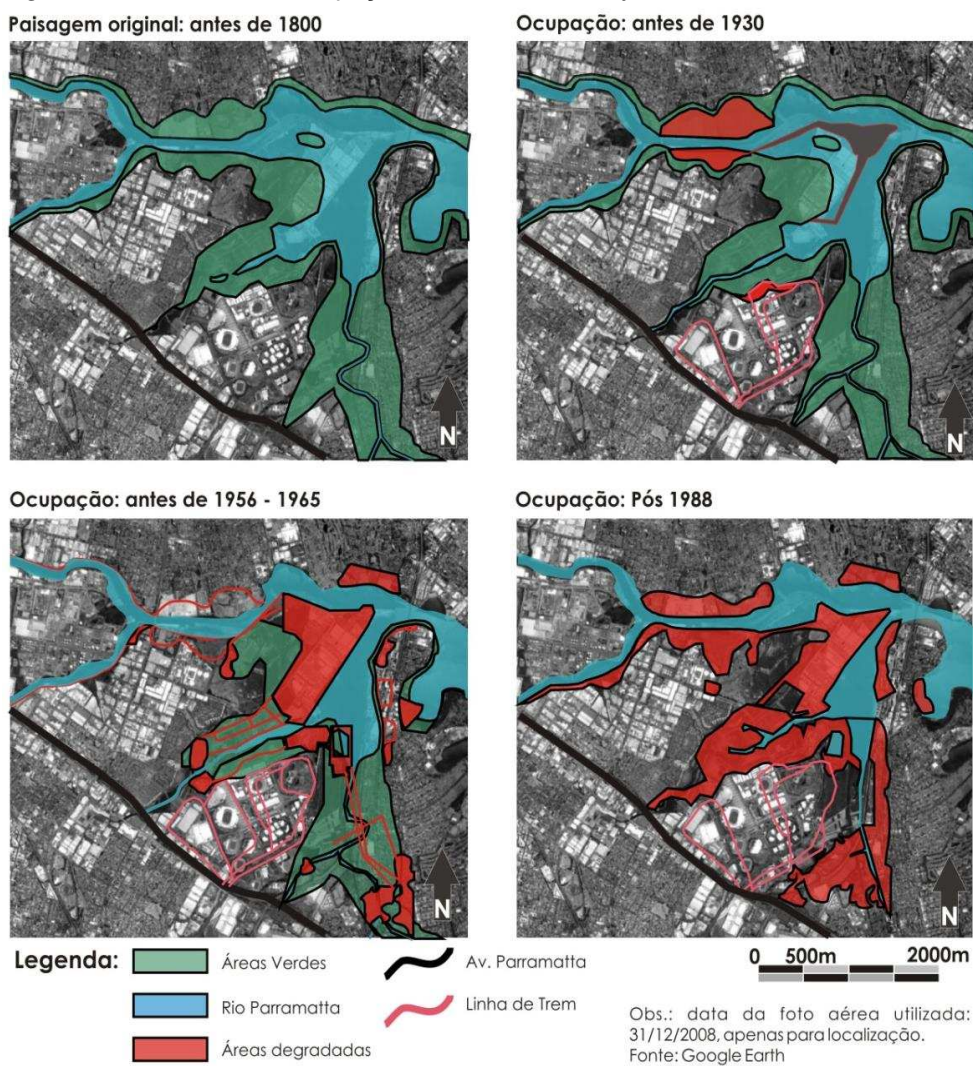
A ideia de desenvolvimento sustentável influenciava os projetos relativos ao conforto e amenidades aos pedestres. De acordo com SCC (1995, p.30) 93% das viagens internas em Sydney eram realizadas à pé. No entanto esses usuários tinham sido negligenciados, a medida que o Plano de 1994 incentivou a construção de moradias sem oferecer boas condições de acessibilidade aos pedestres. Com a precarização da situação, em 1995, o governo propôs o plano de acessibilidade de Sydney com a implantação de intervenções no Retail Core; um pacote de redução de limites de velocidade; segurança pública; iluminação; acessibilidade às pessoas com necessidades especiais; introdução de projetos de *traffic calming*; zonas prioritárias de circulação de ônibus e inserção de vegetação urbana.

No zoneamento, foram propostas áreas de conservação e haveria escalonamento na altura dos edifícios a fim de preservar boa insolação de espaços públicos e vias, oferecendo conforto térmico aos pedestres (CITY OF SYDNEY, 1996).

Punter (2005) caracteriza as políticas adotadas nesse período, como neoliberais, uma vez que dá ênfase a eficiência financeira, prudência fiscal, políticas aprovadas sem consulta popular, redução da criminalidade e uma forma de obliteração dos aspectos negativos da cidade. Em termos urbanos, a ênfase ocorreu no embelezamento, no emprego do desenho urbano para aumentar consumidores, turistas, residentes de alta renda e investimentos internacionais.

Contudo, somados a essas características empresariais que a cidade assumia nesse período, Sydney incorporou as preocupações ambientais nos preparativos para os JO. Beijing, cidade-sede de 2008, pôde disfrutar de maior reconhecimento, uma vez que, quando sediou o evento, a sustentabilidade já era um conceito difundido.

Figura 19 – Histórico de ocupação de Homebush Bay desde o ano de 1800.



Fonte: Master Plan, 2002.

Figura 20 – Programa de contenção de cheias.



Fonte: Hargreaves, 2000.

3.3.2 Transporte

Com a instituição do Greater Metropolitan Region na década de 1990, o estado aumentou seu poder sobre Sydney. Os planos metropolitanos que surgiram em 1995 e 1998 tinham o intuito de integrar usos, transporte e promoção de centros de atividades nos subúrbios.

Os anos 1990 foram marcados pelas políticas neoliberais consideradas consenso, envolvendo grandes investimentos, privatizações e desregulamentação, com um papel estatal mais voltado a facilitador de mudanças. Os sinais mais visíveis foram as parcerias público-privadas para prover novas infraestruturas, notadamente linhas férreas (Linha do Aeroporto) e vias expressas, que foram motivo de protestos da população local na década de 1970. O túnel Sydney Harbour (1992) e novas vias expressas, na maioria pedagiadas, foram progressivamente se transformando no anel metropolitano chamado Sydney Orbital de 2007.

No que se refere à organização dos JO de 2000, a estimativa financeira realizada em 1995 para o setor de transporte para o evento foi a mais subestimada de todas as áreas. A princípio se previa gastar U\$25,8 milhões; no entanto o gasto real foi de U\$381,7 milhões. A justificativa foi o aumento nos custos com a logística, administração do tráfego e contratos com empresas privadas para transporte durante o evento (Official Report of XXVII Olympiad, 2000).

Criou-se uma agência de coordenação própria para o setor de transporte em 1997 (ORTA). Essa agência não estava subordinada ao Ministério dos Transportes e tinha a função de permitir a circulação da população local em traslados diários durante o evento e os espectadores, atletas e pessoas relacionadas à realização dos JO.

As principais medidas de transporte para os JO que eram o Olympic Park rail loop, sua estação e as novas rotas de ônibus ao Sydney Olympic Park, foram testadas em 1998 no grande evento denominado Royal Easter Show por mais de 3 milhões de usuários (OFFICIAL REPORT OF XXVII OLYMPIAD VOLUME, 2000). A linha de trem do PO se conectava a principal linha da porção oeste por uma circular de 5,3 km de trilhos.

Os investimentos em transporte ferroviário para o evento foram pequenos, em função da localização do PO, distante do centro e atendida por quatro linhas

metropolitanas (Inner West Line, South Line, North Shore/ Western Line e Blue Mountains Line) em funcionamento na região com a necessidade apenas de um complemento que circulava dentro do Parque (Olympic Park Sprint and special event services).

A rede metroferroviária (tecnologia ferroviária, com trechos subterrâneos) da região metropolitana de Sydney é composta de 307 estações, opera 18 linhas e transporta um milhão de passageiros por dia, sendo que sua distribuição é radial a partir da cidade de Sydney (NSW TRANSPORT CITY RAIL, 2011). Portanto, a justificativa apresentada pelo COL para os reduzidos investimentos em infraestrutura de transporte no CBD e no Darling Harbour, áreas que receberiam um grande contingente de turistas, foi o adequado atendimento pela rede existente. Segundo Hensher e Brewer (2002), as linhas metroferroviárias funcionaram sem notícia de problemas durante as competições.

Em relação aos ônibus, foram registrados em agosto de 2000 3,4 milhões de passageiros por semana; e na semana do evento 3,2 milhões, o que demonstra que o sistema também não foi afetado. Os organizadores adotaram medidas circunstanciais como conceder feriado escolar no período da competição, mudança de horários de trabalhadores, aviso aos usuários sobre horários de movimento intenso e campanhas para utilização do transporte coletivo para deslocar-se. Com isso, nas rodovias que davam acesso ao PO e ao aeroporto foi constatado redução de fluxo em relação ao período normal.

No que se refere ao sistema viário do CBD, foi construído um túnel (Cross City Tunnel) no sentido leste-oeste, com a justificativa que 33% de todo o tráfego que entra na cidade tem como objetivo apenas a passagem, e metade dele trafega neste sentido. Conectados a esse túnel, seriam ofertados estacionamentos anexos ao Retail Core, com o objetivo de concorrer com os centros suburbanos de comércio varejista. Em 2006, o túnel foi vendido à iniciativa privada.

As medidas apresentadas demonstram, por um lado, a eficiência no planejamento de transporte para grandes eventos, conquistada por Sydney; mas por outro, a perda de oportunidade de ampliar a participação do transporte ferroviário no sistema de transporte urbano, deixando pouco legado à região metropolitana. A oferta desse modal na área metropolitana se reduz significativamente à medida que se afasta da cidade de Sydney principalmente no sentido leste-oeste. Até o anel médio, há o atendimento em média de duas linhas, ao passo que no anel externo, as

conexões são únicas ou inexistentes. Isso demonstra a polarização econômica da cidade-polo (Sydney) em relação às demais cidades pertencentes ao anel interno (Inner Ring) da Região Metropolitana de Sydney, pois o desenho das linhas férreas indicia que há fluxo pendular de pessoas.

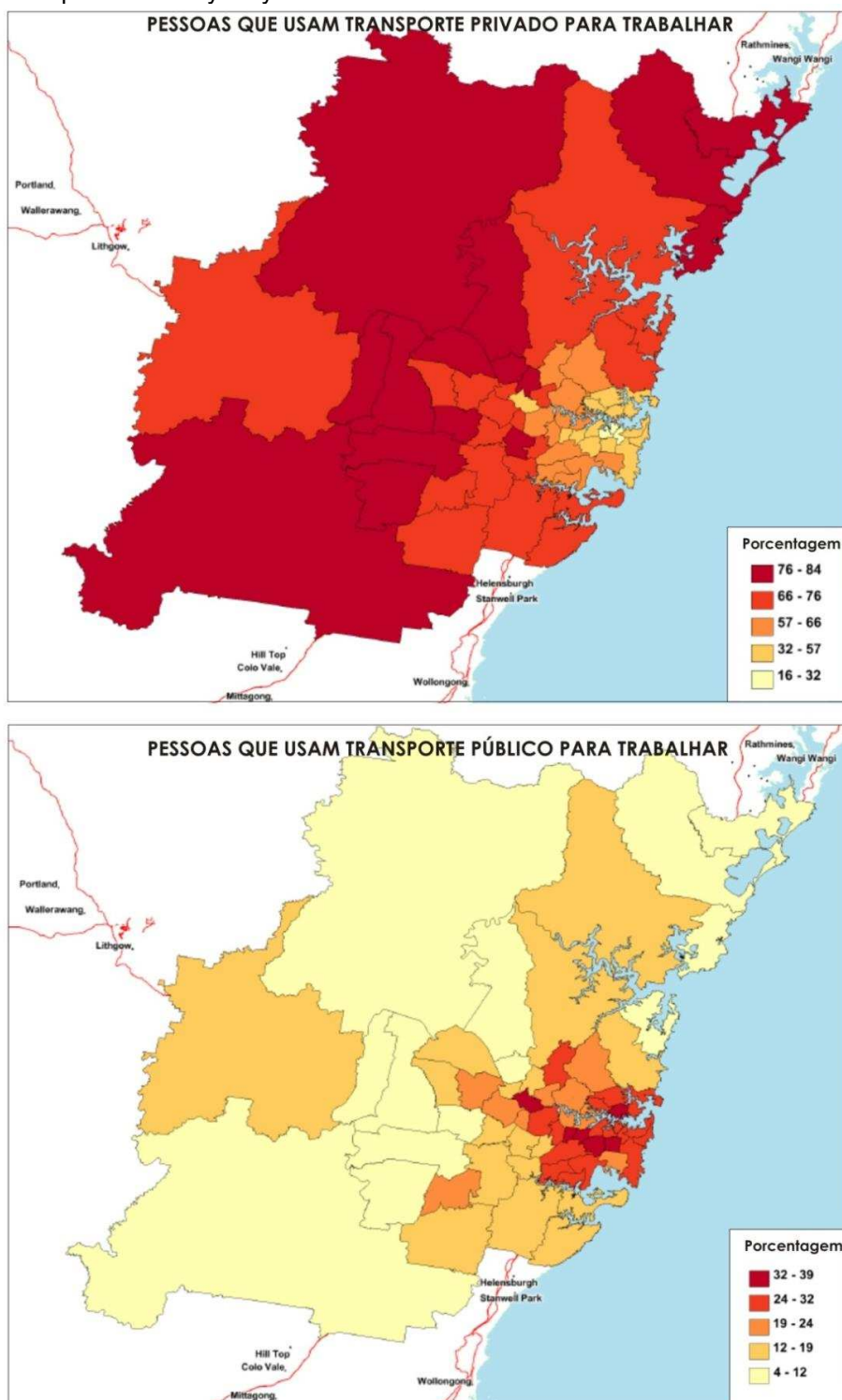
De acordo com Irene Simms (apud CASHMAN, 2011, p.181), conselheira da cidade de Auburn, onde foi implantado o PO, a ociosidade na frequência dos próprios moradores de Auburn pode ser explicada pela deficiência na conectividade da porção norte e sul da cidade. A população do sul da cidade é a mais carente, sendo que 20% dos habitantes não possui veículo individual, dependendo exclusivamente do transporte público. Com a deficiência de acesso ao PO por transporte coletivo, esses moradores têm dificuldade de frequentá-lo. Cashman (2011, p.183) ainda afirma que a inadequação do transporte ocorre em quase todas as cidades ao redor do Parque. Isso pode ser constatado na figura 21, que demonstra que a falta de transporte público reforça a necessidade do uso de veículos individuais para deslocar-se ao trabalho nas porções a oeste.

Mesmo em Auburn, município no qual o PO está inserido, foi atendido minimamente. A figura 22 demonstra porções do espaço onde é necessário percorrer mais de 2 km para utilizar o transporte metroferroviário. E em Canada Bay, apesar da linha estar na porção mais próxima do PO, a dificuldade de acesso pelo Bicentennial Park também contribui para a baixa frequência de usuários desse município das estruturas esportivas.

Outro fator a ser considerado é que a decisão de criar um órgão independente para a gestão do transporte para o evento, apesar de produzir ganhos em eficiência no período de competições, não permitiu a interação entre os órgãos de transporte no intuito de buscar soluções que fossem positivas para o evento e simultaneamente para a sede.

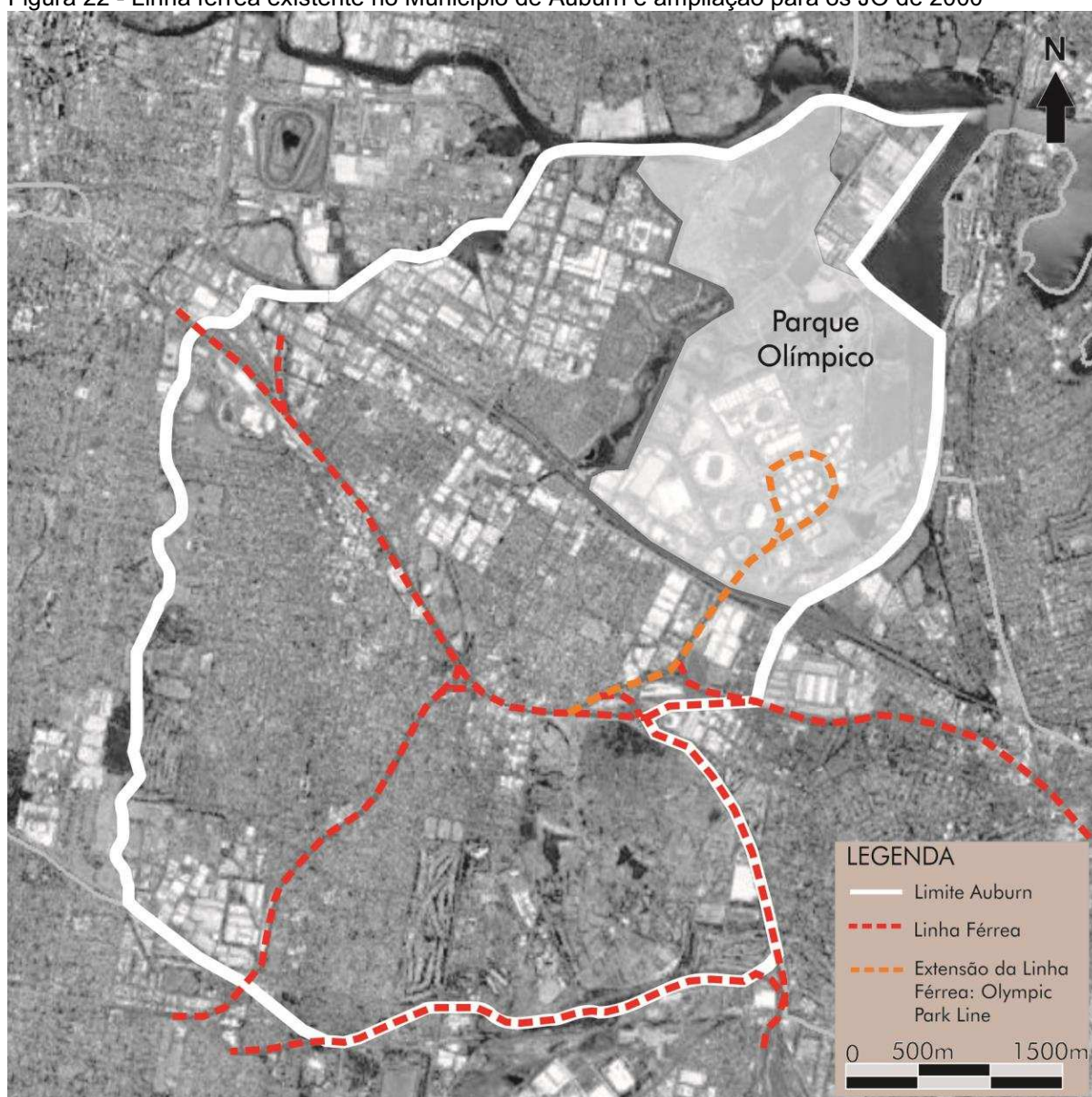
Segundo Sue Holliday, ex-chefe de planejamento para os JO, o legado mais significativo deixado foi a expertise em planejar grandes eventos internacionais, o que pode ser comprovado pela contratação dos organizadores para prestar consultoria nos JO de Beijing (THE INDEPENDENT, 2008).

Figura 21 – Nível de utilização de transporte privado e público nos municípios da Região Metropolitana de Sydney - 2006



Fonte: ABS - Census Data, 2006.

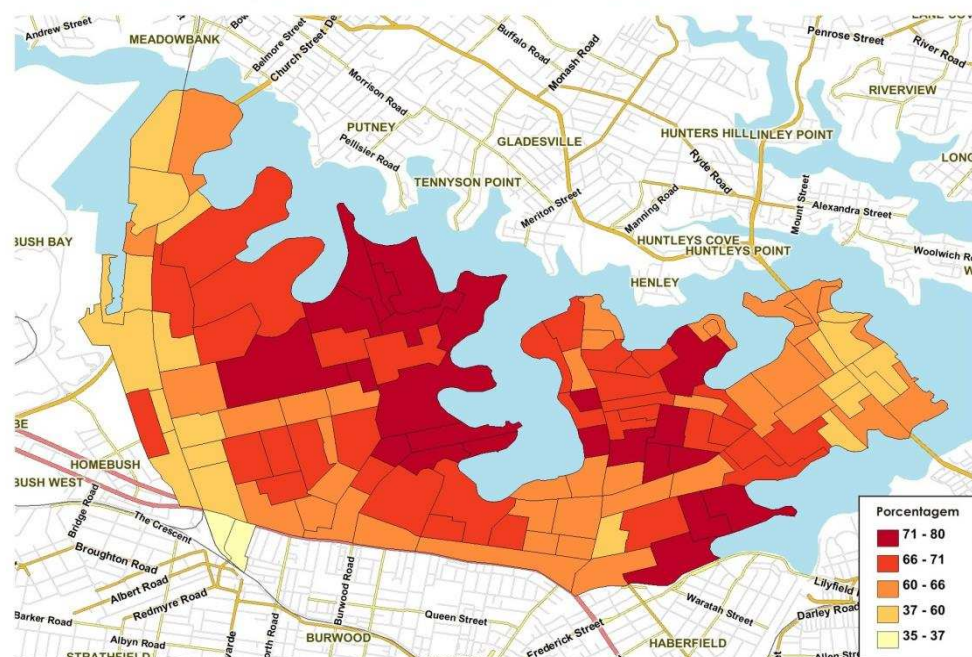
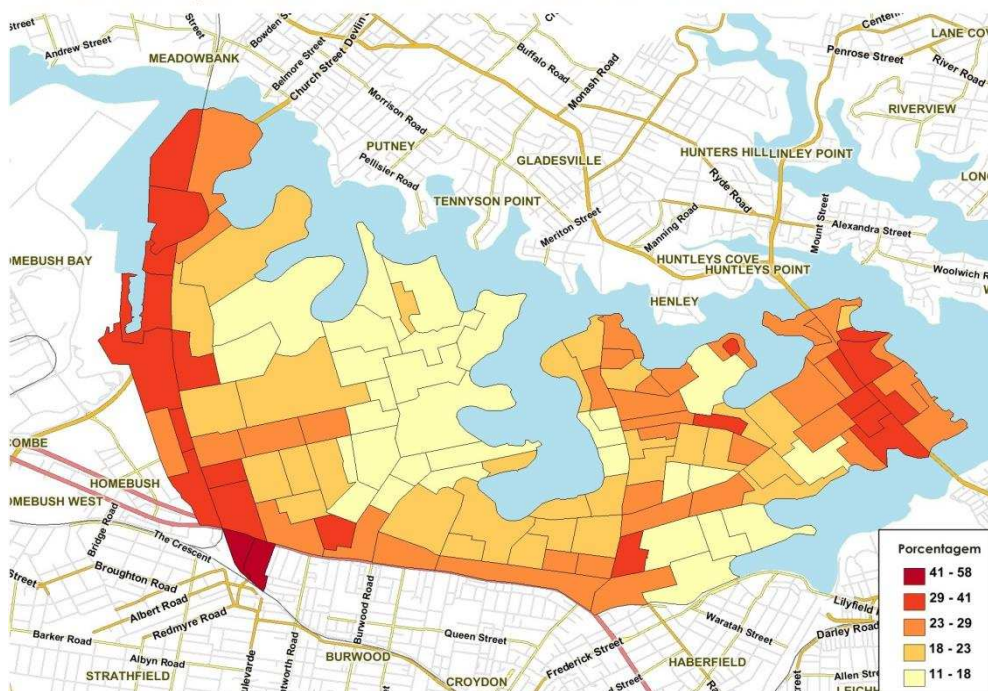
Figura 22 - Linha férrea existente no Município de Auburn e ampliação para os JO de 2000



Fonte: Portal do município de Auburn, 2012 e base cartográfica do Google Earth, 2013

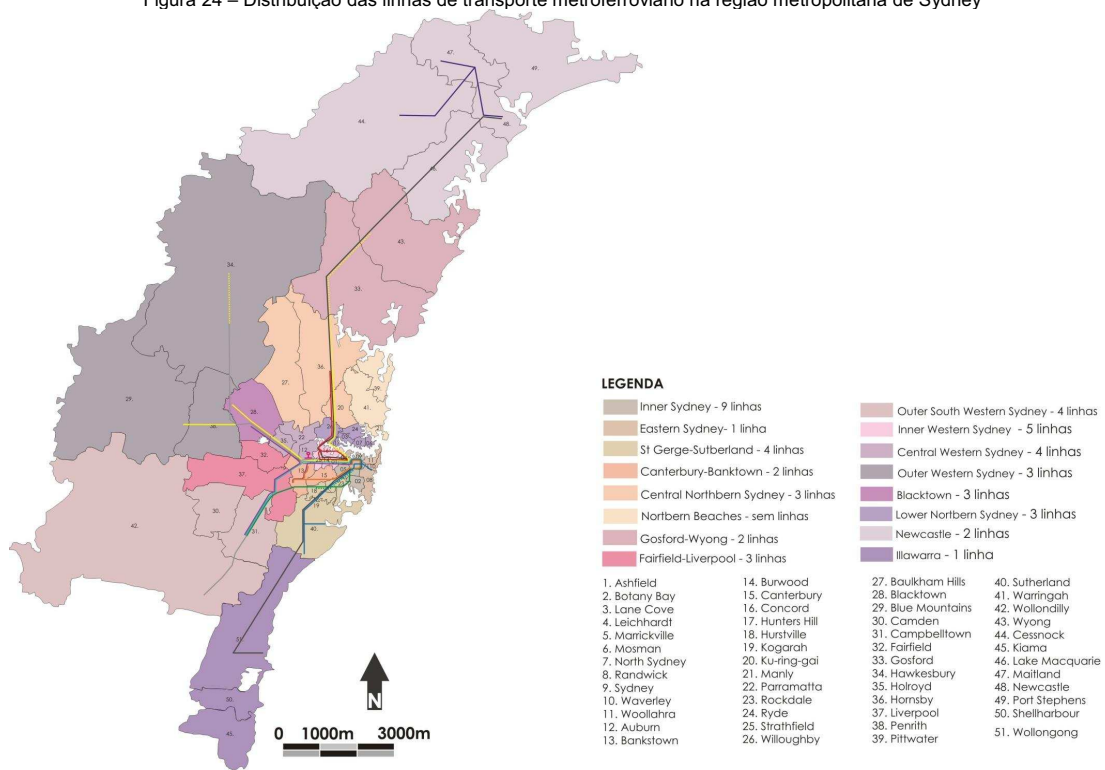
Obs: Ao norte, PO e a linha Olympic Park rail loop que se conecta a linha principal oeste.

Figura 23 – Nível de utilização do transporte privado e público nos bairros de Canada Bay - 2006

PESSOAS QUE USAM TRANSPORTE PRIVADO PARA TRABALHAR**PESSOAS QUE USAM TRANSPORTE PÚBLICO PARA TRABALHAR**

Fonte: ABS - Census Data, 2006.

Figura 24 – Distribuição das linhas de transporte metroferroviário na região metropolitana de Sydney



Fonte: NSW Transport City Rail, 2011.

3.3.3 Impactos socioeconômicos

O município de Auburn, onde se localiza o PO, tinha baixos indicadores socioeconômicos, com baixos salários e uma proporção reduzida de moradias próprias, se comparadas às médias da região metropolitana de Sydney (CASHMAN, 2011, p.179). Um estudo do Australian Bureau of Statistics (2005) demonstra que, logo após a realização das competições, há um percentual elevado de desempregados com filhos e pessoas que recebem renda social do governo do estado principalmente em Auburn – onde se localiza o PO - se comparados aos demais municípios do anel central e médio da região metropolitana de Sydney.

Tabela 7 – Indicadores de emprego e renda no anel interno e médio da Região Metropolitana de Sydney em 2001 e 2002.

Municípios anel interno e médio da região metropolitana de Sydney	População 2003	Crianças (0-14anos) com pais desempregados 2001	Crianças (0-14anos) com pais desempregados 2001	Pessoas (15anos ou mais) que recebem suporte de renda do governo 2002	Municípios anel interno e médio da região metropolitana de Sydney	População 2003	Crianças (0-14anos) com pais desempregados 2001	Crianças (0-14anos) com pais desempregados 2001	Pessoas (15anos ou mais) que recebem suporte de renda do governo 2002
	Nº	Nº	%	%		Nº	Nº	%	%
Auburn	61082	3496	5,76	34,1	Manly	38841	332	0,85	12,7
Ashfield	40298	630	1,56	25,7	Marrickville	75937	2010	2,65	27,0
Baulkham Hills	154388	1610	1,04	14,1	Mosman	28155	235	0,83	8,1
Bankstown	174390	8236	4,72	33,0	Newcastle	144273	4978	3,45	37,3
Blacktown	273077	14159	5,18	27,9	North Sydney	59999	307	0,51	9,5
Botany Bay	37446	887	2,37	25,5	Parramatta	148912	5729	3,85	26,0
Burwood	30806	680	2,21	24,6	Penrith	178107	6481	3,64	22,8
Camden	4946	1085	2,20	16,9	Pittwater	56789	526	0,93	13,8
Campbelltown	150483	9425	6,26	27,3	Randwick	125905	1734	1,38	19,8
Canada Bay	64626	730	1,13	19,0	Rockdale	94089	2686	2,85	26,6
Canterbury	135477	6501	4,80	32,0	Ryde	99436	1469	1,48	20,2
Fairfield	188329	12618	6,70	37,3	South Sydney	94602	1324	1,40	23,8
Hornsby	155862	1873	1,20	14,3	Strathfield	30199	742	2,46	21,3
Hunter's Hill	75177	133	0,97	15,1	Sutherland Shire	214933	2804	1,30	17,2
Hurstville	53737	1601	2,31	25,2	Sydney	32903	301	0,91	12,2
Kogarah	108648	851	1,58	21,4	Warringah	137555	1438	1,05	16,0
Ku-ring-gai	32248	948	0,87	10,0	Waverley	61556	638	1,04	16,3
Lane Cove	32248	217	0,67	11,9	Willoughby	63126	748	1,18	12,3
Leichhardt	64810	956	1,48	19,1	Wollongong	191467	6536	3,41	34,2
Liverpool	165533	8190	4,95	28,6	Woolahra	53985	443	0,82	10,1

Fonte: a autora, 2013

O argumento que se usou para a candidatura foi a implantação de infraestrutura para promoção de mudanças com a intenção de aumentar a equidade aos grupos excluídos da sociedade.

No entanto, Blunden (2007) identificou alguns impactos sociais e econômicos gerados nos anos que antecederam o evento e posteriores a ele:

- a) de 1996 a 2003 a média dos aluguéis dobrou, sendo que o governo não tomou medidas para controle dos valores.
- b) foi aprovada uma lei para punir mais severamente o mau comportamento em espaços públicos.
- c) mesmo estando o tema central do evento relacionado ao respeito às minorias, a maior parte dos sem-teto de Sydney são de origem aborígene e ficaram à margem dos efeitos positivos relacionados ao evento.

Após o anúncio de Sydney como sede dos JO, houve um rápido crescimento populacional em Auburn (4,7% de 1991-1996; 11,1% de 1996-2001 e 27,3% de 2001-2011), sendo 53,2% destes novos residentes imigrantes de países de língua não-inglesa (ABS, 2011). Esse crescimento gerou demandas sociais que foram agravadas pelo deslocamento de indústrias para outros locais, o que provocou o aumento das taxas de desemprego e criou problemas de delitos que envolviam principalmente os jovens. Segundo Blunden (2007), a economia apresentou queda até o ano de 2007.

No nível social, grandes projetos urbanos podem causar disparidades socioeconômicas entre comunidades antigas e recém-chegadas, em função do aumento do valor da terra e do custo de vida local (HALL E HUBBARD, 1998). Isso pode promover a expulsão da população de baixa renda.

Desde o período de preparação para sediar o evento até 2001, as regiões que compreendiam os municípios lindeiros ao PO tiveram registros de grande mobilidade. Em Inner Western Sydney, que compreendem os municípios (Ashfield, Burwood, Concord e Strathfield) pertencentes ao eixo de desenvolvimento proposto pelo Plano Metropolitano de 2005, tiveram 41,53% da população saindo de seus municípios. E na região de Central Western Sydney, que compreende Auburn e Parramatta, tiveram 39,76%.

No entanto, o governo pode equilibrar essa diferença por meio da promoção de políticas de empregos e atendimento das necessidades básicas. Na Austrália, as políticas habitacionais, de saúde e educação são de responsabilidade do governo estadual, através de repasses de recursos do nível federal. Assim, cada estado regula sua própria legislação de inquilinato e de habitação. De acordo com Blunden

(2007, p.6), o governo de New South Wales não interviu na ascensão dos preços por meio de um controle ou medidas de proteção aos inquilinos no período das competições.

A realidade de Auburn, em termos de moradia, se caracteriza da seguinte forma: 26% das famílias alugam suas moradias e dessas, 21% são aluguéis privados e 5,6% são aluguéis de moradias sociais. No município de Sydney 56% do percentual de todos os residentes alugam suas moradias (Blunden, 2007, p.6).

Apesar das estatísticas da época apresentarem percentuais significativos de pessoas sem moradia própria, as residências construídas para receber os atletas, posteriormente foram comercializadas, de acordo com objetivos de retorno aos recursos públicos investidos. Para isso, pretendiam atrair classes de renda mais elevada, e tinham ainda o risco de não existir interessados na compra. Nesse contexto, as famílias que necessitavam de subsídios para a compra, não foram atendidas (Hiller, 2006).

Tabela 8 – Mobilidade regional da Região Metropolitana de Sydney de 1996 a 2001.

Regiões	Mesmo de 2001	RM Sydney	NSW	Interesadual	Outro país	Não resp.	Total	Modificado	Permane-nte
Inner Sydney	102.942	80.155	9.437	14.301	30.796	34.620	272.251	49,47	37,81
Eastern Suburb	97.178	58.743	6.817	9.082	25.199	19.960	216.979	46,01	44,79
St George-Sutherland	223.942	110.813	7.843	7.003	19.221	17.974	386.796	37,46	57,90
Canterbury-Bankstown	161.113	71.908	2.757	2.875	17.898	17.350	273.901	34,84	58,82
Fairfield-Liverpool	164.634	99.808	3.736	4.793	19.551	16.315	308.837	41,41	53,31
Outer South Western Sydney	114.696	70.337	5.644	3.108	5.251	9.929	208.965	40,36	54,89
Inner Western Sydney *	76.669	40.706	2.994	3.839	13.570	9.369	147.147	41,53	52,10
Central Western Sydney **	139.169	71.279	4.736	4.538	24.248	19.641	263.611	39,76	52,79
Outer Western Sydney	158.725	93.485	7.660	5.760	5.550	13.172	284.352	39,55	55,82
Blacktown	127.442	74.041	4.186	3.618	12.288	12.530	234.105	40,21	54,44
Lower Northern Sydney	121.806	79.307	7.149	11.467	26.714	14.766	261.209	47,72	46,63
Central Northern Sydney	204.752	109.419	6.666	9.614	22.498	11.315	364.264	40,68	56,21
Northern Beaches	110.313	62.805	4.107	4.880	12.999	10.739	205.843	41,19	53,59
Gosford – Wyong	135.239	99.519	11.615	5.510	4.050	11.706	267.639	45,10	50,53
*Ashfield/ Burwood/ Concord/ Drummoyne/ Strathfield									
** Auburn/ Halrayd/ Parramatta									

Fonte: adaptado de ABS, 2005.

Owen (2001) elaborou um estudo sobre os impactos locais das Olimpíadas de Sydney, por meio da análise de 3 regiões que abrigaram as competições, sob três aspectos - legado físico e econômico, a participação popular nas decisões e o impacto nas comunidades locais - e diagnosticou que houve o aumento na centralização do poder; o aumento da privatização das operações governamentais; a desatenção com aspectos do planejamento; redução da participação popular; a subversão dos princípios democráticos; a redução da responsabilidade pública (accountability). Dois terços do financiamento para as Olimpíadas foi público, cerca de U\$3,5 bilhões em troca de benefícios posteriores no longo prazo.

Portanto, Hiller (1998) questiona se a candidatura e as exigências para sediar os JO, que são descritas detalhadamente, não negligenciaram as reais necessidades com vistas à responsabilidade social.

Constata-se que, depois de realizadas as melhorias de caráter físico, há dificuldade na inserção social da população local, uma vez que as áreas passam a ser de interesse de famílias com níveis mais elevados de renda.

3.4 CONSOLIDAÇÃO DO EIXO DE INTEGRAÇÃO LESTE-OESTE

Conforme explicitado na metodologia de avaliação do objeto de estudo, para cada cidade-sede foi aprofundada uma temática, a partir do propósito urbanístico que a cidade tinha ao elaborar o plano diretor de intervenção para sediar os JO.

No caso de Sydney, o objetivo foi criar um eixo de integração entre dois centros importantes da região metropolitana, Parramatta e Sydney.

De acordo com Holanda (2011, p.36) a morfologia urbana é determinada socialmente em função dos interesses de quem a constrói ou daqueles a quem pretende representar. Para verificar de que maneira isso se consolidou, a análise da valorização imobiliária e de uso e ocupação do solo tornaram-se pertinentes para verificar se os planos municipais estavam de acordo com os regionais e se as áreas pertencentes ao eixo iniciaram uma aceleração na dinâmica de consolidação física. O aumento do valor da terra ocorre quando há interesse por determinada porção do espaço. Assim, serão considerados *proxies* para medir a efetividade do plano implantado e induzido pelos JO.

3.4.1 Uso e ocupação do solo

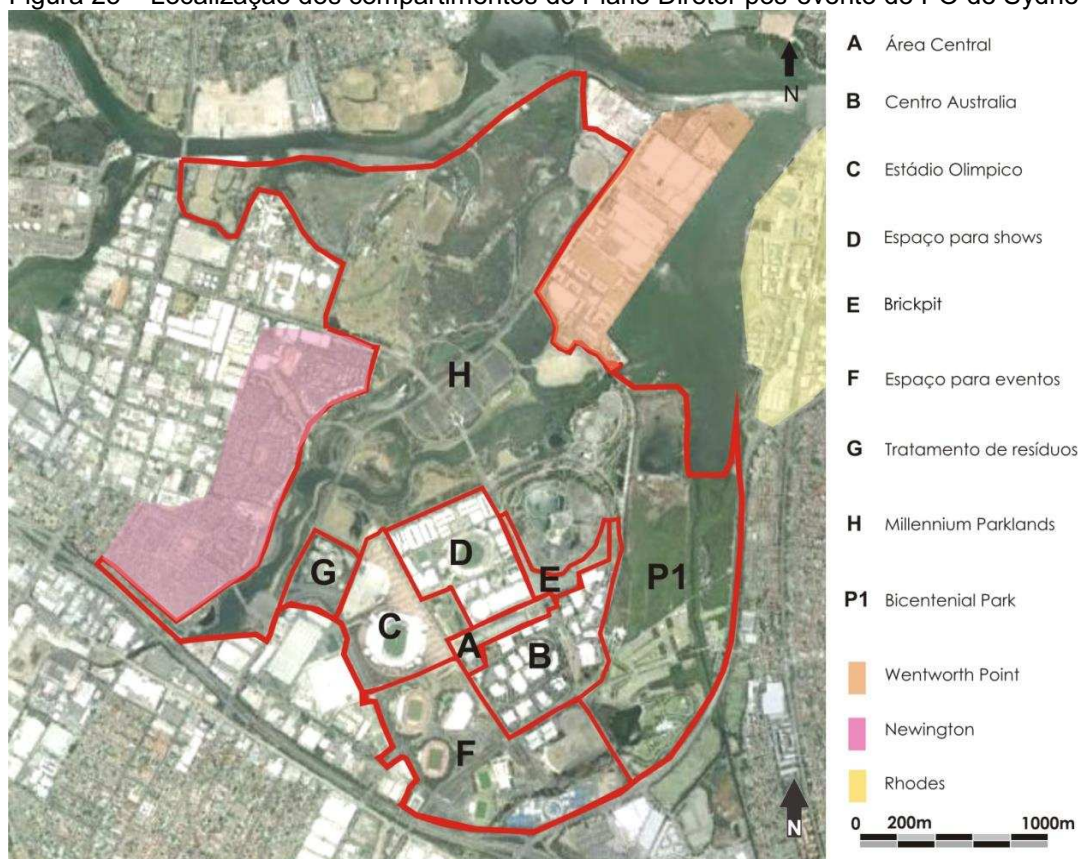
Segundo Pitts e Liao (2009, p.91) há diferentes escalas para inferir os impactos físicos e ambientais produzidos pelas estruturas construídas em função dos JO.

No que se refere ao impacto local do uso e ocupação do solo, a modificação de usos predominantemente industriais para a definição de um centro esportivo com previsão de conclusão preestabelecida, exige do entorno rearranjos. No entanto, para a realização do evento foi necessário que os três níveis de governo assumissem compromissos com o COI e, objetivamente, pode-se afirmar que todos os esforços para a conclusão das obras e a organização do evento foram realizados.

No entanto, grande parte das críticas em relação a Sydney ocorreram depois da realização do evento. De acordo com Cashman (2011, p.68) as pressões populares em função da ociosidade do PO e de não ter sido elaborado um plano pós-evento de forma detalhada para os municípios envolvidos e não apenas para os equipamentos esportivos, produziram uma imagem negativa perante a mídia internacional, difícil de ser revertida. Segundo o autor, a discussão sobre o legado para a cidade era algo que se iniciava, tanto que no plano para os JO não foram previstas atividades que atraíssem uma dinâmica urbana contínua.

Somente no ano de 2002 um novo plano diretor foi apresentado para a área, dividindo-a em setores, onde seriam previstos espaços públicos, áreas de lazer esportivas e de exposições, usos comerciais e residenciais. O plano tinha o intuito de reforçar o local como centro regional. No plano diretor foram definidos oito setores: a área central (A), o Centro Austrália (B), eventos do Norte (C), espaço para eventos de Sydney (D), Brickpit Edge (E), eventos do Sul (F), serviço de coleta de resíduos NSW (G) e parques e serviço de ferry (H).

Figura 25 – Localização dos compartimentos do Plano Diretor pós-evento do PO de Sydney, 2002

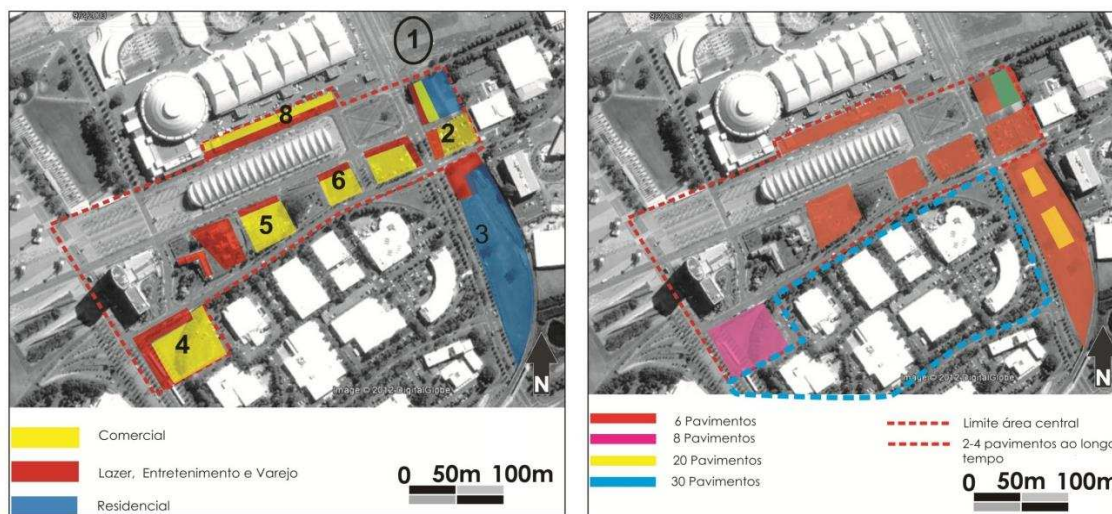


Fonte: Master Plan, 2002.

A partir do plano diretor pós-olímpico e da utilização de fotos aéreas do Google Earth, foi possível realizar um paralelo entre o plano e a consolidação da área de 2003 até 2009 nos oito setores. Esse recorte temporal foi utilizado, pois 2003, 2004, 2005, 2007 e 2009, são os anos que se tem disponibilidade das imagens aéreas da região metropolitana de Sydney. Em alguns casos há também imagens de 2002.

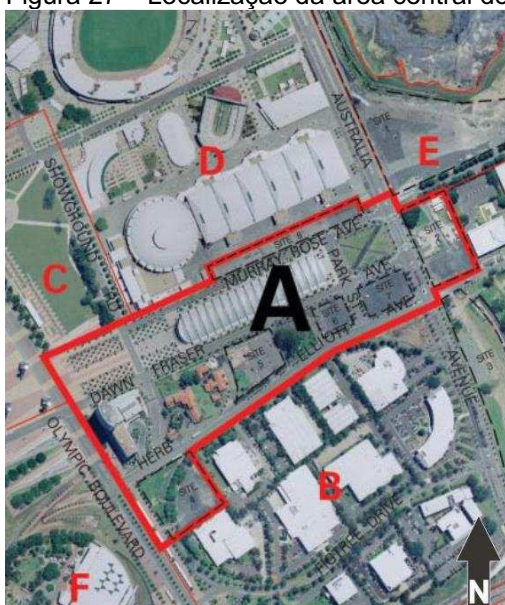
A área central, fica do lado direito do Olympic Boulevard, principal via de pedestres que dá acesso às estruturas esportivas. Estão inseridos neste trecho os hotéis Ibis e Novotel e as edificações consideradas históricas (Vernon Buildings e Maiden Gardens). Foi prevista para a área, uma ocupação mais densa de comércio (110.000 m²), escritórios, exposições, restaurantes, cafés, lojas de conveniências, hotéis, usos residenciais e serviços a turistas. Esses usos foram dispostos ao redor do terminal férreo com a permissão de construir de 6 a 30 pavimentos (figura 28).

Figura 26 – Uso e ocupação do solo do compartimento A do PO após o evento - 2002



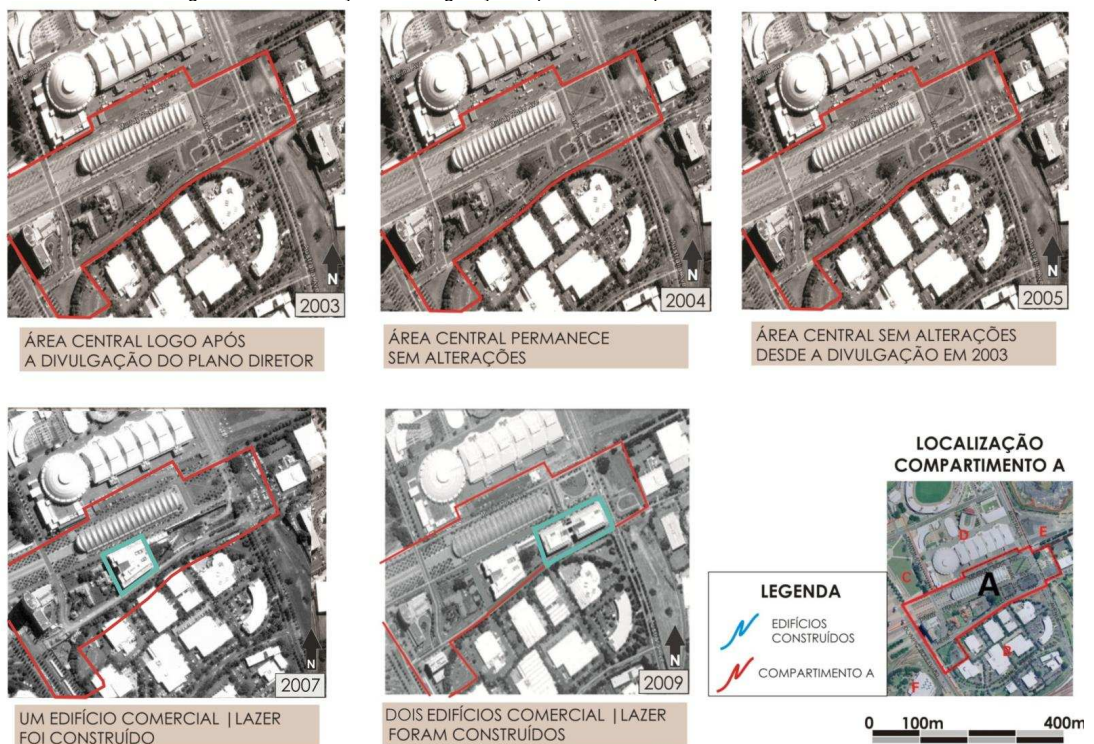
Fonte: Master Plan, 2002.

Figura 27 – Localização da área central do PO – compartimento A.



Fonte: Master Plan, 2002.

Figura 28 – Modificação da configuração espacial do compartimento A de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

De acordo com a análise de 2003 a 2009, na área onde se pretendia promover maior adensamento e atividades, percebe-se que não houve a transformação esperada. Apenas três edifícios comerciais foram construídos desde o anúncio do plano diretor em 2002 (dois edifícios de seis e um de oito pavimentos). Os urbanistas locais apontam como causa a proximidade com o centro de Parramatta, que gerou uma competição negativa para ambos os locais (CASHMAN, 2011, p.68).

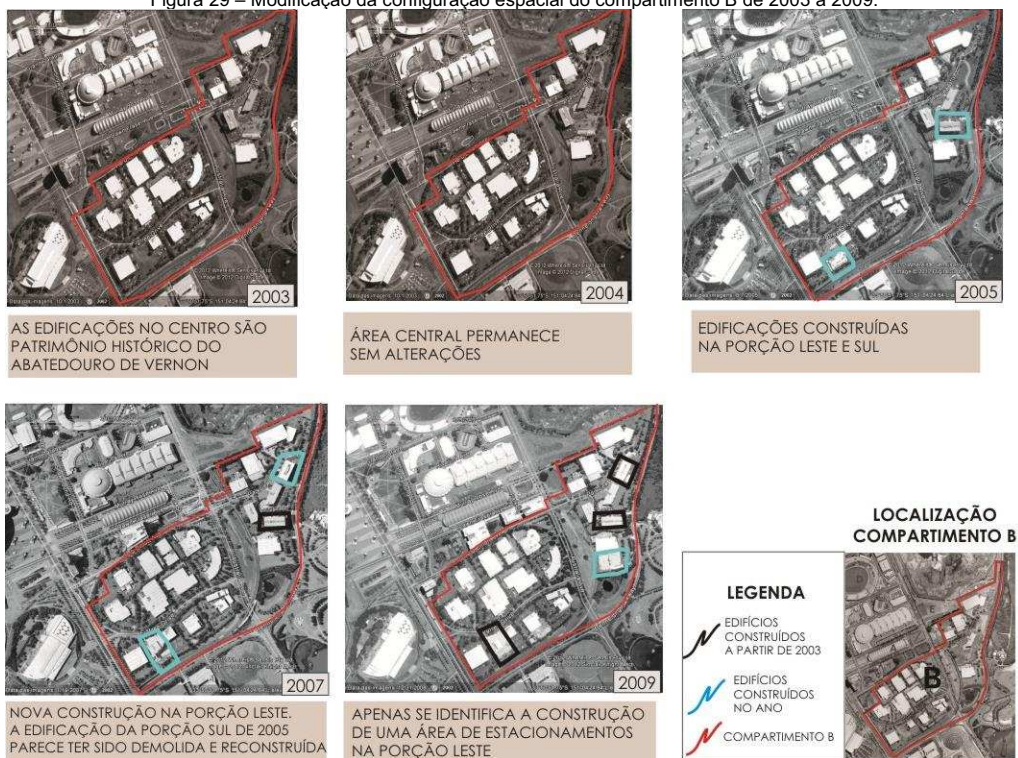
O segundo local a ser analisado é o Centro Austrália (B), que ocupa aproximadamente 33 hectares, estendendo-se da via Bennelong até o Olympic Boulevard, sendo uma importante conexão entre a área central, o parque Bicentennial e o Brickpit Edge. O plano para este local está dividido em duas etapas: uma para se consolidar nos primeiros cinco anos e outra após esse prazo, para evitar a concorrência de ocupação da área central do PO. A porção que foi planejada para ocupação no longo prazo é o setor 3, próximo ao terminal de transporte.

Durante os cinco primeiros anos seria incentivada a instalação de empresas ligadas à tecnologia e a pesquisa científica. Foram estabelecidos parâmetros construtivos como lote mínimo de 2.000 m², altura de 2 a 4 pavimentos e 15% de área permeável no lote.

As edificações históricas estão sendo utilizadas pelo poder público para eventos culturais e sedes de órgãos governamentais.

Quando o local é analisado no recorte de 2003 e 2009, constata-se alterações a partir de 2005 nas porções sul e leste, com a construção de alguns edifícios. Embora se perceba que a área tem sido edificada ao longo dos anos, o ritmo de consolidação é lento, pois a previsão era de que em 5 anos (2007) toda a área (com exceção do setor 3 indicado na figura) estivesse ocupada.

Figura 29 – Modificação da configuração espacial do compartimento B de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

As intervenções previstas para a área C que corresponde ao Estádio Olímpico são basicamente o controle de uso dos espaços públicos no entorno à estrutura. Na Avenida Dawn Fraser, lateral ao estádio, foram permitidas edificações de 2 a 4 pavimentos com usos relacionados ao esporte. Na área denominada Overflow está prevista a ocupação de edificações de 1 a 2 pavimentos. No entanto, a imagem aérea de 2009 demonstra que o espaço se mantém da mesma forma que na época dos JO (figura 30).

Figura 30 – Localização compartimento C e configuração em 2002 e 2009

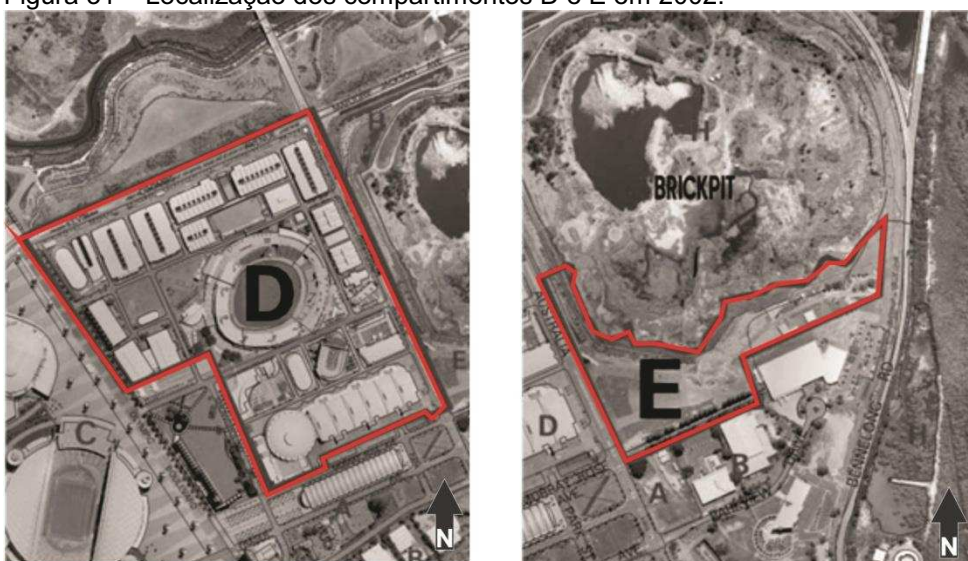


Fonte: Master Plan, 2002.

O espaço para shows de Sydney (D) se localiza atrás da área central e se conecta ao Millennium Parklands. Ocorre anualmente neste espaço o evento denominado Royal Easter Show, exposições temporárias e shows musicais.

Para o Brickpit (E) o plano diretor não especifica nenhum uso, apenas a torna uma reserva de terras para futuras ocupações, inclusive indicando a construção de um futuro estacionamento para atender o espaço para shows.

Figura 31 – Localização dos compartimentos D e E em 2002.

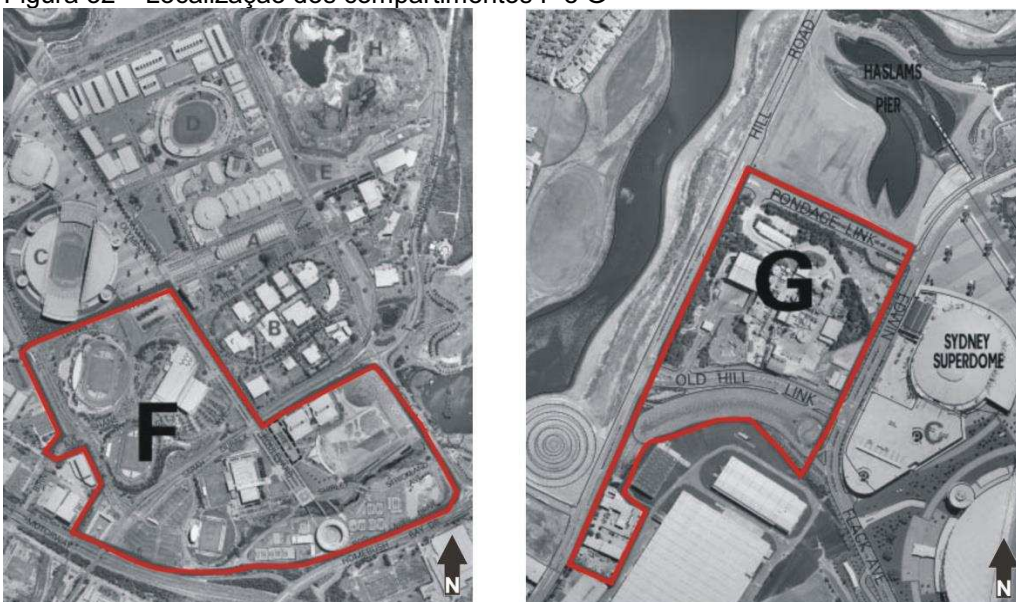


Fonte: Master Plan, 2002.

O espaço para eventos ao sul (F), foi adequado após os JO com o intuito de atrair o público que reside ao sul do PO . O projeto foi concebido para permitir e estimular a prática de tênis, natação, golfe, atletismo e ginástica. O plano previa a inclusão de áreas de comércio ao longo das vias principais, no entanto nenhuma dessas alterações foi realizada até 2009.

O plano prevê a relocação da área de tratamento de resíduos no futuro (G). Essa porção deverá ser utilizada como residencial e de comércio, mas não determina quando ocorrerá a mudança.

Figura 32 – Localização dos compartimentos F e G



Fonte: Master Plan, 2002.

O Millennium Parklands (H) cobre a maior extensão do Parque e inclui as principais áreas de preservação ambiental. Os usos posteriores ao evento se restringem a recreação ao ar livre, a fins educativos e a construção de edificações de 1 a 2 pavimentos que auxiliem no desenvolvimento dessas atividades.

Ainda neste setor, no final da Avenida Bennelong em Bay West, foi implantado o transporte de ferry. Sua baixa ocupação de característica industrial, permitiu que essa área se desenvolvesse para outros usos. Em 2005 foi elaborado um adendo ao plano diretor de 2002 para o PO, no qual se especificou a utilização desse espaço como residencial e de comércio.

Figura 33 – Localização do compartimento H



Fonte: Master Plan, 2002.

Ao analisar o Plano Diretor de 2002 que continha as diretrizes de utilização do parque após as Olimpíadas, pode-se dizer que houve poucas propostas efetivas de transformação. A equipe que elaborou o plano apostou no desenvolvimento e adensamento da área central e no Centro Austrália propondo edifícios de escritórios, comércio, residências e serviços ligados à tecnologia. No entanto, o que se percebe é que há um isolamento em relação às demais áreas urbanas existentes que desestimula sua ocupação. Isso pode ser percebido no histórico de imagens da área desde 2003 até 2009, que demonstra pouco desenvolvimento ao longo dos anos.

Apesar da proximidade com as áreas residenciais tanto em Auburn (entorno de 3 km) como em Strathfield, o PO possui apenas três acessos viários que a ligam

a outras partes da região metropolitana de Sydney, em uma área de aproximadamente 640 hectares. Isso causa desconexão com a malha urbana existente (figura 34).

Figura 34 – Acessibilidade ao entorno a partir da estação férrea do PO

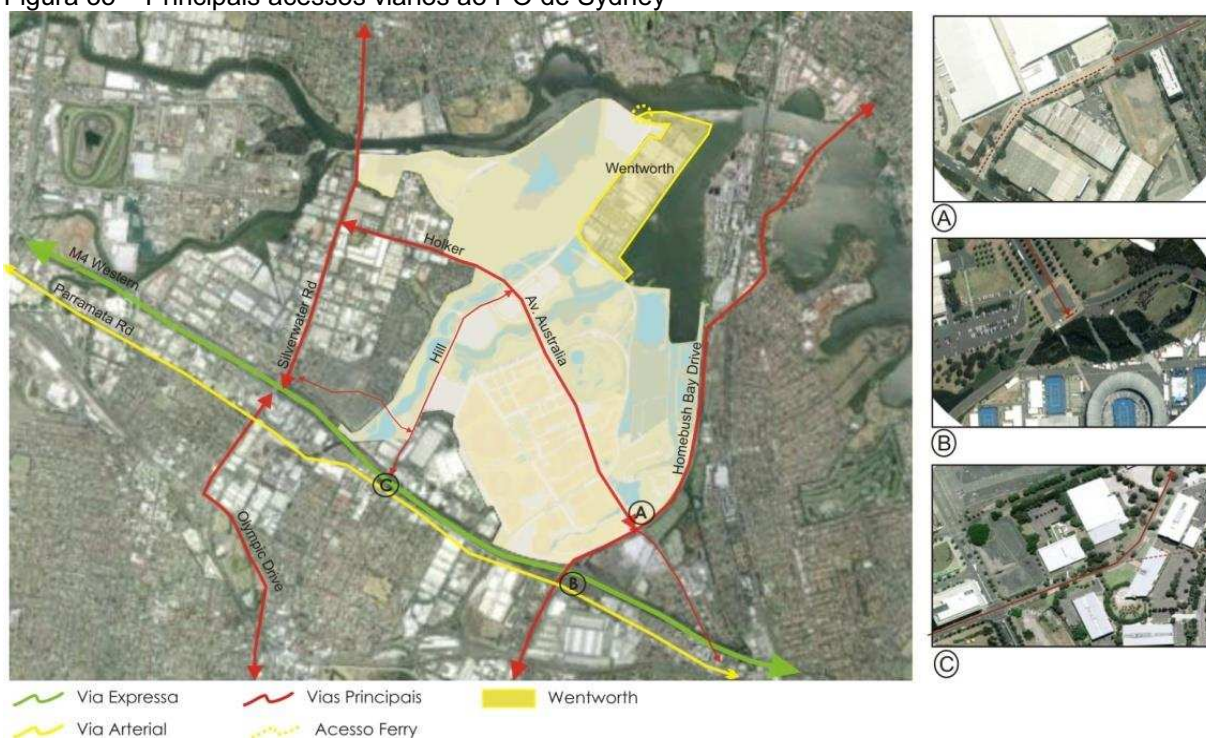


É inegável que a própria localização impõe barreiras físicas: as áreas de preservação (Millennium Parklands e Bicentennial Park) ao norte e ao leste; ao oeste o Rio Parramatta; e ao sul a via expressa M4 Western. Por esse motivo, as ligações deveriam ser as principais preocupações do plano.

Em todo o documento, não há menção sobre as formas de inserção do PO no entorno direto, nem estudos sobre a ocupação urbana das cidades vizinhas; conseqüentemente não apresenta propostas de integração. O plano descreve o fluxo interno de ônibus e a grande quantidade de estacionamentos que seriam criados, no entanto não apresenta melhores soluções de acessos e conectividade com o entorno, principalmente de transporte público (figura 35). Outro fator a ser considerado que interfere na acessibilidade, e por conseqüência na ociosidade do PO, é a delimitação física por cercas em todo seu perímetro. Além de causar dificuldade nas transposições para o acesso a área de Wentworth Point (área residencial e marinas no extremo norte de Homebush Bay), se fecha em si mesmo. O setor de eventos sul, mencionado no plano como de lazer destinado aos moradores de Auburn e Strathfield, fica com uso limitado pela dificuldade de acessar os equipamentos.

Apesar de elevar os custos de manutenção, uma alternativa seria segmentar a privacidade do PO em áreas utilizadas apenas em eventos; abertas ao público com horário preestabelecido e áreas totalmente abertas, inclusive adequando-as para voltá-las para o exterior.

Figura 35 – Principais acessos viários ao PO de Sydney



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

Figura 36 – Sistema de transporte interno do PO de Sydney, 2002.



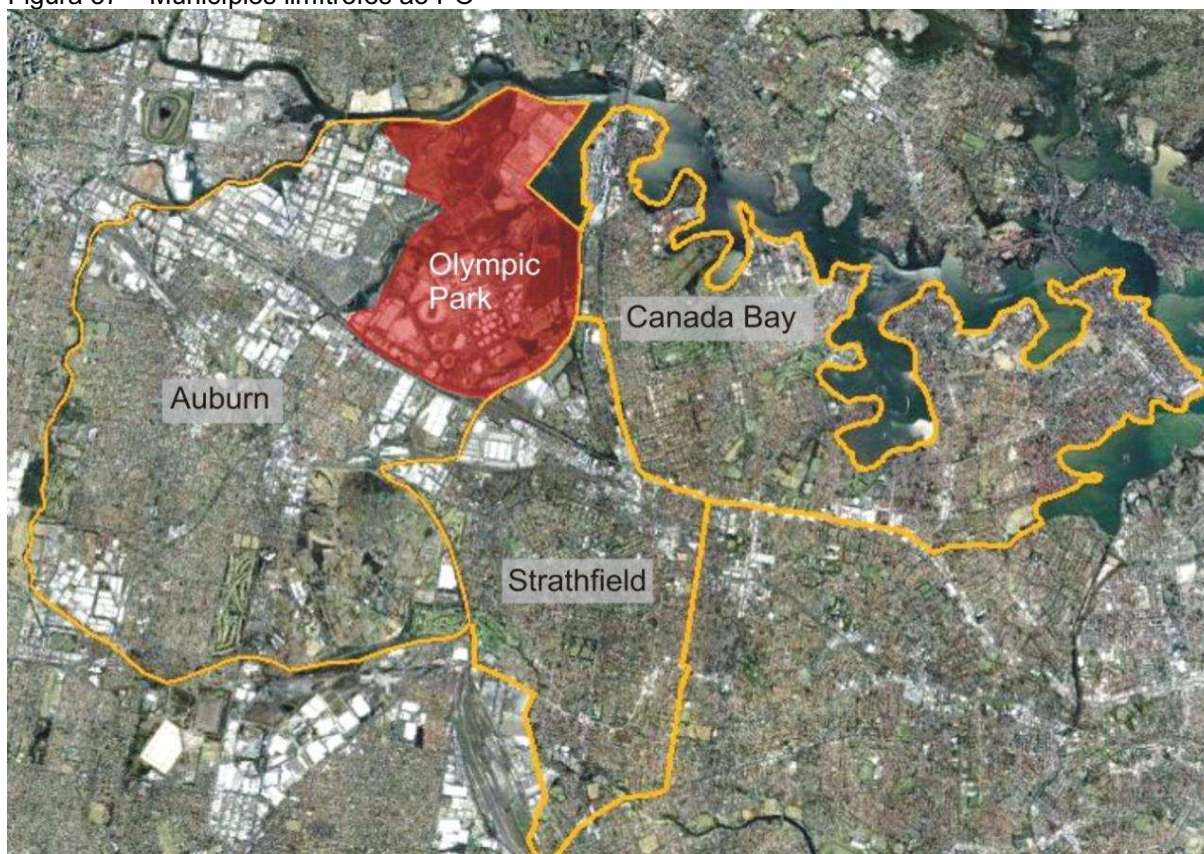
- Estacionamento público (existente)
- Estação Central
- Futuro Estacionamento público (subterrâneo)
- Ponto de Ônibus
- Futuro Ponto de Ônibus
- Rota
- Possível Extensão | Futuro Uso

Fonte: Master Plan 2002.

3.4.2 Dimensão regional de análise

Em relação à dimensão regional, um dos indícios da integração do PO com seu entorno direto pode ser realizado por meio de análise da Legislação de Uso e Ocupação do Solo dos municípios que fazem fronteira: Auburn, Strathfield e Canada Bay.

Figura 37 – Municípios limítrofes ao PO



Fonte: adaptado de Sydney City Council, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Ao analisar a Lei de Uso do Solo de Auburn (LEP 2000), situado ao sul do PO, aprovada no ano de realização das competições, constata-se que o município não tinha a intenção de promover a integração do PO com a malha urbana, pois o uso mais próximo se mantém, neste plano, como industrial. Em termos ambientais, essa medida pode ser considerada questionável para uma área em processo de regeneração e que tinha como macro estratégia a consolidação dos parques Bicentennial e Millennium. As áreas destinadas ao uso residencial, que poderiam estar localizadas próximas aos parques com intuito de usufruir de suas estruturas de lazer, concentram-se ao longo da linha férrea por outro fator importante que era

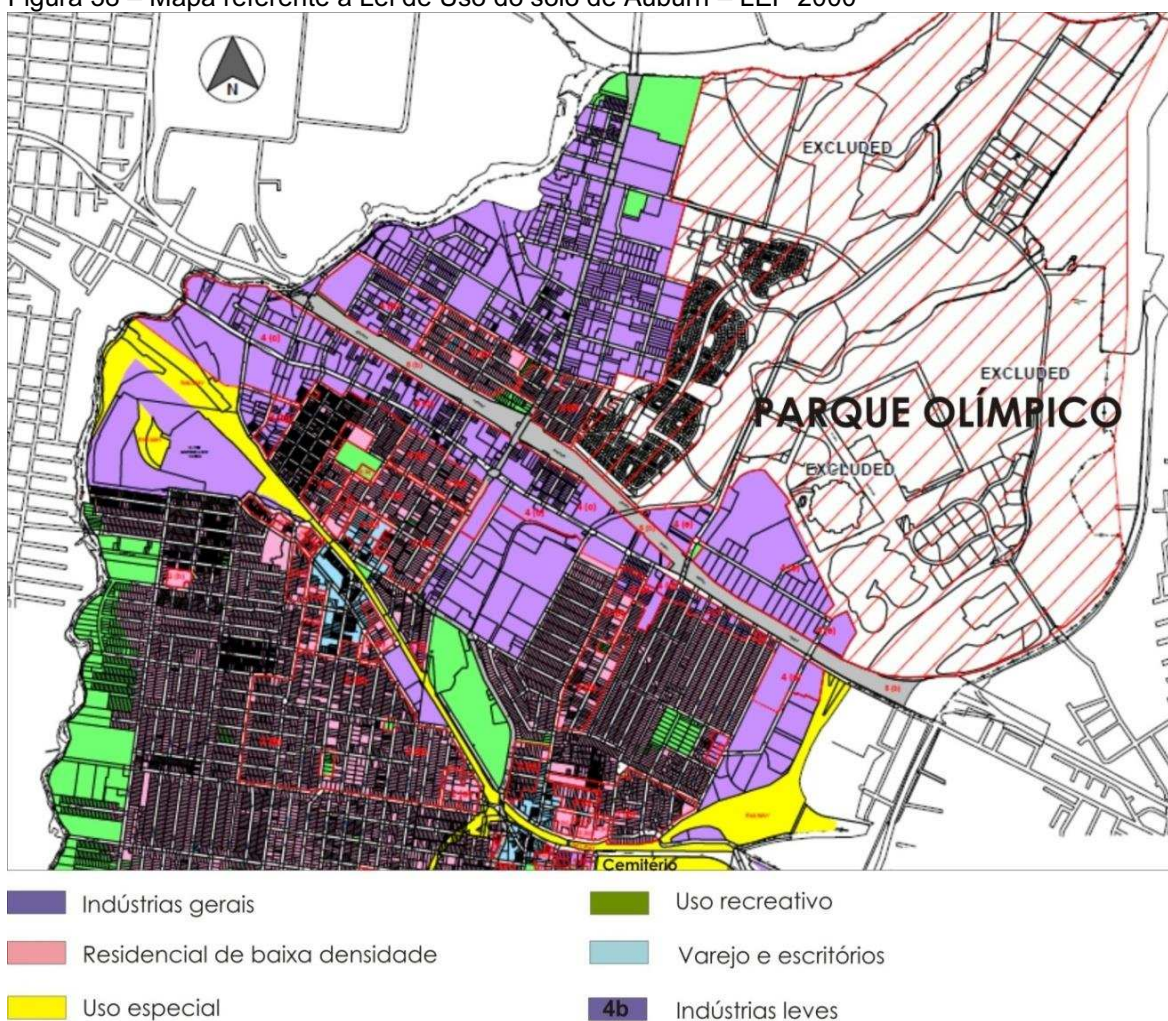
facilitar a mobilidade da população. A porção residencial mais próxima ao PO é aquela voltada à via expressa M4 Western, em direção à VO, estabelecida como de baixa densidade. Portanto, é possível identificar problemas de acessibilidade no entorno do PO.

Os motivos pelos quais a prefeitura optou por manter as atividades industriais foram a elevação da taxa de desemprego pela redução da atividade industrial na região e pela impossibilidade de relocar estruturas existentes (BLUNDEN, 2007).

Ao observar a imagem aérea em 2003, a mais antiga fornecida pelo Google Earth, pode se constatar que a LEP 2000, somente manteve os usos existentes. Apenas em algumas áreas na porção sul, anteriormente desocupada, o zoneamento estabelece como de uso residencial. É possível constatar a predominância de residências em lotes isolados, o que demonstra claramente o estágio de consolidação da ocupação urbana de baixa densidade, que abrange praticamente todo o limite municipal.

Na LEP 2000, houve a preocupação de propor o adensamento das áreas residenciais, propondo médias densidades em casas geminadas na maior parte do zoneamento residencial; e a ocupação de edifícios de uso misto no entorno a área de escritórios e comércio (em azul no mapa) que se localizam em dois trechos da linha férrea de transporte. A lei não estabelece parâmetros construtivos nem gabaritos, apenas afirma que isso será estabelecido pela prefeitura em consulta para obtenção do direito de construir (LEP 2000, p.16)

Figura 38 – Mapa referente a Lei de Uso do solo de Auburn – LEP 2000



Fonte: LEP, 2000.

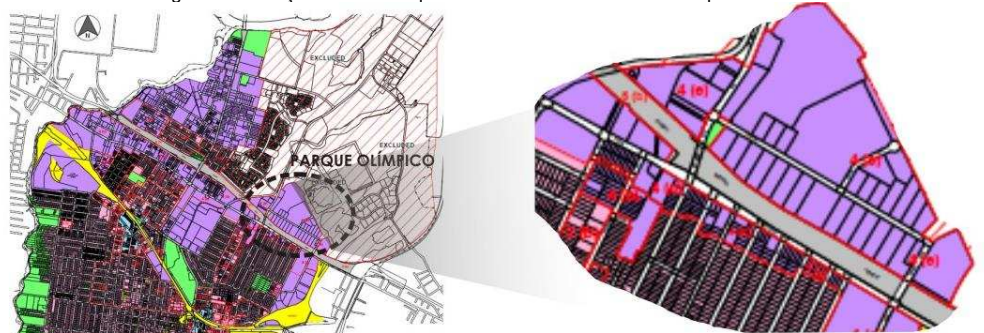
Obs: Área em amarelo – trajeto da linha férrea de Auburn.

Pelas imagens aéreas pode se perceber que as ocupações industriais de 2003 se mantiveram em 2009 e separam fisicamente as áreas residenciais do centro de esporte e lazer proposto pelo Plano Diretor de 2002 ao PO de Sydney (figura 39).

Ao contrário da estagnação do entorno do PO, a área central de Auburn, delimitada pelo plano de uso e ocupação do solo (2000), se modifica significativamente em 2005 em função dos parâmetros estabelecidos para a área que permitiam a construção de edifícios residenciais multifamiliares integrados a usos comerciais e de escritórios (figura 40).

Na outra área central da cidade de Auburn, onde se estabeleceram os mesmos parâmetros de adensamento, não houve a mesma dinâmica. Conforme imagens, a configuração se manteve de 2003 a 2009 (figura 41).

Figura 39 – Porção de Auburn que faz divisa com as estruturas esportivas do PO

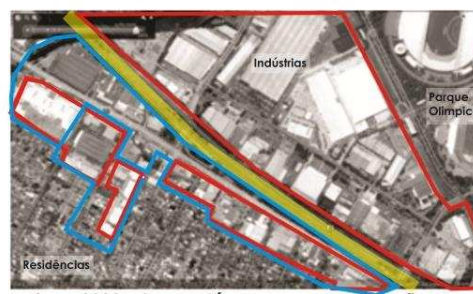


Mapa de Uso e Ocupação do Solo Auburn

Detalhe Zona Industrial




Auburn 2003 – Ocupação Fabril faz divisa com Parque Olímpico



Auburn 2009 – Se mantém a mesma ocupação segregando as áreas residenciais do Parque.

LEGENDA

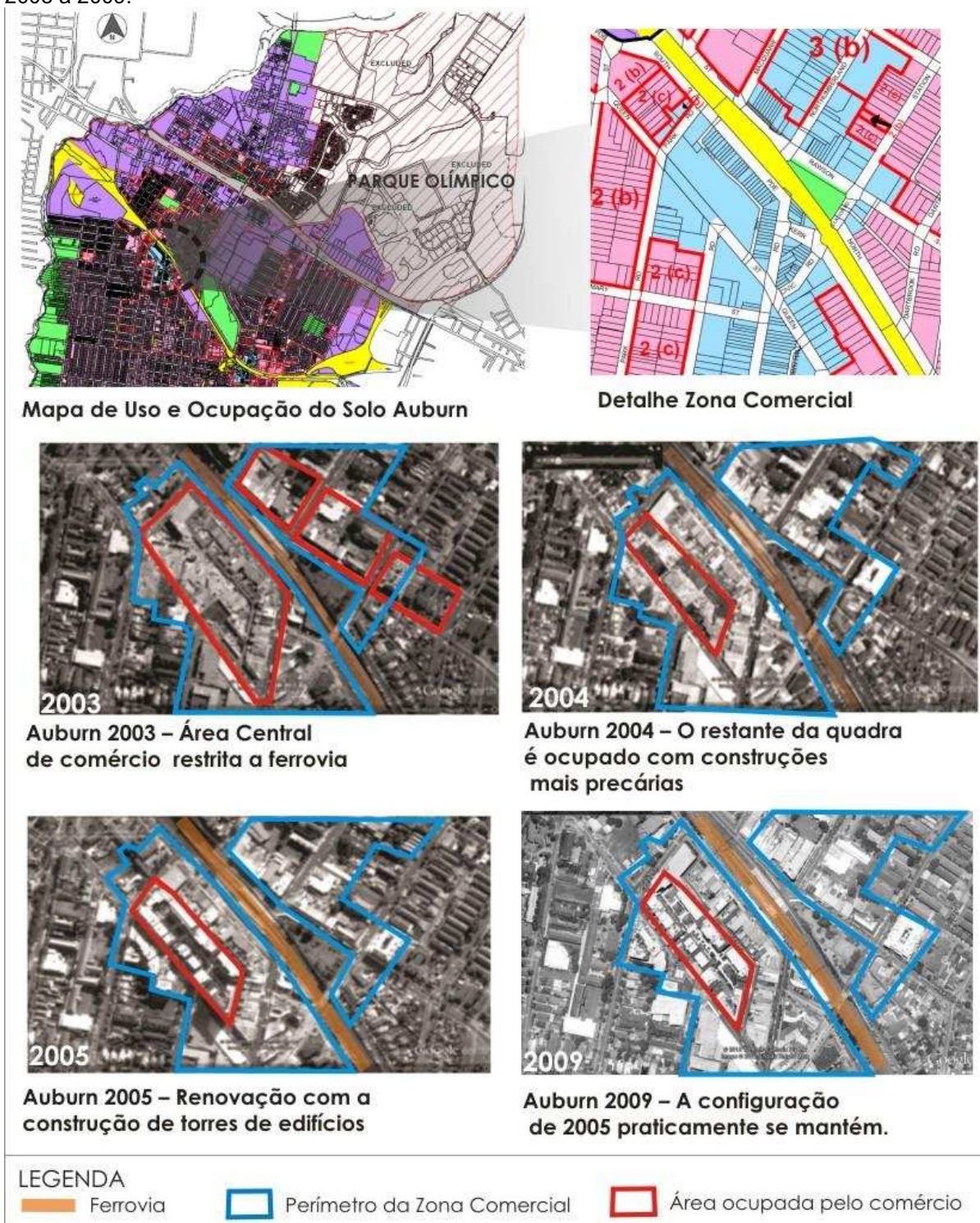
 Rodovia

 Perímetro da Zona Industrial

 Área ocupada pelas indústrias

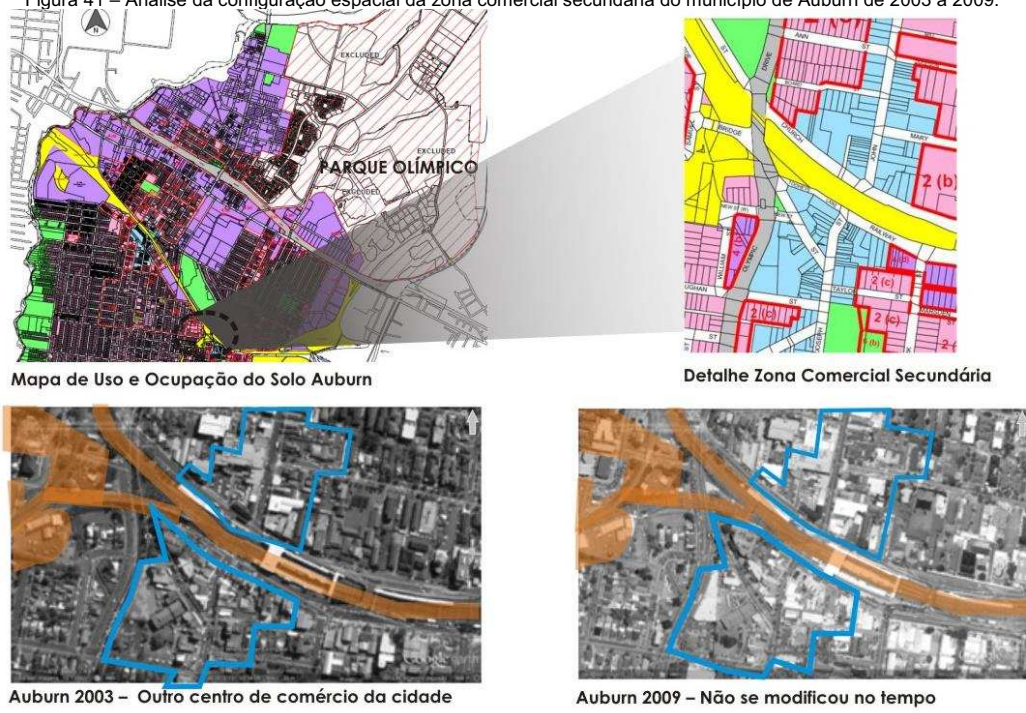
Fonte: adaptado de LEP, 2000 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Figura 40 – Análise da configuração espacial da zona comercial principal do município de Auburn de 2003 a 2009.



Fonte: adaptado de LEP, 2000 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Figura 41 – Análise da configuração espacial da zona comercial secundária do município de Auburn de 2003 a 2009.



LEGENDA
 Ferrovia Perímetro da Zona Comercial Área ocupada pelo comércio

Fonte: adaptado de LEP, 2000; e Google Earth, 2013.

Ao contrário de Auburn, o município de Strathfield, em seu Plano de Ordenamento aprovado em 2003, indica uma intenção de integração com o PO. Há ainda a presença de usos industriais em espaços reduzidos de fábricas existentes. Os usos atribuídos ao entorno a essas áreas – residencial, misto e recreacional - e o parcelamento do solo em lotes menores, indiciam pressão para uma gradativa mudança. As indústrias passaram a ocupar a porção sul do município, área menos urbanizada da cidade.

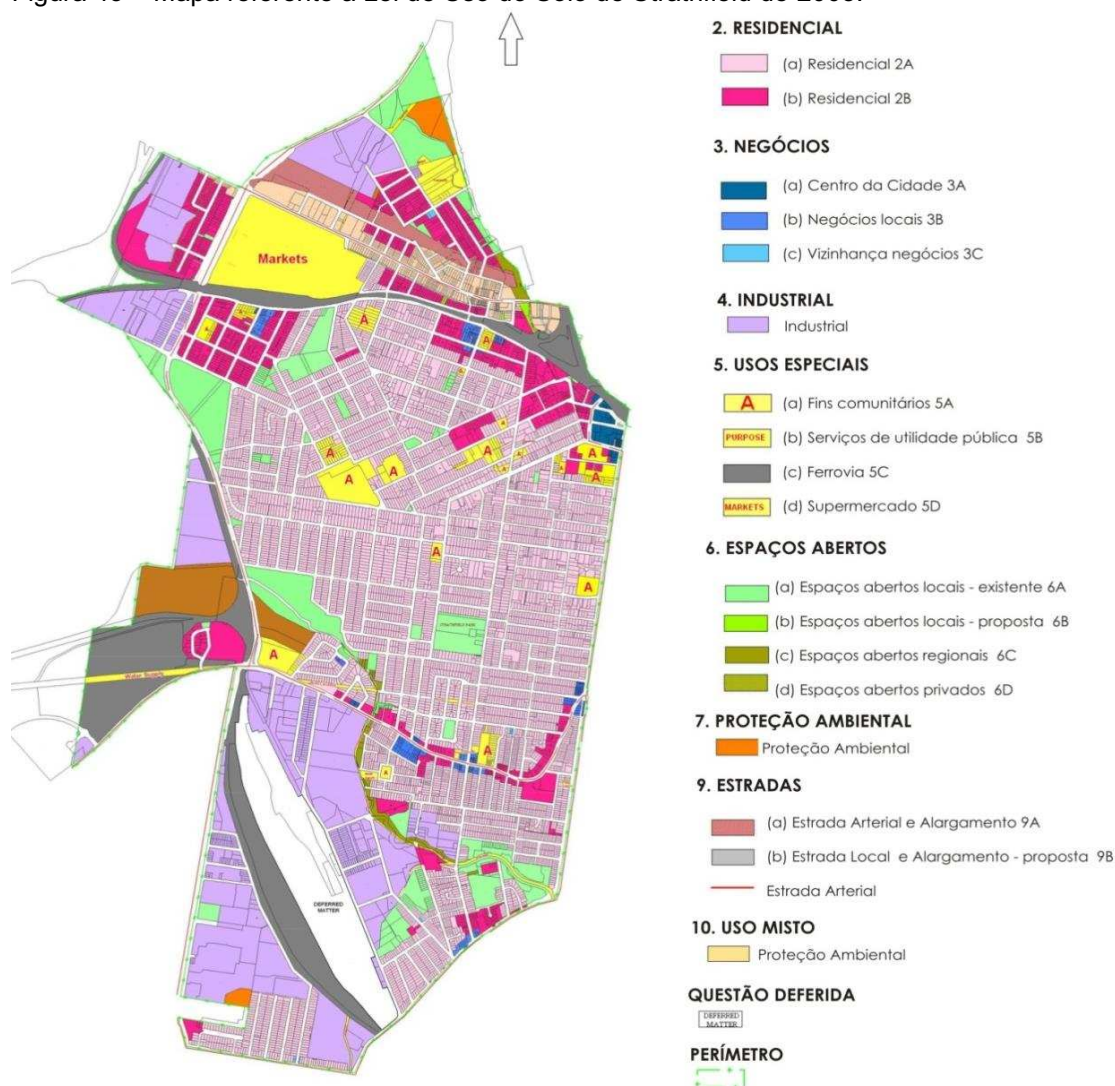
Figura 42 – Divisa do PO com o município de Strathfield, 2003.



Fonte: Google Maps, 2003 e base cartográfica do Google Earth, 2013.

Esta lei, também objetivava o adensamento das áreas. Para isso propôs usos residenciais de média densidade com o incentivo à construção de condomínios de moradias geminadas e outros usos que não os interferissem negativamente. Estão localizados ao longo da ferrovia e da via expressa M4 Western, com o intuito de promover a concentração urbana em locais com infraestrutura existente.

Figura 43 – Mapa referente a Lei de Uso do Solo de Strathfield de 2003.



Fonte: Lei de Uso e Ocupação do Solo, 2003.

A figura 44 demonstra que a lei de uso e ocupação do solo de 2003 seguiu as premissas da anterior, pois no ano de sua aprovação pode se verificar que nos locais onde havia sido previsto o uso residencial de média densidade, já existia uma quantidade significativa de moradias em série. Em 2009, praticamente todos os lotes estão ocupados com esse tipo de configuração.

Ao longo da ferrovia (figura 45), pode se constatar que praticamente não houve alterações de 2003 para 2009, o que revela por um lado a consolidação da área, e por outro um certo grau de estagnação, uma vez que o zoneamento identifica essa porção como o centro da cidade. Neste caso, a linha férrea não parece se configurar como algo tão segregador, pois a ocupação de ambos os lados tem perfis semelhantes. Contudo, pode se verificar poucas transposições (na foto aérea apenas duas – distância 520m).

Figura 44 – Consolidação das residências de média densidade em Strathfield.

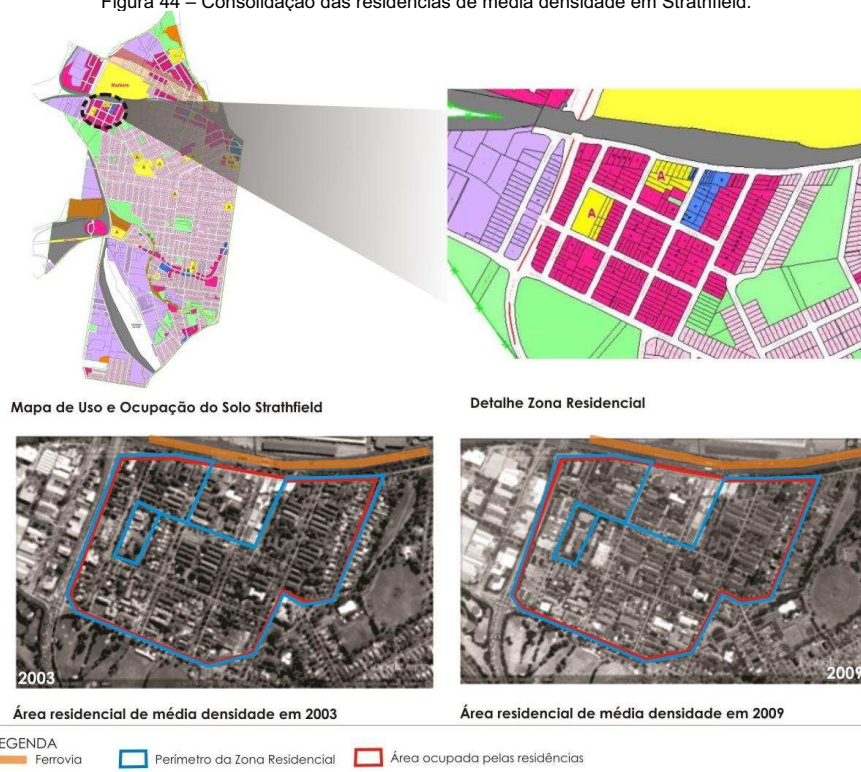
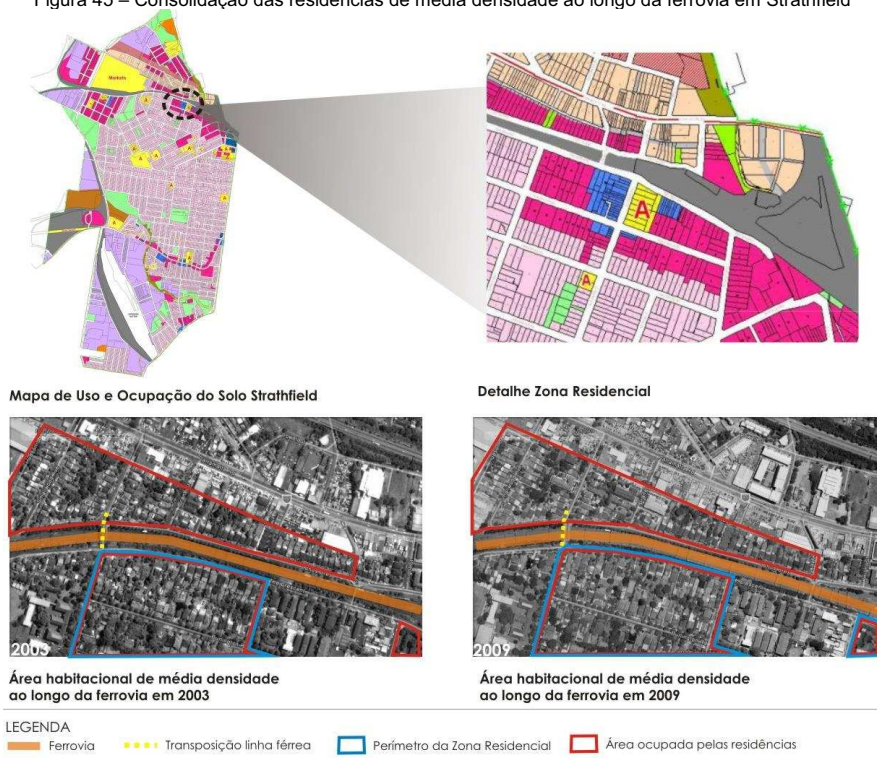


Figura 45 – Consolidação das residências de média densidade ao longo da ferrovia em Strathfield



Fonte: adaptado de Ordenamento de Strathfield de 2003 e imagens do Google Earth.

Por último, o município de Canada Bay (Concord) faz divisa com o PO, distante das estruturas esportivas e próxima às áreas de preservação ambiental (Millennium Parklands). No outro extremo, forma uma baía com características físicas privilegiadas, que resulta na maior procura por essa porção do espaço e eleva o valor da terra. Ao contrário, na área adjacente ao parque, antes ambientalmente degradado, era uma área de população de rendas mais baixas.

De fato, a população de Canada Bay tem um nível elevado de escolaridade, 29,9% são profissionais liberais e 17,7% são empreendedores, sendo que os empregos de nível técnico ou de mais baixa formação têm reduzido de 1996 a 2006 (SGS, 2008). Um dos fatores que contribuem para esses índices é que em torno de 10,1% da população trabalha no hospital geral de Concord (figura 46).

No que se refere à renda, tem índices de pessoas com ganhos considerados muito baixos em menores proporções que a média da região metropolitana de Sydney (20% e 23,7%, da população, respectivamente)⁴ (SGS, 2006).

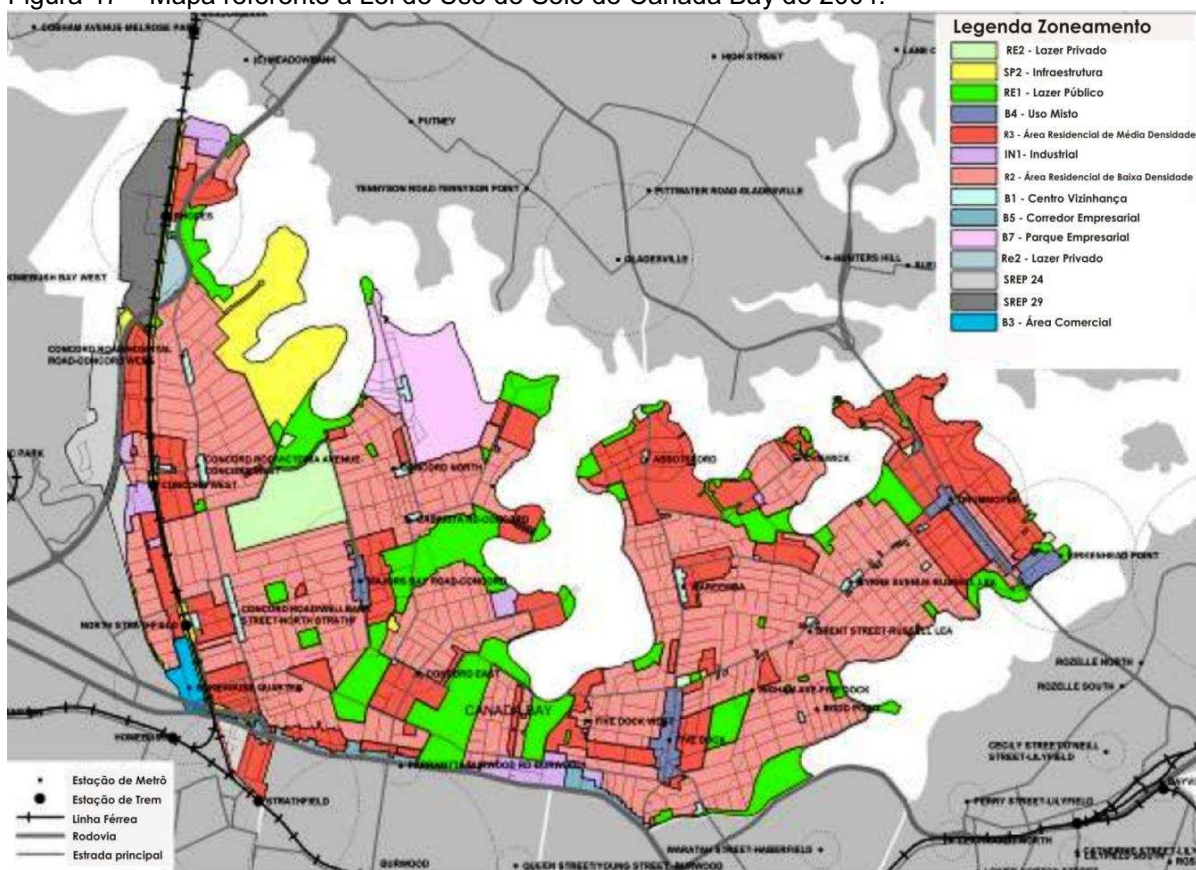
Figura 46 – Localização do hospital geral de Concord em Canada Bay em relação ao PO.



Fonte: Google Maps, 2011.

⁴ A classificação é definida pela média da região metropolitana de Sydney. Muito baixa renda (menos de 50% da média), baixa renda (entre 50% e 80%) e moderada (80% a 120%).

Figura 47 – Mapa referente a Lei de Uso do Solo de Canada Bay de 2004.



Fonte: Canada Bay Housing and Employment Study, 2008.

Em 2004, o município de Canada Bay elabora sua Lei de Uso e Ocupação do Solo respeitando as diretrizes metropolitanas de adensamento residencial e transferência das áreas industriais próximas ao parque. No mapa pode ser percebida a intenção de adensamento na costa, áreas mais valorizadas da cidade; ao longo das linhas de transporte metroferroviário, adjacentes ao Millennium Parklands; e ao longo da via Parramatta na porção sul que dá acesso ao PO, com ocupação de população de baixa renda.

No entanto, o estudo realizado pelo SGS Economics and Planning (2008, p.48) sobre moradia e trabalho demonstra que a conformação urbana do município tem ocorrido de maneira diferente da planejada. Apesar da maioria (87%) das novas moradias de 1996 a 2006 ser construída verticalmente (apartamentos e flats), conforme as intenções de promover o adensamento têm ocupado porções do espaço distantes dos nós da rede de tráfego. De 2002 a 2006, 57% das residências aprovadas pelo Departamento de Planejamento, estão fora desses nós (MDP, 2007 apud SGS, 2008).

Outro indicador de diferenças entre o plano elaborado e a ocupação em si, é

a requalificação de antigas áreas industriais na costa em locais desprovidos de transporte, estruturas comunitárias e centros de comércio (por exemplo, Breakfast Point, Cabarita, Abbotsford) (figura 48). Esse diagnóstico exige do município a reordenação da infraestrutura e conseqüentemente, significativos investimentos.

Figura 48 – Localização de Breakfast Point, Cabarita e Abbotsford - locais de regeneração urbana em Canada Bay



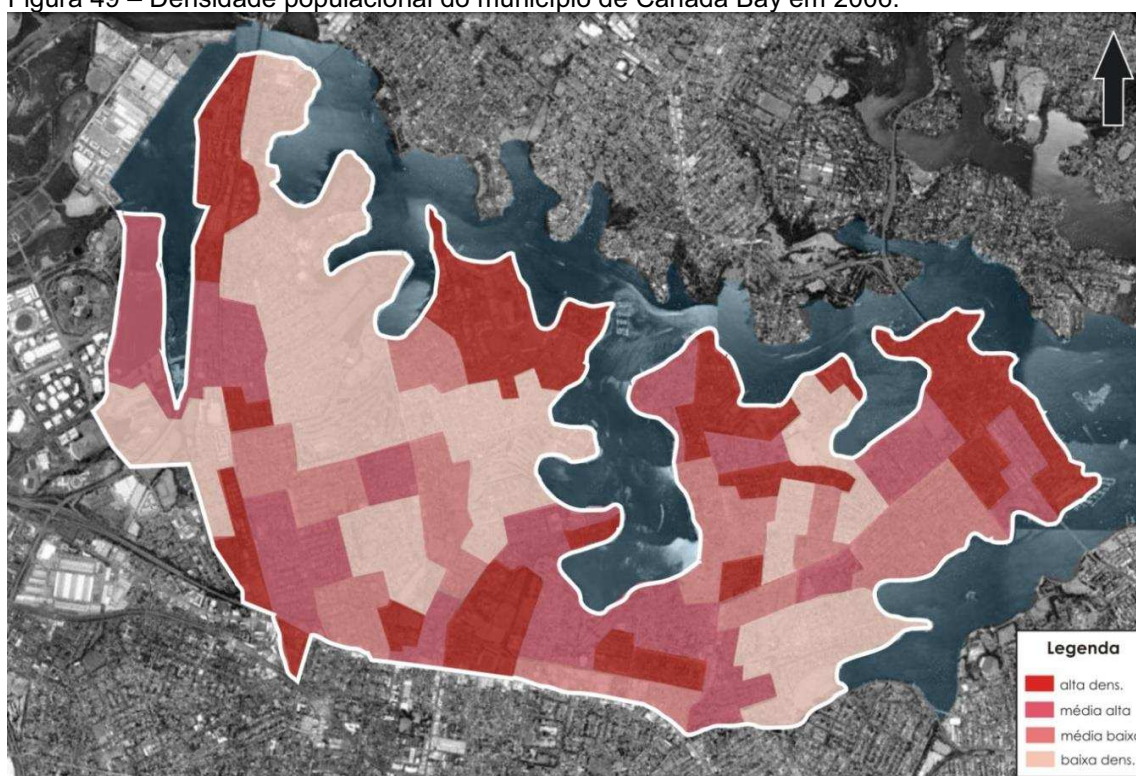
Fonte: Google Maps, 2011.

Outro fator que demonstra a necessidade de provisão de infraestrutura de transporte no município são os deslocamentos em função do emprego. Dos residentes, apenas 17% da população economicamente ativa trabalha no município, que corresponde a 27% de todos os empregos existentes em Canada Bay. O restante é ocupado por profissionais de outros municípios da região metropolitana de Sydney, o que demonstra que há um relevante fluxo diário de pessoas no município.

A figura 49 apresenta a localização dos maiores adensamentos populacionais de Canada Bay em 2006. Pode se verificar a ocupação das bordas do município: no extremo norte, em áreas costeiras, predominantemente de rendas mais altas; e ao longo das linhas férreas, a população de rendas mais baixas que necessitam do transporte coletivo. Na figura 50, estão destacadas as áreas não atendidas por sistema de transporte e que desde 2004 vem sendo adensadas, o que causa

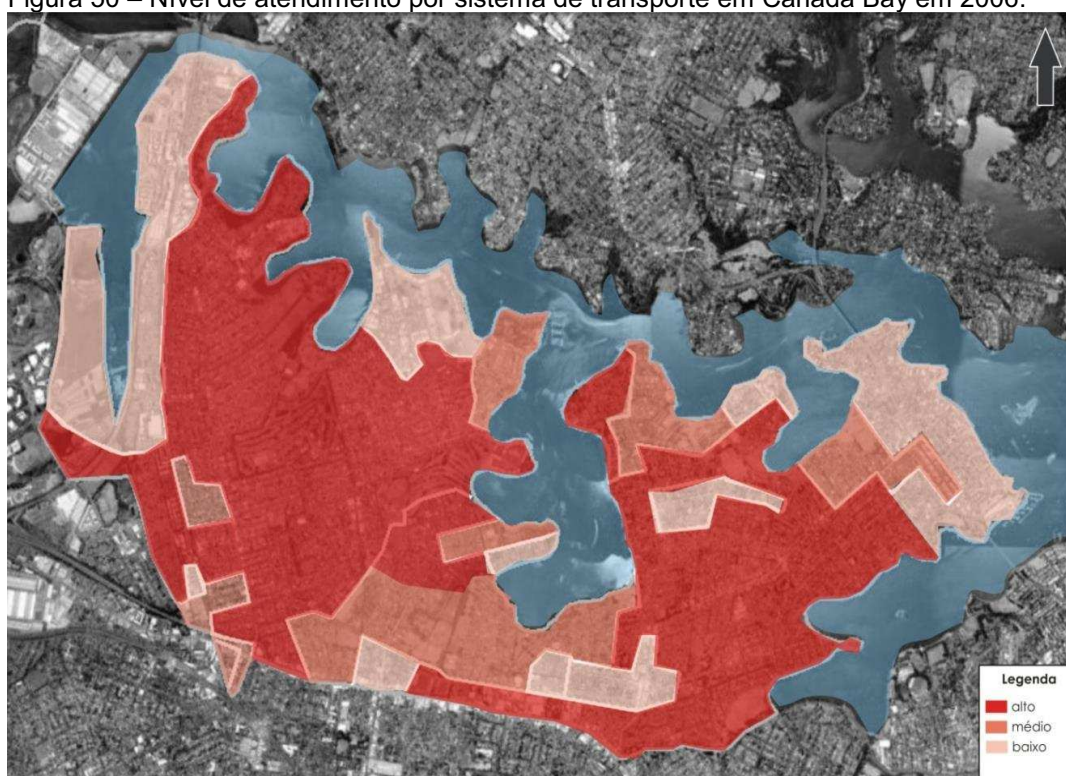
preocupações ao governo local.

Figura 49 – Densidade populacional do município de Canada Bay em 2006.



Fonte: ABS - SGS Economics and Planning, 2006.

Figura 50 – Nível de atendimento por sistema de transporte em Canada Bay em 2006.



Fonte: ABS - SGS Economics and Planning, 2006.

A análise das leis de uso e ocupação do solo dos três municípios limítrofes ao PO demonstrou que o complexo esportivo e os parques influenciaram pouco na ordenação física dos três casos estudados.

A preocupação com o adensamento de áreas existentes, diretriz estabelecida pelo plano metropolitano, está presente nos planos municipais. As áreas onde se pretendeu incentivar a concentração populacional foram planejadas desconsiderando o PO como fator relevante, prova disso é seu isolamento físico em relação às áreas residenciais das três cidades vizinhas.

Constata-se a importância que as linhas férreas têm no planejamento das cidades, uma vez que os centros de comércio se localizam ao longo desses eixos. Por essa razão, também se percebe que há falta de integração da malha urbana, e ela ocorre em função da existência de reduzida quantidade de conexões entre as porções do território pela presença da linha férrea. Em Auburn, isso não impacta apenas em separação física, mas social. De acordo com Cashman (2011), a porção sul em relação à linha férrea além de ser ocupada por população de menor renda, tem dificuldades em acessar os serviços públicos oferecidos na porção norte da cidade.

A antiga configuração industrial da região também influencia a modificação da conformação urbana, pois existem muitas indústrias instaladas em locais indesejados à ocupação que se pretende e planeja. Contudo, sua presença é necessária para a dinâmica econômica da região, à medida que muitos moradores trabalham no setor industrial.

3.4.3 Valorização imobiliária

A valorização imobiliária pode demonstrar indícios de uma maior dinâmica urbana em termos de investimentos e intervenções físicas. Não há uma relação direta entre valorização da terra e melhoria da qualidade de vida da população. Pode haver, pelo contrário, a expulsão da população de baixa renda em função do aumento do custo de vida e de atividades econômicas relacionadas à oferta de empregos que exijam maior qualificação profissional. No entanto, indiretamente, a valorização dos imóveis pode demonstrar uma procura maior pelo município e pode ser analisada como um fator de atratividade.

A valorização imobiliária superior às demais áreas do entorno significa o

aumento da competitividade pela ocupação dessa porção do espaço. Consequentemente, pode ser percebida a aceleração do processo de densificação da área, a concentração de atividades comerciais e de serviços, a presença do poder público por meio de intervenções urbanas e do incremento na infraestrutura. Portanto, nesta análise, a valorização imobiliária está sendo considerada como proxy para o desenvolvimento da região.

Para medir a valorização dos imóveis nas cidades envolvidas no plano de intervenção dos JO, foram extraídos dados dos relatórios anuais de vendas e aluguéis realizados quadrimestralmente pelo Departamento de Habitação do Estado de New South Wales. Na análise foram considerados os relatórios do último quadrimestre dos anos de 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008, de todas as municipalidades pertencentes ao Inner Sydney, ou seja, os municípios pertencentes ao anel central da região metropolitana de Sydney.

A justificativa para a desconsideração do anel médio e externo da região metropolitana de Sydney seria o menor grau de influência das intervenções olímpicas. Foi estabelecida como distância máxima 15 km a oeste do PO, o que corresponde aos limites do município de Parramatta, o qual o Plano Metropolitano de 1995 pretendia beneficiar com a implantação do PO.

Foi analisada a valorização imobiliária quadrienalmente, coincidindo com os anos de realização do evento, com o intuito de verificar o comportamento anterior a candidatura, quando do anúncio da cidade como sede, no período de realização do evento, e 4 e 8 anos posterior ao evento.

O dado utilizado para análise da valorização imobiliária foi o aumento do valor das moradias vendidas (casas, apartamentos de 1, 2 e 3 dormitórios) de janeiro a dezembro do ano de referência, excluídos os imóveis para locação e os de habitação transitória (hotéis e pensões). A partir da extração desses dados, as cidades pertencentes ao anel interno foram classificadas num gradiente de cores de acordo com o percentual de valorização no período, do mais claro para o mais escuro, conforme tabela. A seguir, foram elaborados figuras que demonstram a dinâmica imobiliária no tempo nos anos de 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008. As análises confrontaram a valorização imobiliária com os fatos relativos a cada período.

Tabela 9 – Tabela da valorização imobiliária nos municípios do anel interno e médio da região metropolitana de Sydney.

Município ou região	Valorização 1992 (%)	Escala de cores	Município ou região	Valorização 1996 (%)	Escala de cores	Município ou região	Valorização 2000 (%)	Escala de cores	Município ou região	Valorização 2004 (%)	Escala de cores	Município ou região	Valorização 2008 (%)	Escala de cores
Marrickville	-1,4		Ashfield	-0,2		Lane Cove	0,3		Botany Bay	-0,9		Hurstville	-2,3	
Lane Cove	-1,3		Mosman	0,3		Ku-ring-gai	1,4		Lane Cove	-1,5		Hunters Hill	-1,1	
Randwick	-1,0		Lane Cove	0,6		Mosman	1,7		Ashfield	0,7		Kogarah	-0,6	
Rockdale	-0,9		Woollahra	1,3		Canterbury	2,0		Leichhardt	1,0		Mosman	-0,6	
Auburn	-0,5		Burwood	1,6		Waverly	2,3		Manly	1,3		Ashfield	-0,5	
Canterbury	-0,4		Manly	1,7		Woollahra	2,3		Woollahra	1,5		Rockdale	-0,4	
Ashfield	-0,3		Ku-ring-gai	1,8		Ryde	2,4		Hurstville	1,9		Canterbury	-0,2	
Leichhardt	-0,2		Waverly	1,9		Paramatta	2,7		Ku-ring-gai	2,0		Burwood	0,0	
Ryde	-0,2		Canterbury	2,2		Ashfield	2,7		Mosman	2,1		Waverley	0,0	
Strathfield	-0,1		North Sydney	2,2		North Sydney	3,1		Ryde	2,2		Ryde	0,0	
Paramatta	0,0		Hunters Hill	2,3		Manly	3,1		Willoughby	2,2		Lane Cove	0,2	
Hurstville	0,2		Botany Bay	2,5		Rockdale	3,5		Canterbury	2,3		North Sydney	0,2	
North Sydney	0,3		Marrickville	2,9		Botany Bay	3,9		Randwick	2,4		Marrickville	0,2	
Waverly	0,4		Auburn	2,9		Randwick	4,0		Burwood	2,5		Paramatta	0,2	
Metropolitan Syd	0,5		Kogarah	3,0		Kogarah	4,0		North Sydney	2,9		Woollahra	0,4	
Ku-ring-gai	0,6		Drummoyne	3,1		Middle Ring	4,2		Waverly	3,1		Randwick	0,4	
SYDNEY SD	0,6		Ryde	3,3		SYDNEY SD	4,4		Marrickville	3,6		Inner Ring	0,5	
Kogarah	0,7		Randwick	3,4		Auburn	4,5		Inner Ring	3,7		Middle Ring	0,6	
Fairfield	0,8		Strathfield	3,7		Inner ring	4,6		SYDNEY SD	4,0		SYDNEY SD	0,8	
Conard	0,8		Inner Ring	3,8		Hurstville	5,1		Hunters Hill	4,2		Willoughby	0,8	
Botany	0,8		Leichhardt	3,9		Hunters Hill	5,3		Middle Ring	4,4		Strathfield	0,9	
Burwood	0,9		Middle Ring	4,5		Concord	5,7		Bankstown	4,4		Sydney	1,0	
Woollahra	0,9		Hurstville	4,8		Drummoyne	5,8		Kogarah	4,8		Botany	1,1	
Bankstown	1,1		SYDNEY SD	5,0		South Sydney	5,9		Paramatta	6,3		Leichhardt	1,1	
Manly	1,3		Paramatta	5,2		Leichhardt	5,9		Rockdale	6,7		Bankstown	1,2	
South Sydney	1,5		Willoughby	5,3		Bankstown	6,5		Sydney	7,9		Auburn	1,7	
Mosman	1,6		Rockdale	7,1		Burwood	6,8		Canada Bay	8,2		Manly	1,7	
Willoughby	1,6		South Sydney	8,1		Strathfield	6,8		South Sydney	8,9		Canada Bay	2,9	
Sydney	3,0		Bankstown	9,3		Willoughby	10,0		Auburn	8,9		Ku-ring-gai	4,8	
Hunters Hill	4,2		Concord	29,5		Sydney	17,5		Strathfield	13,0				

Fonte: adaptado de New South Wales Government, 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008.

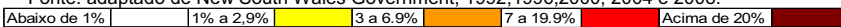
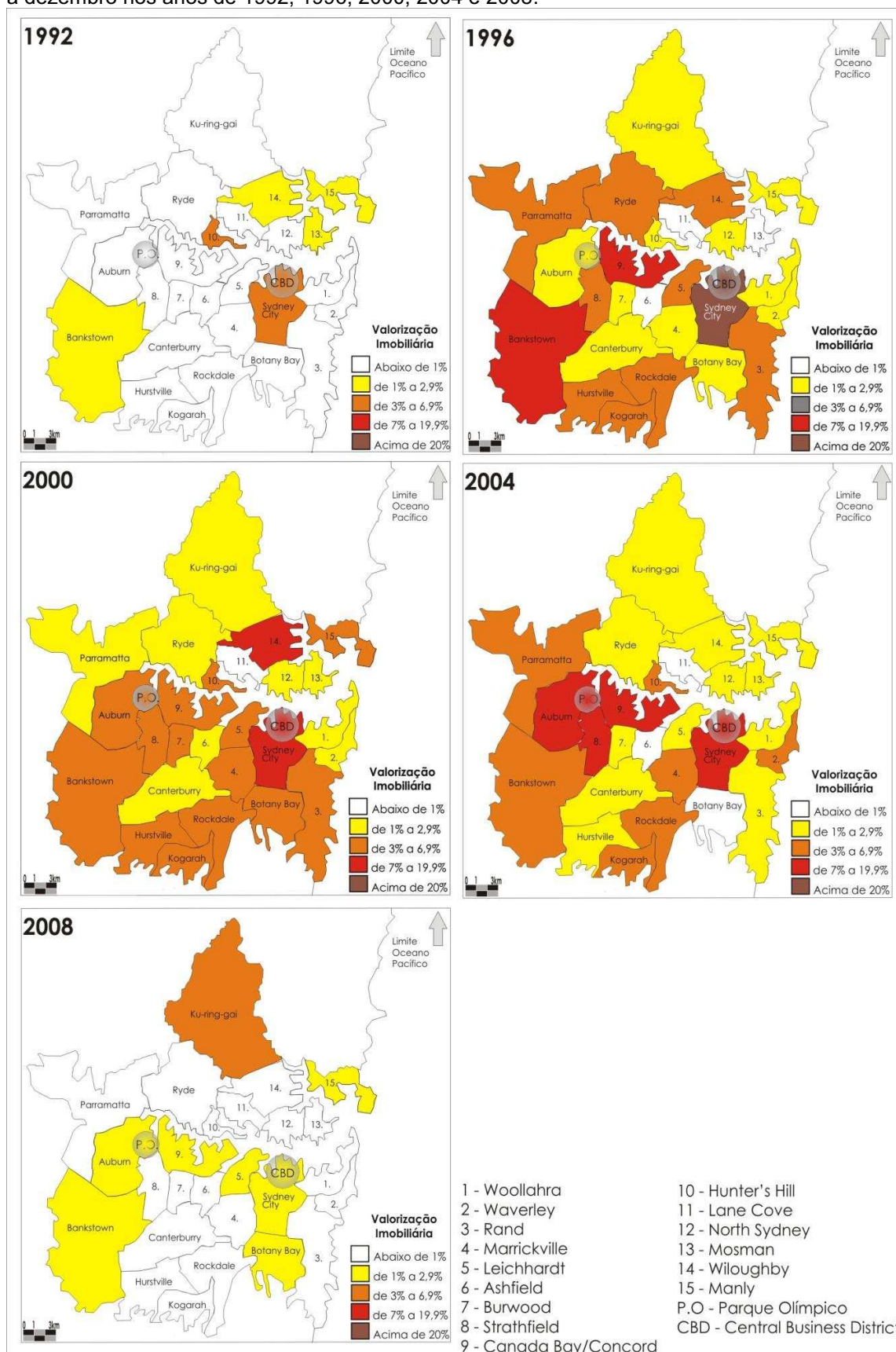
Valorização  Abaixo de 1% | 1% a 2,9% | 3 a 6,9% | 7 a 19,9% | Acima de 20%

Figura 51 – Percentual de valorização imobiliária nos municípios do Inner Ring de Sydney, de janeiro a dezembro nos anos de 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008.



Fonte: adaptado de Rent and Sales Report (1992, 1996, 2000, 2004, 2008)

A figura referente à valorização imobiliária do ano de 1992 demonstra um comportamento de estagnação da região (anel interno e médio da região metropolitana de Sydney), no qual a maior parte dos municípios obtivera valorização inferior a 1%, com exceção da porção que envolve a cidade de Sydney (3%), a porção norte (Manly, Mos Man, Willoughby e Hunter Hill) e Bankstown (1,1%).

Um dos motivos pelos quais se verifica a maior valorização da cidade de Sydney foi a introdução do Plano Estratégico de Sydney Central em 1988, que incentivava a verticalização e a ocupação de edifícios corporativos e sede de grandes empresas no CBD.

A porção norte do anel interno da região metropolitana de Sydney é historicamente área dotada e infraestrutura de bens e serviços e ocupada por população de renda mais elevada que as demais regiões, em função da atratividade da paisagem da área costeira. Willoughby, que obteve valorização imobiliária de 1,6%, tem sua economia baseada no comércio e no varejo. Chatswood é o bairro com a taxa de vacância mais elevada do município, onde se localiza a maior densidade populacional com edifícios residenciais e comerciais de muitos pavimentos e abriga a sede de grandes empresas como a IBM e a NEC (WILLOUGHBY CITY COUNCIL, 2011).

Observa-se que na porção onde futuramente seria construído o PO há pouca valorização dos imóveis. Isso se deve em grande parte ao uso industrial, a degradação ambiental das áreas de pântano e a disposição de resíduos poluentes.

Após o anúncio de Sydney como sede dos JO, há valorização imobiliária em praticamente todo o anel interno e médio da região metropolitana. Percebe-se a expressiva valorização de Canada Bay (Concord) (9,3%), área lindeira ao PO e da cidade de Sydney (29,5%), onde foram estabelecidos novos gabaritos aos edifícios do CBD e o plano "Living Cities" que propunha intervenções em espaços públicos da área central.

Quanto aos municípios integrantes do eixo de ligação com o PO, a valorização foi considerada como média em Leichhard (3,8%), Strathfield (3,4%) e Parramatta (5,0%), baixa valorização de Burwood (1,6%) e curiosamente de Auburn (2,9%), município que receberia o PO. Ashfield (-0,2%) teve desvalorização de janeiro a dezembro de 1996. Essa escala de valorização foi estabelecida neste estudo para verificar graficamente as porções que mais valorizaram e se coincidem com as intenções do Plano Metropolitano aprovado em 1995, que tinha o objetivo de

integrar a região, por meio de um eixo entre a cidade de Sydney e Parramata. Neste sentido pode se perceber uma expressiva mudança na dinâmica imobiliária.

De acordo com Blunden (2007) existem outros fatores que impactaram na valorização identificada, como por exemplo, o crescimento econômico do país a partir de 1988. Isso pode ser verificado, uma vez que municípios distantes do PO, como Bankstown (8,1%) também tiveram aumento significativo.

No ano de realização do evento, permanece a dinâmica de valorização; no entanto, com um percentual um pouco abaixo de 1996. Pode-se constatar que a valorização especulativa é maior no período que antecede o evento, a partir do anúncio (1993) de Sydney como sede. Isso se deve em parte ao otimismo gerado pela mídia e pelo poder público com a divulgação do plano diretor de intervenções na cidade; a previsão da concentração de recursos das três instâncias de governo em infraestrutura e equipamentos; e a atração de investimentos da iniciativa privada. No entanto, pode se verificar que a valorização de Auburn (4,5%), onde está localizado o PO, ocorreu mais tarde que os demais municípios pertencentes ao eixo de conexão do PO.

Se o objetivo do Plano Metropolitano de 1995 era induzir o desenvolvimento para a porção oeste, e se for considerada a valorização imobiliária como um indicativo de que as cidades têm atraído população e investimentos e por isso têm aumentado o preço do solo, pode-se dizer que o plano de fato se realizou. As Olimpíadas destacam fortemente a regeneração de áreas degradadas para a melhoria da população local. Contudo, a valorização imobiliária dos municípios do entorno demonstra a intensificação da polarização urbana da riqueza e possível expulsão dos antigos moradores (HILLER, 2006; MINNAERT, 2011).

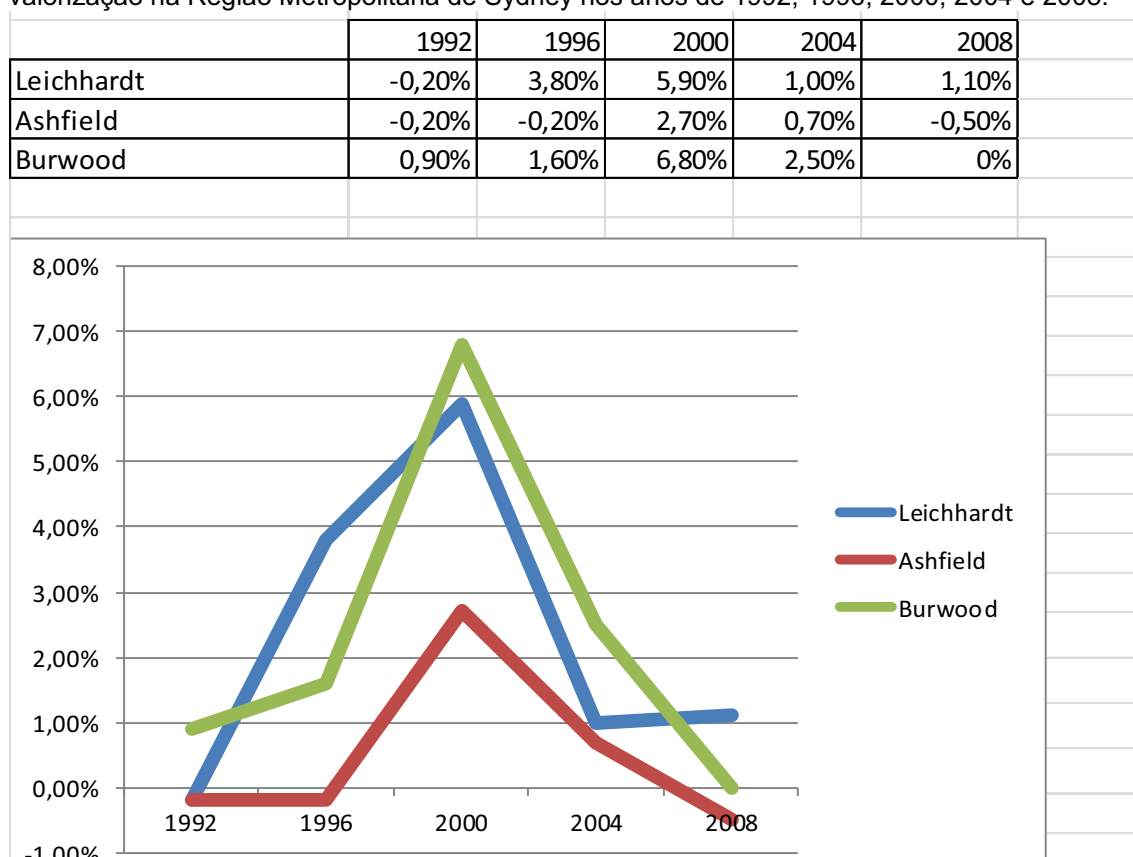
Em 2004, Auburn (8,9%), Canada Bay (8,2%) e Strathfield (13,0%), municípios lindeiros ao PO, valorizaram ainda mais seu mercado imobiliário, o que indica que as intervenções referentes ao evento atraíram o interesse de população externa à região. Isso ocorreu apesar das críticas feitas pela população e pela mídia de que nem o COL, nem o governo haviam elaborado um plano para o PO após o evento, e isso se refletia no desperdício de investimentos públicos em uma área que permanecia ociosa. Em 2002 o plano foi apresentado e induziria a ocupação de usos mistos (residencial, comércio, serviços e lazer) principalmente na área central do PO, em Auburn.

A cidade de Sydney (7,9%) permanece com acentuada valorização,

relacionada à ampla divulgação do local no período do evento que atraiu significativo fluxo de turistas e residentes e negócios. Houve a valorização da porção oeste até o anel médio da região metropolitana de Sydney (de 3,1% a 6,7%).

Ao longo do eixo de desenvolvimento há municípios que se valorizaram menos desde 1996, como Leichhardt, Burwood e Ashfield. Nenhum desses municípios faz divisa com o PO, portanto um dos indícios seria a distância em relação à área de intervenção. No entanto, se analisada a valorização no recorte temporal estabelecido, pode se perceber que houve um pico de valorização no período em que foram realizados os JO (gráfico 7). Pelo gráfico se percebe que a maior variação ocorreu em Burwood, próximo ao PO; seguido de Leichhardt, município lindeiro a Sydney.

Gráfico 7 – Histórico da valorização imobiliária anual dos municípios com percentuais mais baixos de valorização na Região Metropolitana de Sydney nos anos de 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008.



Fonte: adaptado de Rent and Sales Report (1992,1996, 2000, 2004, 2008)

Em 2008, a dinâmica declina praticamente aos níveis encontrados em 1992. Em Canada Bay, onde o percentual de valorização foi elevado no período analisado, a partir de 2005 houve consecutivas perdas no valor médio das moradias, que atingiu a redução de US\$10.387,50 em três anos (SGS, 2008). No entanto o custo

médio de uma moradia continua significativamente maior que a média da região metropolitana de Sydney.

Certamente são diversos os fatores que influem no mercado imobiliário. Conforme escreveu Blunden (2007, p.6), é difícil afirmar que um evento, mesmo com a força dos JO, seja o único responsável pela duplicação dos preços dos imóveis de 1996 a 2003 e pela tendência de crescimento de locações de 1997 a 2005. Constata-se em 2000 o aumento de preços não exclusivamente nos subúrbios próximos as estruturas esportivas. No entanto, os JO são parte importante nesse processo, à medida que aceleram a realização de políticas e intervenções no espaço urbano que se refletem na dinâmica econômica.

A partir do histórico de valorização imobiliária da área de influência das intervenções referentes aos JO, é possível realizar algumas discussões. Um dos fatores que se destacam nesta análise é a ascensão gradativa na valorização de Auburn e a aparente estabilização em patamares mais elevados que os encontrados em 1992.

Em 2004, além do aumento no percentual de valorização para venda de imóveis, Auburn teve um expressivo aumento no preço médio dos aluguéis de flats (46,7%) em relação ao ano de 2003. O lançamento de unidades na via The Piazza e Bennelong Parkway em Wentworth Point contribuíram para essa variação, que de acordo com o estudo Rent and Sales Report (2004) ficou entre US\$270,91 a US\$354,27 por semana.

Segundo Cashman (2011, p.176) os subúrbios no entorno do PO tiveram valorização acentuada, em parte devido à melhora nas condições ambientais locais – justamente um dos pilares do projeto olímpico. Em Auburn, a média de valorização dos imóveis para venda e locação pode ter aumentado pela concorrida procura nas áreas residenciais de Newington, onde se situou a VO, e Wentworth Point, local de marinas. Em 1993, ano em que foi anunciada a escolha de Sydney como sede dos JO, a área onde foi construída a VO, que mais tarde seria denominada de Newington, era um grande vazão.

Após os JO, a área residencial de Newington, apresenta um significativo aumento populacional. Em 2001 era ocupada por 2.794 residentes, em 2006 a população aumenta para 4.858 e, em 2010 são 5.500 moradores (CASHMAN, 2011, p.176). Newington é caracterizada por uma ocupação residencial de baixa densidade e edificações de padrão econômico mais elevado que o entorno. Ao longo

de uma das vertentes do rio Parramatta há edifícios residenciais que criam uma barreira visual em relação à via de acesso ao PO. Apesar de não existir controle de acesso, Newington se configura como um condomínio fechado, uma vez que existem apenas duas pontes de acesso na porção leste próxima ao PO, faz divisa com uma área industrial a oeste e não há acesso direto pela M4 Western Freeway ao sul, nem pela rua Hoker no extremo norte.

Figura 52 – Localização da área residencial de Newington em 2009.

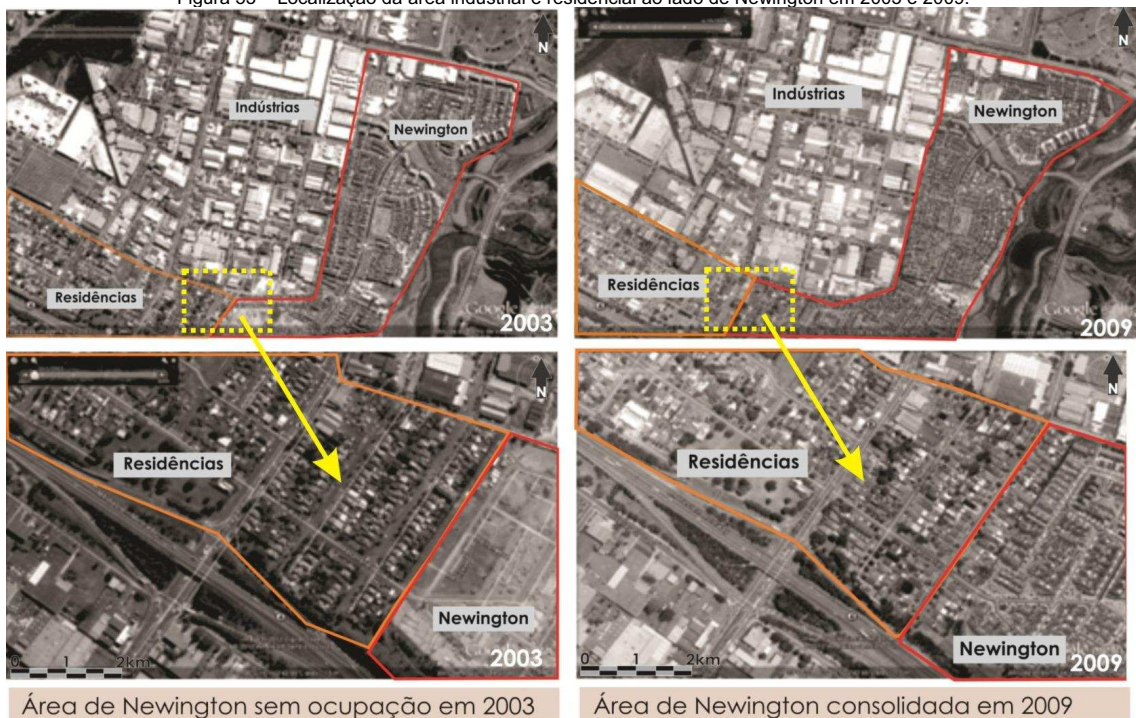


Fonte: Google Maps, 2009 e base cartográfica do Google Earth.

Se analisada a área desde 2003, pode ser constatada a consolidação menos recente da área industrial na porção oeste e uma área residencial com lotes menores e moradias mais simples, provavelmente de trabalhadores das indústrias próximas.

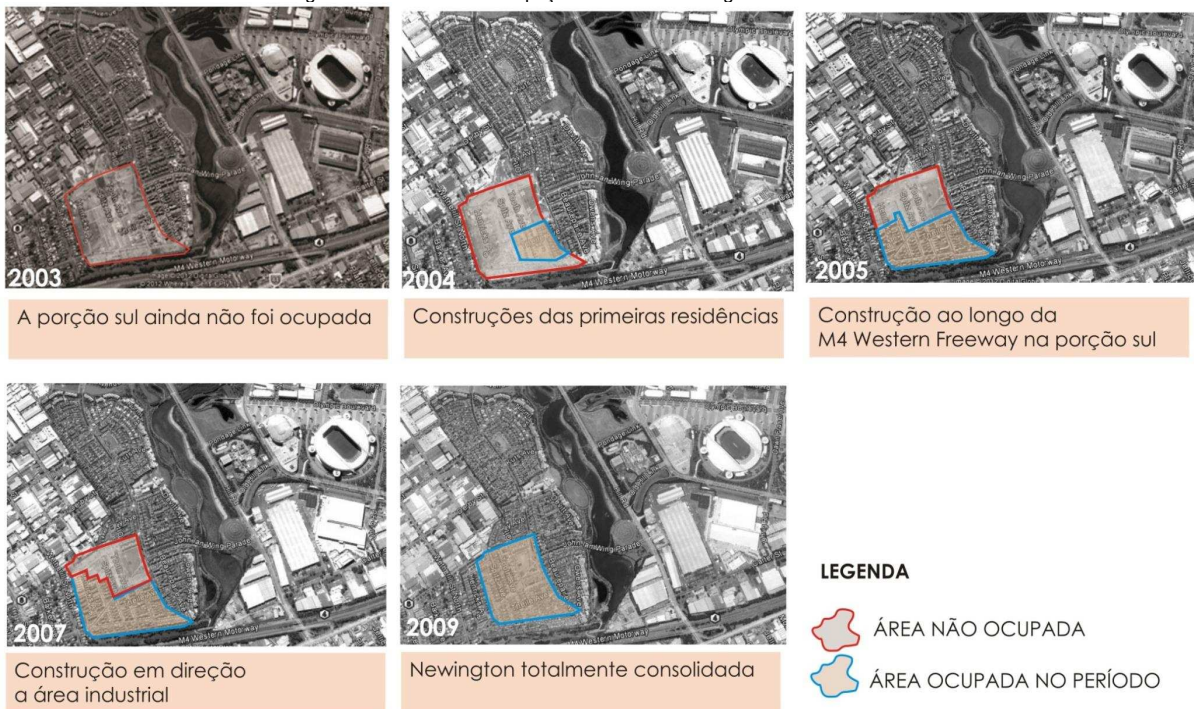
A valorização imobiliária identificada em Newington reflete diretamente no acelerado processo de construção de novas residências entre 2003 e 2009 (figura 53).

Figura 53 – Localização da área industrial e residencial ao lado de Newington em 2003 e 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

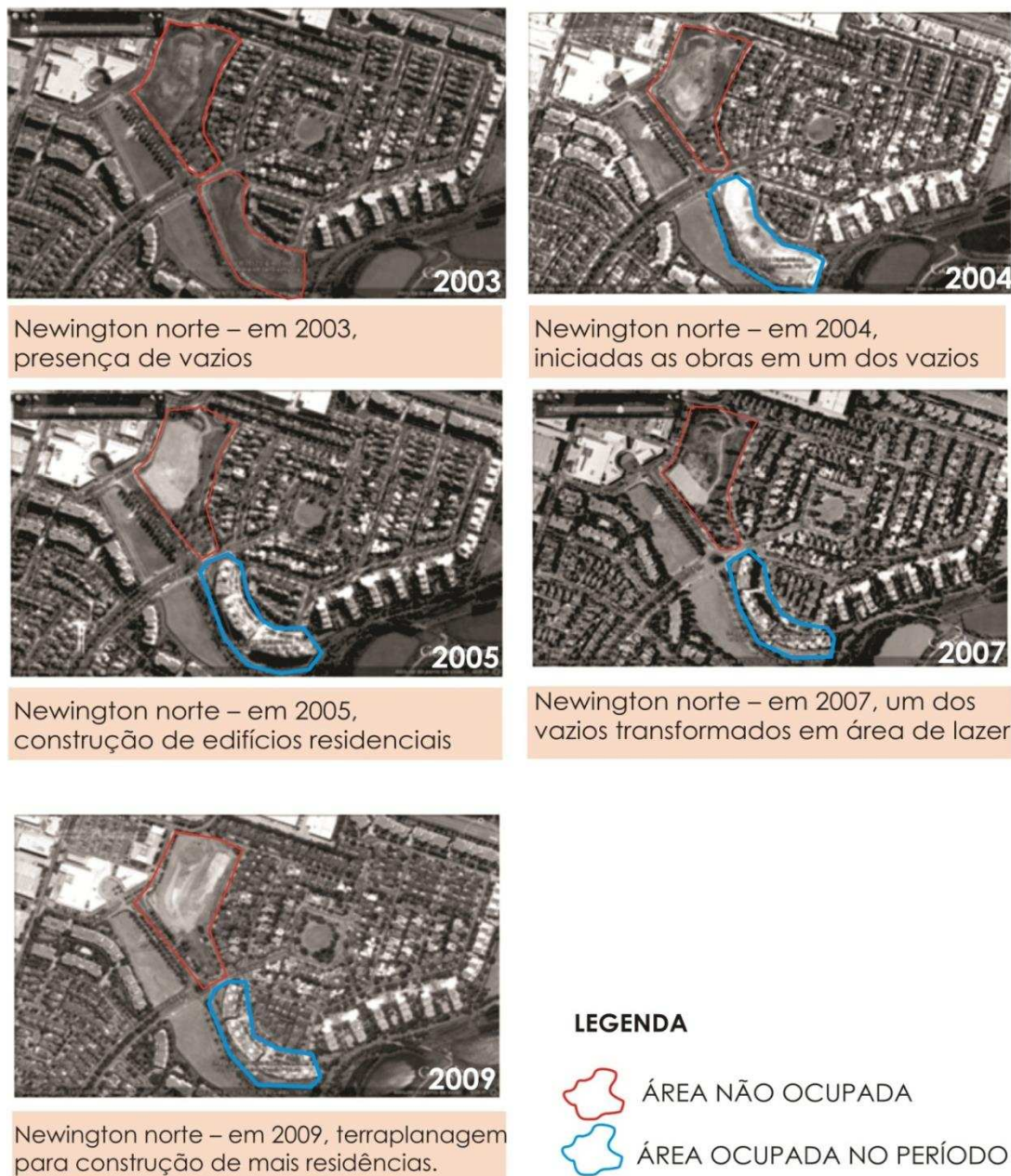
Figura 54 – Histórico de ocupação urbana de Newington de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

Em detalhe, as construções na porção norte (mais antiga), centro e sul (ocupação mais recente).

Figura 55 – Histórico de ocupação urbana da porção norte de Newington de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

Figura 56 – Histórico de ocupação urbana da porção sul de Newington de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

3.4.3.1 Wentworth Point

Para Wentworth Point, situada ao norte do PO, foi elaborado um plano de intervenção em 2005 vinculado ao Plano Diretor de 2002. O projeto consistiu em demolir todas as construções no extremo leste da Hill Road e transformar o local em área de recreação marítima com a inclusão de marinas, oficinas de manutenção e comércio de barcos de pequeno porte. De acordo com o plano, o Rio Parramatta neste trecho tem profundidade de apenas dois

metros, o que impossibilita a navegação de barcos de maior calado (MASTER PLAN, 2005). O projeto de intervenção propõe que a área seja ocupada como uma extensão do PO e atribui usos comerciais, residenciais e de lazer (figura 58).

De acordo com Cashman (2011, p.177) nessa área dois edifícios foram construídos para os JO e acomodaram aproximadamente 500 pessoas. Atualmente, outros empreendimentos têm sido edificados com cinco a seis andares destinados a casais jovens. Constata-se que a procura tem sido acentuada, pois a população em janeiro de 2010 era de 1.500 e no final do ano (dezembro de 2010) saltou para 10.000 pessoas, sendo que há previsão de acelerada ocupação por quinze anos, o que indica a formação de um novo centro de atratividade na região metropolitana de Sydney.

O principal problema identificado é a acessibilidade por transporte público, pois o PO é fechado à noite e não permite a travessia para se chegar à estação de trem. É possível acessar Wentworth Point somente de carro, pela Bennelong Parkway ou pela Hill Road; e de ferry. Há um projeto para a construção de uma ponte que liga Wentworth Point à Rhodes em Canada Bay, solução que beneficiaria ambas as comunidades (CASHMAN, 2011, p.178).

Figura 57 –Localização do PO, Wentworth Point e Rhodes, em Auburn.



Fonte: Google Maps, 2009 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 58 – Histórico da ocupação urbana de Wentworth Point de 2003 a 2009.



LEGENDA

 Edifícios construídos no ano

 Edifícios construídos a partir de 2002

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

3.4.3.1 Canada Bay

Outro município que apresentou resultados positivos na valorização

imobiliária durante o recorte temporal analisado foi Canada Bay. Uma das justificativas seria que o município possui uma das áreas costeiras mais procuradas próximas a cidade de Sydney e que nos últimos anos tem transformado antigas áreas industriais em residenciais (SGS, 2008).

Fato interessante é que, se verificada a disposição do PO, da VO e a infraestrutura de transporte implantada, identifica-se que nenhuma delas beneficiou diretamente o município. Pelo contrário, há uma desconexão da malha urbana com os municípios da porção oeste, pois o Bicentennial Park e o Millennium Parklands se caracterizam como barreiras.

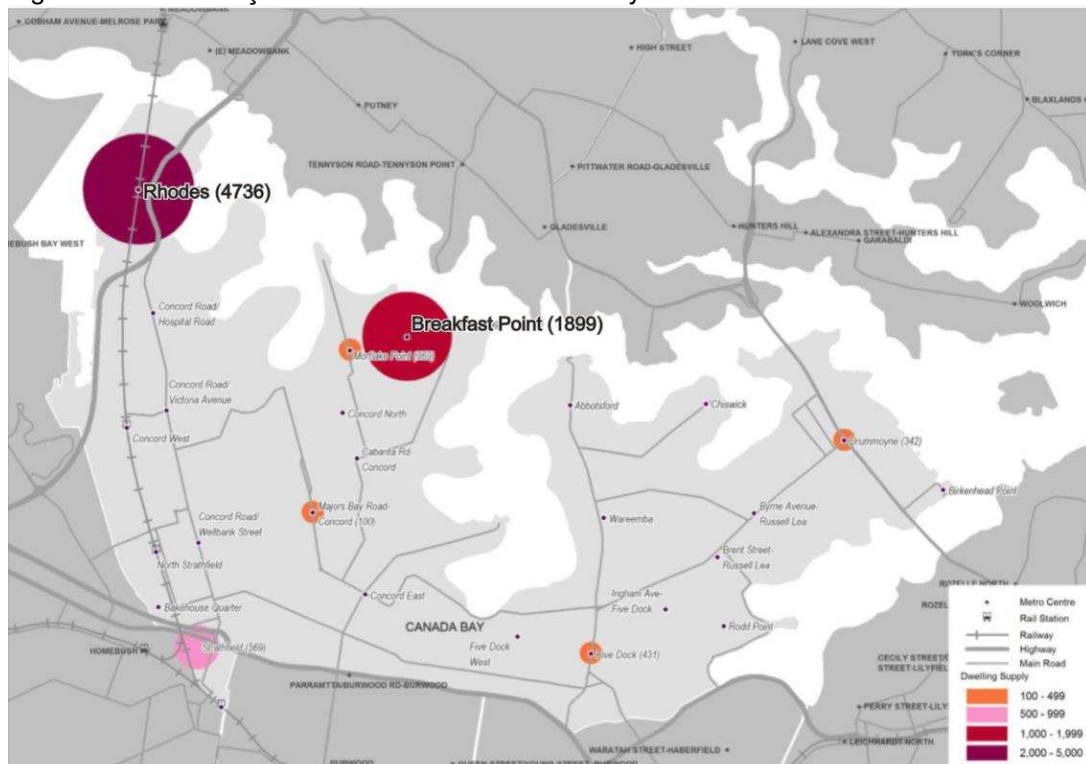
A posição geográfica de Canada Bay a torna isolada das demais cidades da região metropolitana de Sydney. Com uma ampla área costeira ao norte e a obstrução dos acessos ao oeste, possui apenas uma saída pelo sul do município.

Assim mesmo apresentou significativa valorização imobiliária principalmente em Liberty Grove e Rhodes (CASHMAN, 2011). Em Rhodes, a lei de uso e ocupação do solo, prevê usos mistos e edifícios verticais multifamiliares. Atualmente é considerado o maior estoque de moradias do município (2.000 a 5.000) e por esse motivo o poder público tem induzido o crescimento da cidade para essa área (NSW Department of Housing, 2008).

Uma de suas vantagens é ser dotada de boa infraestrutura de transporte que possibilita o acesso sem percorrer longas distâncias a pé (máxima 800m). De acordo com o departamento de planejamento urbano do município, 74% da previsão de moradias necessárias até 2014 serão construídas na Península de Rhodes e em Breakfast Point, áreas de requalificação urbana (figura 59). Os outros 36% de novas moradias serão instaladas em locais desprovidos de infraestrutura de transporte, motivo de preocupação do governo municipal (SGS, 2008).

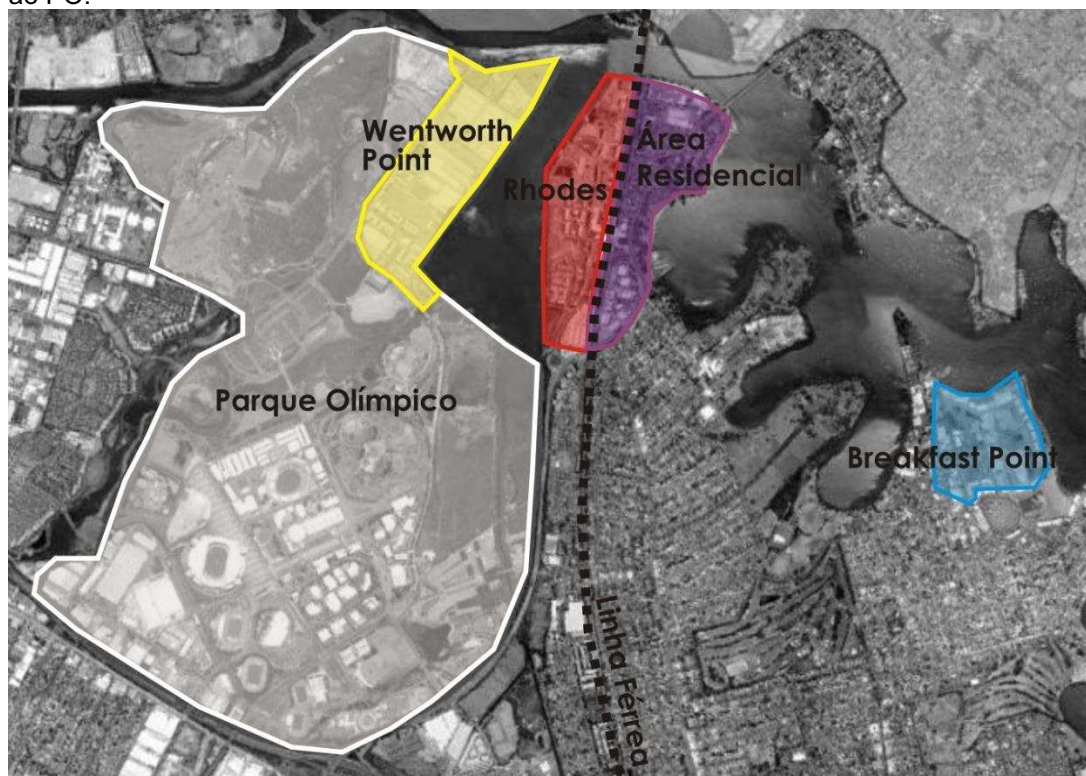
A Península de Rhodes possui 43 hectares, localizado entre a linha férrea do norte e Homebush Bay e historicamente ocupado por indústrias. Até 1930 o local abrigava uma fundição e de 1930 a 1980 foi intensivamente contaminado pela instalação de indústrias químicas. Na década de 1990 passou a ser recuperado para o uso residencial (figura 60).

Figura 59 – Distribuição de moradias em Canada Bay fora do centro até 2014.



Fonte: Canada Bay Local Planning Strategy, 2010.

Figura 60 – Localização da Península de Rhodes, Wentworth Point, Breakfast Point em relação ao PO.



Fonte: Google Maps, 2009 e base cartográfica do Google Earth.

Na porção de Homebush Bay que faz divisa com a Península de Rhodes, pode se verificar uma área residencial de ocupação consolidada e anterior a 2002, a qual neste recorte temporal se modificou apenas pela construção de mais uma torre na porção sul. É possível perceber a rápida transformação de Rhodes de 2002 a 2009. Em 2002, uma área sem uso em contraposição a Homebush Bay, completamente ocupada. Apesar de diferenças de uso das duas porções ao longo da história (Rhodes industrial e Homebush residencial), é evidente a barreira que a linha férrea norte produz no espaço, impedindo a comunicação entre as duas áreas (figura 61).

Figura 61 – Ocupação da Península de Rhodes em 2002 e 2009



Fonte: Google Maps, 2002/2009 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 62 – Histórico da ocupação urbana da península de Rhodes de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth, 2013

A maior parte das novas áreas residenciais se encontra a menos de 800 metros de uma estação metroferroviária; no entanto, futuramente os níveis de atendimento de serviços de transporte poderão ser insuficientes, pois o poder público municipal afirma não ter clara a estimativa de qual seria a demanda de transporte público na área em 2014, portanto não existe previsão de incremento dessa infraestrutura (SGS, 2008).

De acordo com as políticas de provisão de moradias, é possível prever que o fato de Canada Bay contar com duas áreas tão valorizadas com estoque habitacional, pode trazer riscos de expulsão da população mais carente do município. Rhodes e Breakfast Point caracterizam-se por uma ocupação de edifícios residenciais de luxo dotados de estruturas de lazer no estilo dos resorts e o preço médio de um imóvel de três quartos varia de US\$480.000 a

US\$1.000.000 (SGS, 2008).

Figura 63 – Histórico da ocupação urbana de Breakfast Point de 2003 a 2009.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

3.4.4 Consequências da valorização imobiliária da região

Com relação ao PO, as estruturas esportivas implantadas em função do evento na porção norte da cidade de Auburn não são em si positivas, mas podem ter influenciado que algo positivo ocorresse, no sentido de proporcionar uma significativa melhoria na economia local. Contudo, a conselheira do

município de Auburn, Irene Simmns (apud CASHMAN, 2011), afirma que o PO intensificou a diferença econômica entre os moradores da porção norte e a população residente ao sul da via férrea.

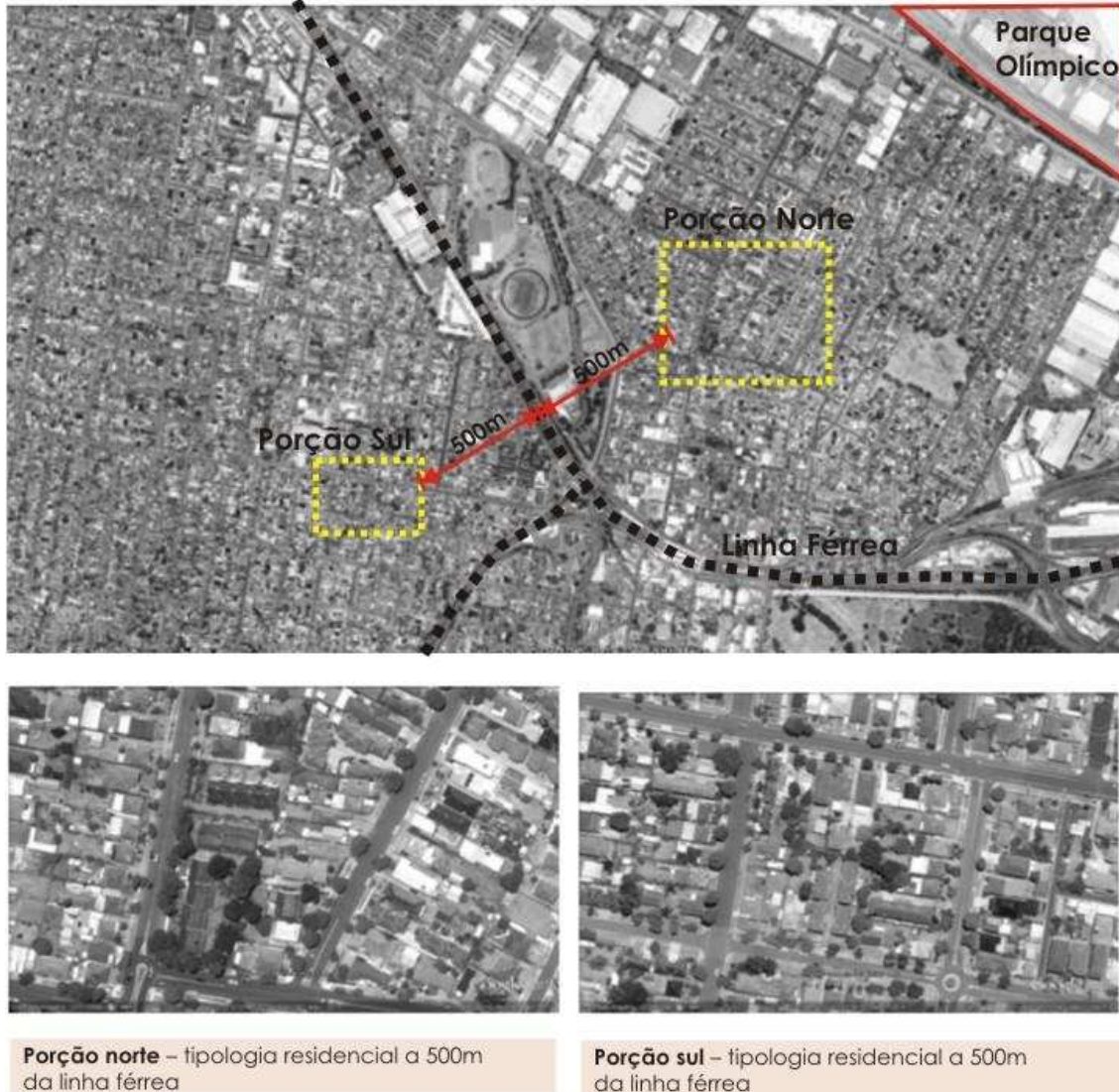
No entanto essas diferenças socioeconômicas não são visíveis na análise morfológica do espaço. A porção residencial norte de Auburn está ilhada entre a via expressa M4 Western e a linha férrea no sentido norte-sul, e por indústrias no sentido leste-oeste. Tanto a rodovia como a linha férrea criaram uma interrupção na fluidez da malha urbana, que se reflete nas condições socioeconômicas diferenciadas nas duas porções, identificadas por Simms. A porção sul, por sua vez, está segmentada por outra linha férrea no sentido leste-oeste. Da mesma forma, não é possível identificar configurações físicas distintas que indiquem essa diferenciação socioeconômica.

O tamanho dos lotes, o padrão das residências, a pavimentação das ruas, são bem homogêneos tanto na porção norte como na sul. Não se identifica também ocupações contrastantes ao longo das linhas férreas em relação às demais vias, apenas mais densas, geralmente em moradias unifamiliares em série.

Por meio da análise física, a constatação é que a porção norte da linha férrea não se diferencia fisicamente da porção sul, porque historicamente os papéis se inverteram. Antes da construção do PO, morar ao lado de áreas abandonadas, degradadas e de indústrias não era interesse da população de rendas mais altas. Porém, a partir da construção do PO e da ocupação da VO, a porção norte passa a se valorizar ao contrário da porção sul.

Contudo essa dinâmica é pouco perceptível fisicamente, pois as diferenças socioeconômicas entre as populações devem ser pequenas (figura 64).

Figura 64 – Tipologia residencial da porção norte e sul de Auburn



Porção norte – tipologia residencial a 500m da linha férrea

Porção sul – tipologia residencial a 500m da linha férrea

Fonte: a autora, 2013 e base nas imagens do Google Earth.

De acordo com Abramo e Faria (1998) os fatores de deslocamento da população de alta renda estão relacionados à qualidade de vida através da busca por lugares mais aprazíveis e menos densos, sendo que o acesso ao comércio e serviços não é considerado fundamental, pois a própria classe de renda que se instala, atrairá os investimentos.

O mercado imobiliário necessita da dinâmica de deslocamento da população, pois esta propicia a comercialização constante de moradias. Por esse motivo, incentivam processos de transformação do uso do solo, que alteram as características físicas e sociais de determinadas áreas, como pode ser constatado também em Rhodes, Wentworth Point, Brakfast Point e Newington. Assim, os investidores imobiliários atuam concentradamente, o que

gera interesse de classes de alta renda e resulta na mudança do perfil socioeconômico de um determinado local. Por sua vez, o local de origem dessa população se deprecia, dando lugar a ocupação de uma população de renda inferior.

Portanto, há constantemente depreciação e valorização de áreas da cidade. Percebe-se então que muitas vezes não são as comunidades locais as beneficiadas com a elevação dos níveis de renda e atividades econômicas. (RYAN-COLLINS E JACKSON, 2008, p. 14).

3.4.5 Intensificação da densidade populacional

O adensamento populacional de áreas consolidadas estava previsto no Plano Metropolitano de Sydney. Para verificar se a mudança nas leis de uso e ocupação do solo dos municípios lindeiros que incentivava o adensamento se consolidou, auxiliada pela construção do PO como fator de atratividade, tornou-se necessário mensurar essas transformações no tempo. Para isso, traçou-se linhas interligando a área central do PO (*Urban Core*) a área central de comércio dos municípios do entorno (Auburn, Canada Bay e Strathfield) e do município de Parramatta, que se caracterizava como um dos extremos do eixo de ligação entre o leste e o oeste da região metropolitana de Sydney.

Ao longo destas linhas, foram subdivididas áreas de 1hectare para a contagem da quantidade de domicílios e estabelecida uma escala de cores que variava do amarelo ao marrom.

No caso da edificação possuir mais de um pavimento, foi considerado uma família por pavimento e verificadas as fachadas a partir do aplicativo do Google denominado Street View. Na análise, o dado relevante seria a mudança no tempo e não a quantidade absoluta em relação a outras cidades, pois os contextos são bem diferentes em cada cidade-sede. As áreas industriais ou os lotes vagos foram desconsiderados na análise, por esse motivo as figuras são apresentados com interrupções de cores.

Nessa análise, partiu-se do pressuposto que se houvesse integração do PO com as áreas centrais dos municípios, ocorreria a intensificação da cor de acordo com o gradiente estabelecido, a medida que se aproximasse dessa centralidade.

No município de Auburn, pode ser constatado que não houve alteração na densidade, que ficou abaixo dos 20 domicílios por hectare próximo a área de comércio da cidade. Próximo ao PO se mantém a configuração de uso industrial, sendo que as residências mais próximas estão a aproximadamente um quilômetro de distância.

Tabela 10 – Intensificação da densidade construída em Auburn de 2003 a 2009

CENTRO DE AUBURN						
NO	QUADRA 1	QUADRA 2	QUADRA 3	QUADRA 4	QUADRA 5	QUADRA 6
2003	Comercial	Comercial	6 casas	9 casas	9 casas	8 casas
2009	Comercial	Comercial	8 casas	9 casas	8 casas	8 casas

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View

Figura 65 – Comparação entre a intensificação da densidade construída do centro de Auburn até o PO em 2003 e 2009



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View.

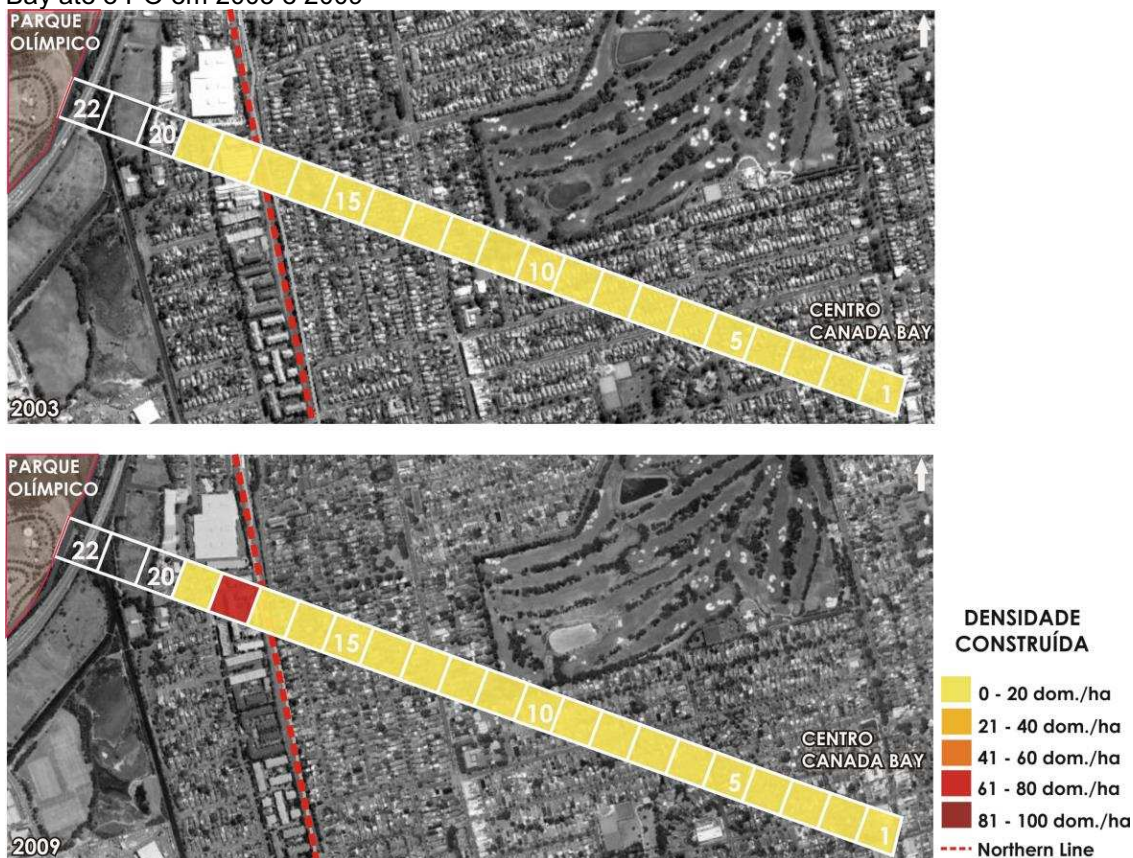
Do centro de Canada Bay, há alteração em apenas um quadrante, ao longo da linha férrea. Fisicamente, o Bicentennial Park separa as estruturas esportivas do município, portanto a verticalização dessa área pode ter ocorrido muito mais em função do eixo de transporte que pela proximidade com o PO.

Tabela 11 – Intensificação da densidade construída em Canada Bay de 2003 e 2009

CENTRO DE CANADA BAY								
ANO	QUADRA 1	QUADRA 2	QUADRA 3	QUADRA 4	QUADRA 5	QUADRA 6	QUADRA 7	QUADRA 8
2009	6 casas	16 casas	13 casas	15 casas	10 casas	14 casas	16 casas	15 casas
2003	6 casas	15 casas	13 casas	15 casas	10 casas	14 casas	16 casas	15 casas
	QUADRA 9	QUADRA 10	QUADRA 11	QUADRA 12	QUADRA 13	QUADRA 14	QUADRA 15	QUADRA 16
	13 casas	12 casas	4 casas	10 casas	8 casas	13 casas	12 casas	12 casas
	13 casas	12 casas	4 casas	10 casas	8 casas	13 casas	12 casas	11 casas
	QUADRA 17	QUADRA 18	QUADRA 19	QUADRA 20	QUADRA 21	QUADRA 22		
	15 casas	64 casas	10 casas	indústria/comércio	área verde	área verde		
	5 casas	3 casas	10 casas	indústria/comércio	área verde	área verde		

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View

Figura 66 – Comparação entre a intensificação da densidade construída do centro de Canada Bay até o PO em 2003 e 2009



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View

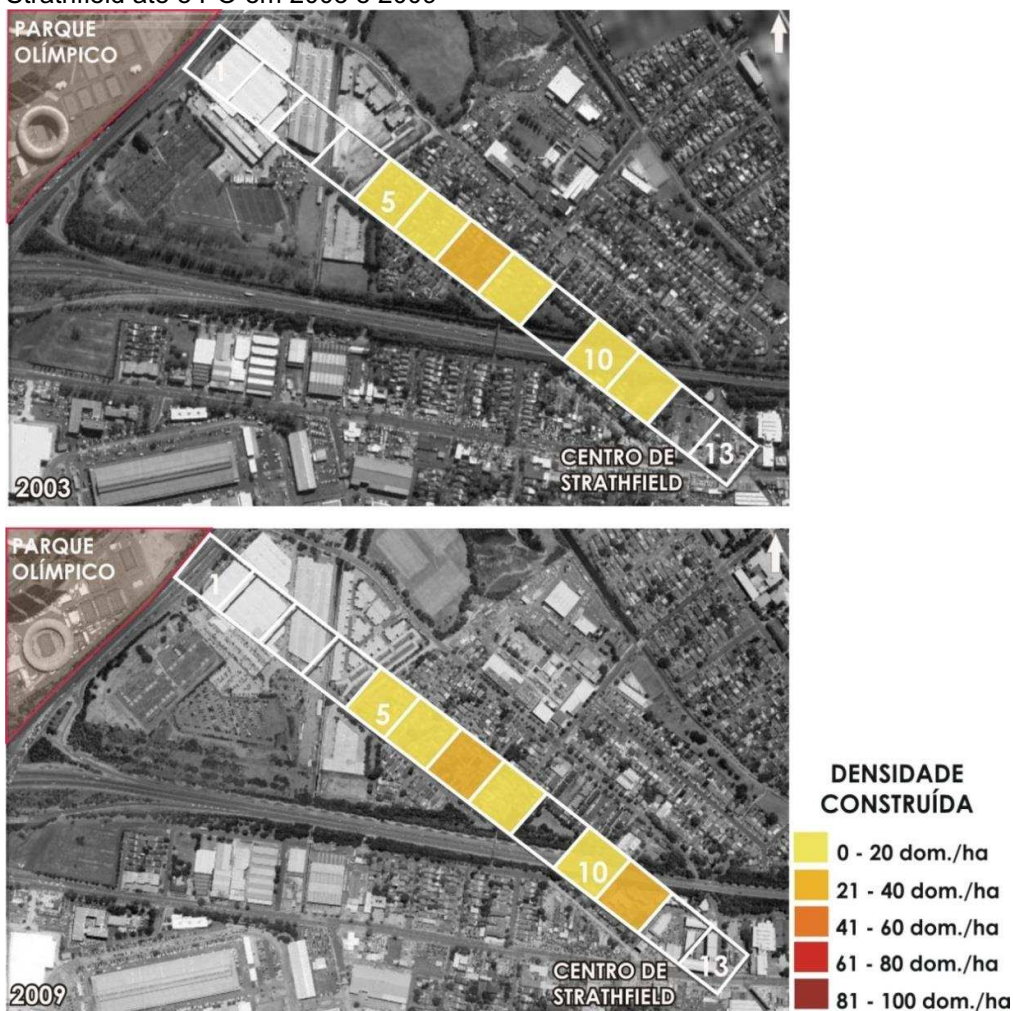
Com relação ao município de Strathfield, a alteração da densidade ocorre no extremo mais distante, ou seja, na área central do município, o que reforça esta centralidade e demonstra pouca importância do PO como fator de atratividade.

Tabela 12 – Intensificação da densidade construída em Strathfield em 2003 e 2009

CENTRO DE STRATHFIELD							
NO	QUADRA 1	QUADRA 2	QUADRA 3	QUADRA 4	QUADRA 5	QUADRA 6	QUADRA 7
2003	Comercial	Comercial	Comercial	Lote vago	12 casas	15 casas	23 casas
2009	Comercial	Comercial	Comercial	Comercial	12 casas	15 casas	23 casas
NO	QUADRA 8	QUADRA 9	QUADRA 10	QUADRA 11	QUADRA 12	QUADRA 13	
2003	12 casas	praça	4 casas	7 casas	Comercial	Comercial	
2009	12 casas	praça	4 casas	24 casas	Comercial	Comercial	

Fonte: a autora, 2013e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View

Figura 67 – Comparação entre a intensificação da densidade construída do centro de Strathfield até o PO em 2003 e 2009



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View

E, por fim, Parramatta, em termos de densidade populacional realmente se identifica uma concentração maior a medida que se aproxima da área central, no entanto permanece estável desde 2003. As mudanças verificadas ocorrem em Newington com o aumento da quantidade de residências.

Figura 68 – Comparação entre a intensificação da densidade construída do centro de Parramatta até o PO em 2003 e 2009

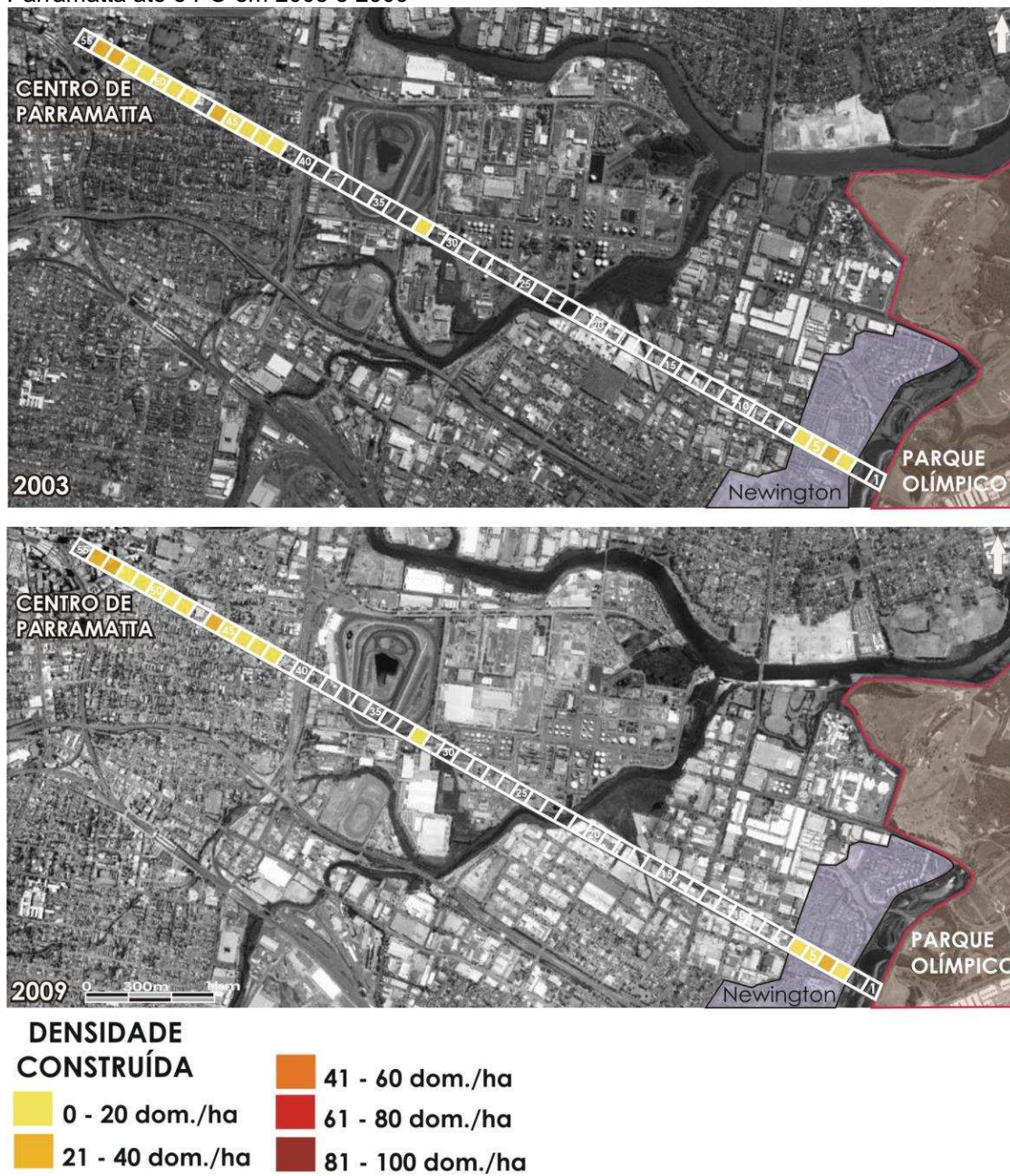


Tabela 13 – Intensificação da densidade construída em Parramatta em 2003 e 2009

CENTRO DE PARRAMATTA							
ANO	QUADRA 1	QUADRA 2	QUADRA 3	QUADRA 4	QUADRA 5	QUADRA 6	QUADRA 7
2003	rio	rio	14 casas	21 casas	14 casas	17 casas	indústria/comércio
2009	rio	rio	14 casas	21 casas	14 casas	17 casas	indústria/comércio
ANO	QUADRA 8	QUADRA 9	QUADRA 10	QUADRA 11	QUADRA 12	QUADRA 13	QUADRA 14
2003	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio
2009	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio
ANO	QUADRA 15	QUADRA 16	QUADRA 17	QUADRA 18	QUADRA 19	QUADRA 20	QUADRA 21
2003	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio
2009	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio
ANO	QUADRA 22	QUADRA 23	QUADRA 24	QUADRA 25	QUADRA 26	QUADRA 27	QUADRA 28
2003	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio
2009	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio
ANO	QUADRA 29	QUADRA 30	QUADRA 31	QUADRA 32	QUADRA 33	QUADRA 34	QUADRA 35
2003	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	1 casa	área verde	área verde	área verde
2009	indústria/comércio	indústria/comércio	indústria/comércio	1 casa	área verde	área verde	área verde
ANO	QUADRA 36	QUADRA 37	QUADRA 38	QUADRA 39	QUADRA 40	QUADRA 41	QUADRA 42
2003	área verde	área verde	indústria/comércio	indústria/comércio	rodovia	hotel	10 casas
2009	área verde	área verde	indústria/comércio	indústria/comércio	rodovia	hotel	9 casas
ANO	QUADRA 43	QUADRA 44	QUADRA 45	QUADRA 46	QUADRA 47	QUADRA 48	QUADRA 49
2003	5 casas	6 casas	16 casas	23 casas	escola / igreja	17 casas	8 casas
2009	5 casas	7 casas	16 casas	23 casas	escola / igreja	17 casas	8 casas
ANO	QUADRA 50	QUADRA 51	QUADRA 52	QUADRA 53	QUADRA 54	QUADRA 55	
2003	9 casas	17 casas	3 casas	24 casas	31 casas	indústria/comércio	
2009	9 casas	17 casas	3 casas	36 casas	31 casas	indústria/comércio	

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View

Nos quatro municípios analisados se identificam poucas transformações de 2003 para 2009. Esta análise também confirma a homogeneidade da configuração espacial, ocupada por residências isoladas em lotes individualizados e a expansão urbana consolidada. A presença de indústrias se mantém, o que demonstra que não há pressão imobiliária para mudanças de usos.

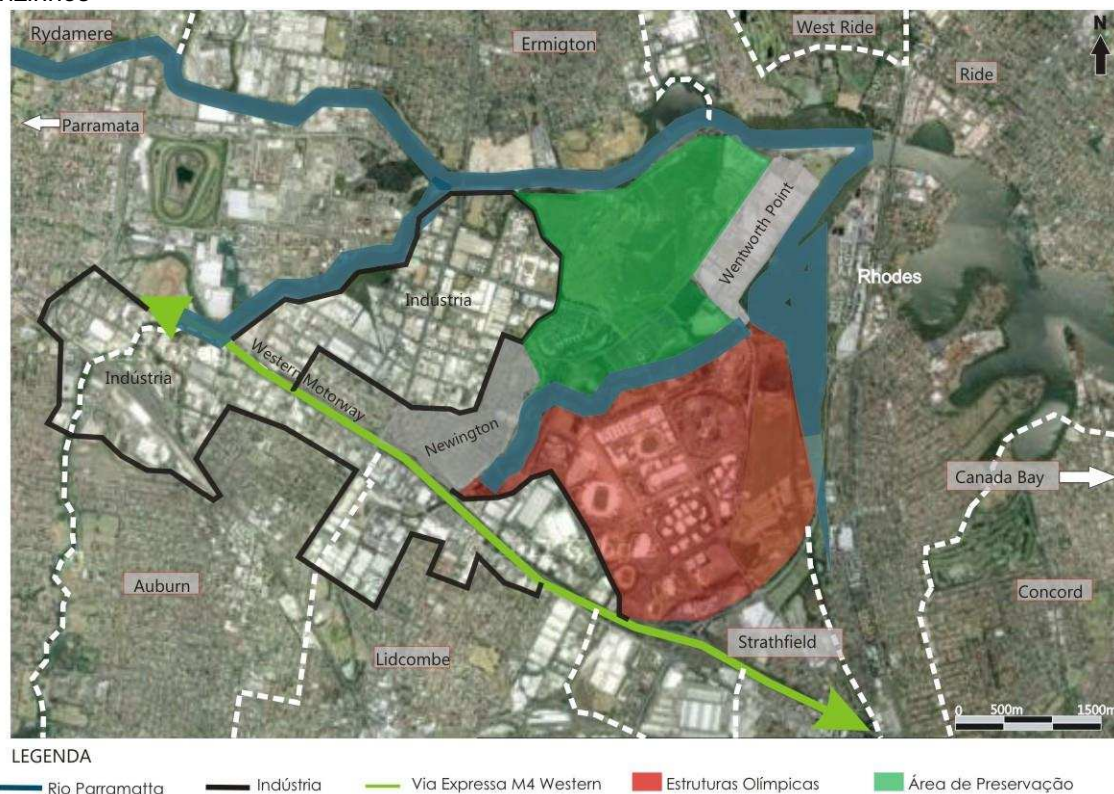
3.4.6 A integração física do PO com o entorno

No estudo de caso de Sydney, o Plano Metropolitano tinha a intenção de promover o adensamento das áreas existentes e reverter o processo de expansão urbana. A partir da modificação das leis de uso e ocupação do solo dos municípios limítrofes à área de intervenção do PO, pode ser percebido que a ocupação se manteve consolidada, com pouco adensamento e verticalização de áreas próximas.

A baixa conectividade do PO com seu entorno direto, pode ter contribuído com os resultados. Conforme figura 69, é possível verificar que os canais do Rio Parramatta, obstruem os acessos da população residente na porção norte. A presença de indústrias anteriores à construção do PO na porção oeste e sul também se configuram como barreiras, além da via

Expressa M4, que dificulta o acesso da população das áreas centrais de Auburn.

Figura 69 – Barreiras físicas e ocupações entre o PO e as áreas residenciais dos municípios vizinhos



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

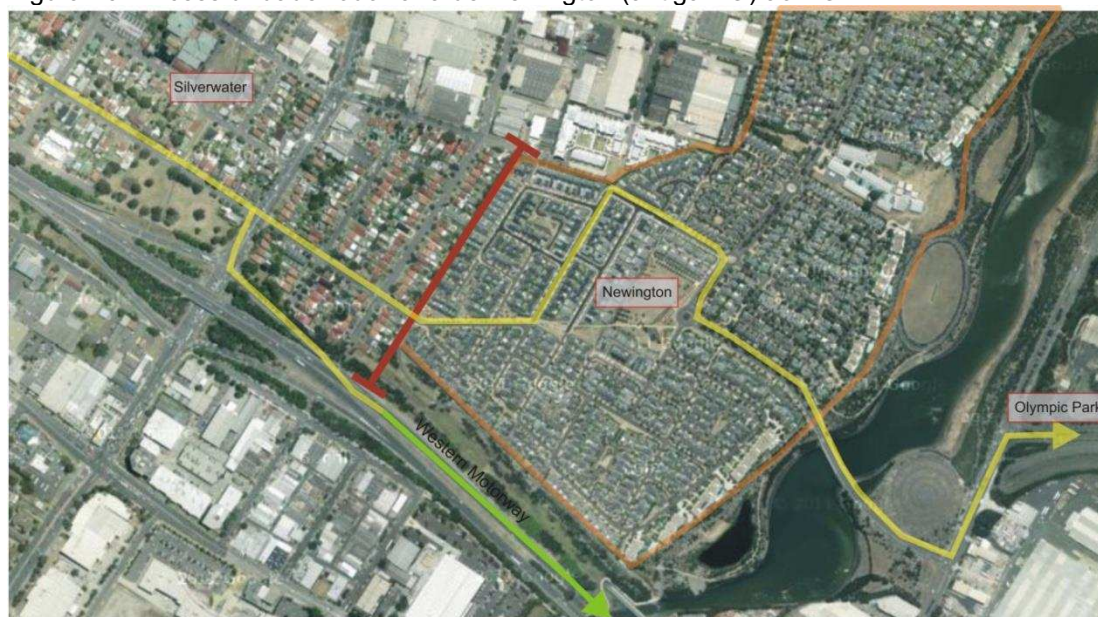
Apenas Newington possui acesso facilitado ao PO, motivo pelo qual se encontrou maior dinâmica. No entanto, a malha viária implantada nesse local, não se conecta com o loteamento vizinho, o que ocasionou a obstrução da passagem dessa população. Resta como única opção de acesso uma via de fluxo rápido, com dificuldades de transposição tanto de veículos como de pedestres.

Portanto é possível constatar que a integração do eixo entre Sydney e Parramatta ocorre lentamente, e pode ser verificado pela baixa ocupação da área central do PO, pela permanência das indústrias no entorno e pela inexpressiva mudança na configuração dos municípios integrantes.

Pode ser verificada elevação do valor da terra principalmente no período em que ocorreram os JO, muito mais especulativa que real, pois o padrão de ocupação se manteve. Mesmo quando se afirmou diferenças econômicas entre moradores de espaços diferenciados, isso não pode ser identificado

morfologicamente. Apenas em antigas áreas de uso industrial desativadas, houve transformações significativas como Wentworth Point e Rhodes ou a antiga VO (Newington). Essas áreas foram ocupadas por população de rendas mais altas e relacionadas a melhoria das condições ambientais da região com a criação de dois parques urbanos. Somado a esse fator, são as únicas áreas que tem facilidade maior de acesso ao PO.

Figura 70 – Acessibilidade rodoviária de Newington (antiga VO) ao PO



Fonte : Elaboração própria com base no Google Earth 2010

— Barreira — Dificil Acesso ao Parque Olímpico por Newington — Acesso ao Parque Olímpico por Western Motorway

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

A análise morfológica demonstra que um dos fatores foi a dificuldade de integração dos acessos e da permeabilidade física da área de intervenção tanto por barreiras naturais como por poucas conexões de transporte com o entorno direto. No entanto, Holanda (2011, p.43) salienta que não é apenas o desenho o responsável pela segregação socioespacial, mas sim em conjunto com a gestão do espaço urbano, fatores socioeconômicos como assimetrias de renda e poder.

O que pode se constatar neste estudo de caso é que as mudanças verificadas na região são pouco significativas proporcionalmente ao montante investido, apesar do planejamento para os JO ter sido elaborado com vistas a um legado de transformações urbanas. A estratégia de integração regional pode ser considerada positiva, mas a forma como o plano se concretizou não foi exitosa.

4 BEIJING - 2008

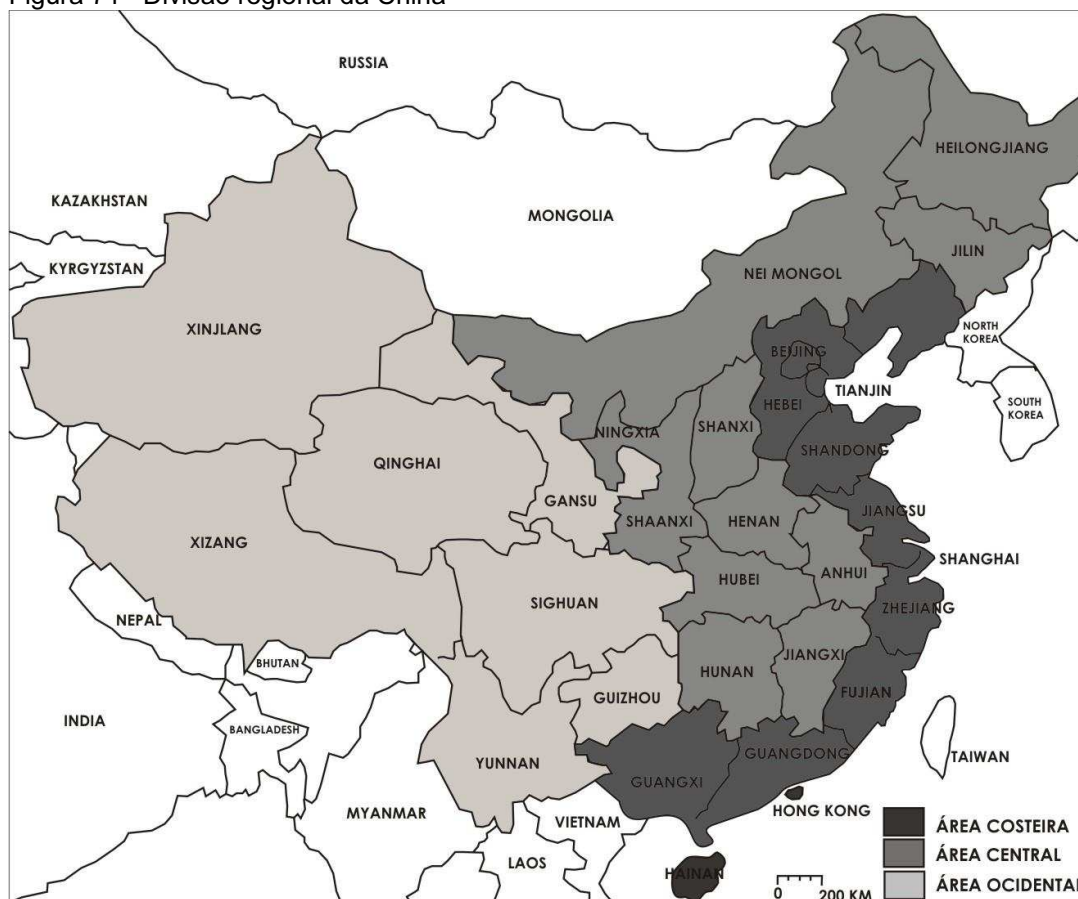
A situação político-econômica particular da China resultou na necessidade de estruturar a análise da experiência de Beijing, primeiro pela compreensão do contexto do país para, em seguida, abordar as questões referentes à cidade-sede dos JO de 2008.

4.1 POLÍTICAS NACIONAIS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E CONTROLE MIGRATÓRIO

O enfraquecimento do regime comunista e a transição gradual para o mercado global não poderia parecer o fracasso da China perante o capitalismo. A mídia Estatal então produziu campanhas relacionando as novas políticas adotadas de abertura do comércio a um futuro promissor de desenvolvimento e prosperidade. Para isso utilizou de imagens futurísticas de cidades utópicas, como forma de conquistar a aceitação da população do país. Esse marketing de desenvolvimento urbano despertou o interesse de agricultores e resultou em êxodo rural de grande contingente populacional, sendo que as cidades não tinham infraestrutura suficiente (MARS, 2008, p.41).

Esse fenômeno ocorre em função de políticas regionais diferenciadas - "Ladder-Step Doctrine" - que dividiram o país em três grandes porções: costeira, central e ocidental. Elas teriam vocações específicas no desenvolvimento da economia chinesa. O Sétimo Plano Quinquenal (1986-1990) determinava que as províncias costeiras teriam privilégios em relação a implantação de infraestrutura e recursos humanos para acelerar e expandir o setor industrial. Esse desenvolvimento deveria avançar aos poucos em direção ao centro e ao interior (RONG et al., 2008, p.37). Pela primeira vez o regime socialista estabelece medidas que beneficiam regiões em detrimento de outras. Mao Zedong nunca adotou políticas regionais, pois o princípio do regime era uma sociedade com direitos e deveres semelhantes.

Figura 71– Divisão regional da China



Fonte: Friedmann, 2005.

A grande dificuldade para a integração comercial entre as regiões não eram as barreiras físicas (rios, desertos, montanhas), mas os altos custos de transação em função das distâncias, que tornavam as regiões isoladas umas das outras. Isso permitiu também a permanência de diferenças culturais internas (língua, tradições, etc.). Atualmente, apesar da infraestrutura de transporte e de comunicações ter melhorado significativamente, o regionalismo tem se mantido (RONG et al., 1997, apud FRIEDMANN, 2005, p.20).

O motivo pelo qual a política de diferenças foi implantada pelo governo de Deng Xiaoping era que a matéria-prima agrícola não poderia ser a principal fonte de recursos da China. Para fortalecer o setor industrial no país, elegeu 424 pontos de desenvolvimento prioritário, classificados em áreas de livre comércio, Zonas Especiais Econômicas (ZEEs), zonas de alta tecnologia, turismo, entre outras (YANG 1997 apud FRIEDMANN, 2005, P.23). Somados a isso, três municipalidades teriam status de província e seriam administradas diretamente por seu Conselho de Estado: Beijing, Shangai e Tianjin. O

privilégio de algumas áreas gerou competitividade no país.

Essa política modificou drasticamente os padrões espaciais das áreas urbanas que tiveram expressivo desenvolvimento econômico. Em contraste, as províncias das regiões centrais e ocidentais solicitavam insistentemente ao Governo Central a extensão dos privilégios, pois as demandas sociais e a pobreza se intensificavam (RONG et al., 2008, p.37).

De 1949 a 1960, houve um forte processo de fluxo para as cidades. Isso resultou numa medida governamental que distinguiu a permissão de residência (hukou) entre cidadãos urbanos e rurais, o que intensificou o sentimento de discriminação de forasteiros. O sistema de registro (hukou) foi instituído com o intuito de fixar as pessoas em seus locais de nascimento, dividindo a população em agrícola e não-agrícola. As pessoas sem visto de permanência que tentam se fixar nas áreas urbanas são consideradas imigrantes ilegais e vistas pela população local como grupo hierarquicamente inferior (DENG; HUANG, 2003, p.212).

As heranças históricas da sociedade influenciam na organização social da cidade atual. Na era Ming e Qing os imigrantes temporários representavam metade da população da maioria das cidades. No entanto esses imigrantes mantinham fortes conexões com seus locais de nascimento. De acordo com a tradição Chinesa, os filhos do sexo masculino podem residir em outras cidades em busca de prosperidade, com o compromisso de retornar para constituir família e cuidar de seus pais em sua cidade natal. Esse é um dos motivos pelos quais atualmente a proporção de homens é bem superior a de mulheres (250 homens para cada 100 mulheres) nas áreas urbanas (FRIEDMANN, 2005, p.8). O outro seria o controle de natalidade com a permissão de conceber apenas um filho por casal, instituído nos anos 1960 na área urbana e estendido posteriormente às áreas rurais. Como é obrigação do filho o cuidado com os pais na velhice, os casais preferem meninos (GRECO E SANTORO, 2007).

Apesar da proibição de permanência de pessoas sem licença nas áreas urbanas, a maior parte das indústrias necessita de mão de obra. Assim, com a convivência dos industriais, os imigrantes rurais se fixam temporariamente nas cidades e se submetem a salários menores e condições habitacionais precárias (YAN, 2008, p.57).

Ao longo do século passado, diferentes fatos e políticas adotadas

conseguiram manter certo controle da população urbana. Durante a Revolução Cultural, muitos cidadãos migraram para as áreas rurais em função de altos índices de desemprego, ou pela expulsão de pessoas socialmente indesejadas (sem-tetos, mendigos, intelectuais e descendentes da família imperial, entre outras). Durante os anos 1960, 20 milhões de habitantes retornaram às áreas rurais por razões econômicas e outros 30 milhões foram obrigados por questões políticas (FRIEDMANN, 2005, p.13).

O sistema central de planejamento nos moldes soviéticos, para fortalecer a industrialização do país, implantou nas áreas rurais o regime de produção agrícola coletiva em forma de unidades de produção (danwei), com vistas a mobilizar 500 milhões de agricultores a produzir além de seu consumo para que o governo pudesse investir nas indústrias (UEHARA, 2008, p.53). Essas unidades de produção funcionavam estruturadas como pequenas cidades muradas do passado. Isso resultou em 1978, num percentual significativo (28%) da força de trabalho empregada em coletividades industriais fora das áreas urbanas (FRIEDMANN, 2005, p.11).

Esses fluxos ora de ida às cidades e ora de retorno ao campo, podem explicar porque há pouca distinção entre cultura urbana ou rural. É a cultura rural que define a forma de vida chinesa e penetra no ambiente urbano (FREDERICK MOTE, 1977, p.105 apud FRIEDMANN, 2005, p.8). A atual transição da China de predominantemente rural para urbana, passa por uma tradição histórica: as cidades não desenvolveram instituições governamentais autônomas.

Beijing foi se expandindo concentricamente e atingindo áreas rurais. O regime rural era de direito quase vitalício (70 anos) à moradia, somente não poderia ser herdado pelas gerações seguintes, sendo que a área agricultável era compartilhada entre várias famílias. Diferente da licença de permanência rural, a urbana tinha validade predeterminada dependendo da atividade que se exercia na cidade (40 anos comercial; 50 anos industrial e 70 anos residencial) e deveria ser submetida a avaliações para ser renovada (UEHARA, 2008, p.54).

A explicação para essa medida é que na economia nos moldes soviéticos, onde os recursos produtivos são alocados pelo Estado e os produtos finais são distribuídos racionalmente, a política adotada pelo

Ministério do Interior e do Trabalho legitimado por um decreto, é de controle do fluxo de agricultores nas cidades, apesar da Constituição de 1954, artigo 90, garantir aos cidadãos liberdade de residência (FRIEDMANN, 2005, p.59).

Uma das razões é o custo de urbanização, que na visão do regime político vigente é considerado improdutivo com a inexistência do setor privado. Essas medidas foram rigorosamente praticadas principalmente após os anos 1960, quando a China suspendeu relações diplomáticas com a União Soviética e encontrava-se em más condições financeiras. A produção de grãos deveria ser prioritária com o expressivo crescimento econômico.

Cheng e Selden (1994 apud Friedmann, 2005, p.59) afirmam que de 1950 até o final de 1956, em torno de 150 mil pessoas da área rural foram a Beijing a procura de emprego. Neste mesmo período a população local foi acrescida em 200 mil, totalizando 350 mil novos moradores. O custo de construção requerido para edificar moradias para 2,5 milhões de trabalhadores e mais 5,5 milhões de membros familiares que migraram entre 1953 e 1957 na China, correspondia a 70 ou 80% do total de investimentos da China na indústria em 1956.

Em 1970, as consequências desse controle de migração resultaram na separação de duas classes: uma minoria urbana privilegiada (17%), com acesso a cultura, tratamento médico e educação de excelência; e outra (87%) que trabalha arduamente mas mantinha-se em condições de pobreza (ZHENG et al., 2009, p.427).

De acordo com Hassenpflug (2010, p.130), em 1982, a população urbana cresceu para apenas 21%. Os governantes perceberam que em termos macroeconômicos isso não favorecia o país, portanto as políticas restritivas foram se flexibilizando gradativamente. Jovens que foram ruralizados pelo sistema, obtiveram novamente o direito de residir nas áreas urbanas de origem, assim como casais com diferentes vistos de residência (hukou) puderam unificá-los para o urbano. Aos poucos foram estabelecendo um sistema de cotas, assim como a opção de compra da licença.

Para tornar-se um imigrante legal, são necessários diversos documentos e altas despesas de transporte para se deslocar até as áreas urbanas. Geralmente os agricultores em busca de emprego não têm condições financeiras para manter-se até o recebimento do primeiro salário, ou não

conseguem comprar o tíquete de retorno (nos anos 1990, custavam algumas centenas de yuans) (FRIEDMANN, 2005, p.62).

A segunda reforma do Sistema de Registro de Moradias (hukou) ocorreu em 2001 e permitiu que os trabalhadores agrícolas pudessem ter seus vistos urbanos em pequenas cidades (WANG, 2002 apud FRIEDMANN, 2005, p.62).

4.1.1 Impactos na configuração urbana da China

Apesar de não existir relação direta entre a determinação de um regime político (do democrático ao repressor) com as ordens espaciais, ao contrário, estas podem satisfazer melhor uma forma de governar que outra (HOLANDA, 2011, p.35).

As políticas diferenciadas entre regiões do país e entre áreas urbanas e rurais resultaram no controle migratório e modificaram a configuração morfológica das cidades. A leitura da paisagem atual chinesa demonstra tipologias predominantes: as delimitadas como ZEEs, com grandes arranha-céus envidraçados e multifuncionais; e áreas menos estruturadas com edifícios mais baixos de características arquitetônicas mais simples, ocupados por população de origem rural. Em cidades antigas como Beijing, ainda é possível visualizar uma terceira tipologia que são as casas térreas no alinhamento predial com quintal central (siheyuans) e uma malha de vielas somente para circulação de pedestres (hutongs). No entanto, essa configuração tende a permanecer apenas nas áreas delimitadas como de patrimônio histórico, em função da intensa dinâmica de construções da China urbana atualmente.

As ZEEs são áreas que podem ser delimitadas pelos três níveis de governo (municipal, provincial ou nacional), onde há concentração de infraestrutura e flexibilidade de ocupação pela reduzida regulamentação urbanística com o intuito de atrair grandes empresas estrangeiras. Como as terras são todas estatais, o poder público concede o uso às empresas privadas por um determinado período. Atualmente os governos locais têm obtido significativa arrecadação em função dessas locações de solo urbano, o que resultou no surgimento exagerado dessas zonas de desenvolvimento no país, ao ponto de muitas delas estarem vazias (FRIEDMANN, 2005). Em contrapartida, para criar essas zonas, as municipalidades têm avançado em

áreas rurais produtivas, o que pode comprometer a produção agrícola nacional.

Outra forma de ocupação a ser considerada e que também significa a invasão da ocupação urbana em áreas rurais, são as ViCs (Village in the City). Os edifícios residenciais de 6 a 8 pavimentos, denominados por alguns autores de ViC ou semiurbanizações, são ocupações justapostas sem boas condições de salubridade, muitas vezes sem instalações sanitárias e cozinhas privativas. Em termos urbanos, são áreas desprovidas de infraestrutura adequada (DENG; HUANG, 2004). Uehara (2008, p.53) as considera como uma forma de resistência de origem agrária, que ocorre de baixo para cima, diferentes das ocupações tradicionais chinesas que ocorrem por imposição governamental.

A origem das ViCs se deu em 1977 em Shenzhen, quando uma vila denominada Caiwuwei foi deslocada duas vezes em função da construção de uma linha férrea. Com a redução da área destinada a vila, os moradores decidiram por ocupar verticalmente o espaço com edifícios de 6 pavimentos, que era o permitido pela legislação urbana sem a implantação de elevador.

Essas vilas estão geralmente localizadas próximas a áreas urbanas e acabam atraindo um contingente significativo de camponeses em busca de oportunidades de emprego nas cidades. Os donos da concessão de uso constroem anexos a suas moradias, áreas de ampliações para alugar a esses imigrantes ilegais (HASSENPFUG, 2010, p.124).

A existência de ViCs ocorre em função de uma histórica concessão de direito de uso da terra. Durante a revolução agrária, entre 1949 a 1951, porções de terra foram confiscados de grandes proprietários e concedidos direitos de uso às coletividades, ao passo que as terras urbanas passaram a ser do Estado. A partir disso, populações de áreas rurais e urbanas teriam status diferenciados e relacionados a direitos de posse de terras (ZHENG et al., 2009). Mao Zedong concedeu aos agricultores autonomia para dividir sua colheita com os membros de sua coletividade.

Após sua morte, seu sucessor Deng Xiaoping permitiu que os agricultores cedessem terras pertencentes a coletividades sem receber pagamento. O cultivo de acordo com as necessidades dos consumidores associado a autonomia concedida aos agricultores, resultaram num aumento significativo de produtividade.

Existem três atores envolvidos no desenvolvimento das ViCs: governo

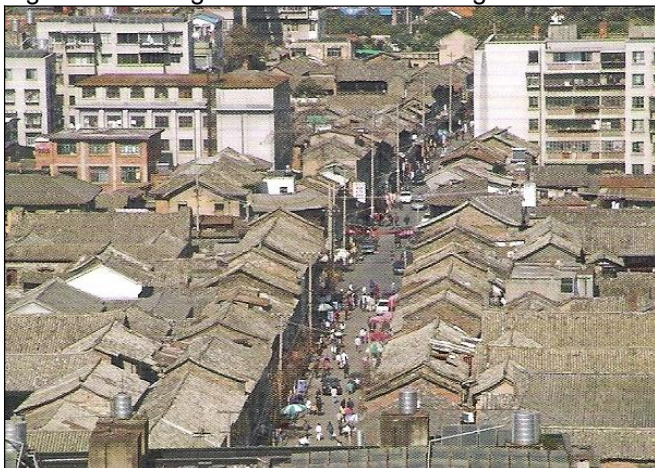
local, empreendedores imobiliários e usuários finais (imigrantes rurais). As ViCs funcionam como um sistema autocrático de coabitação encapsulado em relação ao governo local, tendo uma autoridade informal autônoma (formando uma cooperativa privada que redistribui os lucros). Como os ex-agricultores têm o direito à terra, demonstram sua posição privilegiada ao estabelecer códigos internos de conduta (DENG; HUANG, 2004).

No entanto, seus direitos não são herdados pelos seus sucessores, e duram 70 anos. Apesar de o governo ter interesse em abolir as ViCs, legalmente isso seria complexo, uma vez que esses ex-agricultores, enriquecem com o adensamento das áreas por meio da construção de edifícios para locação. Isso os torna também influentes politicamente de maneira que a alteração da lei não seja aprovada. Aos incorporadores resta esperar pela cessão desses direitos, a alteração do uso do solo de rural para urbano e a concessão de uso pelo poder público (UEHARA, 2008).

As ViCs têm o nível térreo ocupado por comércio de pequeno porte e serviços básicos como educação e saúde, sendo que os pavimentos superiores são destinados à moradia dos ex-agricultores donos da concessão e de imigrantes ilegais. Da mesma maneira que as áreas formais, as ViCs funcionam como uma área autossuficiente de serviços. Morfologicamente, formam um conjunto de edifícios com pouca infraestrutura, quase sem afastamentos se configurando como uma massa compacta e que funciona como uma cidade dentro de outra (YAN, 2008, p.56-60).

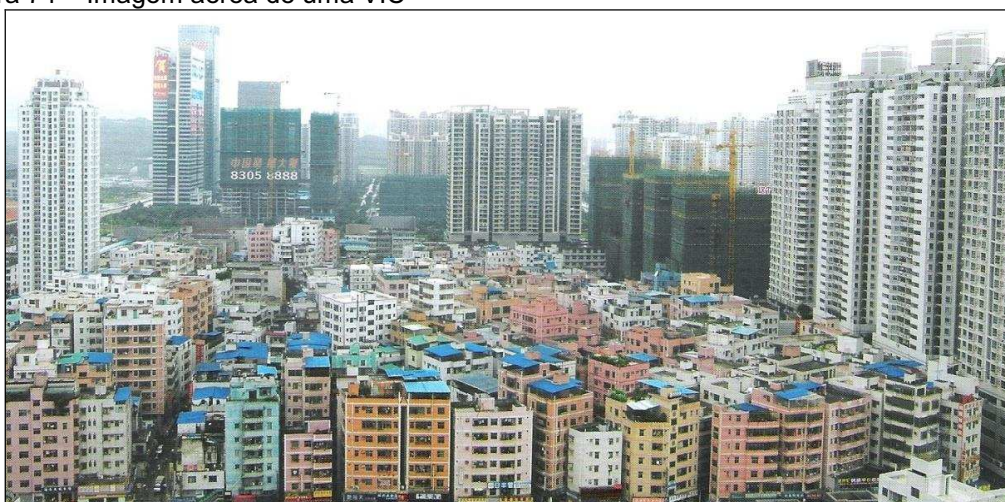
A relação entre as tipologias apresentadas e o poder local, explicam a acelerada dinâmica imobiliária chinesa. O direito de uso do solo concedido por tempo determinado tanto para os ex-agricultores como para os incorporadores privados, exige rapidez no usufruto desse bem, com vistas à obtenção de lucros.

Figura 73 – Imagem aérea de um hutong



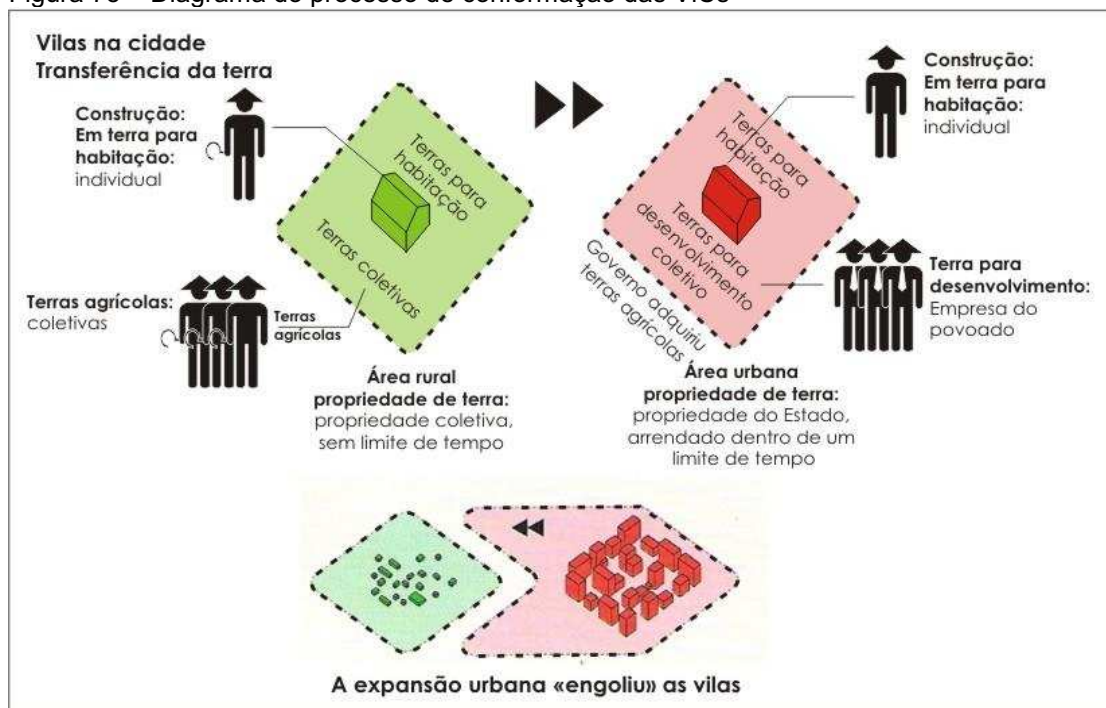
Fonte: Jian, 2008.

Figura 74 – Imagem aérea de uma VIC



Fonte: Yan, 2008.

Figura 75 – Diagrama do processo de conformação das ViCs



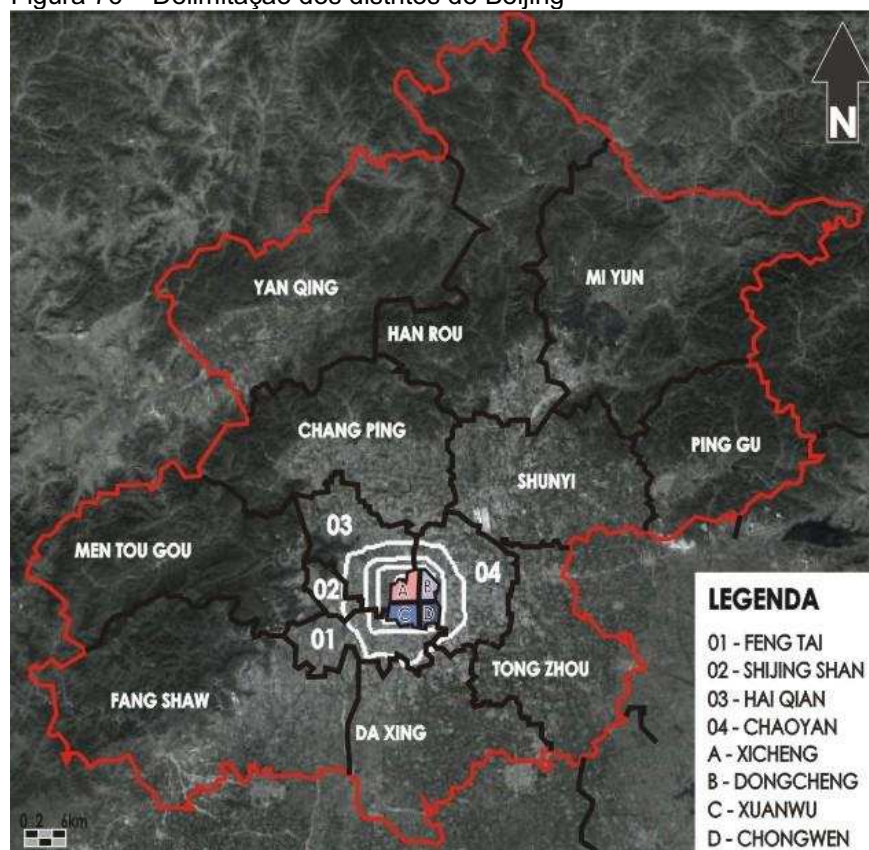
Fonte: Uehara, 2008.

4.2 HISTÓRICO DO PLANEJAMENTO DE BEIJING

Atualmente, a extensão da área urbana de Beijing é de 1.086 km² definida pela Comissão Municipal de Planejamento Urbano, e consiste de 4 distritos urbanos (Dongcheng, Xicheng, Chongwen e Xuanwu) e cinco distritos suburbanos (Chaoyang, Haidian, Fengtai, Shijingshan e Changping), as demais áreas são consideradas rurais (ZHEN; LONG et al., 2008, p.427).

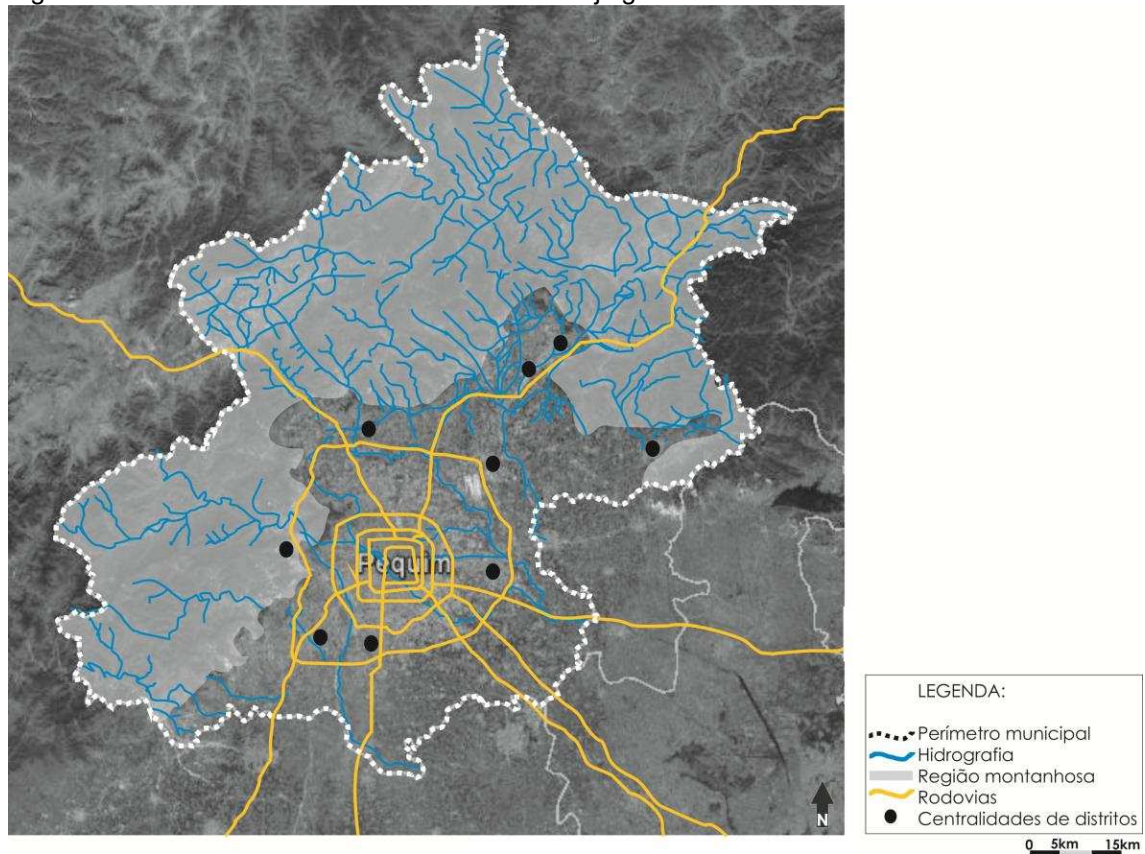
A estrutura viária de Beijing configura-se por anéis concêntricos, sendo os primeiros construídos sobre as muralhas feudais, demolidas em favor da fluidez viária (JUN, 2011).

Figura 76 – Delimitação dos distritos de Beijing



Fonte: Greco e Santoro, 2007.

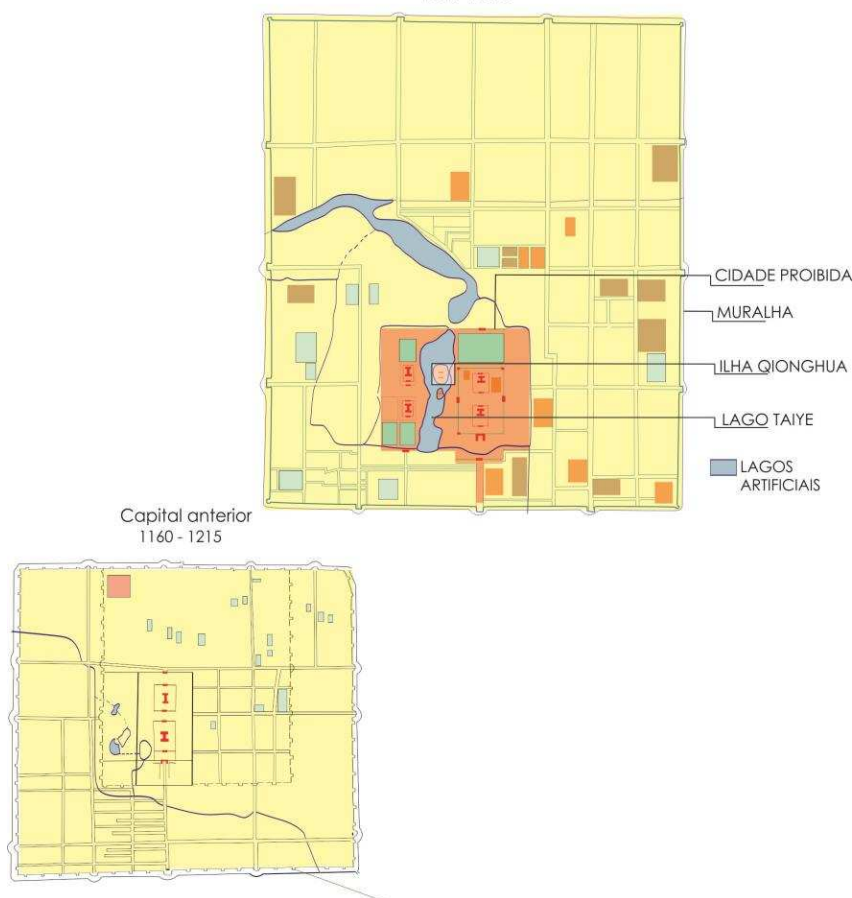
Figura 77 – Características físicas naturais de Beijing



Fonte: Wang, 2011.

A origem da atual estrutura urbana de Beijing data da ocupação Mongol (1215 a 1402), que teve início no reinado de Kublai Khan, o primeiro imperador da dinastia Yuan (GRECO; SANTORO, 2007, p.32). Kublai Khan erigiu a nova capital denominada Dadu (atual Beijing) a nordeste da anterior aos pés das montanhas Yan, onde havia diversos lagos artificiais com a finalidade de prover a população de água. No meio do maior destes lagos, existia uma ilha denominada Qionghua, onde em 1267 foram construídas as grandes muralhas, com perímetro de 28 quilômetros, que delimitavam a cidade (GRECO; SANTORO, 2007, p.32).

Figura 78 – Posição da capital da dinastia Yuan em relação à anterior
 Capital de Dadu na dinastia de Yuan
 1341-1368



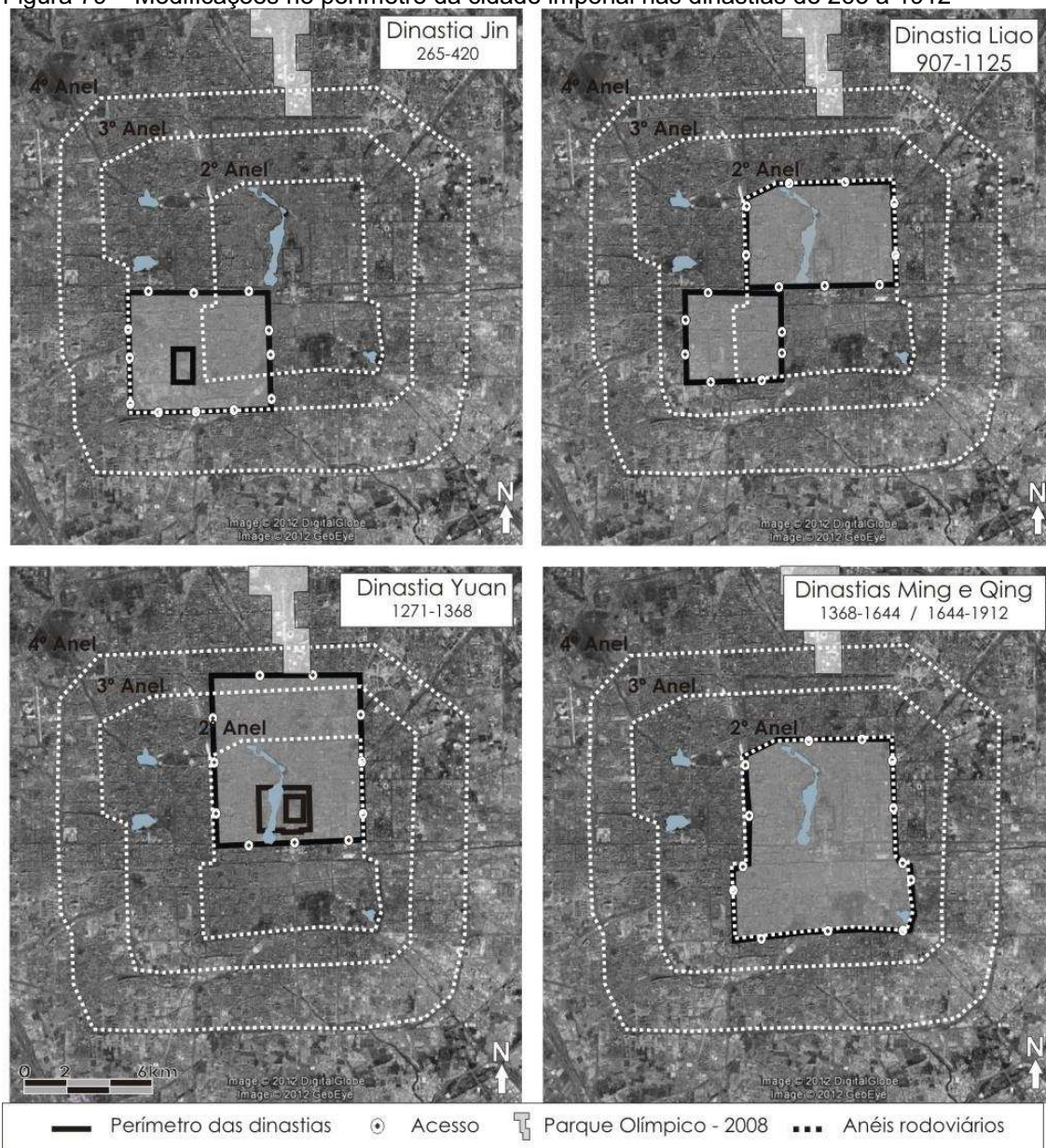
Fonte: Wang, 2011.

Em 1271 (Dianastia Yuan), foi construído um novo perímetro interno que marcava a cidade Imperial, que incluía o Palácio em posição central e o lago Taiye com sua ilha a oeste. A presença dos lagos passava a fazer parte da concepção das cidades chinesas atribuindo a eles um valor simbólico de imortalidade em função da importância vital do suprimento de água para a população. Até os dias atuais, o desenho do coração da cidade tem se mantido em Beijing (GRECO; SANTORO, 2007, p.34).

Um século após sua fundação, em 1402, Beijing voltou a tornar-se capital por duas dinastias consecutivas, a Ming e a Qing. Em 1404, o imperador Yongle forçou dez mil famílias a se mudarem de Shanxi para Beijing, para iniciar a fortificação militar da cidade e o reforço das muralhas. Entre 1417 e 1420, diversos novos palácios e jardins foram criados, e a área conhecida atualmente como Cidade Proibida atingiu seu esplendor. Em pouco tempo, a população de Beijing era de 130 mil habitantes (GRECO; SANTORO, 2007,

p.38).

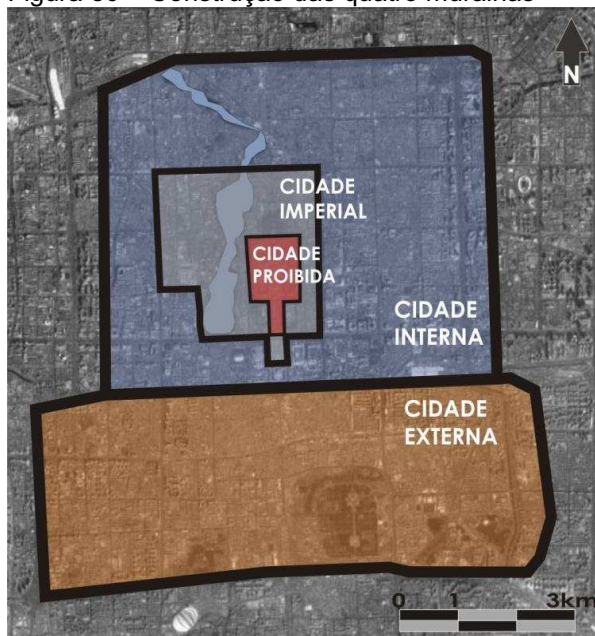
Figura 79 – Modificações no perímetro da cidade imperial nas dinastias de 265 a 1912



Fonte: Yukata, 2004.

A configuração dos limites da cidade se modificou ao longo das dinastias, no entanto a divisão ocorrida na Ming com a construção de quatro muralhas, que separaram a Cidade Proibida, a Cidade Imperial, a cidade interna e a externa, permaneceu até a década de 1950 (FRIEDMANN, 2005).

Figura 80 – Construção das quatro muralhas

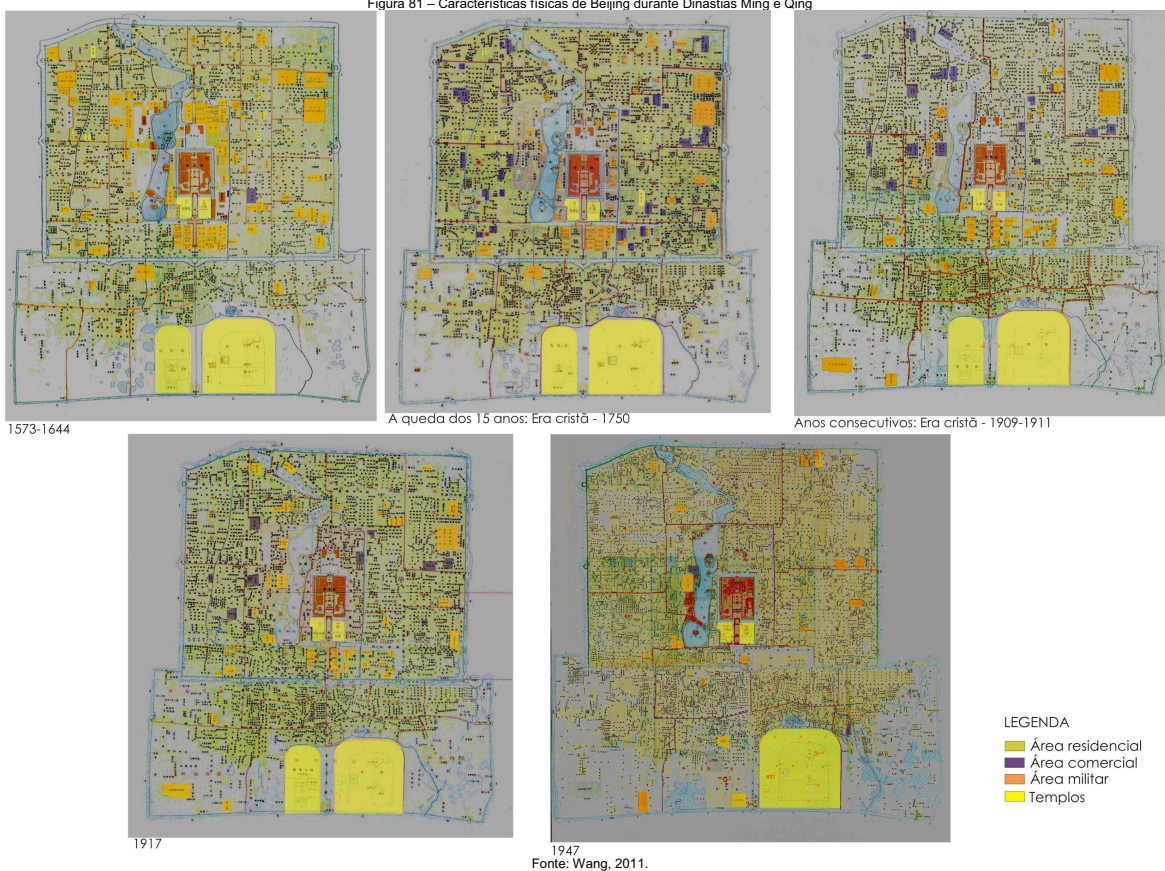


Fonte: Wang, 2011.

Após a dinastia Ming, novos povos estrangeiros dominaram a região, no entanto sem destruir a cidade, sendo que houve um processo gradativo de substituições de poder (FRIEDMANN, 2005, p.7). A dinastia Qing iniciou com a aliança da milícia do norte com a Manchúria, após o suicídio do último imperador Ming em 1644. Esta dinastia estabeleceu uma forte divisão étnica do espaço, que resultou na obrigação de transferência de 700 mil pessoas ao sul da cidade, intitulada de Cidade Chinesa, sendo que a porção norte (cidade Tatar) foi destinada aos soldados da Manchúria. A relação entre os povos somente ocorria quando os dominadores se deslocavam ao sul para fins de comercialização de produtos, mas eram proibidos de residir. Essa separação física permitia que os conquistados tivessem a sensação de que permaneciam na dinastia anterior, sem a interferência de um poder externo (GRECO; SANTORO, 2007, p.41).

Na história da cidade é possível constatar os constantes deslocamentos forçados de população e divisões espaciais rígidas de acordo com o nível socioeconômico.

Figura 81 – Características físicas de Beijinq durante Dinastias Ming e Qing



1573-1644

A queda dos 15 anos: Era cristã - 1750

Anos consecutivos: Era cristã - 1909-1911

1917

1947

Fonte: Wang, 2011.

De acordo com Wu Liangyong (1986 apud WANG, 2011) dos anos de 800 a 1800, Beijing foi a maior cidade do mundo em população, até ser ultrapassada por Londres. A cidade murada foi se adensando e fora dos muros se expandindo desordenadamente.

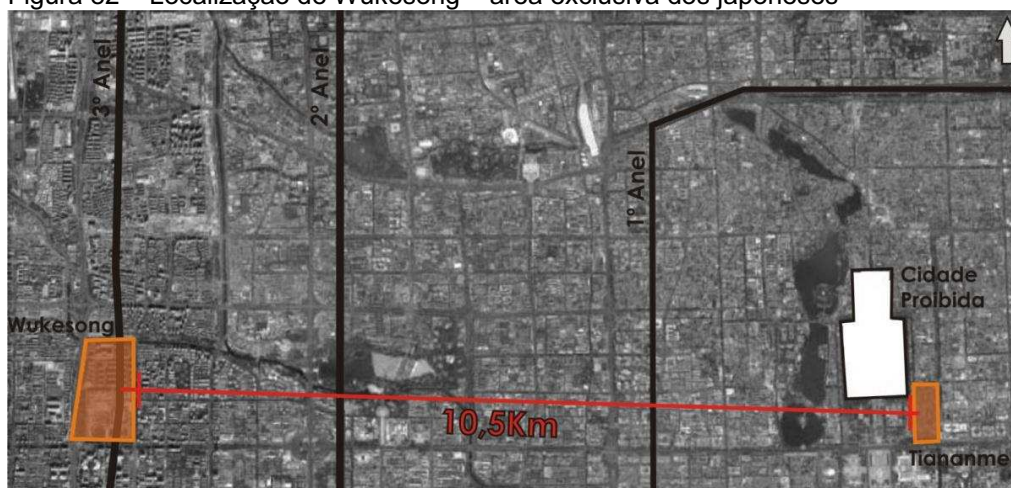
De acordo com Greco e Santoro (2007, p.39), essa configuração de enclausuramentos esconde microcosmos que não possibilitam uma visão mais ampla da cidade pelos habitantes: os muros externos que delimitavam ilusoriamente a cidade; os muros do palácio Imperial que tornava desconhecido e inacessível o mundo do poder; e entre os muros, a vida das famílias urbanas. Essa restrição visual e de convívio influencia até os dias atuais a forma de viver dos habitantes de Beijing, pois com exceção dos espaços cívicos, não há praças, visuais panorâmicas, nem vias largas.

A influência do Ocidente se intensificou com a revolução industrial que aumentou as transações entre portos, particularmente no sul (Macao e Cantão). Com a Inglaterra as relações tornaram-se conflituosas, pela comercialização clandestina de ópio, o que culminou em duas guerra anglo-chinesas (1839 e 1860). A rendição se deu com o Tratado de Beijing (1860) que permitiu novas entradas de produtos estrangeiros, legalização do ópio e a introdução de religiões do ocidente (FRIEDMANN, 2005, p.9).

Apesar da pressão de fatos históricos, não ocorreram transformações significativas durante o século 19 em Beijing. O que ocorreu foi um progressivo declínio. De 1790 a 1910 a população aumentou em torno de 900 mil habitantes (GRECO; SANTORO, 2007, p.48).

Em 1936 houve a invasão japonesa da China a partir do norte. À medida que se restabeleceu a paz, foi elaborado um Plano Diretor para a cidade que determinava uma área exclusiva dos japoneses na porção oeste (Wukesong – 10,5 km de Tiananmen).

Figura 82 – Localização de Wukesong – área exclusiva dos japoneses



Fonte: adaptado de Google Maps e base cartográfica do Google Earth.

Em 1949 o Japão foi rendido e se estabeleceu a República Popular da China proclamada por Mao Zedong.

Em termos de configuração urbana, a forma de Beijing manteve-se praticamente inalterada até 1950, definida por duas muralhas, um Eixo Central principal, palácios imperiais embelezados por um sistema de canais e lagos sinuosos a oeste. (GRECO; SANTORO, 2007, p.39).

O sistema central de planejamento aos moldes soviéticos modificou o sistema econômico e impôs o processo de industrialização com a priorização da indústria pesada. No mesmo ano, ocorre o encontro nacional do Partido Comunista que decide que a capital administrativa da “Nova China” seria Beijing e que as diretrizes do partido seriam transformá-la numa cidade produtiva e não consumidora, com a implantação de grandes áreas fabris. A diretriz soviética se sobrepôs ao fato de Beijing abrigar mananciais abastecedores e recursos minerais relevantes (FRIEDMANN, 2005, p.11).

Os conselheiros soviéticos, após apresentação da proposta, concordavam que a Praça Tiananmen deveria ser o coração da cidade, pois suas significativas dimensões permitiriam as paradas militares durante a cerimônia de aniversário do estabelecimento da República Comunista da China. No entanto, seus portais históricos deveriam ser demolidos, pois obstruíam a visão da população durante os desfiles (figura 83).

Figura 83 – Modificação das dimensões da Praça Tiananmen da Dinastia Ming até 1993



Fonte: Wang, 2011.

Divergentes do plano proposto pelos urbanistas chineses, os consultores soviéticos aconselharam manter os edifícios governamentais no centro da cidade. O argumento seria que a construção de uma nova área administrativa traria custos de infraestrutura que já estavam disponíveis nas áreas centrais. Mesmo com a comprovação de que os custos seriam similares, o plano foi rejeitado e as estruturas históricas existentes não foram consideradas como de valor (WANG, 2011).

A negação da preservação das edificações históricas tem motivação muito mais ideológica que funcional ou econômica. Mao Zedong, presidente da república da China, argumentava que as construções imperiais refletiam a memória de um período de divisão de castas e de submissão, características do feudalismo. Os muros representavam a diferenciação dos indivíduos e a segregação social, pensamentos totalmente contrários aos que o Partido Comunista pregava que era a igualdade entre as pessoas e o pensamento coletivo. Todos que atribuísem valor a aqueles monumentos eram considerados opositores ao Partido e simpatizantes do sistema capitalista.

As grandes cidades chinesas já haviam demolido seus muros antes mesmo da Guerra da Liberação (1946-1949) por questões urbanas como a resolução de problemas de tráfego ou abertura de novas vias, sendo um exemplo Shanghai que as demoliu de 1912 a 1914. A partir de 1946, esse processo se intensificou em todo o país (FRIEDMANN, 2005).

Em 1952, ainda não havia um consenso sobre o Plano Diretor de Beijing. Xue Zizheng secretário geral do Governo Municipal de Beijing decidiu criar duas equipes de trabalho lideradas pelos arquitetos Chen Zhanxiang e Hua Lanhong para apresentar suas propostas.

Tabela 14 – Diferenças das propostas urbanísticas para Beijing na década de 1950.

Proposta Chen Zhanxiang	Proposta Hua Lanhong
Demolição dos muros antigos	Manter os muros antigos e desenho dos anéis
Construção de grandes vias diagonais	Construção de um bulevar que cruzasse anéis
Linha férrea até o centro da cidade	Nova linha férrea fora da cidade murada
Edifícios administrativos espalhados pela cidade	Centro administrativo nas bordas da cidade

Fonte: Wang, 2011.

As propostas foram submetidas aos comitês distritais do Partido Comunista e ao Escritório Municipal de Construção e nenhuma delas foi aceita. A maioria optou por centralizar o setor administrativo construindo edifícios altos ao redor da Praça Tiananmen e demolir completamente os muros.

As campanhas governamentais, com o intuito de difundir a industrialização do país pregavam que a produção fosse priorizada. Em 1956 o Comitê Central CPC executaria o Programa de Prospecção do Desenvolvimento da Ciência. Mao Zedong em seus discursos afirmava sua ambição em ultrapassar o desenvolvimento dos Estados Unidos em 50 a 60 anos (WANG, 2011).

Beijing deveria ser a cidade mais produtiva. Portanto, o processo de industrialização se concretiza, e passados 50 anos, é possível verificar o enfraquecimento da cidade de Tianjin por sua proximidade (100 km) e por possuir a mesma estrutura econômica de Beijing. O nível de industrialização

que a capital atingiu pode ser verificado por sua diversidade e abrangência fabril. A China divide seus setores industriais em 130 tipologias, sendo que Beijing abriga 120 delas. As indústrias pesadas correspondem a 63,7% da economia da cidade (WANG, 2011).

Os planos de renovação e expansão preparados pelo Comitê Municipal de Beijing necessitavam demolir residências edificadas para a construção de outras atividades prioritárias nas áreas centrais e reassentar a população local em edifícios verticais (6 a 8 pavimentos) mais densos nas periferias. De acordo com Wang (2011, p.165) 180 mil a 200 mil metros quadrados de residências foram demolidos e 20 mil a 30 mil pessoas foram reassentadas.

Se o crescimento industrial era a principal preocupação do poder central, as questões relacionadas à moradia foram negligenciadas durante esse período. Em 1982, quando o Plano Diretor de Beijing foi formulado, estabelecendo como premissa a construção de moradias, a razão entre áreas residenciais e demais áreas era de 1:1. Essa proporção ficou em 1:2, o que resultou em urgentes políticas habitacionais no país. De todas as edificações existentes, apenas 40% eram destinadas a moradia. Destas, 80% eram bangalôs em condições precárias no centro da cidade (WANG, 2011).

A partir disso, a paisagem mudou rapidamente. No eixo norte-sul a Praça Tiananmen foi escolhida como ponto zero; por consequência, a Avenida Changan passou a ser o novo eixo leste-oeste; a quantidade significativa de moradias demolidas e substituídas por fábricas; o desaparecimento do fosso e das muralhas; foi construído o primeiro anel viário sobre as fundações da muralha (WANG, 2011; GRECO; SANTORO, 2007, p.55; FRIEDMANN, 2005).

As fábricas foram construídas em áreas residenciais para evitar grandes deslocamentos da população operária. Houve também o alargamento das vias principais (120 a 140 metros) que posteriormente serviriam em caso de guerra como áreas protegidas de queda de edifícios e alastramento de incêndios (WANG, 2011).

Para as zonas históricas na área central foi prevista a demolição completa, com exceção das edificações monumentais. Foram reorganizadas em grid ortogonal com uma via principal larga e outras mais estreitas. (GRECO; SANTORO, 2007, p.62).

Figura 84 – Projeto de reconstrução do centro histórico parte integrante do Plano de 1958



Fonte: Greco e Santoro, 2007.

Esse plano nunca teve aprovação oficial, consequência de três anos de dificuldades financeiras e conflitos Chino-Soviéticos. (WANG, 2011) Em 1967, a suspensão do Plano de 1958 foi oficialmente anunciada, no entanto a construção da cidade o obedeceu até a Revolução Cultural (GRECO; SANTORO, 2007, p.65).

Em 1966, jovens pobres e camponeses, fiéis a Mao Zedong e que se intitulavam da Guarda Vermelha, iniciaram um movimento que se proliferou por todo o país com o intuito de destruir os denominados “Four Olds” (ideias antigas, cultura antiga, costumes antigos e hábitos antigos). Como consequência de atos de vandalismo, muitos templos foram saqueados, imagens e documentos destruídos, intelectuais que divergiam da política

adotada foram humilhados e levados a áreas rurais para executar trabalhos forçados. Em 1967, diante do caos que se instalou no país, a Comissão Estadual de Construção ordenou a paralização das obras de implantação do plano urbanístico.

Em 1968 a Administração Municipal de Planejamento Urbano foi dissolvida. Nos quatro anos que se seguiram as construções em Beijing ocorreram sem plano (GRECO; SANTORO, 2007, p.65).

Sob o comando de Deng Xiaoping em 1978, foram estabelecidas reformas com vistas a abertura do mercado para o exterior. Para que essas reformas ocorressem sem resistências, foram formuladas narrativas progressistas de união; de transformação de condição de subordinação para um desenvolvimento autônomo; de um relativo fechamento para a inclusão no global espaço de fluxos. (RONG, 2006, p.37).

Essas campanhas resultaram num aumento significativo da população urbana chinesa. Em 1949 a população urbana representava 10% da total e em 1999 passou para 36% (FRIEDMANN, 2005, p.14).

Na parte antiga da cidade surgiram mais de 100 fábricas, mais de 450 casas foram construídas em locais de utilidade pública, causando poluição da água e os incêndios passaram a ocorrer com frequência. Mais de 400 ha de áreas verdes foram ocupadas (WANG, 2011, p.448).

Em 1974 foi permitida a construção de unidades residenciais em terrenos próprios, o que resultou em um grande adensamento das áreas centrais. Em 1986, ou seja, em 12 anos, 11 milhões de metros quadrados foram construídos, mais da metade do total nas áreas centrais antigas da cidade. As novas construções residenciais na porção antiga, corresponde a 7 milhões de metros quadrados, 70% do total de casas construídas desde a fundação da Nova China (WANG, 2011, p.448). As áreas de hutongs bloquearam vias e ocuparam áreas de utilidade pública. A expansão urbana ocorreu de maneira desordenada e esparsa em todas as direções, o que resultou na ocupação de 4,9 vezes a mancha urbana da década de 1950, sendo que a população aumentou 4 vezes em quantidade de habitantes. As condições de pobreza, o aumento da população e de atividades produtivas, provocaram um aumento da superfície ocupada e 700 mil famílias se deslocaram para o centro (GRECO; SANTORO, 2007, p.65).

As políticas de propriedade foram drasticamente modificadas, com o confisco de áreas privadas a partir de 1956, processo de estatização que se prolongou até 1978. O terremoto de 1974 destruiu praticamente todas as novas e precárias construções (GRECO; SANTORO, 2007, p.65).

Depois de 1975, duas resoluções agravaram ainda mais a situação de degradação das condições de vida. A primeira foi a autorização de construção de mais moradias nos terrenos que já ocupavam, o que resultou em configurações densas, desordenadas e de usos incompatíveis lado a lado. A segunda decisão foi o incentivo e o suporte financeiro para o acréscimo de banheiros, cozinhas e depósitos em complexos residenciais existentes. Com a constatação de que as medidas não produziram efeitos positivos à cidade, os dispositivos foram invalidados em 1987 (GRECO; SANTORO, 2007, p.69).

A atividade industrial ainda era intensa no meio urbano. A quantidade de chaminés na década de 1980 em Beijing excede as 14 mil, motivo pelo qual a qualidade do ar atingiu níveis que afetavam grande parcela da população (WANG, 2011, p.28).

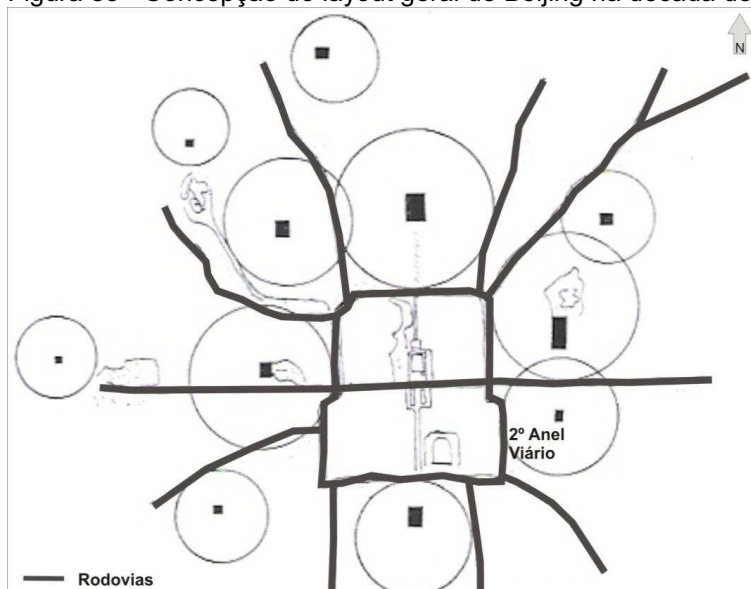
Em 1983, o CPC Comitê Central recomenda cessar as atividades fabris e redireciona sua atuação para ser uma capital política e cultural. Foram aprovadas medidas de prioridade a conservação do patrimônio histórico na área central, como a indicação de edificações a preservar e a restrição em altura.

O Plano Diretor de Construção de Beijing é aprovado, e teve como princípio a reconstrução gradual e a permanência da malha urbana existente, dos eixos principais e sua expansão para todas as direções concentricamente. O plano seguia o modelo de novos distritos ao redor de outro mais antigo (GRECO; SANTORO, 2007, p.71).

Nos meios acadêmicos houve críticas com a afirmação de que estariam perdendo a oportunidade de considerar um modelo de desenvolvimento mais atual com incentivo à modernização (WANG, 2011).

Três anos depois, houve um retrocesso na intenção de preservação com a Lei de Reforma de Uso e Ocupação do Solo de 1990, que permitiu novas construções nas áreas centrais (GRECO; SANTORO, 2007, p.73).

Figura 85 - Concepção do layout geral de Beijing na década de 1980



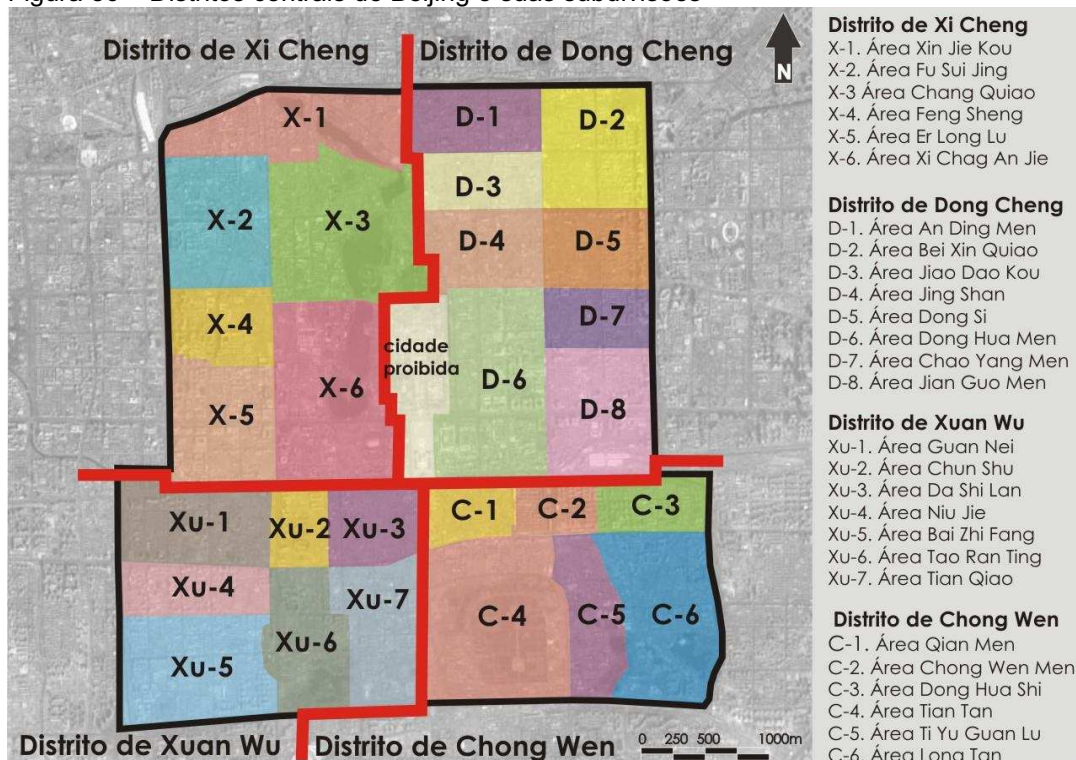
Fonte: Wang, 2011.

O Conselho Estadual reafirma a cessão do processo de industrialização da capital. Em 1999, as autoridades municipais decidem remover para área externa aos muros 134 indústrias poluentes com prazo de até cinco anos, ou seja, até 2004. Mais da metade das empresas instaladas em Beijing localizam-se na área central antiga. Essa medida parece ter sido influenciada pelo processo de preparação para sede dos JO de 2008.

4.3 PLANO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE 1991-2010

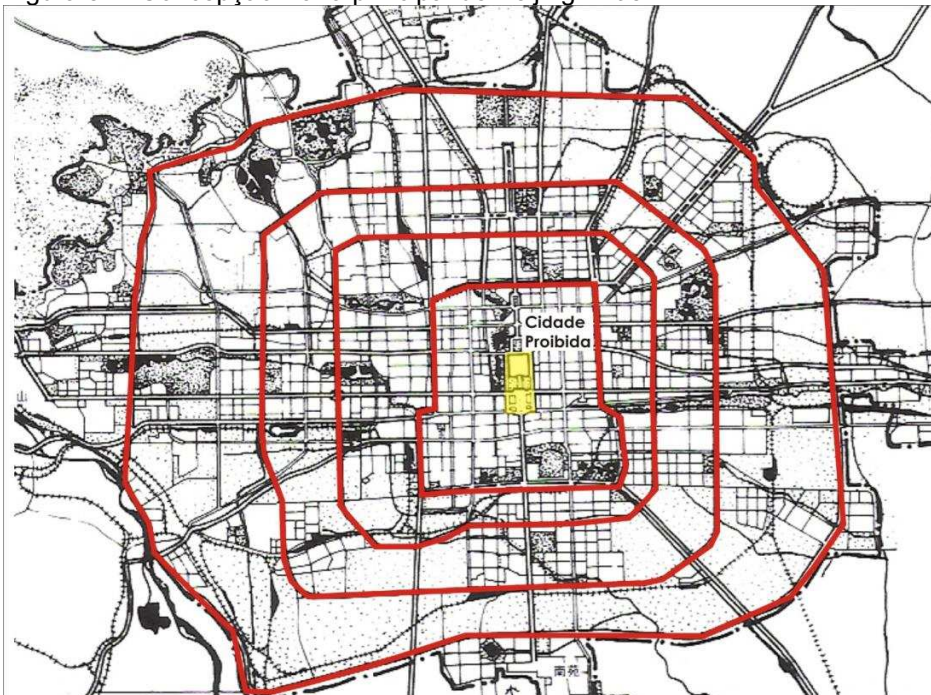
O histórico das transformações urbanas de Beijing deixou marcas na estrutura atual da cidade e podem ser sintetizados assim: a área central de Beijing, onde se localiza a antiga capital, foi fundada em 1267 e mantém suas características, com uma densa rede de vias ortogonais reguladas pelo eixo principal e quadras retangulares. A forma do segundo anel obedece ao desenho das muralhas demolidas na década de 1950, e tem no centro o Palácio Imperial, em frente a Praça Tiananmen. Dois eixos ortogonais norte-sul e leste-oeste demarcam 4 distritos: Dongcheng, Xicheng, Chongwen e Xuanwu (GRECO; SANTORO, 2007, p.119).

Figura 86 – Distritos centrais de Beijing e suas subdivisões



Fonte: Yukata, Dorje et al, 2001.

Figura 87 - Concepção viária principal de Beijing - 1982

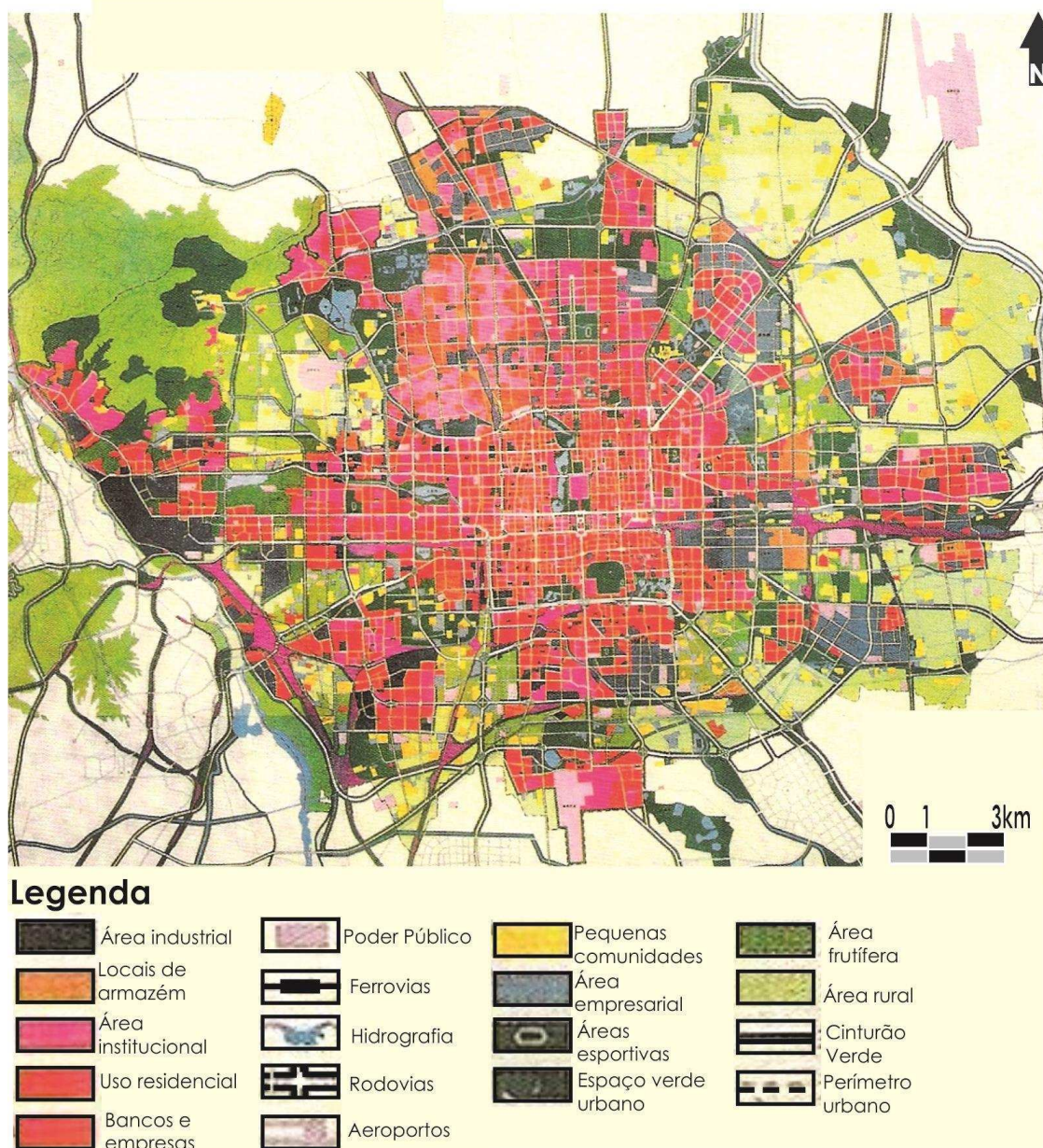


Fonte: Wang, 2011.

Esse planejamento do sistema de vias com referência persistente ao centro, local onde se concentra o poder político, tem sido o princípio fundamental de determinação da evolução da cidade (GRECO; SANTORO, 2007, p.119).

O Plano Regulatório de 1992-2010 previa a conservação do centro histórico e o crescimento articulado de anéis sequenciais – atualmente 7 - que concentram a maior parte dos investimentos estatais, enquanto as periferias foram reformuladas por meio de investimentos privados (GRECO; SANTORO, 2007, p.119). Isso fragmentou a configuração espacial e resultou na mescla de usos incompatíveis convivendo lado a lado (figura 88).

Figura 88 – Plano de Regularização do Solo 1992-2010



Fonte: Greco e Santoro, 2007.

A área urbana de Beijing cresceu rapidamente. Dois anos após a aprovação do Plano Regulatório de 1992-2010, atingiu 288,07 km² - o que era

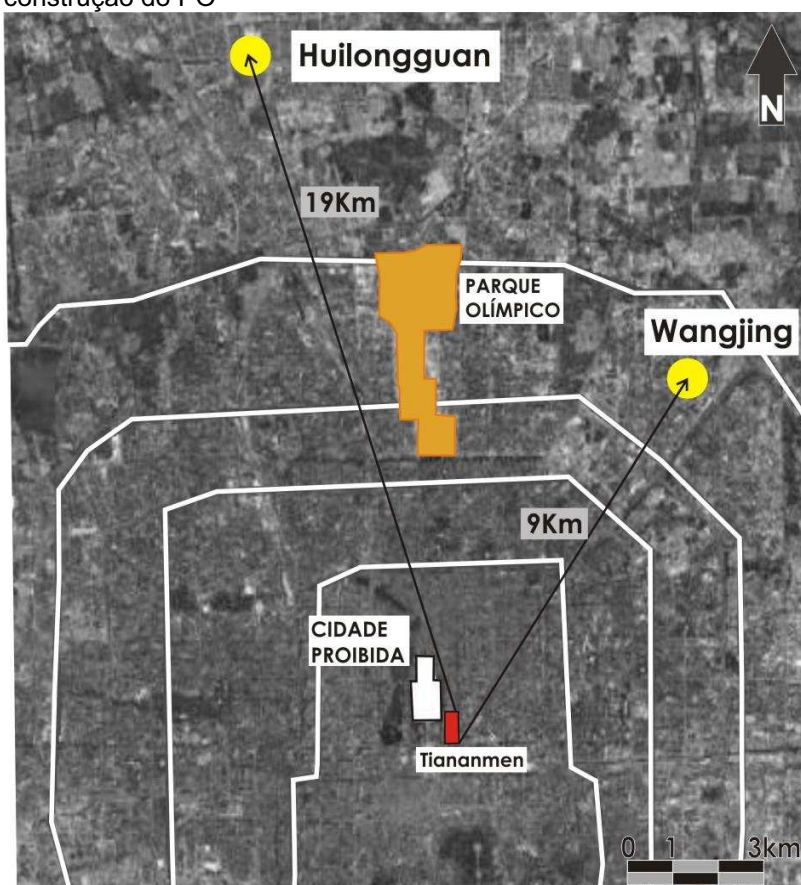
o esperado para 2006; e a população estava em 5,27 milhões, quantidade estimada para 2010 (WANG, 2011, p.34).

Para conter a expansão urbana da cidade de Beijing, o governo municipal tem promovido políticas de descentralização, reforçadas pelo Plano Diretor (1991-2010), aprovado pelo Conselho Estadual e pelo Governo Central da China em 1993 (WANG, 2011). Com relação às altas densidades, sobretudo do primeiro anel, o plano prevê novas áreas residenciais e cidades satélites para abrigar a população removida da área central antiga de Beijing.

Essa concentração funcional na Antiga Beijing é resultado do Plano Diretor concebido na década de 1950 que determinou a implantação de grande parte dos órgãos governamentais no centro histórico. De acordo com Friedmann (2005, p.16), o deslocamento dessa população foi conflituoso, uma vez que estavam bem servidos de infraestrutura que inexistia nas cidades satélites ou nos subúrbios. Segundo Wang (2011, p.31) a resistência aos reassentamentos ocorre em função dos grandes deslocamentos que essa população precisará realizar para chegar ao trabalho.

As autoridades municipais construíram uma área residencial a 9 km do marco zero (Tiananmen) em Wangjing, que abriga 250 mil a 300 mil pessoas, e outra em Huilongguan, a 19 km do marco zero. O dilema que existe por parte dos urbanistas é que o desenvolvimento dos subúrbios possa desestimular a ocupação do centro e degradá-lo. Por outro lado, ao longo da história vem se desenvolvendo as áreas centrais de Beijing e os subúrbios e as cidades satélites se mantêm pouco estruturadas.

Figura 89 – Áreas residenciais para as quais a população foi deslocada em função da construção do PO



Fonte: Wang, 2011.

De acordo com órgão de planejamento municipal, Beijing precisa limitar sua área em 1.040 km². Propõe designar 614 km² para construções e o restante manter como reserva verde. A população deveria ser limitada a 6,45 milhões, pois as consequências de um incremento populacional maior seria a falta de reserva de recursos naturais, principalmente de água. Beijing ainda busca seus recursos hídricos dentro do território de sua jurisdição e consome 342m³ per capita, muito inferior à média nacional, que é de 2.517 m³. O montante explorável na região é de 4,2 a 4,5 bilhões de metros cúbicos. A maioria das águas superficiais está na porção oeste, ao passo que a exploração exacerbada das águas subterrâneas tem sinalizado redução nos próximos anos. A escassez de água e energia disponível tem ajudado a reduzir o potencial de crescimento da cidade (WANG, 2011, p.31).

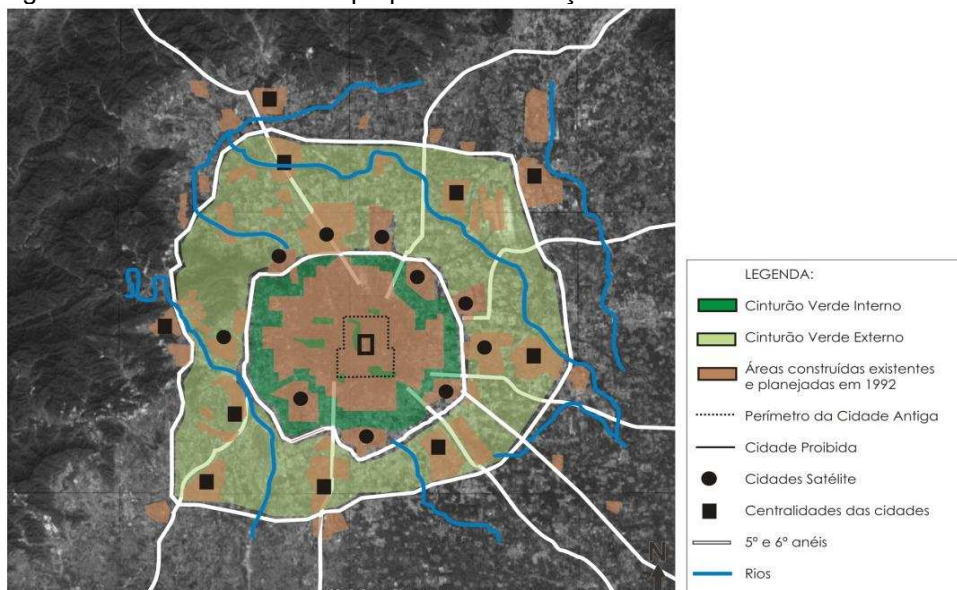
De acordo com o plano de 1959, Beijing deveria ser cercada de um cinturão verde que somaria 300 km². Gradativamente até 2011 o cinturão verde foi reduzido quase à metade (tabela 15).

Tabela 15 – Áreas verdes pertencentes ao cinturão em Beijing de 1959 a 2011.

Ano	Área do cinturão verde
1959	300 km ²
1982	260 km ²
1992	244 km ²
2011	160 km ²

Fonte: Wang, 2011.

Figura 90 – Cinturões verdes propostos em relação a áreas urbanas de desenvolvimento



FONTE: Li et al, 2005.

O planejamento de Beijing tem delimitado áreas prioritárias de desenvolvimento. A área de desenvolvimento de Zhongguancun Science Park teve origem na década de 1980 com o objetivo de promover a inovação científica e tecnológica da China e teve êxito após o financiamento de um grupo de empresários e apoio científico da Universidade de Beijing e a Academia Chinesa de Ciência, formando um núcleo de pesquisadores. O intuito era de criar uma zona semelhante ao Vale do Silício americano (GRECO; SANTORO, 2007, p.119).

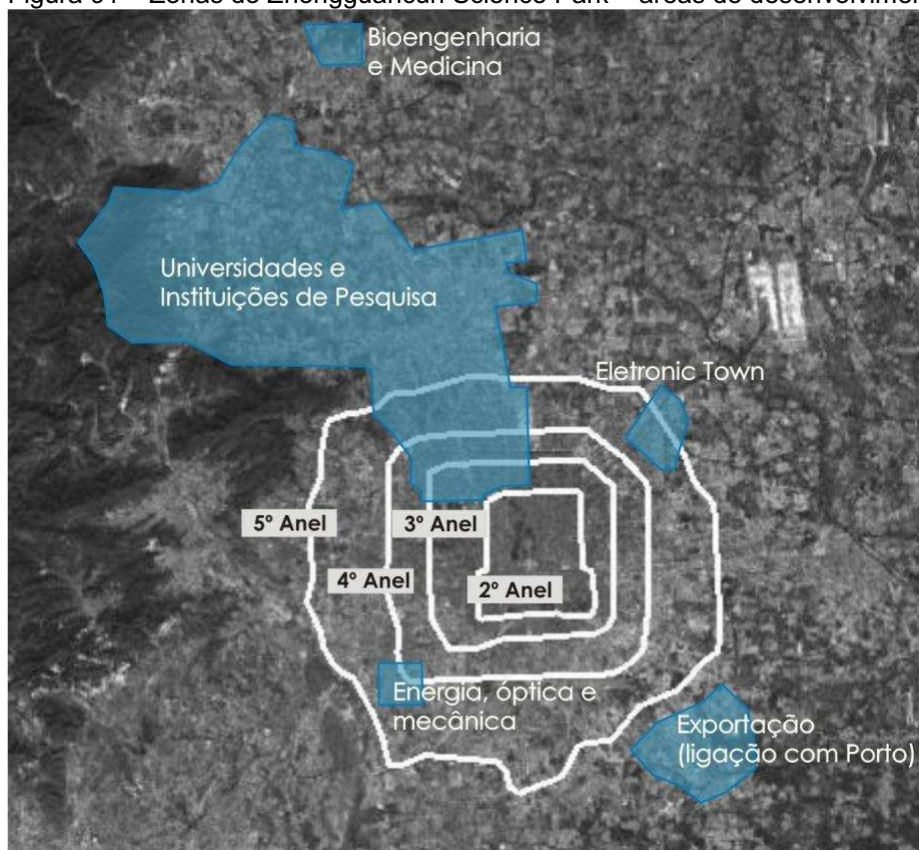
Em 1990, Beijing oficializou a instituição Zhongguancun Science Park (1988) que passou a fazer parte de um programa regional (Figura 91). Num período de dez anos, se tornou o maior parque tecnológico da China, com uma área de 36.100 hectares, ocupados por universidades de renome no país. Neste local estão instaladas as universidades de Beijing e Tsinghua, com 230 instituições de pesquisa e que suporta 36% dos pesquisadores da China (GRECO; SANTORO, 2007, p.132-134).

As demais zonas são: Fengtai Park (no sudoeste da cidade), destinado à tecnologia ótica, mecânica e energia elétrica; Changping Park (norte) destinado à bioenergia e medicina; Zona de Desenvolvimento Econômico e Tecnológico de Beijing (sudeste) destinado à exportação localizado próximo ao porto de Tianjin; e Electronic Town (nordeste) destinado ao processamento de dados.

O domínio da construção civil por investidores privados resultou na aprovação da Reforma de Uso e Ocupação do Solo de 1990, que coincide com a apresentação do Plano Geral de Regulação (1991-2010). Por mais de uma década, o plano favoreceu o processo de especulação imobiliária e incentivou o crescimento de diversas áreas especializadas sem infraestrutura e serviços, assim como a baixa qualidade das edificações.

A preparação para sediar os JO, em concordância com os preceitos exigidos pelo COI, envolvia mudanças expressivas na cidade como um todo e foi à oportunidade de reformular o Plano Diretor de 1992.

Figura 91 – Zonas do Zhongguancun Science Park – áreas de desenvolvimento regional



Fonte: Greco e Santoro, 2007.

4.4 O NOVO PLANO REGULATÓRIO DE 2004-2020

A configuração urbana existente no momento da aprovação do plano de 2004 era de significativo desenvolvimento industrial estimulado pelas cinco áreas delimitadas no plano anterior. A expansão ocorreu de maneira compacta – sobretudo até o quinto anel - e concentricamente em relação ao distrito central (GRECO; SANTORO, 2007, p.124). Contudo, depois da abertura do mercado para o exterior, Beijing ambicionando enriquecer e tornar-se polo de desenvolvimento econômico mundial, sofre de problemas semelhantes às grandes cidades ocidentais.

Entre o segundo e o quarto anel as áreas se adensaram intensamente com altos edifícios que oprimem o núcleo central histórico. Entre o quinto e o sexto anel, áreas bem urbanizadas com significativa infraestrutura esperam pela consolidação do prometido cinturão verde e conexões metropolitanas (GRECO; SANTORO, 2007, p.124).

As cidades satélites próximas ou dentro do Zhongguancun Science Park, relacionados ao setor de alta tecnologia, se desenvolveram rapidamente nos últimos anos e contribuem fortemente para o aumento do PIB de Beijing. Em paralelo, pequenas vilas distribuídas na vizinhança dessas empresas estão sendo construídas para atrair moradores das áreas centrais e promover o equilíbrio na distribuição populacional pelo território.

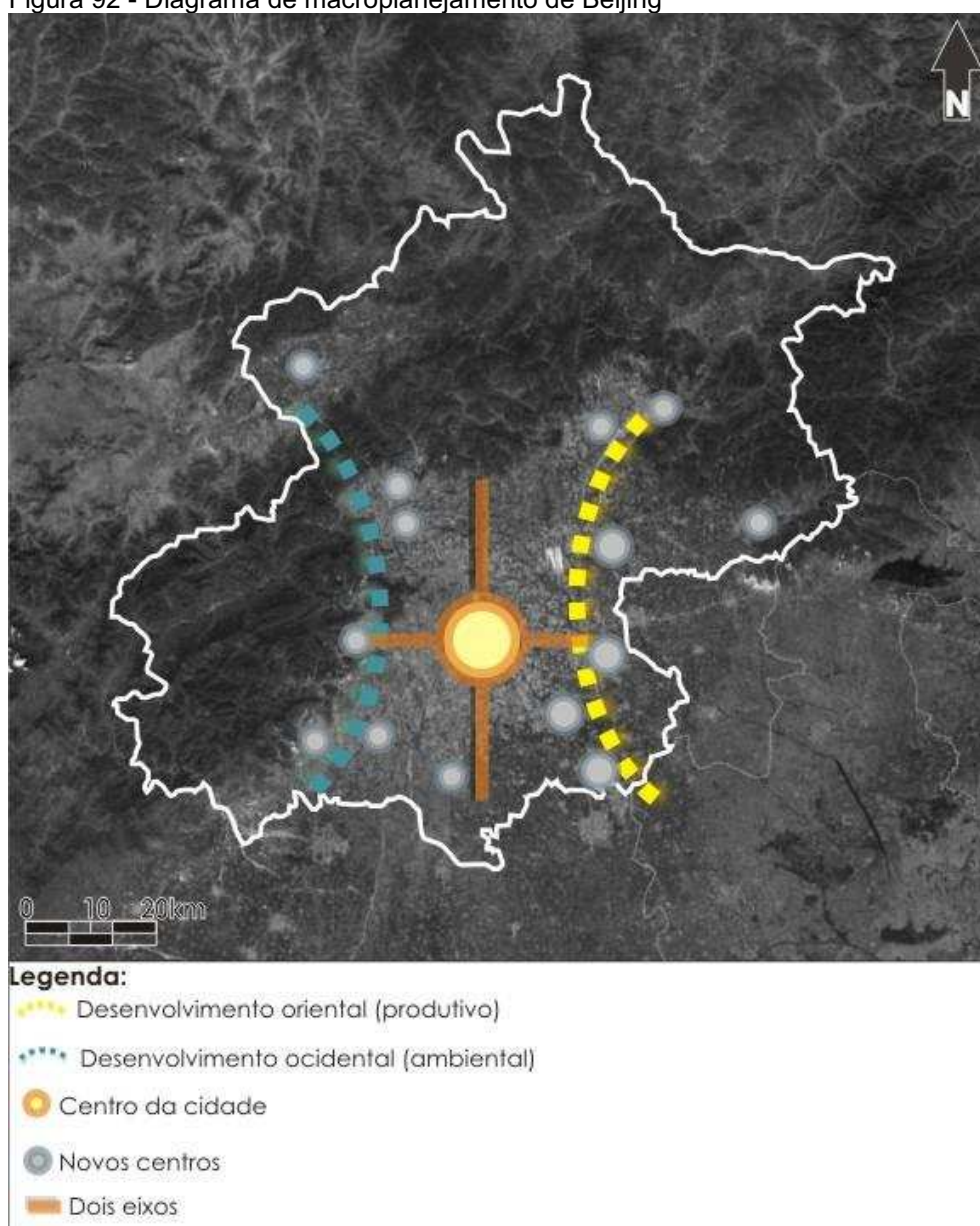
A força de trabalho para estas indústrias viria da população desfavorecida, geralmente imigrante de outras regiões do país, a baixos custos para as empresas. Em vários setores da cidade, o desenho urbano está baseado em reduzidos sistemas de regulação, com vistas a facilitar a atração de empresas que construam suas sedes rapidamente (GRECO; SANTORO, 2007, p.127). O resultado dessa experiência que se iniciou em 2005 foi a presença de lotes industriais com mais de 100 hectares, previamente inabitados ou com baixíssima densidade em meio a áreas rurais. Os operários dessas empresas residem em edificações de 5 a 6 pavimentos construídos sem fiscalização, portanto com baixa qualidade (FRIEDMANN, 2005).

O que poderia parecer positivo em termos econômicos, em qualidade de vida os índices eram cada vez mais baixos em função da ineficiência dos mecanismos de planejamento para remediar estes fenômenos (FRIEDMANN,

2005).

O Plano Diretor de 2004-2020 previa a preservação do patrimônio histórico das edificações dispostas ao longo dos eixos centrais e a intenção de estabelecer um cinturão ecológico e outro produtivo: a porção leste reorganizada de acordo com princípios ambientais (Yanqing, Changping, Shahe, Mencheng, Liangxiang e Huangcun); e a oeste (Shunyi, Tongzhou, Yizhuang) planejada para servir de zona de produção. O plano foi concebido como uma rede de 13 polos, onde as funções seriam concentradas.

Figura 92 - Diagrama de macroplanejamento de Beijing

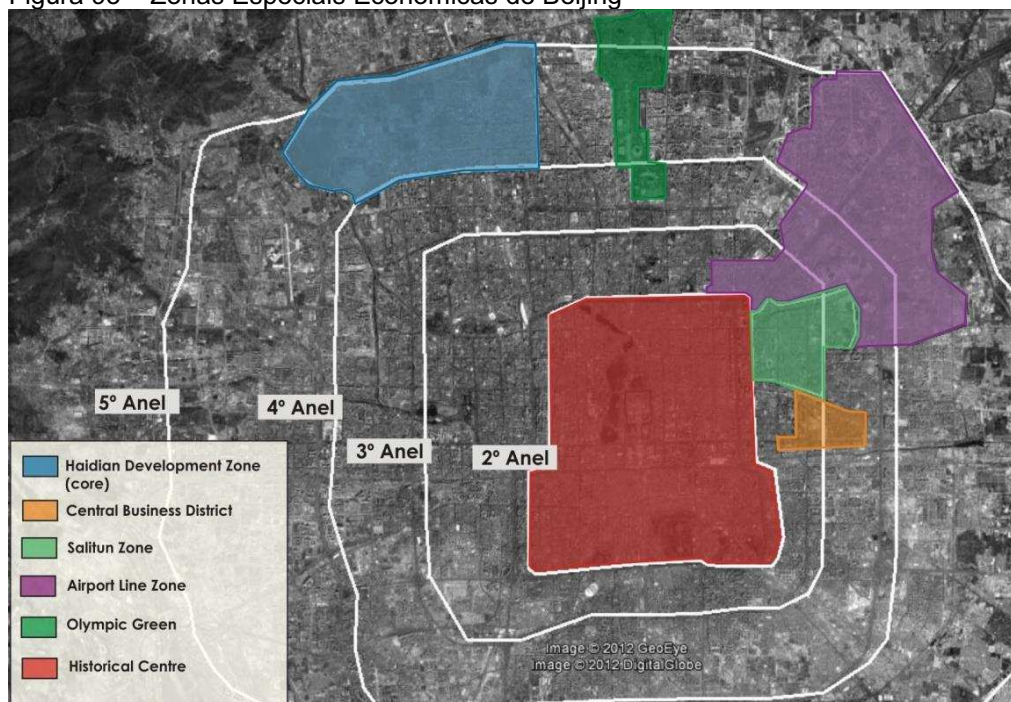


Fonte: Greco e Santoro, 2007.

O cinturão produtivo, localizado nas áreas periféricas das porções leste e sul são zonas que não estão diretamente envolvidas nos projetos de proteção ambiental, pois abrigam as estruturas industriais da cidade (BMICPD, 2010; SONG; DING; KNAAP, 2006).

O plano incentivaria a conformação de um sistema multicêntrico. A explicação para essa escolha é a possibilidade de estender a região até as proximidades de Heibei (norte) e Tianjin (sudeste), o que possibilitaria o acesso ao mar, atingindo uma configuração similar a de grandes áreas produtivas como Shanghai, Guangdong, Shenzhen e Hong Kong (GRECO; SANTORO, 2007, p.131). Essas zonas especiais de desenvolvimento são: Haidian, CBD, Sanlitun, a área nordeste e a linha do Aeroporto, o Centro Histórico e o Olympic Green.

Figura 93 – Zonas Especiais Econômicas de Beijing



Fonte: Greco e Santoro, 2007.

Em 2005, a quantidade de ZEEs totalizou 10, envolvendo áreas do distrito central de Xicheng e Dongcheng, estendendo até as áreas periféricas do quarto e sexto anel, especialmente nos arredores das principais vias de acesso a Tianjin, Heibei e aeroporto. Economicamente, o projeto pode ser considerado exitoso, pois atualmente 60% do PIB da cidade advém dessas zonas (GRECO; SANTORO, 2007, p.120).

O Central Business District (CBD) e o Olympic Green são zonas

inspiradas nas tendências ocidentais que objetivavam intensificar o intercâmbio entre países integrantes da Organização Mundial do Comércio. Para isso, o Estado ratificou o Plano de 1991, com a determinação de uma área próxima ao terceiro anel (porção leste) para o CBD e outra no quarto anel (porção norte) para o Olympic Green. O poder público pretendia atrair empresários estrangeiros para a China, com a implantação de vários complexos multifuncionais (GRECO; SANTORO, 2007, p.120).

Ao contrário dos CBDs ocidentais, onde há apenas concentração de empresas, em Beijing funcionariam como as demais áreas de desenvolvimento da cidade, com usos mistos, para que a população que trabalha na zona também resida e consuma, consolidando-a como uma área autossuficiente. Essa área foi ocupada por escritórios de grandes multinacionais justapostos diretamente com a Cidade Proibida (GRECO; SANTORO, 2007, p.122). Sua paisagem caracteriza-se por construções verticalizadas de mais de 30 pavimentos, dispostas densamente e intensamente iluminadas.

A área localizada entre o CBD e a região do aeroporto é a Sanlitun, distrito residencial de luxo, que abriga as embaixadas e os bares voltados para turistas. Os edifícios residenciais nos moldes soviéticos com 6 pavimentos têm sido substituídos por torres altas e shoppings modernos.

A equipe de planejamento municipal em 2005 pretendia dividir a área de 17 hectares em dois blocos (Sanlitun Sul e Sanlitun Norte). A Sanlitun Sul teria configuração de uma área de bares e restaurantes, ao passo que o norte abrigaria residências e comércio de luxo, como por exemplo, hotéis de 7 estrelas.

O corredor rodoviário expresso de 20 km de extensão conecta a área central de Beijing com o aeroporto pela artéria mais bem estruturada da cidade. Em 1958 foi inaugurado o primeiro terminal aeroviário para civis da China e, a partir daí, a região tem se desenvolvido continuamente, com a ampliação do aeroporto em três períodos diferentes (1980 – terminal 1 reformulado, 1999 – terminal 2, 2004 – terminal 3).

A localização do aeroporto havia sido definida no Plano Regulatório de 1954, mas foi desenvolvido somente na década de 1990, entre o quarto e o quinto anéis. Após a implantação do Parque de Ciência e Tecnologia de Wangjing em 1999 e a subsequente entrada no programa do Zhongguancun

Science Park, iniciou um período de expansão e a instalação de diversas empresas multinacionais na área. De acordo com Greco e Santoro (2007), a área está passando por processo de revitalização e atividades culturais tem se instalado no local. Um complexo fabril de valor histórico, presente dos alemães em 1956 tem sido ocupado por artistas.

O Centro Histórico, porção que melhor representa a identidade da cidade, atualmente possui um terço dos hutongs e siheyuan num processo gradativo de demolições e construções verticais, principalmente nas décadas de 1960, 1970 e 1980 (YUKATA et al., p.196). A primeira demonstração de preocupação com o patrimônio histórico pela municipalidade ocorreu com a aprovação do Plano Regulatório de 1987. No entanto, o Plano Regulatório de 1991 contradiz o anterior e produziu desastrosas consequências ao patrimônio local (GRECO; SANTORO, 2007, p.159). Em 1992, durante o período de políticas de abertura internacional, reforçadas pela Reforma da Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1994, que concedia direito de uso privado de lotes públicos num período de 70 anos, quadras inteiras foram demolidas e altos edifícios novos foram edificados rapidamente para a obtenção de retorno por meio de aluguéis durante o período de vigência da concessão (GRECO; SANTORO, 2007, p.159).

Em 1999, o Plano de Detalhamento do Centro de Beijing delimitou 37% da área interna ao segundo anel como de interesse de preservação, subdivididos em 25 áreas que continham 220 monumentos.

No mesmo período, dois protocolos estabelecidos pela municipalidade foram mais eficazes pois aceleraram a reestruturação das edificações degradadas, regulamentaram as demolições e a construção de novas moradias privadas, definiram parâmetros de demolição e introduziram o cadastro de todas as residências (GRECO; SANTORO, 2007, p.162). Contudo, de acordo com os autores, em áreas lindeiras das edificações de interesse de preservação foram incentivados edifícios de 15 pavimentos.

Em 2003, o governo municipal introduziu o Plano de Conservação da Cidade Histórica de Beijing, que delimitou 30 áreas de proteção, no qual deveria ser preservada a integridade as construções individuais, ruas e entorno. (GRECO; SANTORO, 2007, p.169).

No entanto, o Plano Regulatório de 2004-2020 demonstrava o ímpeto de

renovação do poder local, o que resultou na expansão da ocupação em áreas de proteção. Em processo de preparação para os JO, os órgãos de planejamento dos distritos iniciaram a aprovação de grandes parques e áreas de comércio, alargamento e pavimentação de vias prioritárias à utilização do evento, provisão de iluminação pública e a implantação de publicidade com vistas ao embelezamento da cidade para turistas estrangeiros atraídos pela realização do evento (PITTS; LIAO, 2009, p.92).

4.5 PLANO DIRETOR DE INTERVENÇÃO PARA OS JO DE 2008

A ZEE denominada Olympic Green, onde se concentram as mais significativas intervenções para sediar os JO de 2008, ocupa área de 1135 ha, está situado na porção norte de Beijing, no eixo principal norte-sul, entre o quarto e o quinto anel.

A concepção do Parque Olímpico (PO) não foi somente o resultado de um concurso internacional de projetos. É produto de um longo e complexo processo com a participação de muitos atores que teve origem no Plano Regulatório de 1956, quando as primeiras instalações esportivas foram planejadas nos arredores do quarto anel.

O uso anterior da área é caracterizado por produção agrícola até a modernização dos anos 1990, com a realização do XI Asian Games que dotou a área de um centro destinado a congressos internacionais, três estádios, diversos hotéis, parques e museus (GRECO; SANTORO, 2007, p.151).

Em março de 2002, o Comitê Organizador dos JO de Beijing traçou o plano de ação para candidatura e utilizou como slogan “Olimpíadas Verdes, Olimpíadas High-tech, e Olimpíadas das Pessoas”, com o intuito de promover setores de interesse nos 15 anos seguintes. Alguns temas foram focos principais, como a proteção ambiental, pesquisas e aplicação de novas tecnologias e a promoção da cultura chinesa. A intenção foi exibir o progresso do país na imprensa internacional.

Beijing, assim como Sydney, propôs a construção de um parque específico para o evento, e concentrou a maior parte das competições num único espaço. A intenção de transformar a área em centralidade exigia do poder público um programa que revisasse as infraestruturas básicas e de

transportes existentes; o reflorestamento de extensas áreas destinadas a parques; a reestruturação de edificações preexistentes e a construção de novas.

O primeiro concurso para o Plano Diretor do PO foi oficializado em abril de 2002 e teve a contribuição de 54 equipes de diferentes países. Os cinco planos finalistas se concentravam em duas áreas específicas da cidade: um ao norte e outro ao sudeste.

O plano ao norte se localizava próximo a área central do Asian Games, e também onde seria o PO, caso a candidatura para os JO de 2000 tivesse obtido sucesso. O plano ao sudeste ocuparia áreas próximas ao quarto anel em uma grande área verde e a Vila Olímpica seria próxima de uma área residencial preexistente. Esta proposta ocuparia a área que foi o parque de caça da Dinastia Qing (1644-1911ad).

A comissão julgadora elencou como critérios de escolha: o desenho geral, a operação das estruturas esportivas, espectadores, cobertura da mídia, retorno financeiro, desenvolvimento urbano, o desenho atual da cidade, infraestrutura, proteção ambiental, usos posteriores das estruturas esportivas (OFFICIAL REPORT OF BEIJING, 2008, p.70).

No julgamento, foram encontradas em ambas as áreas méritos e deméritos. A porção norte tinha vantagens em relação à implantação das estruturas esportivas, facilidade de operação das competições, infraestrutura, acesso a espectadores e cobertura televisiva. As deficiências estavam na limitação de suprimento de água, excessiva concentração de serviços, sistema de transporte sobrecarregado durante os JO e dificuldade de atribuir usos posteriores.

A porção sudeste tinha vantagens similares a porção norte; no entanto, baixa qualidade ambiental, a necessidade de percorrer longas distâncias até as estruturas esportivas e outros serviços, somados a dificuldade de atribuir usos após os JO. O critério de desempate foi o estabelecimento do tempo máximo percorrido da área central até o local das competições em 30 minutos, fator que deu a vitória aos planos da porção norte (OFFICIAL REPORT OF BEIJING, 2008, p.72).

A equipe vencedora do plano conceitual foi o escritório americano Sasaki Associates em conjunto com a Tianjin Huahui Architectural Design and

Engineering Company. Assim como o desenho da cidade, o projeto foi concebido dentro dos preceitos de centralidade axial, que de acordo com Hassenpflug (2010, p.68) historicamente tem a finalidade de reforçar a hierarquização dos espaços e manter no ponto focal o elemento principal que foi no período imperial o portão da Cidade Proibida e atualmente, a Praça Tiannamen. O eixo norte-sul monumental e o leste-oeste como o eixo comercial e secundário.

Dando continuidade a essa configuração urbana, a concepção do projeto reforçava a centralidade do eixo norte-sul, com a proposição de 5 espaços públicos que exprimiam simbolicamente os diferentes períodos dos 5 mil anos de história da China. Um eixo diagonal interligava o preexistente estádio do Asian Games até o novo Estádio Nacional, que termina no Forest Park (GRECO; SANTORO, 2008, p.152). A presença da água, que para os chineses simboliza perpetuação, era um elemento importante na concepção do PO. Um lago extenso e sinuoso percorre todo o projeto em forma de um mítico dragão Chinês.

Na segunda fase do projeto, o Instituto de Planejamento e Desenho da Prefeitura Municipal de Beijing, em colaboração com o escritório Australiano DEM, elaboraram um projeto paisagístico para a porção do eixo central onde se localizavam os lagos e montes do Forest Park, de acordo com os princípios do *feng shui*.

A importância concedida ao longo dos anos ao eixo central tem sido tema de debates e críticas, a partir da divulgação do resultado do concurso e se intensifica em 2007 com a construção da torre de comunicações no eixo central, não previsto pelo plano. O professor da Universidade Tsinghua, Peng Peingen, compara metaforicamente o prolongamento do eixo ao longo do PO como uma linha férrea sem estações, ou seja, um eixo vazio de justificativas (GRECO; SANTORO, 2008, p.154).

Ainda sem consenso quanto ao plano diretor do PO, a prefeitura decidiu exibir os projetos concorrentes no Centro Internacional de Convenções de Beijing em 2002. Pelo voto popular, novamente o plano do escritório americano foi escolhido e, desta vez, em definitivo (GRECO; SANTORO, 2008, p.154).

No entanto, esse seria apenas o conceito inicial. Conforme método típico de planejamento chinês, longos debates e alterações seriam realizados.

Em julho de 2003, o Plano de Ação de Beijing Olímpica foi publicado, contendo um concurso internacional para os projetos da zona central do PO e o Forest Park. Novamente o escritório Sasaki Associates venceu, desta vez com a colaboração do Beijing Tsinghua Planning Corporation.

De acordo com Greco e Santoro (2008, p.156), a revisão que o Comitê Local fez no plano conceitual, substancialmente retalhou o plano preliminarmente apresentado. As modificações mais significativas foram a reformulação da porção oeste; foi adicionada uma nova linha de edificações paralela ao complexo esportivo existente; ao sul, propôs-se a interrupção do cinturão verde e a construção de um novo edifício ícone que representaria a tocha olímpica; o Centro Aquático Nacional foi deslocado umas centenas de metros ao norte, em função da descoberta de um templo da dinastia Ming.

Figura 94 – Diferenças entre o plano diretor proposto no concurso de projetos e o plano implantado para o PO de Beijing



Fonte: Greco e Santoro, 2007.

Essas modificações foram designadas aos arquitetos da Universidade Tsinghua em 2003, seguindo a prática consolidada na China de nomear profissionais do país para realizar o desenho definitivo, que ficaram prontas após 2 anos. Uma das principais mudanças no desenho foi a redução da superfície dos lagos, principalmente a que representava a cabeça do dragão, o que modificou a proporção entre cabeça e corpo. Houve também a interrupção entre o PO e o Forest Park por meio do quinto anel viário, o que resultou no isolamento do parque e na interrupção brusca do eixo norte-sul. Em 2007, áreas vizinhas ao PO ainda esperavam por definições (WENJUN; YUYANG, 2008).

4.5.1 Distribuição das estruturas esportivas no espaço urbano

O Plano Diretor de 2004, que estabeleceu várias ZEEs, sendo apenas uma delas o Olympic Green, demonstra que a importância auferida ao PO para a cidade era menor que as sedes anteriores dos JO que o tinham como a principal intervenção urbana no período. Portanto, sua posição ao norte, próxima as universidades, ao aeroporto e a outras áreas de desenvolvimento, produziram ajuda mútua para que o plano de descentralizar Beijing fosse exitoso.

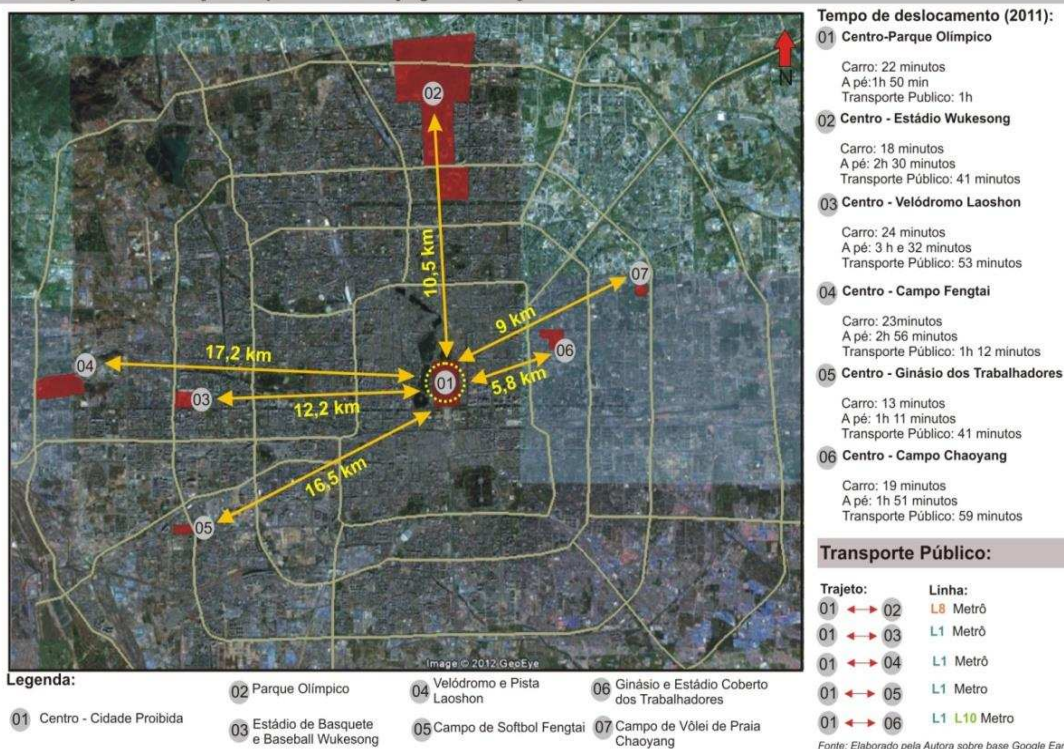
Diferente de sedes como Barcelona, que atomizaram as estruturas esportivas com o intuito de produzir melhorias na cidade como um todo, Beijing, pela própria escala (a Grande Barcelona possui 3.236 km², enquanto a Grande Beijing possui 16.807,8 km²), não poderia utilizar da mesma premissa em função das longas distâncias entre os equipamentos que não atenderiam aos padrões exigidos pelo COI. Portanto, o governo local de Beijing optou por concentrar as estruturas esportivas nas áreas periféricas da porção norte.

De acordo com Pitts e Liao (2009, p.43-45) a concentração de estruturas esportivas na periferia permite a construção do PO em grandes áreas e costuma resultar em menores efeitos negativos ao seu entorno, em função das baixas densidades populacionais. No entanto, a visita de grande quantidade de turistas num evento pontual, requer prover uma área periférica da cidade de infraestrutura principalmente de transporte. Outras possíveis consequências seriam limitar requalificações nas áreas centrais e incentivar o espalhamento

urbano.

Figura 95 – Distribuição dos núcleos esportivos de Beijing

Distribuição das instalações esportivas de Beijing: Distribuição Atomizada



Fonte: adaptado de Official Report of the XXIX Olympiad Beijing, 2008.

Figura 96 – Área do PO em 2003



Fonte: adaptado de Google Maps e base cartográfica do Google Earth.

Obs: primeiro ano com imagem aérea completa da área do PO no Google Earth

No entanto, em Beijing, a implantação do PO, apesar de estar 10,5 km distante do centro, não pode ser considerada como área de nova fronteira, pois foi implantada em espaço anteriormente consolidado, de alta densidade de usos mistos, e que foi destruída para incorporar sua nova função (figura 96).

A existência do PO havia sido considerada no Plano Regulatório de 2004 e tinha a intenção de torná-la uma nova centralidade aos moldes chineses, com usos mistos residenciais, comerciais e de lazer.

A opção de concentrar grande parte das estruturas esportivas de Beijing está coerente com as políticas do COI. 32% delas estão situadas no PO e a mais distante está a 17 km (PITTS; LIAO, 2009, p.213).

Para permitir a acessibilidade da população, o sistema metroferroviário foi significativamente ampliado, principalmente na direção norte.

Em países ocidentais, o receio de incentivar novas centralidades e provê-las de infraestrutura de transporte nas áreas periféricas ocorre devido à expansão urbana de baixa densidade. No entanto, em Beijing a expansão urbana ocorre de maneira fragmentada, resultado da ocupação de ViCs em áreas rurais em meio a áreas urbanas locadas pelo governo para incorporadores privados.

Portanto, apesar de diferentes autores (UEHARA, 2008; DENG; HUANG, 2003; MARS, 2008; FRIEDMANN, 2005) mencionarem a preocupação com o espalhamento urbano, ele ocorre com densidades maiores que o ocidente, onde geralmente isso ocorre com residências de até 2 pavimentos, enquanto em Beijing as edificações possuem até 8 pavimentos.

4.5.2 Estruturas esportivas novas ou existentes, permanentes ou temporárias e usos posteriores

Se comparadas as quatro cidades-sede (Tóquio, Barcelona, Sydney e Beijing) que são frequentemente citadas pelos resultados obtidos como legado, Beijing foi a que mais investiu, sendo que 10% do total foi destinado à construção de estruturas esportivas (POYNTER, 2006, p.15 apud BRUNET; XINWEN, 2009, p.7). Arquitetonicamente, foram edificações concebidas sob significados simbólicos com o intuito de afirmar perante o mundo a imagem da

capacidade de realização do país (RIBEIRO, 2008, p.109).

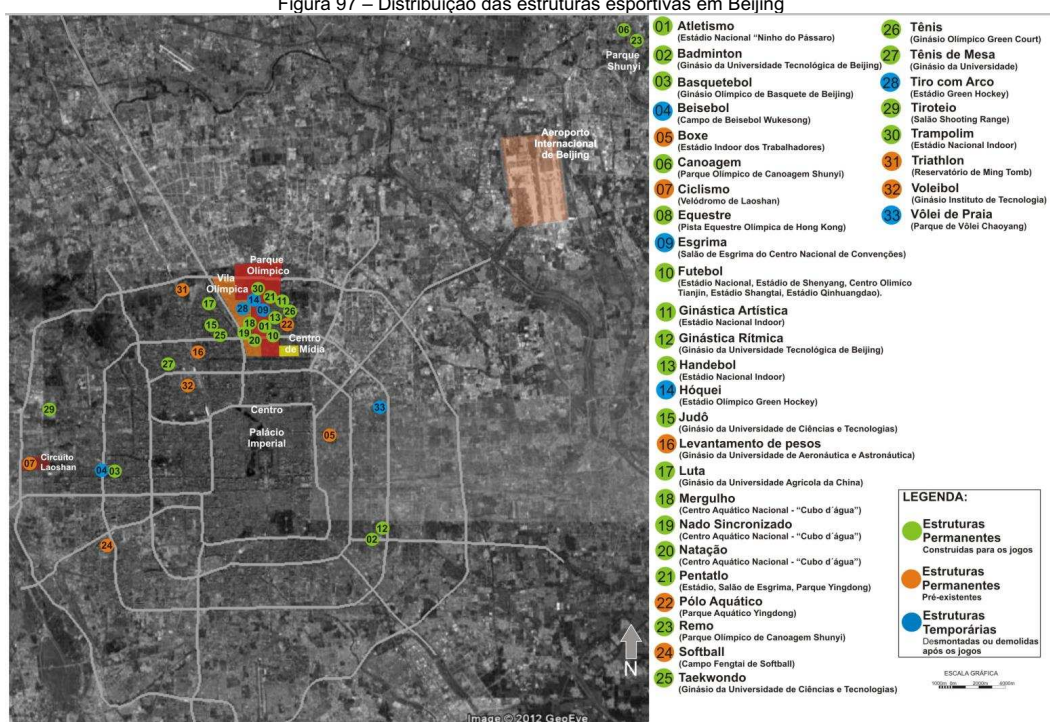
No caso da China, o governo central por meio da Administração Nacional da Cultura e dos Esportes, foi responsável pelo financiamento das construções e, coube ao poder local o processo de contratação dos projetos assim como de gestão dos fundos de operação (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.xviii).

A distribuição das estruturas esportivas obedeceu ao princípio denominado “um centro e três zonas”: o PO como centro; uma nova área a oeste (Wukesong); a área universitária; e a porção norte com maior percentual de áreas verdes (OFFICIAL REPORT OF THE BEIJING 2008 OLYMPIC GAMES, 2008, p.77; BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.xviii).

Foram utilizadas 37 estruturas de competição e 56 de treinos. Somente os esportes náuticos (Qingdao), as competições equestres em Hong Kong por exigências sanitárias e as eliminatórias do futebol ocorreram em cidades distantes da cidade-sede: Qinhuangdao, Shanghai, Shenyang e Tianjin. Na área metropolitana de Beijing, foram implantados o Centro de Canoagem e Remo em Shunyi; e o centro de triatlão em Changping.

A maior parte das estruturas esportivas ficou concentrada em Beijing, principalmente no PO (14 - ginástica, atletismo, natação e futebol); na área universitária (4 - judô, taekwondo, luta livre e vôlei); em Wukesong (8 - tiro, ciclismo, basquete, beisebol (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.xviii). Destas 31 estruturas que estão em Beijing, 12 foram construídas especificamente para o evento; 11 reformadas e/ou ampliadas; e 8 temporárias (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p. 310).

Figura 97 – Distribuição das estruturas esportivas em Beijing



Fonte: adaptado de Official Report of the XXIX Olympiad Beijing, 2008; e base cartográfica do Google Earth.

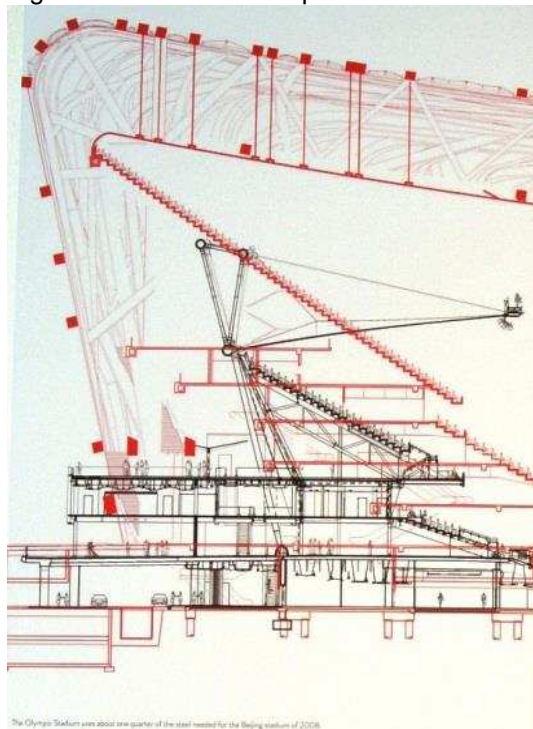
Algumas estruturas esportivas como o Estádio Olímpico (Ninho de Pássaro), o Ginásio Nacional e o Centro Wukesong de Cultura e Esportes foram ajustadas diversas vezes com vistas a racionalizar investimentos e adequar aos prazos de conclusão. O Ginásio de Basquete foi reduzido em termos de escala de intervenção de 117 mil metros quadrados para 63 mil metros quadrados, assim como o Ginásio da Universidade Agrícola da China, teve 2,5 mil assentos eliminados (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.xviii). O projeto da principal estrutura esportiva, o Estádio Olímpico, foi objeto de concurso em 2001 e o escolhido foi o escritório suíço Herzog & Meuron em colaboração com Li Xinggang do China Architecture Design and Research Group (CADG). O projeto ficou conhecido como “Ninho de Pássaro” pelo emaranhado em estrutura metálica que recobria o estádio. O custo da obra foi estimado em US\$480 milhões (Beijing Institute of Architectural Design, 2008, p.2).

Apesar do significativo investimento realizado, até 2012 o Estádio Olímpico recebeu poucos eventos, apenas alguns jogos de futebol, competições de atletismo, um rodeio e alguns concertos musicais. Para recuperar o valor de aporte na construção seriam necessárias três décadas (REUTERS, 2012).

Contraditoriamente, no período de preparação dos JO de 2008, o presidente do Comitê de Coordenação do COI, Hein Verbruggen, enfatizou que estavam seguindo políticas de parcimônia nos custos, pois são metas do Comitê Local, alinhadas com as diretrizes do COI. Afirmou que a construção de “elefantes brancos” era uma ação sem propósito e que trabalhavam em projetos práticos e com base na realidade (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.xviii).

Para os JO de 2012, o projeto do “Ninho de Pássaro” foi utilizado como argumento de convencimento pelo arquiteto Hattie Hartman, vencedor do concurso para o Estádio Olímpico de Londres. Ele sobrepôs os projetos para demonstrar que sua proposta utilizaria 1/4 de aço em relação ao “Ninho de Pássaro”, o que tornava o projeto mais sustentável (figura 98).

Figura 98 – Cortes sobrepostos dos estádios olímpicos de Beijing e Londres



The Olympic Stadium uses about one quarter of the steel needed for the Beijing stadium of 2008.

Vermelho: Estádio Olímpico de Beijing

Preto: Estádio Olímpico de Londres

Fonte: Exposição Design Stories – The Architecture Behind 2012, 2012.

Yuan Qiang, editor chefe da Net Ease Media Group, afirma que o planejamento da utilização das estruturas após o evento não foram consideradas em Beijing (CNCTV, 2012). Isso pode ser constatado no relatório oficial dos JO de 2008 (OFFICIAL REPORT OF THE BEIJING 2008 OLYMPIC GAMES, 2008), cuja menção à utilização dos equipamentos após o evento existe, no entanto, sem detalhamentos específicos em relação a cada um deles⁵.

Um aspecto que foi planejado para o uso posterior aos JO, foi a redução de capacidade de espectadores de algumas estruturas. Das 27 permanentes que contemplam arquibancadas (novas ou reformadas), em 14 delas foram previstos assentos temporários, que seriam removidos. Nenhuma estrutura esportiva foi relocada, apenas os apartamentos da Vila Olímpica foram comercializados.

⁵ “After the Olympic Games, the Olympic Green would serve as a centre for sports, fitness, recreational and cultural activities” (Official Report of the Beijing 2008 Olympic Games, 2008, p.74).

O Estádio Nacional Coberto, a terceira mais importante estrutura não foi significativamente modificada, sua capacidade foi reduzida de 20 mil lugares para 18 mil e o plano de utilização após o evento seria como a das estruturas localizadas na porção oeste e na área universitária, atenderiam às necessidades de lazer e esporte das comunidades vizinhas.

As estruturas que estão nas áreas periféricas são as que estão, além de ociosas, em processo de degradação. O Parque Shunyi de Canoagem e Remo, situado na porção norte, considerada área cênica de visitação, criada especificamente para o evento sendo a estrutura construída com tecnologia desenvolvida para canalizar a água e produzir corredeiras está seca e destruída (figuras 101 e 102). A baixa densidade de ocupação do entorno e a falta de opções de acessibilidade ao local auxilia nesse processo, pela própria dificuldade de frequentar o equipamento urbano.

Não há acesso de rede metroferroviária, pois a linha mais próxima é a 13 e a distância da estação Beiyuan até o parque é de 27 km em linha reta. Portanto, a única alternativa de acesso é o transporte rodoviário, pela Via expressa Beijing-Chengde. Outro fator importante é que este equipamento não está inserido em nenhuma das ZEEs, portanto, não são prioritárias para implantação de infraestrutura, nem incentivos de ocupação.

O Ginásio de Vôlei de Praia, localizado no Parque Chaoyang, na porção leste, encontra-se em processo de deterioro (figura 103). Contudo, de acordo com o Comitê Local, essa estrutura era temporária e apenas atenderia às competições do evento. O que ocorreu é que, após 4 anos, não foi desmontada.

Caso seja mantida, não existem problemas de acessibilidade, pois a linha de metrô 2, estação Nongzhanguan está bem próxima ao local.

Figura 99 – Núcleos esportivos e atendimento do sistema de transporte metroferroviário

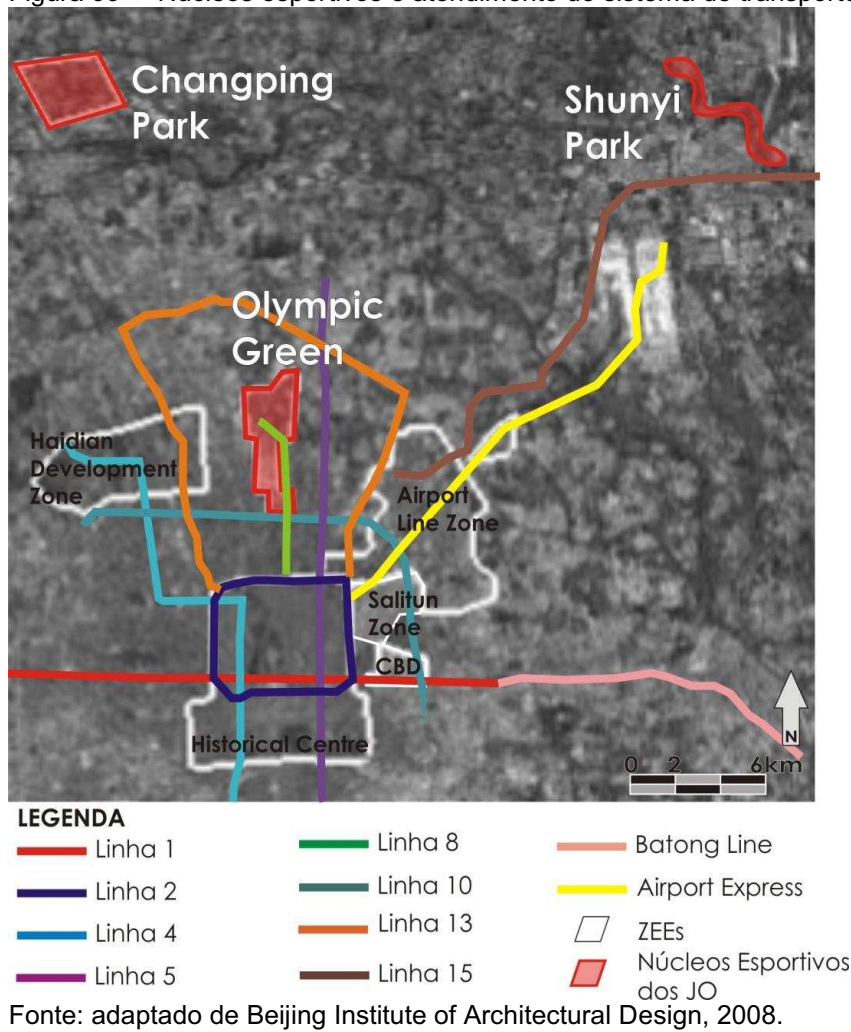


Figura 100 – Estrutura esportiva para a modalidade de canoagem



Figura 101 – Estrutura esportiva para a modalidade de remo – fotos antes e após o evento



Fonte: BBC, 2012.

Figura 102- Foto aérea do entorno da estrutura esportiva para as competições de remo



Fonte: Beijing Institute of Architectural Design, 2008.

Figura 103 - Ginásio de Volei de Praia após o evento



Fonte: Reuters, 2012.

O que se percebe é que a localização das estruturas influenciou no seu cuidado ou abandono. As estruturas que estão dentro do PO estão sendo mantidas, apesar de ociosas, pois anualmente recebe visitantes dispostos a comprar entradas para conhecer as estruturas, principalmente o Estádio Olímpico. Na primeira metade de 2011 foram vendidos 720 mil ingressos (THE GUARDIAN, 2012). Portanto, haveria potencial de exploração turística ainda mais significativo, caso fossem promovidos eventos constantemente.

De acordo com Brownell⁶ (2012 apud REUTERS, 2012) falta experiência em administrar espaços de eventos. Não houve a divulgação dos locais de provas, pois o governo não permitia sua utilização antes dos JO. A pesquisadora afirma que pelo porte da cidade, não haveria problemas quanto a falta de público, pois Beijing tem população suficiente para manter sua frequência constante (capacidade para 91 mil espectadores durante os JO e depois 80 mil).

No entanto, um dos fatores que interfere na ocupação desses equipamentos é o próprio regime político que desestimula grandes aglomerações de pessoas e é relutante em comercializar o direito de locação para empresas privadas.

Tardiamente tentam adaptar-se à promoção de atividades. Podem ser percebidas mudanças gradativas nas estruturas menos representativas, como por exemplo, no Ginásio Olímpico de Basquete que foi renomeado para Centro Mastercard. Em estruturas icônicas como o Estádio Nacional (Ninho de Pássaro) e o Centro Aquático (Cubo d'água) a mudança de nome não será comercializada, pois são referências urbanas de Beijing incorporadas pela população, afirma Xiang Jun, administrador do Estádio Nacional (THE GUARDIAN, 2012).

Outros espaços que têm sido utilizados após o evento, são os construídos dentro das universidades, como os ginásios para tênis de mesa e lutas, esportes com significativa quantidade de praticantes no país. Contudo, em termos de retorno financeiro, tem sido igualmente subsidiado. Nos dias de semana, a utilização dos universitários é gratuita (CNCWORLD, 2012).

Alguns equipamentos precisaram ser reformulados. O Centro

⁶ Susan Brownell, professora de antropologia e pesquisadora de esportes chineses na Universidade de Missouri-St. Louis.

Internacional de Comunicações foi convertido em espaço de exposições e o Centro de Imprensa em Centro de Convenções. De 2009 até o final de 2011 recebeu mais de 2 mil eventos, o que representa um total de 14,4% do total de encontros, exposições e demais eventos de Beijing (CNCWORLD, 2012).

O Centro Aquático Nacional, conhecido como Cubo d'água, é atualmente um parque aquático de lazer. Para isso, precisou de reformas: reduziu sua capacidade de 17 mil para 5 mil espectadores; acrescentou mais um pavimento (de 4 para 5) e ampliou o estacionamento (de 110 para 400 vagas) (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.20). Somados aos custos de adaptação, sua manutenção é dispendiosa, pelo consumo de energia e pela necessidade de troca de água frequente numa cidade que tem problemas de abastecimento (THE GUARDIAN, 2012).

A Vila Olímpica Wali, foi localizada a 4 km ao norte das estruturas esportivas e está ladeada de 760 ha de áreas verdes. Durante os JO acomodaram 16 mil atletas e comissão técnica. São edifícios de 6 pavimentos que foram construídos atendendo a preceitos sustentáveis e foram comercializados após o evento (OFFICIAL REPORT OF THE BEIJING 2008 OLYMPIC GAMES, 2008, p.75). Diferente de Sydney e de outras cidades-sede, o regime comunista, no qual é responsável pela construção e manutenção das estruturas esportivas e que não pretende permitir a concessão de uso por empresas privadas, sobrecarrega o Estado de altos custos, sem horizonte de retorno financeiro.

Tabela 16 - Lista de Instalações de competição para a XXIX edição das Olimpíadas – Beijing

Local	Evento	Capacidade de assentos		Espaço (m ²)	Tempo de conclusão	Observação
		Assentos fixos	Assentos temporários			
Estádio Nacional	Atletismo, futebol	91.000		258.000	Mai/08	Recém-construído
		80.000	11.000			
Centro Aquático Nacional	Natação, mergulho, nado sincronizado	17.000		87,283	Jan/08	Recém-construído
Estádio Indoor Nacional	Ginástica artística, trampolim, handebol	20.000		80.890	Nov/07	Recém-construído
		18.000	2.000			
Quadra Olímpica Verde de	Tênis	17.400		26.514	Out/07	Recém-construído

Tênis de Beijing						
Ginásio da Universidade Agrícola da China	Luta	8.500		23.950	Nov/07	Recém-construído
		6.000	2.500			
Ginásio da Universidade de Ciência e Tecnologia de Beijing	Judô, tae kwondo	8.012		24.662	Nov/07	Recém-construído
		5.050	2.962			
Ginásio da Universidade de Beijing	Tênis de mesa	8.000		26.900	Nov/07	Recém-construído
		6.000	2.000			
Ginásio Olímpico de Basquete de Beijing	Basquete	18.000		63.000	Jan/08	Recém-construído
		14.000	4.000			
Velódromo Laoshan	Ciclismo	6.000		33.000	Nov/07	Recém-construído
		3.000	3.000			
Salão de Tiro de Beijing	Tiro	8,984		47.626	Jul/07	Recém-construído
Ginásio da Universidade de Tecnologia de Beijing	Badminton, ginástica rítmica	7.500		24.383	Out/07	Recém-construído
		5.800	1.700			
Parque Olímpico Shunyi de Remo e Canoagem Olímpico	Remo, canoa/caiaque flatwater, caiaque-slalom, maratona de natação	27.000		31.569	Jul/07	Recém-construído
		1.200	25.800			
Centro de Vela Olímpica Qingdao	Navegação			137.703	Jan/08	Recém-construído
Estádio Olímpico Central de Tianjin	Jogos preliminares de futebol	60.000		169.000	Ago/07	Recém-construído
Estádio e Centro de Esportes Olímpicos Qinhuangdao	Jogos preliminares de futebol	33.000		48.000	Mai/04	Recém-construído
Estádio e Centro de Esportes Olímpicos	Pentatlo moderno (corrida e hipismo)	40.000		37.052	Ago/07	Renovado e ampliado
		38.520	1.480			

Ginásio e Centro de Esportes Olímpicos	Handebol	7.000		32.410	Metade final de 2007	Renovado e ampliado
		5.000	2.000			
Natatório do Centro de Esportes Olímpicos National	Polo aquático, pentatlo moderno (natação)	5.129		44.635	Set/07	Renovado e ampliado
Ginásio da Universidade de Aeronáutica e Astronáutica de Beijing	Levantamento de peso	6.000		21.000	Dez/07	Renovado e ampliado
		3.400	2.600			
Ginásio do Instituto de Tecnologia de Beijing	Voleibol	5.000		21.882	Set/07	Renovado e ampliado
Estádio Indoor da Capital	Voleibol	18.000		54.707	Dez/07	Renovado e ampliado
Circuito Laoshan de Mountain Bike	Ciclismo (mountain bike)			8.700	Set/07	Renovado e ampliado
Campo de Tiro ao Alvo de Beijing	Tiro	4.999		6.169	Jul/07	Renovado e ampliado
Centro de Esportes Campo de Softball de Beijing	Softball	9.720		15.570	Jul/06	Renovado e ampliado
		5.000	4.720			
Estádio dos Trabalhadores de Beijing	Futebol	60.000		44.800 (renovado)	Dez/07	Renovado e ampliado
Ginásio dos Trabalhadores de Beijing	Boxe	13.000		40.200	Nov/07	Renovado e ampliado
		12.000	1.000			
Estádio Shangtai	Jogos preliminares de futebol	56.000		170.000	Jul/07	Concluído
Estádio Olímpico de Shanyang	Jogos preliminares de futebol	60.000		140.000	Jun/07	Recém-construído
Recinto Equestre Olímpico de Hong Kong (Beas River &	Equestre	18.000		278.000	Mai/08	Renovado e ampliado

Shatin)					
Campo Verde de Tiro com Arco de Beijing	Tiro com Arco	5.384	8.609	Ago/07	Temporário
Estádio Olímpico Green Hockey de Beijing	Hockey	17.000	15.539	Jul/07	Temporário
Centro de Esportes e Campo de Basebol de Wukesong	Basebol	15.000	12.572	Ago/07	Temporário
Sala de Esgrima do Centro de Convenções Nacional	Esgrima, pentatlo moderno (esgrima e pistola de ar)	5.900	56.000	Dez/07	Temporário
Recinto de Bicicleta e Moto Cross Laoshan (BMX)	Ciclismo (BMX)	3.396	3.339	Ago/07	Temporário
Parque Chaoyang de Vôlei de Praia	Vôlei de praia	12.000	14.169	Ago/07	Temporário
Recinto de Triathlon	Triatlo	10.000		Abr/07	Temporário
Ciclismo de Rua	Ciclismo (prova de rua)	3.000		Abr/07	Temporário

Fonte: Beijing Institute of Architectural Design, 2008.

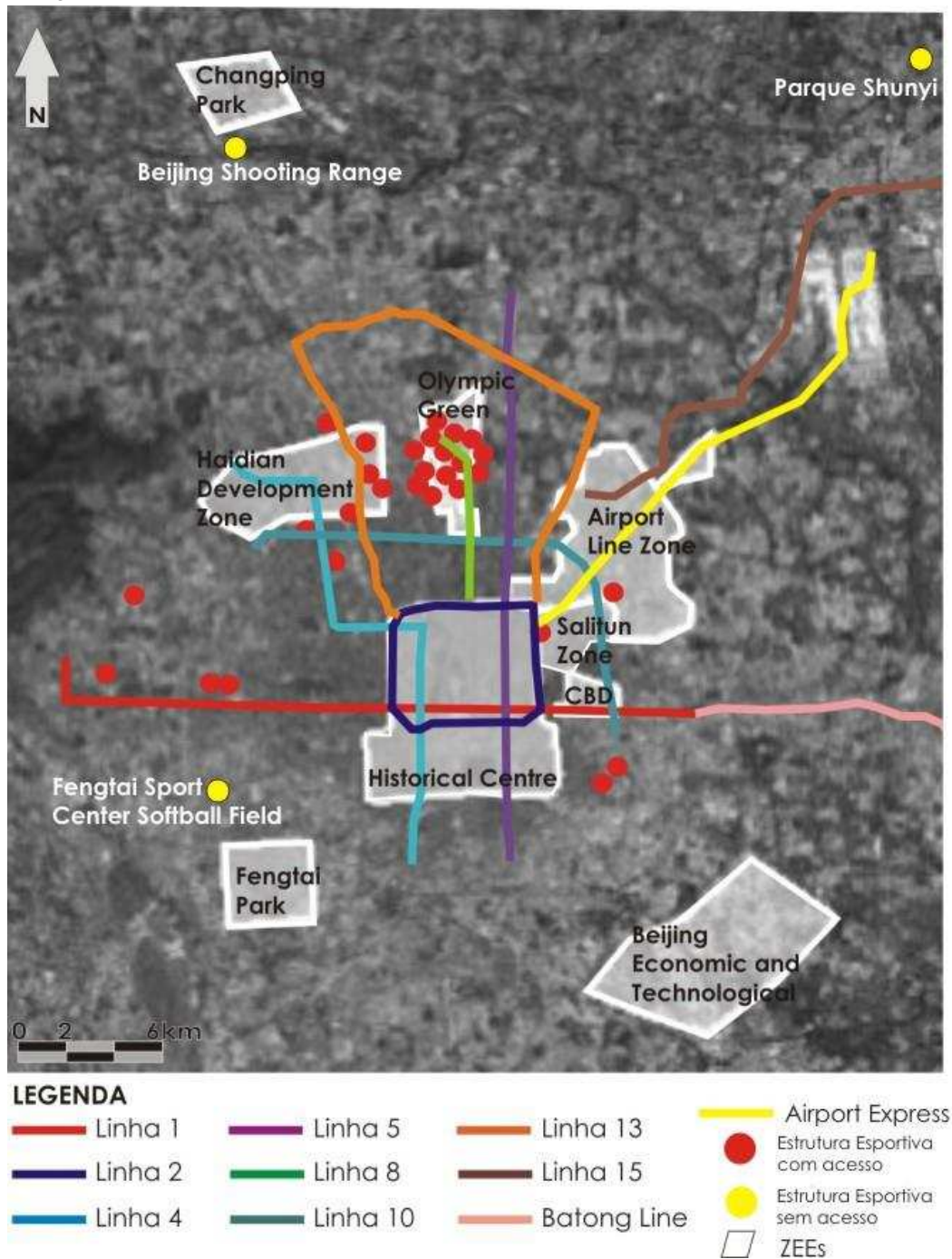
Diante da ociosidade das estruturas esportivas, e, no âmbito morfológico, o maior legado de Beijing foi a infraestrutura de transporte metroferroviário. Portanto a sobreposição da malha de transporte e das ZEEs sobre as estruturas esportivas, pode indicar quais delas tem riscos maiores de abandono.

É possível verificar que o Beijing Shooting Range, a sede de triatlon em Changping e o Fengtai Sport Center Softball Field são locais de maior dificuldade de acesso por rede metroferroviária. O Fengtai Sport Center Softball Field apesar de localizar-se em área mais consolidada, dotada de infraestrutura e próxima a vias expressas, está a 2,3 km da linha férrea. O Beijing Shooting

Range está há 1,6 km da linha férrea, mas com entorno menos consolidado.

Portanto, pode-se verificar que as estruturas esportivas mais distantes de infraestrutura de transporte público e dispersas na malha urbana, são as mais vulneráveis ao processo de degradação e baixa frequência de usuários.

Figura 104 – Sobreposição das estruturas esportivas com sistema de transporte coletivo e ZEEs



Fonte: adaptado de Beijing Institute of Architectural Design, 2008.

4.6 O PO NO CONTEXTO DO PLANEJAMENTO URBANO CHINÊS

O longo processo de discussão para a elaboração dos planos urbanísticos de Beijing, se analisados historicamente, parecem fazer parte da cultura local.

Tanto a escolha do Plano Diretor de Beijing em 1949, como o Plano de Intervenção do PO demonstram a recorrência de longos processos de planejamento que envolveram a apresentação de diferentes propostas e a interferência de profissionais locais na concepção final. Esse aspecto de valorização e aperfeiçoamento do conhecimento local parece fazer parte da cultura do país, verificado também de maneira mais ampla nas políticas de associação de empresas estrangeiras ao governo e a obrigatoriedade de inclusão de profissionais chineses como forma de apreensão do conhecimento e influência nas decisões.

O próprio concurso para as 12 novas estruturas esportivas que seriam construídas para os JO é um exemplo. Das 177 equipes participantes, os vencedores foram 3 originários de participações conjuntas entre escritórios locais e estrangeiros, e 9 de equipes exclusivamente chinesas (BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN, 2008, p.xviii).

A pesquisa também revela o significativo direcionamento do Estado nas decisões urbanísticas, pautadas por significados simbólicos de exaltação do regime político por meio do desenho monumental das áreas e edificações cívicas tanto no período imperial e no comunismo, como nas próprias edificações olímpicas (Ninho de Pássaro e Cubo d'água). Além da forte militarização da história do planejamento da capital chinesa - materializadas pela edificação e demolição de muros, construção monumentais espaços cívicos - outros fatores determinantes no desenho urbano foram a política nacional de industrialização e, posteriormente a de internacionalização do país.

Beijing, como capital, foi a cidade que seguiu de maneira mais rígida essas diretrizes, o que refletiu na história de seu planejamento urbano. A preocupação com a industrialização resultou no desenvolvimento de cidades com planos diretores pouco restritivos a ocupação fabril o que causou a obrigatoriedade de convívio entre usos conflitivos e um espaço urbano fragmentado, verificado no Mapa de Uso e Ocupação do Solo de Beijing (1991-

2010) Da mesma forma o incentivo à internacionalização permitiu a flexibilização de parâmetros urbanísticos com o intuito de atrair empresas estrangeiras e o acesso ao mercado consumidor mundial.

Apesar do planejamento urbano de Beijing ter sido fortemente conduzido pelo governo central, o processo de escolha dos planos diretores e do projeto do PO ocorridos no último século retiram a ideia pré-concebida de um planejamento de opção única de um governo ditatorial.

Pode ser verificado, em ambos os casos, significativa influência externa. No caso do plano diretor aprovado durante o regime comunista, houve influência direta da União Soviética, em função de sua posição de liderança no regime político adotado. Com seu enfraquecimento e ascensão da economia chinesa e da adoção de políticas de abertura, o planejamento dos JO não passa diretamente pela necessidade da aprovação de um país ou órgão internacional para ser validado, mas de todo modo a escolha da localização do PO – na porção mais desenvolvida da cidade - e a adoção de edificações icônicas assinadas por arquitetos internacionais demonstra a preocupação do país em se enquadrar no “gosto internacional”, para mostrar-se moderna, sustentável e com padrão globalizado.

No contexto urbano de Beijing e no código de costumes das cidades chinesas o PO pode ser considerado inovador no planejamento da cidade. Não somente pela contradição de um país politicamente fechado construir um espaço destinado a um grande evento internacional, mas principalmente por estar cedendo à população um grande espaço público sem fins de afirmação do regime político, tendo como exemplo a Praça Tiananmen, reformulada para receber os desfiles militares.

A relação da população local com esse grande espaço público, poderá gerar um sentimento de apropriação anteriormente inexistente.

De acordo com Hassenpflug (2010), a interpretação que a população local faz é bem divergente da visão ocidental do que seja um espaço de convívio. Para eles, os espaços públicos são lidos como interstícios, espaços de trânsito, motivo pelo qual é percebido o descaso pelo acúmulo de lixo nas ruas. De fato, o poder municipal também os interpreta dessa forma, uma vez que são raros os locais de permanência de grupos sociais como praças e calçadões. Nos governos autocráticos em geral, os espaços públicos são

pouco incentivados, pois podem promover discussões e revoltas ao regime vigente.

O desenho final do PO, assim como da cidade de Beijing, foi influenciado por fatores técnicos e mais significativamente políticos, o que pode ser constatado com os redirecionamentos dos projetos de intervenção urbana a cada mudança de regime político.

Apesar da constatação da morosidade nos processos decisórios em termos urbanísticos, foi possível identificar a restrita abertura do poder local à participação popular nas decisões urbanísticas. Em relação à aprovação do projeto do PO, apesar de ter ocorrido uma consulta popular, não foram encontrados relatos sobre o processo de participação.

Acredita-se que a rapidez das transformações urbanas em Beijing na atualidade tende a restringir ainda mais essa participação pela própria dinâmica populacional e econômica da China. A urgência dos problemas de moradias existentes, a disposição de indústrias em meio a usos incompatíveis, exigem intervenções rápidas, por meio de propostas pouco discutidas. Outra preocupação recorrente na literatura é em relação aos conjuntos arquitetônicos antigos que poderão se perder pela falta de discussões em relação ao seu valor e sua preservação.

4.7 ANÁLISE PÓS-EVENTO

Beijing foi a cidade-sede que mais investiu em infraestrutura. Para verificar em que medida Beijing foi modificada em função da preparação para os JO de 2008, optou-se por analisar as temáticas priorizadas em termos financeiros pelo poder público, que são a proteção ambiental (60,5%) e o transporte (25,8%) (Tabela 18). Essas temáticas serão analisadas em detalhe na presente pesquisa.

Tabela 17 – Investimentos relacionados a Beijing 2008

Investimentos de Capital	Custo da construção (US\$ m)								Total
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Despesas olímpicas específicas não planejadas									
Proteção ambiental	1000	1000	1500	1500	1500	1300	827	0	8627
Estradas e ferrovias	547	592	636	636	636	313	313	0	3673
Aeroporto	12	30	31	12	0	0	0	0	85
Despesas relacionadas às olimpíadas									
Recintos esportivos			212,57	425,13	495,99	283,42	12,01	0	1429,12
Vila Olímpica					110,62	158,87	38,25	38,25	442,48
Total	1559	1622	2379,57	2573,13	2742,61	2055,29	1286,75	38,25	14256,6

Fonte: Brunet e Xinwen, 2009.

4.7.1 Sustentabilidade

O mais grave problema ambiental da cidade são os baixos níveis de qualidade do ar. Beijing recebeu em 2006 o título de cidade mais poluída da Ásia (GRECO; SANTORO, 2007, p.124). Esse resultado prejudicava significativamente a imagem da cidade-sede dos JO de 2008, evento que reforçava a importância da sustentabilidade em seu regimento (Pitts e Liao, 2009, p.100).

No livro de candidatura para sede dos JO de 2008, o poder público se comprometeu a alcançar padrões aceitáveis de qualidade do ar estabelecidas pela Organização Mundial da Saúde. Portanto, elaborou metas de controle da poluição ambiental de 1998 a 2002 para implantar no período que antecedia os JO, de 2003 a 2007.

O governo municipal planejou investir US\$ 12 bilhões a partir de 1998 para: prover a cidade de sistema de gás natural como substituto do carvão; aumentar para 90% a capacidade de tratamento de resíduos sólidos e esgoto; reduzir a poluição sonora; e melhorar as condições de tráfego (OFFICIAL REPORT OF THE BEIJING 2008 OLYMPIC GAMES, 2008, p.132).

Para atender os aspectos relacionados à sustentabilidade, presentes na Carta Olímpica, os maiores investimentos em Beijing foram destinados à melhoria da qualidade do ar. Como o presente estudo tem como foco de análise as mudanças físicas no espaço urbano, há a dificuldade de estabelecer relações entre a qualidade do ar e alterações no âmbito morfológico, diferente

do estudo de caso de Sydney, que propôs a recuperação de uma área degradada.

Ao considerar que as emissões veiculares são responsáveis por 60% da poluição atmosférica das áreas no entorno do terceiro anel (área central), a discussão se restringirá a poluição advinda do setor de transporte.

Em Beijing, a circulação de veículos tem sido um dos principais responsáveis pela baixa qualidade ambiental da cidade, ultrapassando os resultantes da queima do carvão. Um estudo do Texas Transportation Institute (TTI) analisou 85 áreas urbanas nos Estados Unidos e constatou que os congestionamentos não somente trazem inconvenientes para o cotidiano urbano, mas perdas econômicas e de qualidade do ar (SCHRANK; LOMAX, 2005, apud PITTS; LIAO, 2009, p.136).

As iniciativas com maior efetividade na redução da emissão de poluentes veiculares no período de preparação para os JO foram: a introdução de medidas regulatórias de controle de emissões; exigência de combustíveis mais limpos e programas de inspeção; renovação de frota e restrição de acesso a veículos altamente poluidores em determinadas áreas da cidade (UNEP, 2009). Essas medidas, ainda que a quantidade de veículos automotores tenha duplicado entre o ano 2000 e 2008, apontam uma queda significativa nas concentrações atmosféricas de monóxido de carbono e óxidos de nitrogênio neste mesmo período (UNEP, 2009). Em concordância a estas estratégias de proteção ambiental, a melhoria da infraestrutura de transporte era vista também como uma oportunidade de reduzir os deslocamentos em automóveis, reduzindo assim as emissões veiculares.

Contudo, o Greenpeace China (2008 apud ZHANG; ZHAO, 2009, p.250), afirma que as medidas foram apenas paliativas e se restringiram ao período de realização dos JO. Para reduzir os níveis de poluição do ar durante o evento, o poder público fechou temporariamente 200 fábricas; paralisou as construções em andamento na cidade e nas províncias vizinhas; e restringiu a circulação de veículos à metade, cerca de 3,3 milhões.

Em termos de legado, apesar do anúncio de fechamento de fábricas poluidoras, a melhora na qualidade do ar teve efeitos limitados, pois a cidade frequentemente se apresenta com uma névoa de poluição (THE GUARDIAN, 2012). Uma das medidas sustentáveis que a preparação dos JO proporcionou

à população foi a inclusão de 700 ha de florestas no extremo norte da cidade, área corresponde a três vezes a área do PO de Londres (PITTS; LIAO, 2009, p.193).

Isso contribuiu para a melhoria da relação área verde per capita, pois Beijing tinha a pior média (menos de 10 m²/habitante), sendo que após a construção do PO foi a que obteve o maior aumento (PITTS; LIAO, 2009, p.152).

Tabela 18 - Incremento de áreas verdes em função dos JO nas cidades-sede

Cidade	Área parque olímpico (km ²)	Outra área do parque (km ²)	Área total orientada do PO (km ²)	Localização	Natureza
Tóquio	0,664	-	0,664	Área urbana central	Espaço semi verde
Munique	2.830	-	2.830	Área urbana central	Espaço semi verde
Montreal	0,460	-	0,460	Área urbana central	Espaço semi aberto
Los Angeles	0,538	-	0,538	Área urbana central	Espaço semi verde
Seul	1.674	0,831	2.505	Área suburbana	Espaço semi verde + espaço verde
Atlanta	0,085	-	0,085	Área urbana central	Espaço verde
Sydney	1.500	6.100	7.600	Área suburbana	Espaço semi verde + espaço verde
Atenas	-	2.000	2.000	Área urbana periférica	Espaço verde
Beijing	4.050	6.800	10.850	Área suburbana	Espaço semi aberto + espaço verde
Londres	2.000	-	2.000	Área urbana periférica	Espaço semi verde

Fonte: Pitts e Liao, 2009.

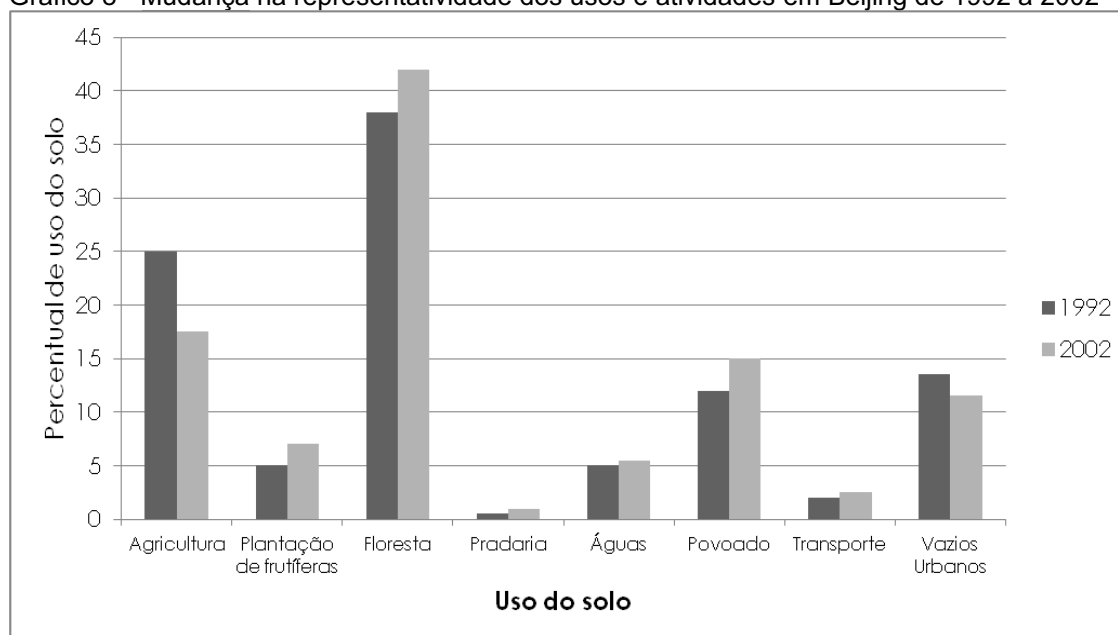
Contudo, cabe ressaltar que o aumento per capita não garante a melhoria da qualidade de vida da população, caso não estejam bem distribuídas. O fato de estar concentrado na porção norte da cidade favorece apenas a parcela da população que reside nas adjacências.

Uma medida que distribuiria de maneira mais equilibrada as áreas verdes foi prevista no Plano de 1959, por meio de um cinturão verde entre o quinto e o sexto anel viário, que cercava a área urbana e que somaria 300 km². No entanto em 2011, constatou-se que restam apenas 160 km², que corresponde praticamente a metade da área inicialmente planejada num período de 50 anos.

Essa significativa redução resultou em março de 2000 na definição de um novo perímetro para o cinturão verde que circunda a área urbana de Beijing, compreendendo 1/3 de áreas agrícolas e 2/3 de áreas efetivamente nativas (LI; WANG et al., 2005).

Uma das causas da redução do cinturão foi o avanço das áreas urbanizadas sobre as agrícolas. De 1992 a 2002, a área urbana cresceu 25% e a de terras para agricultura decresceram 32% (LI; WANG et al., 2005).

Gráfico 8 - Mudança na representatividade dos usos e atividades em Beijing de 1992 a 2002



Fonte: Li et al, 2005.

Obs: Vazios urbanos são compostos de terrenos baldios e áreas agrícolas abandonadas.

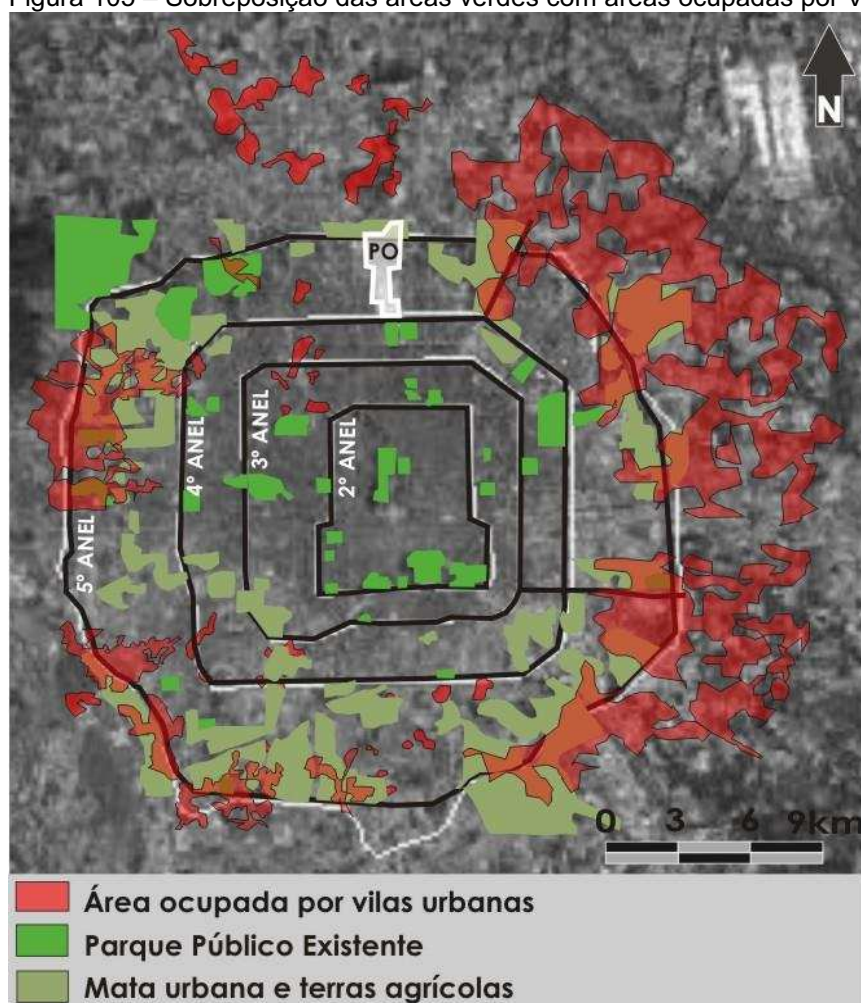
Regras de compensação referentes à preservação de áreas verdes têm sido estabelecidas pelo poder público, mas o valor de troca é muito menor que os benefícios econômicos gerados com o mercado imobiliário e outras atividades comerciais. De acordo com Li et al. (2005) a compensação para áreas no segundo anel em 2005 são de US\$723,00/m²; enquanto que o valor por metro quadrado de área residencial é de US\$1.205,00/m² (67% maior).

Para o equilíbrio entre ocupação urbana e os recursos naturais disponíveis, Beijing precisaria limitar seu perímetro urbano em 1.040 km² e edificar 60% do território, mantendo o restante como reserva verde. Em termos populacionais, o limite seria de 6,45 milhões de habitantes, caso contrário, haveria a escassez principalmente de água. Beijing ainda é abastecida por

recursos hídricos advindos da porção oeste de seu território e consome anualmente 342 m³ per capita, muito inferior à média nacional (2.517 m³) (WANG, 2011, p.31).

Outro fator que contribuiu para o avanço das áreas urbanizadas sobre o cinturão verde, é a proliferação de ViCs. Quando sobreposto a mancha de áreas verdes a ocupação urbana das ViCs verificou-se que são responsáveis pela significativa redução de áreas verdes principalmente nas porções nordeste do quinto anel. Coincidentemente, as porções ocupadas são as que possuem menos parques públicos.

Figura 105 – Sobreposição das áreas verdes com áreas ocupadas por ViCs



Fonte: adaptado de Zheng et al, 2009; Li, e Wang et al, 2005; base cartográfica do Google Earth

4.7.2 Transporte

No contexto nacional, no final da década de 1980 o Governo Central anunciou o plano de construção do Sistema Nacional de Vias Expressas, uma

rede de 36 mil quilômetros de rodovias que conectam cidades com população superior a 1 milhão de habitantes e 98% com população entre 500 mil e 1 milhão (HO e LIN, 2004, p. 93 apud FRIEDMANN, 2005, p.26). Em 2000, metade do sistema estava pronto. As ferrovias ainda eram precárias, pois prioritariamente transportavam carvão, materiais de construção e outros produtos em grande quantidade. Um terço da rede estava saturada e não havia garantias de que a mercadoria seria entregue no destino.

No que se refere às rodovias, em geral não é realizada manutenção, a pavimentação é de má qualidade e o trânsito veicular é lento, pois precisa dividir o espaço com pedestres, bicicletas e tratores (RONG, 1997, p.50-60 apud FRIEDMANN, 2005, p.26). Duas áreas centrais na nova economia têm situações consideradas melhores: a bacia de Yangzi, delimitada por Shanghai, Nantong, Nanjing, Hangzhou e Ningbo; e o Pearl River Delta (FRIEDMANN, 2005, p.26).

Figura 106 – Localização da Bacia de Yangzi e o Pearl River Delta



Fonte: Google Maps, 2013.

Diante dessa realidade, as regiões centrais e ocidentais têm reclamado a extensão dos privilégios das áreas costeiras, pois as disparidades são significativas. O Nono Plano Quinquenal (1996-2000) foi concebido com o intuito de promover a integração da área costeira com a central e a ocidental por meio de massivos projetos de transporte e comunicação (FRIEDMANN, 2005, p.23).

Figura 107 – Integração de transporte ferroviário, rodoviário e marítimo na China



Fonte: Friedmann, 2005

Atualmente, em termos regionais a integração de Beijing com outras cidades ocorre por vias expressas pelo sul e por ferrovias pelo norte. Para o escoamento de produtos industriais, o maior interesse de conexão ocorre por meio de três linhas: Beijing-Tangshan, Beijing-Tianjin e Beijing-Shijiazhuang (figura 108).

Figura 108 – Principais rodovias de escoamento de produtos de Beijing



Fonte: Google Maps, 2013.

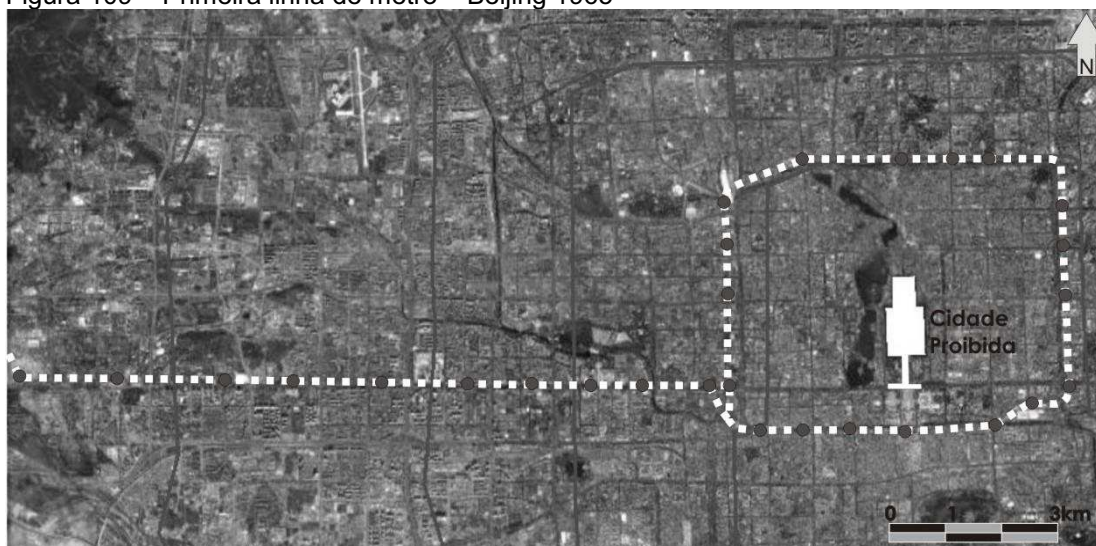
De acordo com Skinner (1977 apud FRIEDMANN, 2005, p.25) os fluxos norte-sul são de transporte de carvão, óleo e grãos; enquanto o fluxo leste-oeste são de transporte de matérias primas e manufaturados (inclusive importação e exportação); e o movimento de pessoas ocorre de áreas rurais para áreas urbanas.

No âmbito local, a importância de Beijing como capital faz com que as estruturas sejam influenciadas por políticas nacionais. Na década de 1960 as relações entre União Soviética e China estavam próximas de um conflito armado. A União Soviética enviou tropas às fronteiras e armas aos mongóis

prevendo possíveis ataques. Isso levou a China, em 1965, à construção da primeira linha de metrô que, a princípio, tinha fins militares. Embora finalizada em 1969 e operacionalizada em 1971, parte da atual Linha 1 sofreu diversas alterações e expansões, e foi aberta ao público somente em 1981. Essa linha foi realizada sobre as fundações dos muros, o que facilitou a sua construção e permitiu que as obras ocorressem sem obstruir o fluxo das vias do entorno.

A primeira fase foi ao sul e tinha 23,6 km de extensão e; em meados da década de 1980 a segunda fase com 16,04 km foi realizada configurando-se como uma linha direcional leste-oeste. Atualmente possui 39 estações, sendo duas de transferência entre estas linhas, distribuídas em 53,5 km de extensão (figura 109).

Figura 109 – Primeira linha de metrô – Beijing 1965



Fonte: Wang, 2011.

Em 2003, a Linha 13, o principal eixo de ligação com a porção leste da cidade foi adicionado as linhas 1 (vermelha) e 2 (azul), que servem a área central desde a metade da década de 1980.

O governo municipal iniciou o incentivo a políticas de descentralização (modelo policêntrico), reforçadas no Plano Diretor (1991-2010), aprovado pelo Conselho Estadual e pelo Governo Central da China com o intuito de promover o desadensamento das áreas centrais por meio do deslocamento de população para as periféricas.

Associados a isso, as áreas urbanas passaram a atrair populações rurais que se instalavam de forma precária em imóveis nos subúrbios, em

função dos baixos valores de locação.

De maneira persistente, a estrutura monocêntrica da cidade permanecia por motivos culturais e de mercado, pois essa nova demanda populacional necessitava deslocar-se até o centro, que era a principal área produtiva da cidade (HUANG, 2004; SONG; DING; KNAAP, 2006)

Com o intuito de caracterizar Beijing como um centro administrativo, de negócios e de turismo da região, os administradores públicos permitiram a ocupação da cidade com a construção de edificações sem o necessário planejamento da infraestrutura pública.

A significativa expansão urbana a partir da década de 1990 resultou na falta de integração entre o planejamento de transportes com o do uso do solo. Entre as décadas de 1990 e 2000 a cidade cresceu cerca de 20 km² por ano, chegando a 50 km² nos primeiros anos da década de 2000, alcançando 100 km² de crescimento anual no final da década. A título de comparação, é como se fosse acrescida a área de Manhattan, em NY, a cada 10 meses. (Manhattan tem 87 km²). A cidade caracterizada por um crescimento urbano disperso tornou a mobilidade urbana dependente do transporte individual (HUANG, 2004).

Como consequência, as vias principais passaram a congestionar recorrentemente, o que obrigou as autoridades a construir outros cinco anéis até 2008. No entanto, de acordo com o centro de planejamento de tráfego de Beijing, que realizou um estudo em 2001, 99 das 400 vias principais tinham sérios problemas de circulação que as intervenções em andamento não seriam suficientes para resolver. Havia linhas em que alguns ônibus chegavam a levar quatro vezes mais tempo para realizar o mesmo trajeto, cerca de 160 minutos (WANG, 2011).

Se comparado com as taxas de países desenvolvidos, os 23% dos deslocamentos diários realizados em modais motorizados individuais em Beijing (UNEP, 2007) são considerados índices baixos. No entanto, comparativamente à média de crescimento anual da frota de veículos motorizados no mundo que é de aproximadamente 4,6% (DARGAY; GATELY; SOMMER, 2007), Beijing apresenta 15% a 20%, ultrapassando os 3,5 milhões de veículos (UNEP, 2009).

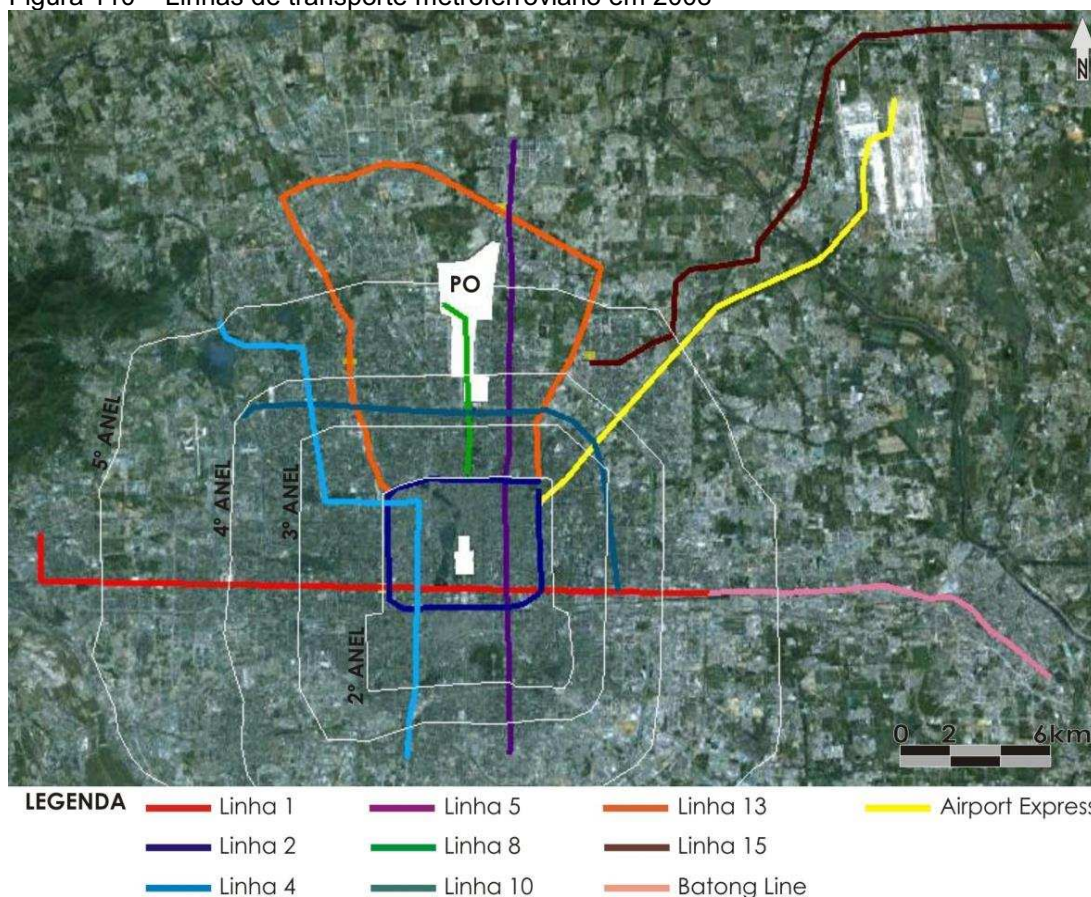
Frente a essa realidade, que depunha contra a cidade que tinha como

objetivo sediar os JO de 2008, um novo Plano Diretor (Beijing City Master Plan 2004-2020) foi aprovado. Incorporou princípios de sustentabilidade, que, para adequar-se aos padrões exigidos pelo COI, pretendia investir significativamente no transporte público, pois reconhecia que essas medidas reduziram a poluição do ar da capital (HUANG, 2004; LI et al., 2005; SONG; DING; KNAAP, 2006).

A conclusão da linha 5 se deu em 2007 e as seguintes seriam as linhas 10, 4 e o trem para o aeroporto (GRECO; SANTORO, 2007, p.131).

Beijing planejou ampliar sua malha metroviária em 87,1 km, atingindo um total de 200 km de rede. Apesar de ter sido incluída no pacote financeiro dos JO, apenas uma parte das linhas atenderia os locais esportivos, estendendo as linhas para outras porções da cidade, principalmente o sul para dar suporte ao Transit Oriented Development (PITTS; LIAO, 2009, p.208).

Figura 110 – Linhas de transporte metroferroviário em 2008



Fonte: BOCOG, 2001; Li et al, 2005; Greco e Santoro, 2007 e BMICPD, 2010.

Atualmente, a Linha 1 conecta as porções leste e oeste da cidade e, a Linha 2, circula em torno de parte do centro histórico, com capacidade de

transporte de 480 milhões de passageiros ao ano. Com a expansão desta rede planejada para 2008, três novas linhas MRT (Linha 5; Linha 10; Linha 8) e três linhas LRT (Linha 13; Batong; Airport Express) seriam implantadas, ampliando a capacidade para 1,74 bilhão de passageiros ao ano (BOCOG, 2001).

As intervenções associadas ao transporte específicas para o evento, e que tinham como premissa a sustentabilidade, apoiavam-se sobretudo na redução dos deslocamentos motorizados, no controle das emissões veiculares, na introdução de medidas temporárias de gestão de tráfego – e na melhoria da infraestrutura permanente de transporte público (LIU et al., 2008; UNEP, 2007; 2009).

Para ampliação da rede viária urbana, houve a finalização do quinto anel e parte do sexto anel viário (208 km); a expansão dos serviços de transporte público por ônibus e a introdução de três novas linhas de transporte rápido (BRT); a renovação do sistema metroviário (MRT, do inglês *Mass Rapid Transit*) e ferroviário de superfície (LRT, do inglês *Light Rail Transit*) e sua expansão de 140 km correspondendo a seis novas linhas; e a implantação de nós de integração modal no transporte público⁷ (Figura 112) (UNEP, 2007; 2009; BOVY, 2009a; LIU; GUO; SUN, 2008; PITTS; LIAO, 2009, p.210).

O poder público local pretendia ampliar a rede de transporte público sobre trilhos com 228 km em 2004 para 407 km até 2012, e 561 km até 2015, para acompanhar a expansão periférica da cidade. Estima-se que a população

⁷ BRT – Bus Rapid Transit – tecnologia de transporte sobre pneus. Sistema de ônibus rápidos de alta capacidade que usualmente operam na superfície em vias segregadas e exclusivas com veículos articulados a velocidade média entre 15 km/h e 25 km/h. Capacidade 15.000 a 35.000 passageiros/hora/direção.

LRT – Light Rail Transit – tecnologia de transporte elétrico sobre trilhos. Sistema de trens leves, de pequenas composições ou tramways que operam superficialmente em vias segregadas ou compartilhadas com o tráfego urbano a velocidade média de 15 km/h e 25 km/h. Capacidade 10.000 a 20.000 passageiros/hora/direção.

Heavy Rail Transit – tecnologia de transporte elétrico sobre trilhos. Trens pesados e grandes composições que operam em vias exclusivas subterrâneas (metrô) ou aéreas (transit) a velocidade média de 30 km/h e 40 km/h. constituem a tipologia MRT com maior custo por quilômetro implantado, mas provém maior capacidade (40.000 a 60.000 passageiros/hora/direção).

Suburban Rail – tecnologia de trens pesados sobre trilhos que operam superficialmente em vias exclusivas a velocidades superiores a 40 km/h. diferem das demais tipologias sobre trilhos por utilizarem a malha ferroviária existente e por serem utilizados para longas distâncias entre as áreas suburbanas e metropolitanas e as áreas centrais. Capacidade acima de 30.000 passageiros/hora/direção.

atingirá 21 milhões de habitantes até 2015, e o crescimento será em grande medida suburbano (figura 111).

Figura 111 – Esquema de áreas de indução de crescimento e restrição de ocupação

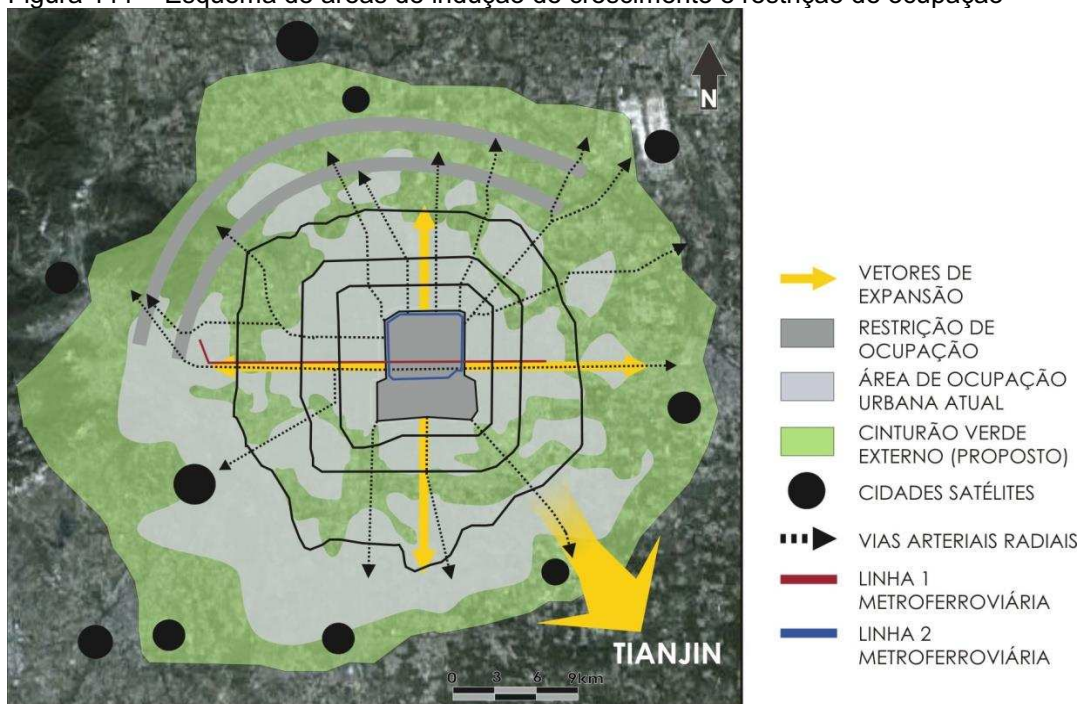
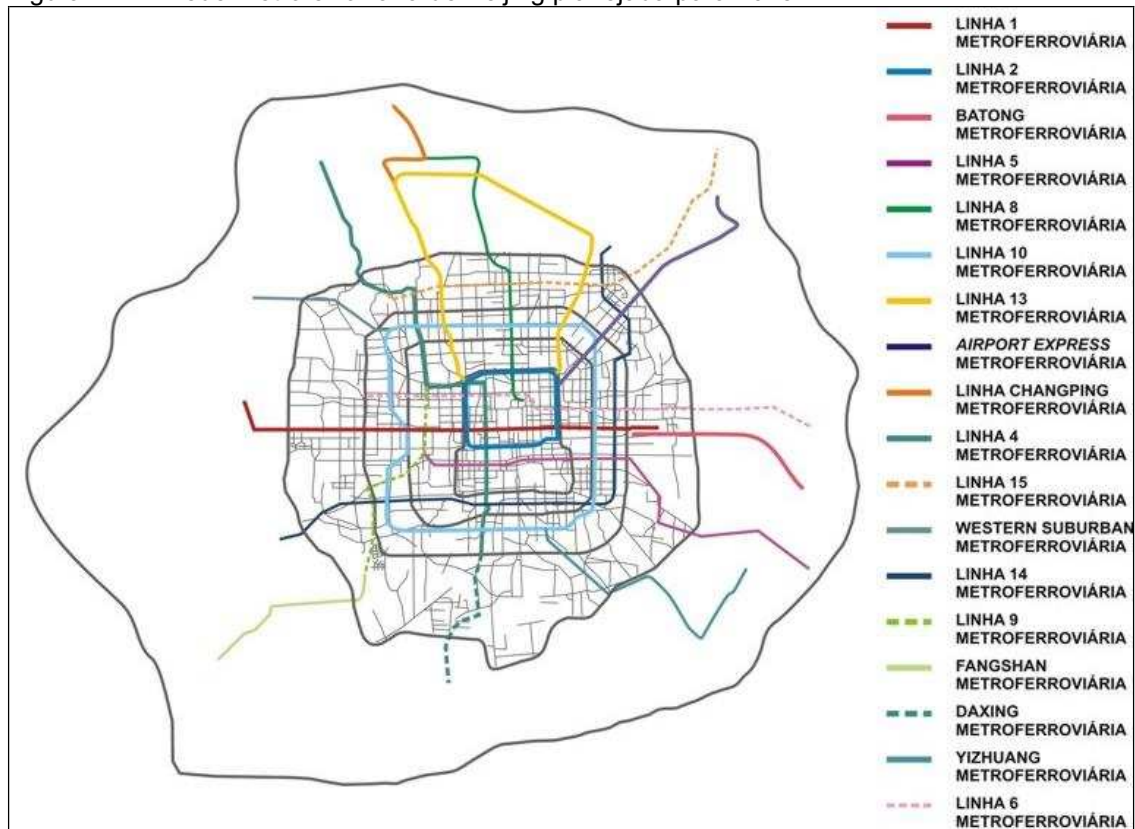


Figura 112 – Rede metroferroviária de Beijing planejada para 2015.



4.8 CONSOLIDAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO POLICÊNTRICA

O planejamento de Beijing baseado na configuração policêntrica está intimamente relacionado aos aspectos culturais da sociedade chinesa que precisam ser compreendidos para sequencialmente, verificar como isso se configura no espaço urbano.

A ocupação de Beijing historicamente monocêntrica, recentemente atingiu a escala regional em função da expansão urbana e isso passou a impactar o acesso as áreas centrais. Por esse motivo, propuseram novas centralidades com o direcionamento de usos especializados de modo que as ZEEs não competissem entre si. Esse plano parece ter potencial de consolidar-se rapidamente, visto que há em Beijing dinâmica de ocupação acentuada, motivada pelas altas taxas de crescimento econômico e de população urbana.

Portanto, esta análise verificou em que medida o plano de descentralização da cidade está se consolidando, pois esse foi o propósito urbanístico que a cidade tinha ao elaborar o plano diretor de intervenção para sediar os JO.

Para isso, foram verificados os impactos da ampliação da rede de transporte metroferroviário na densidade construída e na dinâmica urbana, pois foram considerados proxies para medir a efetividade do plano implantado, uma vez que este atrai contingentes populacionais e modifica a configuração da cidade.

4.8.1 Histórico do uso e ocupação do solo

A principal característica da organização espacial do período pré-maoísta (anterior a 1949), foi a diferenciação funcional e especialização do solo, baseado em clãs. Essa divisão social definia a estrutura urbana com um sistema de vias alinhadas aos eixos cardeais, a separação do espaço por muros que representava a divisão da hierarquia social (GAUBATZ, 1999, p.1497).

Logo após a Revolução de 1949, a cidade se encontrava em decadência com densas ocupações, vias inadequadas e monumentos sem manutenção. De acordo com Jun e Xiaoming (2008, p.21), a forma urbana do período

Maoísta mescla um novo estilo de desenvolvimento com o tradicional. Está estruturada em unidades de trabalho isoladas onde uma pequena comunidade concentra seu trabalho e lazer. Um dos argumentos para a aplicação desse princípio de planejamento foi a redução de deslocamentos.

Recentemente as estratégias de uso e ocupação do solo seguem a mesma premissa de aumento de espaços especializados, que são articulados por três caminhos que se interconectam: reorganização urbana por meio de múltiplos centros de negócios e serviços, aumento dos distritos com uso específico e o estabelecimento de grandes zonas de desenvolvimento econômico (GABAUTZ, 1999, p.1498). Esse plano permite concentrar infraestrutura, comercializar esse espaço privilegiado de maneira diferenciada e concentrar serviços e amenidades para um público homogêneo socioeconomicamente. A intenção de tornar o desenvolvimento urbano de Beijing caracterizado pela dispersão policêntrica iniciou em 1958 e subsequentemente o plano foi revisado em 1983, 1993 e reafirmado em 2004.

Essa priorização de porções do espaço marca a necessidade de repensar a transição entre a cidade do consumo capitalista e a produtiva do socialismo. Para isso, nos anos 1970 os planejadores direcionaram o plano para atender o setor terciário. De acordo com Friedmann (2005, p.37), a partir daí, novas estruturas de poder surgem, com fortes conexões entre poder público local e elites empresariais, o que poderia ameaçar o poder estatal. Essas mudanças forçaram o início da descentralização das decisões em nível local, no entanto, essas autoridades permanecem indicadas pelo governo central.

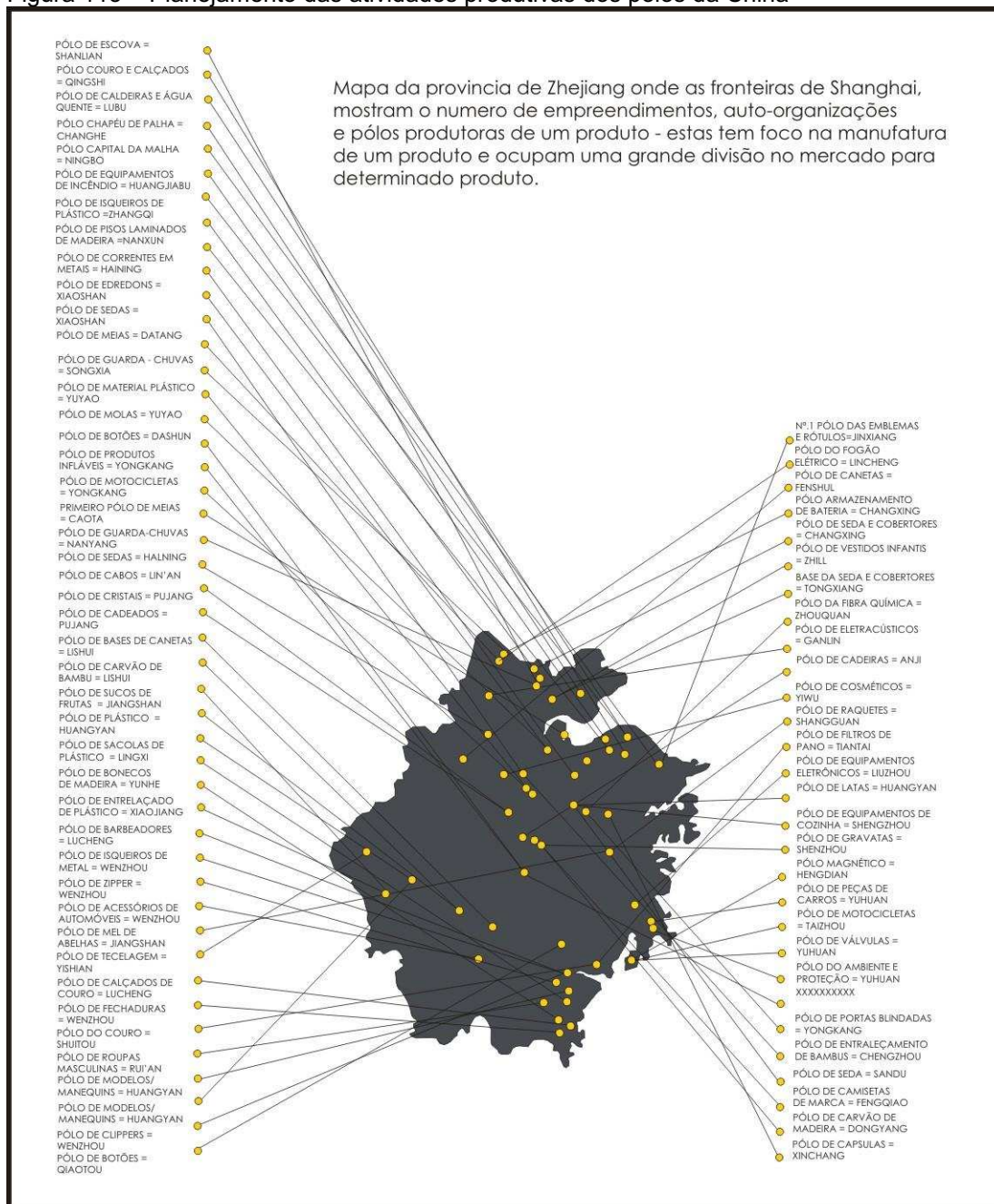
É possível constatar que o centralismo governamental sempre conduziu o processo de planejamento das cidades chinesas, subordinado a um macropiano, que refletia as estratégias nacionais desde o feudalismo até o momento atual, com regras comunistas.

As políticas urbanas têm sido regidas pelas instituições sociais, dentro da ideologia do confucionismo – na qual os mais velhos e os superiores na hierarquia social são mais respeitados – e ao comando administrativo que sanciona diretrizes nacionais baseadas na produção industrial (JUN; XIAOMING, 2008, p.17).

Portanto, as cidades chinesas nunca tiveram autonomia e atualmente

seu direcionamento à atividade produtiva é determinado pelo governo central com vistas a atração de empresas não somente do mesmo segmento de atividade, mas do mesmo produto.

Figura 113 – Planejamento das atividades produtivas dos pólos da China



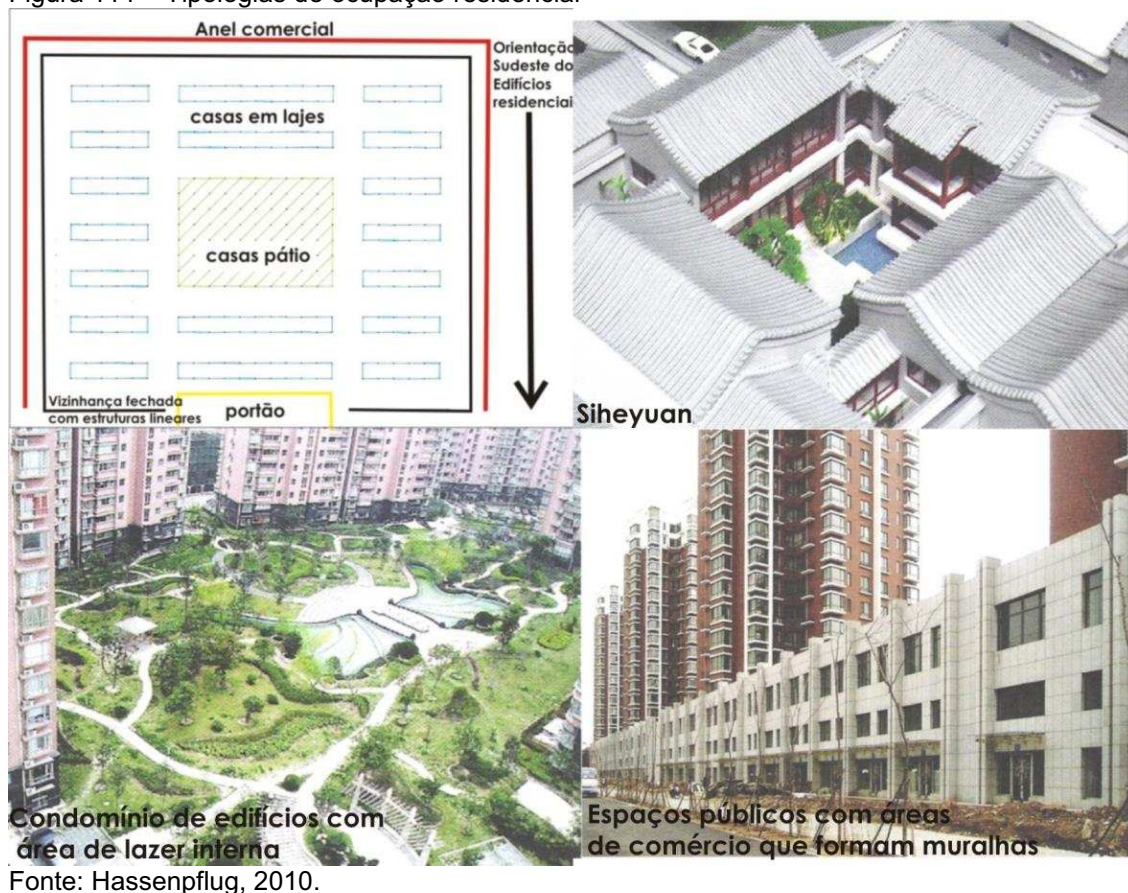
Fonte: Jun e Xiaoming, 2008.

Outra característica cultural que influencia na configuração das cidades chinesas é a divisão do espaço destinado a determinados grupos de pessoas. A conformação residencial, murada e voltada para dentro é uma das influências

das áreas rurais (damwei), onde as vilas eram compostas por comunidades fechadas e economicamente autossustentáveis (comércio, lazer, etc.). Diferente dos condomínios fechados americanos, voltados apenas à elite econômica, na China isso ocorre em todos os estratos sociais.

Tanto na escala residencial como na escala urbana o conceito de comunidade está fortemente presente. Os siheyuan são lotes ocupados nas três divisas com aberturas para um pátio central onde está o acesso único para o exterior. Geralmente residem várias famílias ou várias gerações, sendo que o membro mais velho reside voltado para a face sul, onde há melhores condições ambientais (HASSENPFUG, 2010, p.123). Os preceitos modernos de edificar seguindo a orientação solar são influências soviéticas e que fazem parte da configuração das quadras. A hierarquia é revelada, à medida que os mais ricos têm fachadas maiores voltadas ao sul.

Figura 114 – Tipologias de ocupação residencial



As demais tipologias residenciais urbanas são influenciadas por essa forma de vida em comunidade que resultou na conformação espacial fechada

para o exterior. As tipologias antigas como os hutongs e as mais recentes como as ViCs, os grandes edifícios multifuncionais, os condomínios fechados, têm em comum a adoção de um sistema fechado pertencente a determinado grupo de pessoas dotado de atividades produtivas, de lazer e moradia.

A inter-relação entre o espaço físico e social pode ser explicado por Hassenpflug (2010) quando diferencia a espacialização da sociedade e da comunidade, sendo a primeira extrovertida, na qual os espaços públicos são genuinamente locais sociais de convívio como praças; enquanto comunidades somente se espacializam em ambientes fechados, privados, introvertidos, expressos em locais como o quintal, que pressupõe proximidade e intimidade. Dependendo de qual delas é predominante num contexto cultural, o espaço público é tratado de forma mais extrovertida ou introspectiva (HASSENPLUG, 2010, p.144).

A forma de vida em pequenas comunidades impacta a convivência com os espaços públicos. No entendimento dos chineses, espaço público é local de circulação e passagem. O convívio se dá em espaços privados geralmente de compras.

A diferenciação do privado e do público ocorre de maneira tênue. Um dos motivos seria a influência do regime político no qual o único proprietário de terras é o Estado. A noção de pertencimento e de posse é diferente da Ocidental. Por esse motivo, é possível encontrar varais de roupas nas calçadas, a utilização do espaço público como sala de estar e cozinha, assim como pessoas que circulam de pijama nas ruas. No período que antecedeu os JO, foram colocadas em locais de maior circulação de pessoas, placas com regras de conduta com vistas a melhorar o convívio com os turistas estrangeiros.

A partir do entendimento das diferentes dimensões - sociais, culturais, históricas, econômicas, políticas – do contexto urbano de Beijing é possível analisá-la em termos espaciais.

4.8.2 Expansão urbana de Beijing

De acordo com Pitts e Liao (2009, p.205), na segunda metade do século passado, Beijing experimentou uma rápida expansão urbana e a população

aumentou de 1,56 milhão na década de 1950 para aproximadamente 11 milhões nos anos 1990. Esse aumento, mais rápido que muitas cidades industrializadas durante seu auge de urbanização, têm exigido soluções habitacionais e de infraestrutura.

Para verificar de que maneira evoluiu a expansão urbana de Beijing, foi elaborado um conjunto de figuras a partir de bases fornecidas por Wang (2011, p. 30) e por Huang et al (2008). O primeiro autor apresenta as porções do espaço construído nos anos de 1951, 1959, 1983, 1991 e 2000, e o segundo autor, no ano de 2005. Estas imagens foram reelaboradas sobre base de foto aérea, tomando como referência os anéis rodoviários de Beijing.

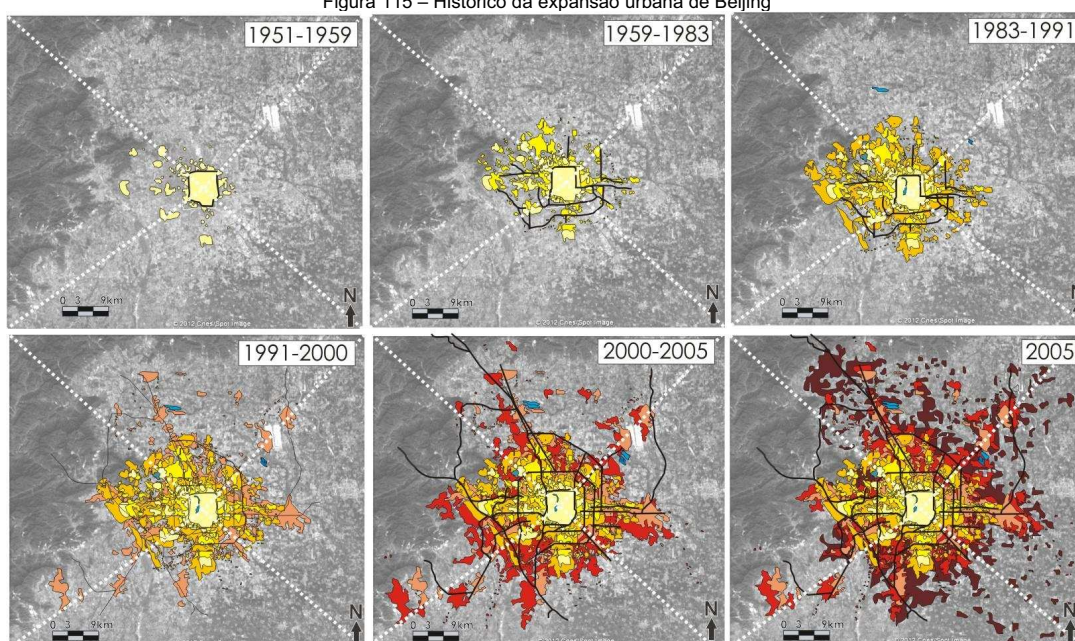
Cada uma das seis imagens foi dividida em quatro quadrantes, definidos por linhas que ligam a Cidade Proibida aos vértices do primeiro anel viário da cidade. A determinação dos quadrantes (norte, sul, leste e oeste) permite analisar o percentual de expansão urbana para cada direção.

Após a separação de cada uma das porções, foi definida uma escala de cores crescente para cada ano, de forma que o ano com menor ocupação (1951) apresentasse o tom mais claro e o ano de maior ocupação (2005), o tom mais escuro. Esta escala de cores facilita a visualização das mudanças quando as porções relativas a cada ano são sobrepostas.







A partir disto, foi calculada a área para cada um dos anos (cada uma das cores), e para cada um dos quadrantes. Desta forma, foi possível calcular a expansão urbana em termos percentuais, de duas formas:

- a) primeiro, a expansão de cada quadrante em relação a si mesmo, comparado ao ano imediatamente anterior;
- b) em seguida, a expansão total de toda a mancha urbana (os quatro quadrantes juntos) em relação ao ano imediatamente anterior.

Figura 115 – Histórico da expansão urbana de Beijing



LEGENDA

	Expansão entre 1951-1959		Expansão entre 1983-1991		Expansão entre 2000-2005
	Expansão entre 1959-1983		Expansão entre 1991-2000		Expansão a partir de 2005

Fonte: adaptado de Wang, 2011; e Huang et al, 2008 ; base cartográfica do Google Earth..

Tabela 19 – Percentual de expansão urbana de Beijing em relação ao período anterior em cada setor

	1951-1959	1959-1983	1983-1991	1991-2000	2000-2005
NORTE	153%	79%	79%	53%	56,45%
SUL	31,89%	129,93%	3,12%	106,63%	43,70%
LESTE	125,79%	67,57%	156%	52,56%	34,43%
OESTE	70,79%	141,14%	**	14,43%	**
TOTAL	87%	107%	42,88%	51%	49,12%

Fonte: adaptado de Wang, 2011 e Huang et al, 2008.

** Crescimento equivalente ou menor em relação ao período anterior.

As figuras de análise temporal se iniciam em 1951, pois morfologicamente, em Beijing não houve modificações expressivas desde a Dinastia Ming. A China havia recém modificado seu regime político e nesse momento ainda não tinha um plano diretor definido. É possível perceber que o crescimento da ocupação urbana foi predominantemente para o oeste, justamente a porção que abriga os mananciais abastecedores da cidade.

Na década de 1950, o governo chinês estabeleceu políticas de fortalecimento da indústria. Por esse motivo Beijing vivenciou um crescimento de novas áreas industriais nos subúrbios do oeste, que podem ser verificadas pela evolução de 1951-1959.

Na figura de 1959-1983 houve o maior salto de expansão urbana, chegando a um crescimento na ocupação de 107% em relação ao período anterior. Na figura é possível verificar a expansão urbana concêntrica e desordenada. Nesse período havia um significativo déficit de moradias públicas, que resultou no incentivo à autoconstrução.

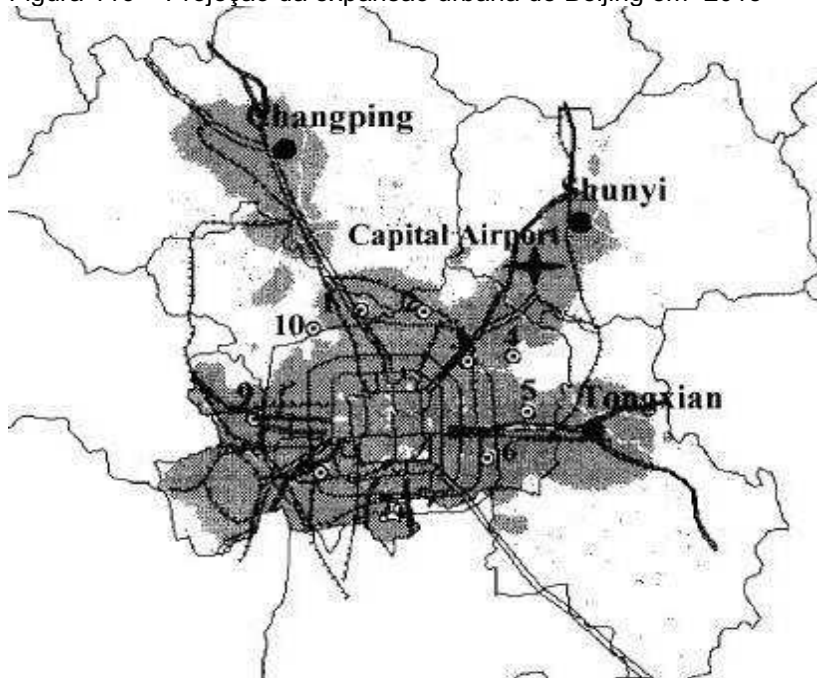
De 1983 a 1991, o Partido Comunista redireciona as atividades de Beijing de industrial para cultural e de turismo. Mas a configuração desse período apresentava distritos urbanos desconectados da área central em todas as direções, resultado das áreas rurais transformadas em ViCs. Verifica-se uma expansão acentuada na direção leste, mais propícia à expansão.

No período de 1991 a 2000, nota-se um crescimento mais condizente com o plano diretor (1991-2010) em vigor. Percebe-se a expansão urbana mais controlada e em direção sul (conexão com Tianjin); leste (porção industrial) e

norte (Eletronic Town e Haidian Development). No Plano Geral de 1991, a orientação do desenvolvimento da cidade deveria ser em direção sudeste em função do plano regional de conexão com Tianjin, cidade portuária (BEIJING MUNICIPALITY, 1991 apud PITTS; LIAO, 2009, p.208). Entre 2000 e 2005, houve a aprovação do novo plano diretor elaborado em função da escolha de Beijing como sede dos JO. A figura demonstra a ocupação acentuada da porção norte, área privilegiada pelo plano com a criação de ZEEs e ampliação do sistema de transporte metroferroviário. Um fator negativo constatado foi o aumento de *leap-frogs*, ou seja, ocupações urbanas em meio a áreas rurais, resultado das políticas urbanas diferenciadas que atraem contingentes populacionais.

Para demonstrar as tendências futuras de ocupação urbana Chen et al (2002, p.1063) realizam uma simulação de expansão urbana de Beijing até 2015. A análise prevê a tendência das cidades satélites se conurbarem com a capital, sendo que o cinturão verde gradualmente se transformaria em área urbanizada. Segundo os autores há três razões fundamentais para sua concretização: a subestimada visão do poder de atratividade do centro tradicional; o determinante efeito da construção de vias de ligação; e a ineficiente proteção dos cinturões verdes.

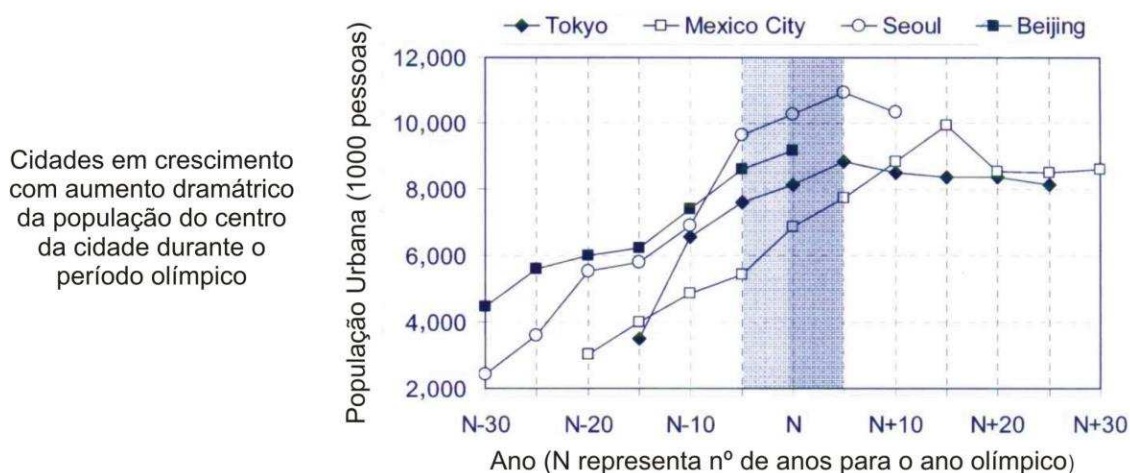
Figura 116 – Projeção da expansão urbana de Beijing em 2015



Fonte: Chen et al, 2002.

Essa expansão urbana ocorre associada a um aumento significativo de população. Diferente de cidades-sede dos JO como Munique, Los Angeles, Sydney e Atenas que apresentam certa estabilidade populacional; e de Montreal, Barcelona e Atlanta, que apresentam decréscimo de população; Beijing - assim como Tóquio, Seul e Cidade do México - passou por um processo de aumento populacional significativo que se iniciou trinta anos antes do evento. Isso explica a forte pressão de ocupação e expansão da cidade.

Gráfico 9 – Mudanças populacionais nos centros das cidades-sede em relação ao ano olímpico

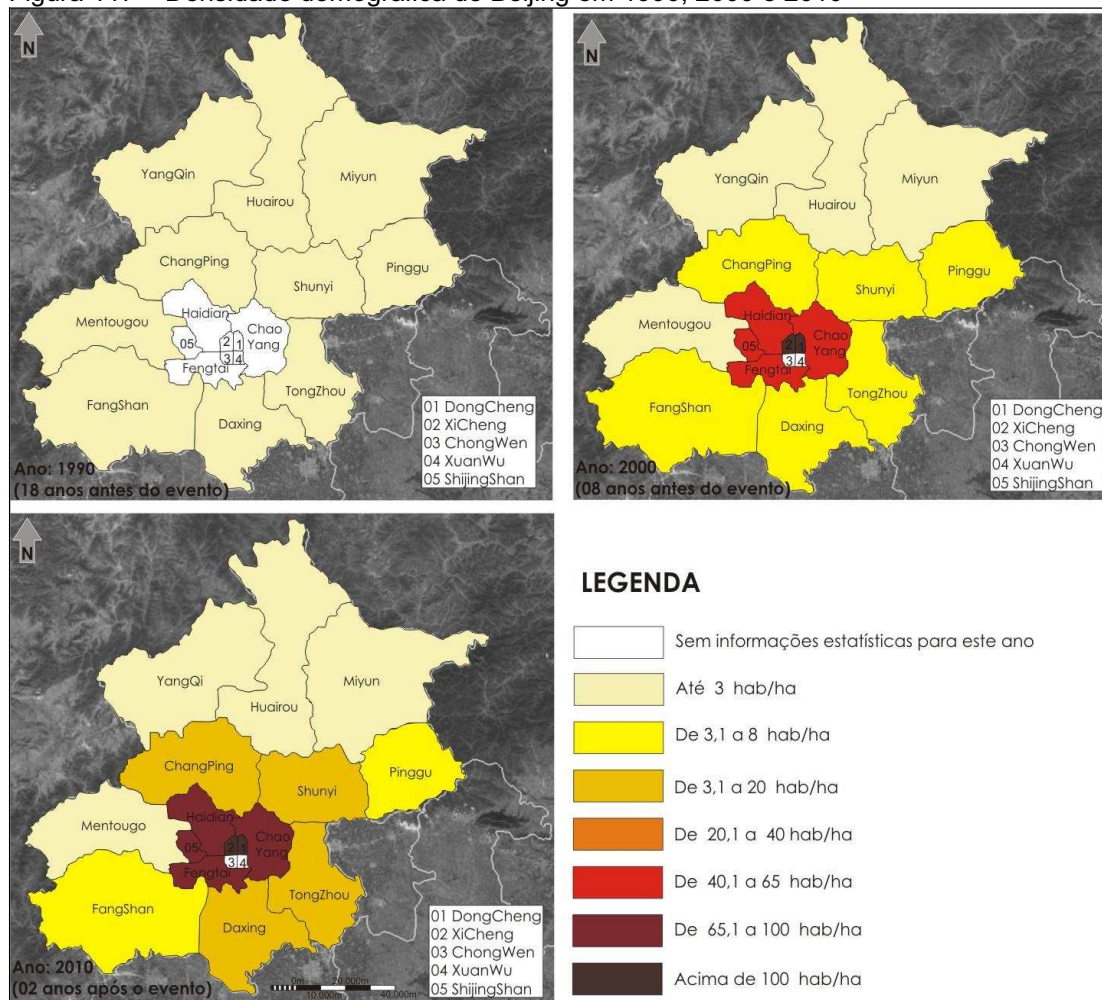


Fonte: Pitts; Liao, 2009.

Mas ao contrário das grandes metrópoles ocidentais nas quais o espalhamento urbano ocorre com baixíssimas densidades, em Beijing as periferias são ocupadas por edificações verticais. Apesar disso se comparadas a ocupação das áreas centrais, com arranha-céus de 30 a 40 pavimentos, apresentam densidades consideradas baixas.

As figuras de densidade populacional demonstram a atratividade da área central de Beijing em relação aos demais distritos desde 1990; e que essa tendência de polarização se intensifica ao longo dos anos. Em 2000 é possível perceber o maior interesse de ocupação dos distritos situados na porção sudeste, provavelmente por influência das políticas nacionais de privilégios das áreas costeiras do país e das diretrizes metropolitanas de criar corredores produtivos na porção leste e sul, com o incentivo a conurbação com Tianjin.

Figura 117 – Densidade demográfica de Beijing em 1990, 2000 e 2010



Fonte: adaptado de <<http://www.geohive.com/cntry/cn-11.aspx>> e <<http://www.citypopulation.de/China-Beijing.html>> Acesso em jan./2013.

Tabela 20 – Densidade demográfica nos distritos de Beijing

Unidades administrativas	Nome de origem	Área (km ²)	População			Área (ha.)	Hab/ha ano 2000	Hab/ha ano 2010
			01/11/1900	01/11/2000	01/11/2010			
			censo	censo	censo			
Beijing Shi Shixiaqu	市辖区	12.187,34	5.521.979	12.873.742	18.827.000	1.218.734	10,56	15,45
Dongcheng Qu	东城区	41,86	-	881.763	919.000	4.186	210,65	219,54
Xicheng Qu	西城区	50,53	-	1.232.823	1.243.000	5.053	243,98	245,99
Chaoyang Qu	朝阳区	455,08	-	2.289.756	3.545.000	45.508	50,32	77,90
Fengtai Qu	丰台区	305,8	-	1.369.480	2.112.000	30.580	44,78	69,06
Shijingshan Qu	石景山区	84,32	-	489.439	616.000	8432	58,05	73,06
Haidian Qu	海淀区	430,73	-	2.240.124	3.281.000	43.073	52,01	76,17
Mentougou Qu	门头沟区	1.450,7	152.426	26.6591	290.000	145.070	1,84	2,00
Fangshan Qu	房山区	1.989,54	309.589	814.367	945.000	198.954	4,09	4,75
Tongzhou Qu	通州区	906,28	172.294	673.952	1.184.000	90.628	7,44	13,06
Shunyi Qu	顺义区	1.019,89	86.990	636.479	877.000	101.989	6,24	8,60

Changping Qu	昌平区	1.343,54	121.282	614.821	1.661.000	134.354	4,58	12,36
Daxing Qu	大兴区	1.036,32	75.349	671.444	1365.000	103.632	6,48	13,17
Huairou Qu	怀柔区	2.122,62	35.260	296.002	373.000	212.262	1,39	1,76
Pinggu Qu	平谷区	950,13	29.888	396.701	416.000	95.013	4,18	4,38
Xian	县	4.223,2	-	695.452	785.000	422.320	1,65	1,86
Miyun Xian	密云县	2.229,45	41.974	420.019	468.000	222.945	1,88	2,10
Yanqing Xian	延庆县	1.993,75	19.874	275433	317.000	199.375	1,38	1,59
Total		16.410,54		13.569.194	1.9612.368	1.641.054	8,27	11,95

Fonte: adaptado de <<http://www.geohive.com/cntry/cn-11.aspx>> e <<http://www.citypopulation.de/China-Beijing.html>> Acesso em jan./2013.

Em 2010, dois anos após a realização dos JO, os distritos que envolvem a área central se diferenciam em adensamento dos demais. Além dos distritos ao sul e leste, se destacam também Changping e Shunyi, que podem ser justificados pela proximidade com locais que receberam significativos investimentos na porção norte do distrito central, em função da localização do PO.

É possível verificar a acentuada concentração populacional da área central de Beijing quando comparadas às densidades de Dongchen e Xicheng (219,54 hab/ha e 245,99 hab/ha respectivamente⁸), com os distritos que estão imediatamente após os anéis viários (Chaoyang, Fengtai, Shijingshan, Haidian) onde a densidade varia de 77 a 69 hab/ha.

A análise da densidade construída também demonstra a atratividade da área central de Beijing. Nas imagens da figura 118 e 119, foram traçadas linhas entre a área central de Beijing e as áreas centrais dos distritos de Shunyi e Changping; e das cidades de Tianjin e Baoding. A partir disso, foram construídos módulos de 1 km² ao longo das linhas e identificadas as quantidades de moradias (excluídos usos industriais, comerciais e de serviços) em cada um deles. Foi estabelecida uma gradação de cores, sendo mais escuras à medida que os módulos são mais densos. Apesar da taxa de fertilidade na China em 2010 ter sido de 1,63, neste estudo de caso foram contabilizados três habitantes por unidade habitacional, média familiar estabelecida pelo governo nacional, uma vez que somente é permitida a concepção de um filho por casal (CHINA BUREAU OF STATISTICS, 2012).

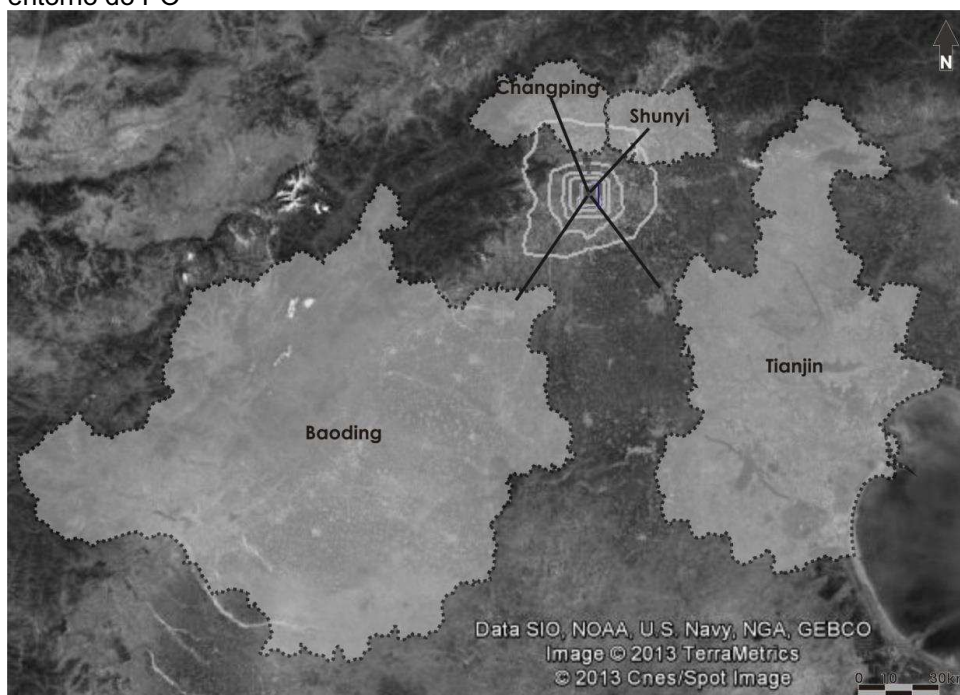
⁸ O distrito mais denso da China fica em Shenyang – quinta maior cidade da China – e possui 340,70 hab/ha. O distrito mais populoso da Alemanha fica em Berlin – 150,00 hab/ha (Hassenpflug, 2010, p.131).

Essa diferença não é relevante para análise, pois foi considerada apenas a relação entre os módulos e não os números populacionais absolutos.

Em relação às duas cidades, presentes no plano regional como de interesse de conurbação, verifica-se que mesmo com o incentivo à instalação de indústrias, principalmente em direção a Tianjin, as áreas foram pouco adensadas. De 2002 a 2010, o adensamento se expande com pouca relevância nessa direção.

Em direção a Shunyi e, principalmente em Changping, é visível a expansão do adensamento no tempo, o que pode indicar que a localização do PO tenha influência, assim como as estruturas esportivas construídas nesses distritos.

Figura 118 – Esquema das cidades envolvidas para o cálculo da densidade construída no entorno do PO



Fonte: adaptado de Google Maps e base cartográfica do Google Earth.

Para verificar a relação do PO com seu entorno, e por meio da utilização da mesma metodologia, foi traçado um eixo de ligação com a Cidade Proibida (em torno de 8 km). A mesma distância foi replicada para a direção norte, leste e oeste. Para facilitar a visualização dos resultados, os módulos, neste caso, são de 1 hectare e foram extraídos da figura, esticados em formato retangular, para identificar o tipo de ocupação das densidades superiores a 600 habitantes por hectare, assim como as linhas de metrô que interceptam o eixo.

Figura 119 – Densidade construída da Cidade Proibida na direção de Changping, Baoding, Shunyi e Tianjin em 2002 e 2010



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth de 2002 e 2010.

As análises foram realizadas nos anos de 2002 ou 2003 – de acordo com a imagem disponível no Google Earth – e em 2012. Foram contabilizadas apenas as edificações habitacionais, pois este uso é o que demonstra que a população estaria optando por essas áreas para usufruir da estrutura disponibilizada pelo poder público. O uso habitacional demonstra maior grau de estabilidade do local, ao passo que os demais usos (principalmente, comércio e serviços), que têm característica de maior mobilidade, serão considerados na análise de fluxos de transportes metroferroviário e da dinâmica de ocupação do solo. Os esquemas de 2003 e de 2012 em direção norte e sul do Olympic Green revelam que o processo de construção do PO não produziu efeitos significativos de adensamento no entorno. Na direção norte pela presença do Forest Park e do quinto anel que interrompe a conexão com as ocupações existentes, além de seccionar o eixo norte-sul da cidade.

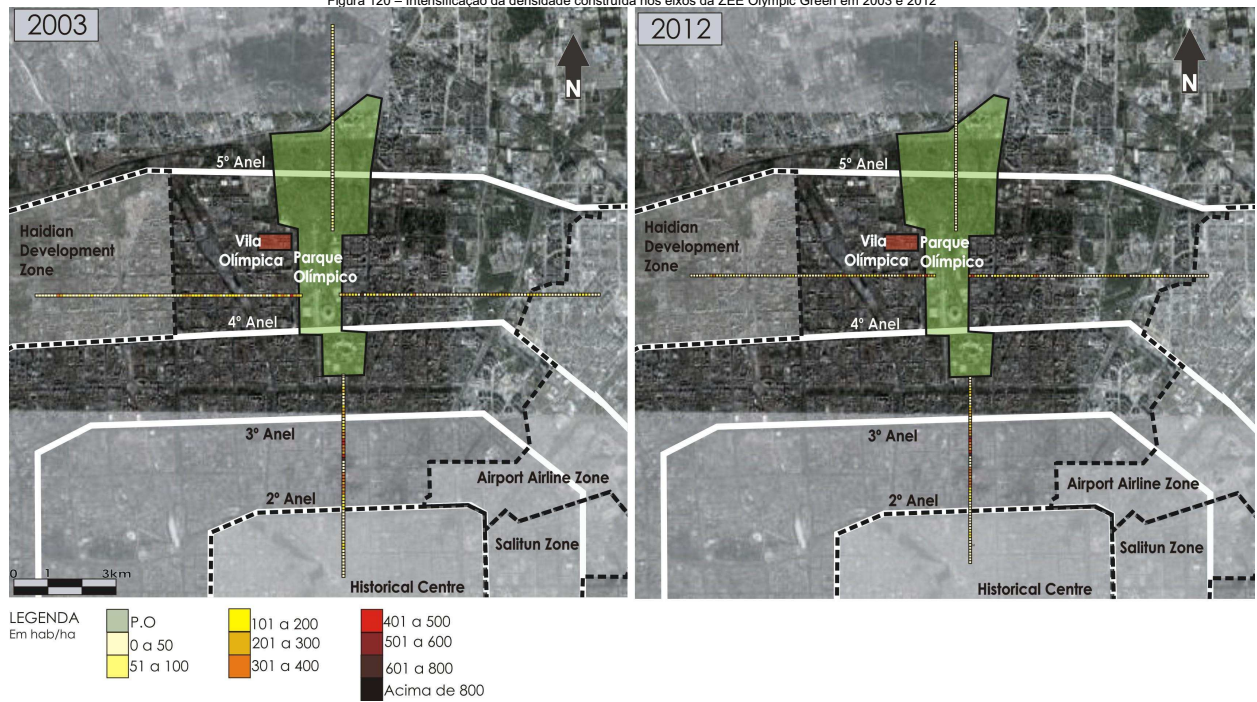
Na porção sul, direção mais propícia ao crescimento por conectar com a área central da cidade, praticamente não se alteram no recorte temporal de 2003 a 2012. Justamente próxima às duas centralidades a densidade residencial é baixa e aumenta à medida que se aproxima do segundo anel, em função da predominância de usos comerciais principalmente próximos ao Centro Histórico.

Na direção leste e oeste, em 2003 já existia uma ocupação mais densa que também teve poucas alterações após a construção do PO. No entanto, parece se adensar mais na porção oeste, próxima a VO.

A escolha da localização das estruturas esportivas afastadas do centro da cidade pode promover ligações entre áreas antigas e novas por meio do desenvolvimento de um fluxo orientado (PITTS; LIAO, 2009, p.157). No caso de Beijing, a zona delimitada como Olympic Green, após 4 anos de sua finalização, não se encontra em processo intenso de adensamento.

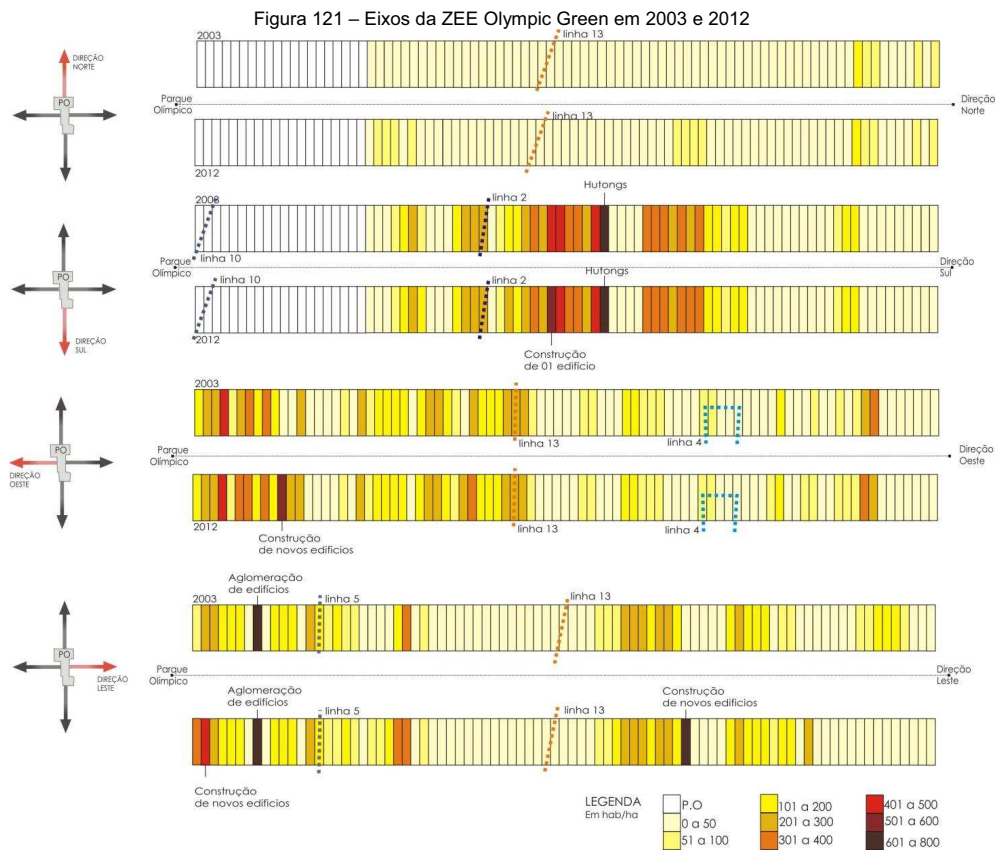
De acordo com Pitts e Liao (2009, p.210), mesmo a Vila Olímpica, que poderia atrair contingente populacional, foi projetada com densidade muito abaixo da média do distrito em que se encontra (220 a 250 hab/ha), em torno de 105 a 120 hab/ha, e que pode resultar em valores de comercialização acima do mercado.

Figura 120 – Intensificação da densidade construída nos eixos da ZEE Olympic Green em 2003 e 2012



Fonte: a autora, 2013

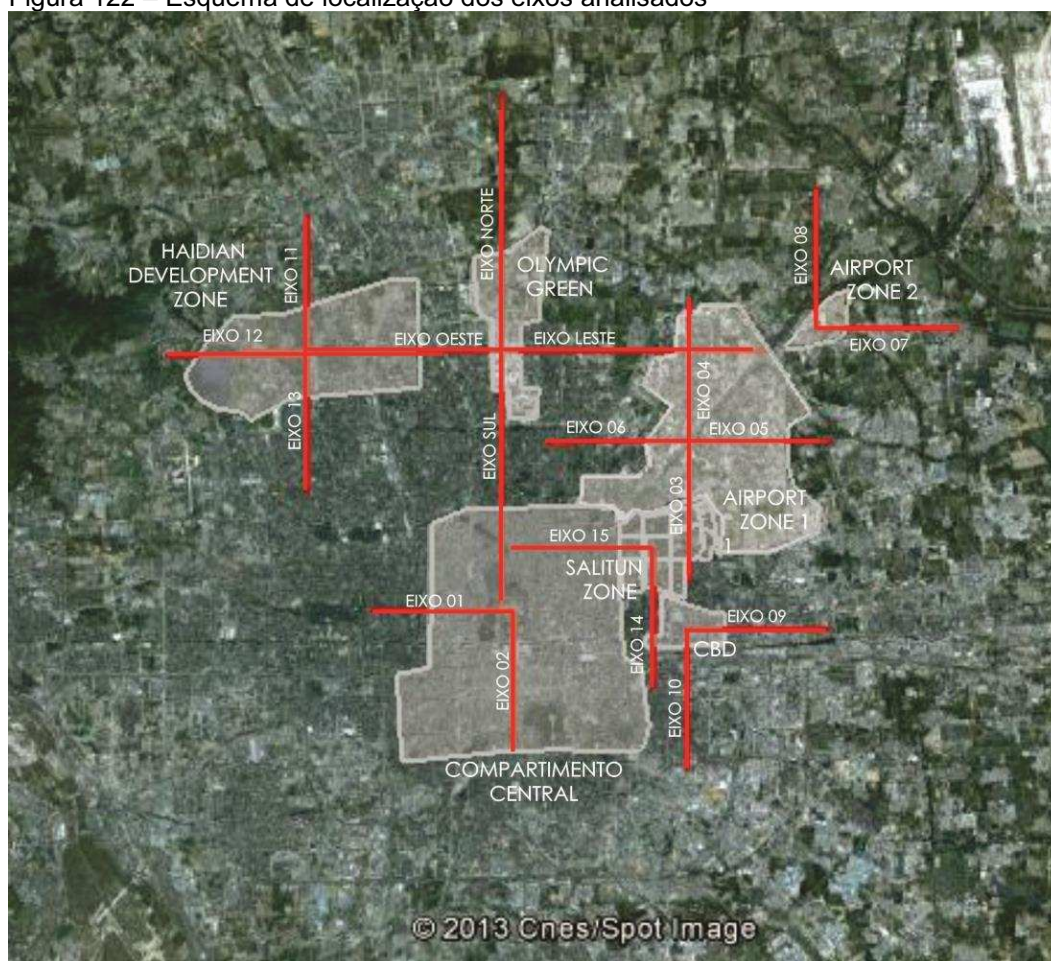
Nota: base cartográfica do Google Earth e do Google Street View.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth de 2003 e 2012.

Para verificar se o adensamento do Olympic Green ocorreu de forma diferente das demais ZEEs, aplicou-se a mesma metodologia de análise e foram traçados eixos ortogonais de 5 km de comprimento a partir da área central de cada compartimento, com a tentativa de abranger a área ocupada pelos anéis centrais, conforme esquema da figura 122. Para esta análise também foram contabilizados apenas as edificações de uso residencial, identificadas no Google Earth ou por meio de fotos dos locais.

Figura 122 – Esquema de localização dos eixos analisados



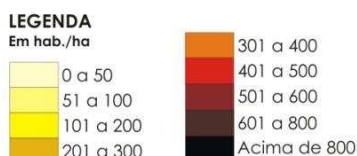
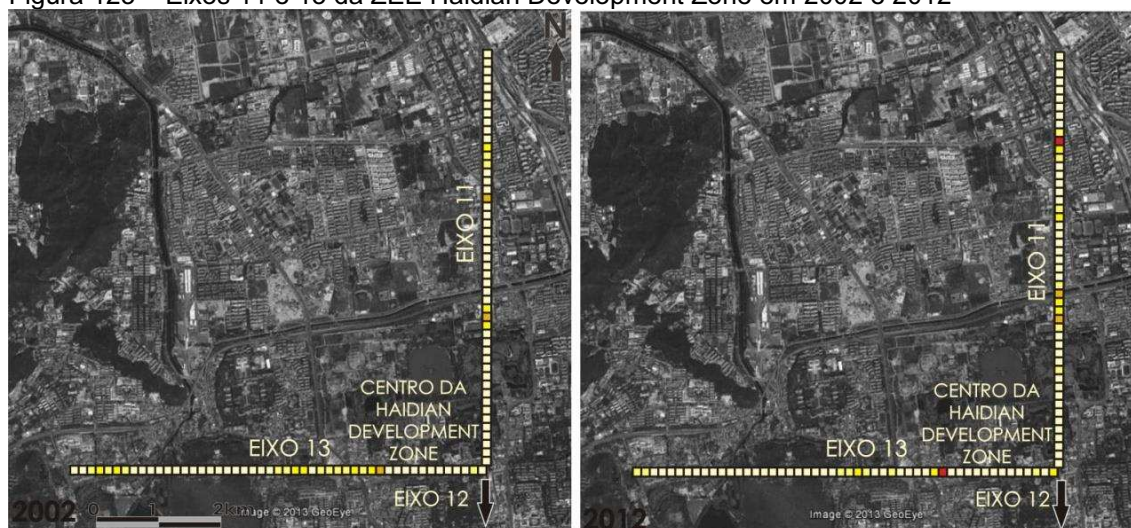
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Mesmo com a proximidade entre a ZEE Haidian Development e a ZEE Olympic Green, estas não parecem estabelecer conexão, uma vez que o eixo oeste do Olympic Green reduz a densidade à medida que se afasta do PO e se aproxima da área universitária de Haidian.

No eixo 11 (norte de Haidian), é possível verificar modificações pouco significativas entre 2002 e 2012, mesmo no entorno das linhas de metrô 4 e 13, implantadas em 2008. O eixo 12 (oeste de Haidian), oposto ao Olympic Green, apresenta redução de densidade, sendo um dos fatores a demolição de ViCs para a

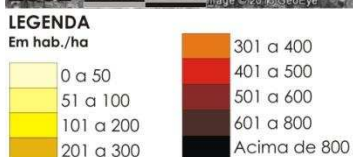
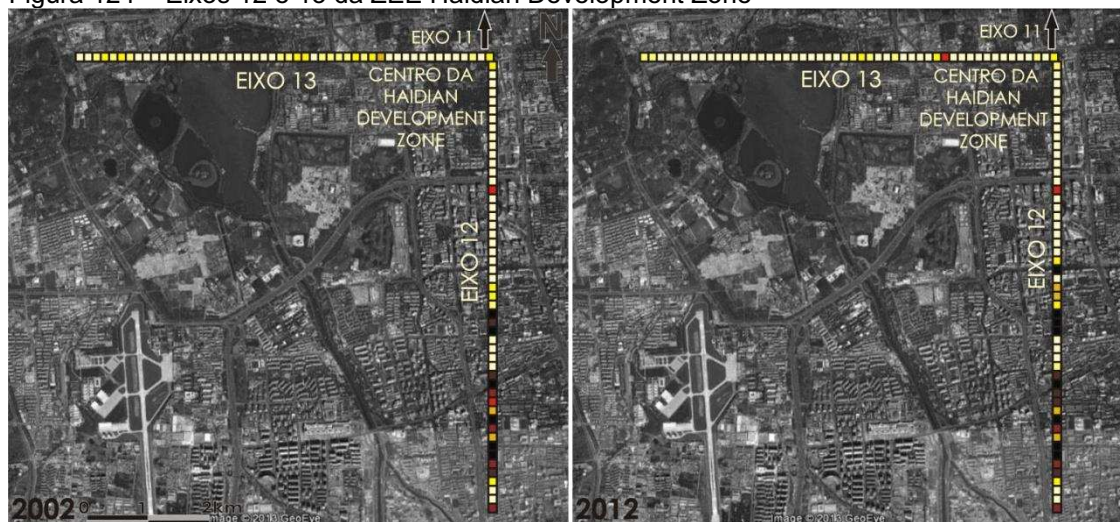
ocupação de edifícios residenciais em grandes áreas arborizadas, característica da paisagem atual dessa porção. O eixo 13 (sul de Haidian) demonstra que o centro desse compartimento não atraiu população, uma vez que o extremo sul permanece mais adensado em 2012. No entanto, é possível perceber a influência da implantação da linha de metrô 10, inaugurada em 2008, que apresenta o entorno mais adensado em 2012 que em 2002.

Figura 123 – Eixos 11 e 13 da ZEE Haidian Development Zone em 2022 e 2012



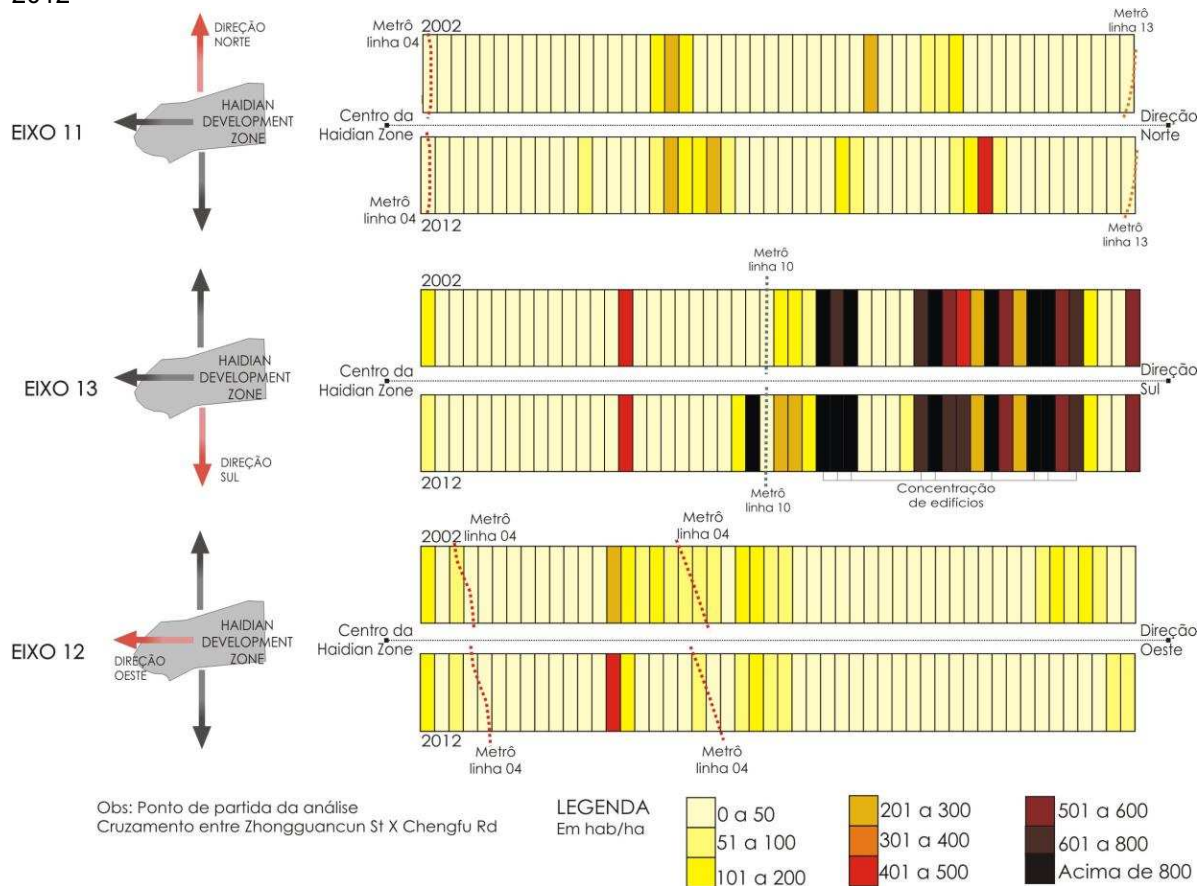
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

Figura 124 – Eixos 12 e 13 da ZEE Haidian Development Zone



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

Figura 125 – Intensificação do adensamento dos eixos da ZEE Haidian Development Zone em 2002 e 2012



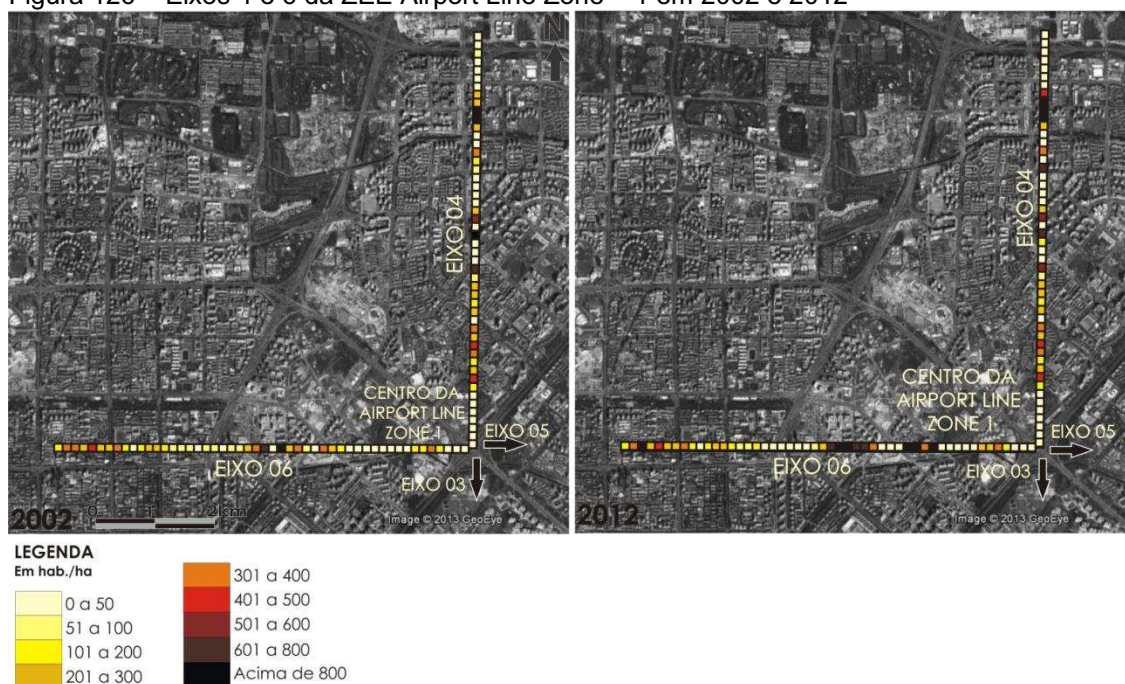
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View.

Para a análise da ZEE Airport, a zona foi dividida em compartimento 1 e 2, pois apesar de ser considerada única, possui duas áreas delimitadas separadamente. Portanto, foi considerada a área 1, a mais próxima do centro da cidade e a área 2, a mais afastada.

O cruzamento das vias Jingmi Road e Quarto anel delimitam o centro do compartimento ZEE Airport – 1. Na porção norte (eixo 4), a densidade de ocupação se manteve e a centralidade proposta não atraiu contingentes populacionais significativos para residir. No eixo 3 (sul da Airport Zone – 1), é possível identificar desde 2002 altas densidades na extremidade analisada, que está localizado na ZEE Sanlitun, área residencial de alto padrão da cidade.

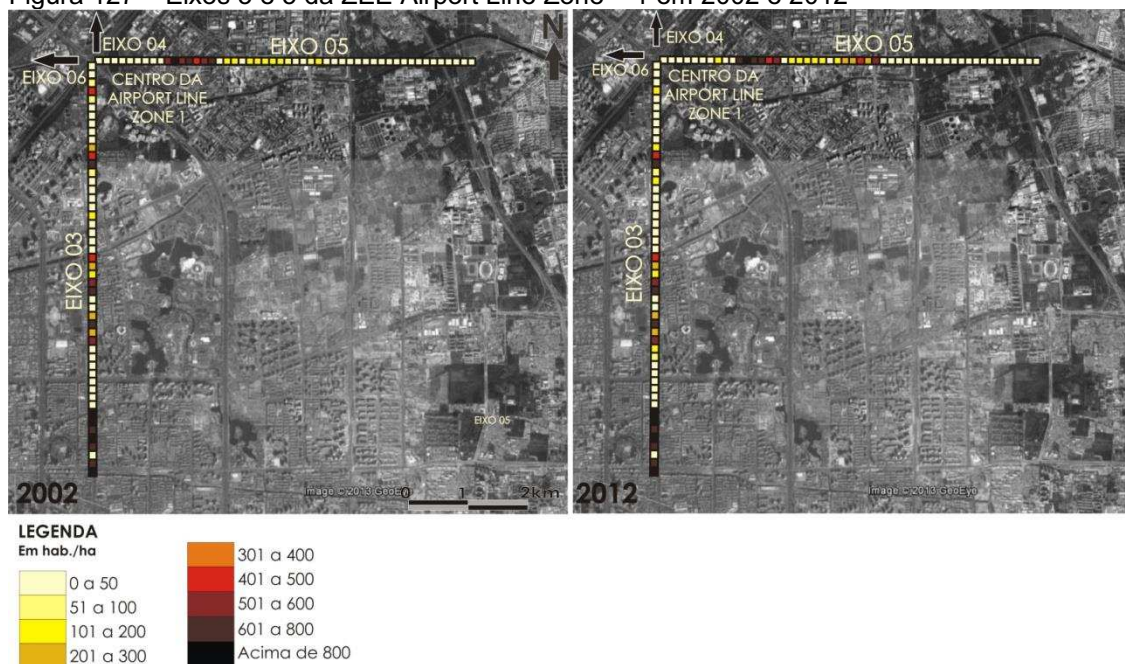
No eixo 6 (oeste da Airport Zone – 1), que se aproxima da ZEE Olympic Green, em 2012 há um adensamento maior em porções fora dos limites das ZEEs, locais ocupados por densas ViCs. No eixo 5, as densidades demonstram aumento pouco significativo que se aproxima do centro desse compartimento.

Figura 126 – Eixos 4 e 6 da ZEE Airport Line Zone – 1 em 2002 e 2012



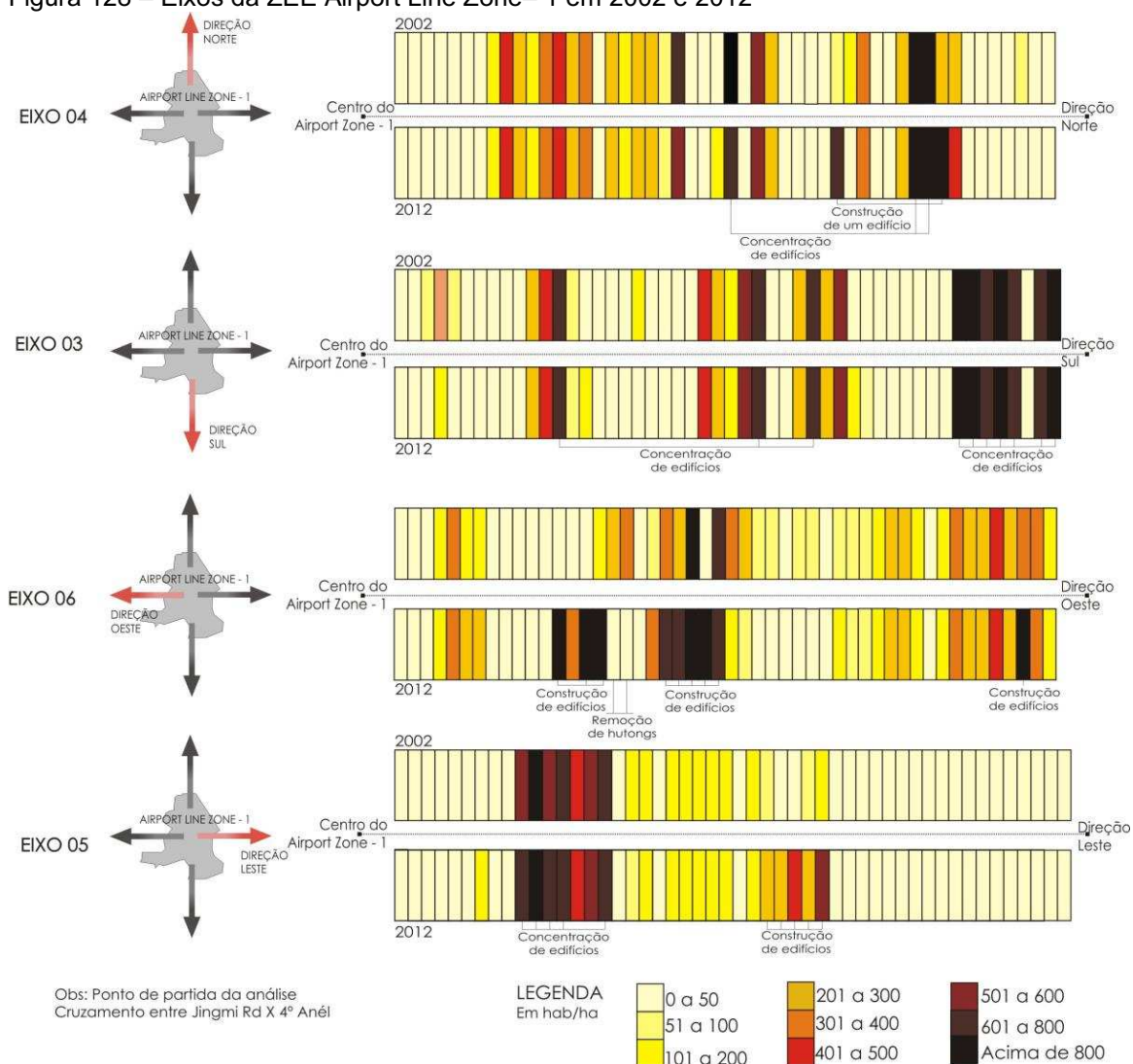
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e do Google Street View.

Figura 127 – Eixos 3 e 5 da ZEE Airport Line Zone – 1 em 2002 e 2012



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

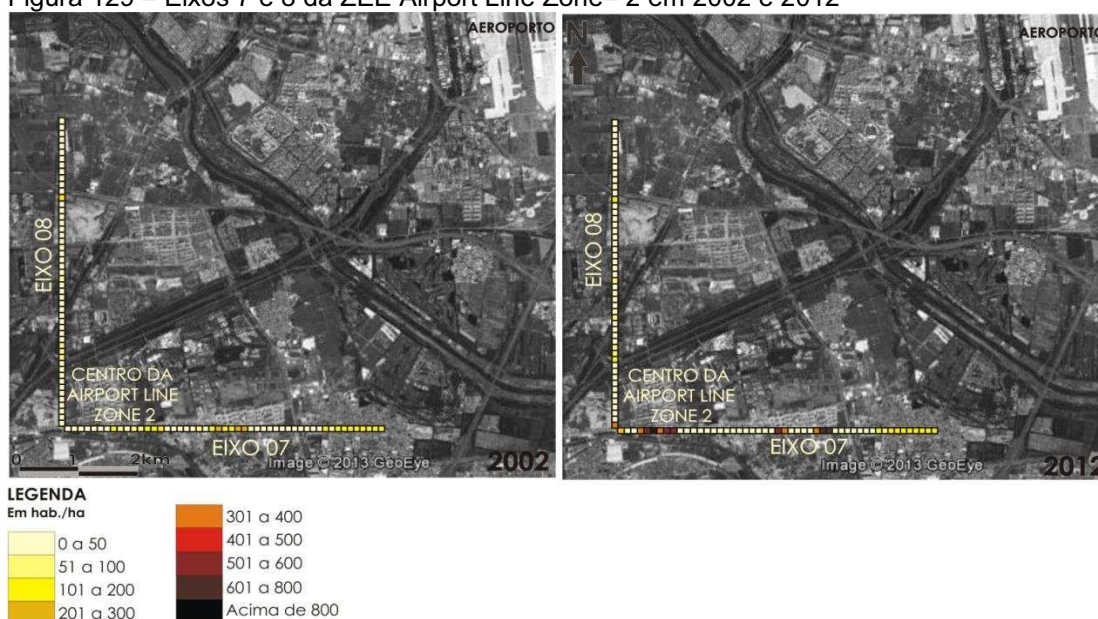
Figura 128 – Eixos da ZEE Airport Line Zone– 1 em 2002 e 2012



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

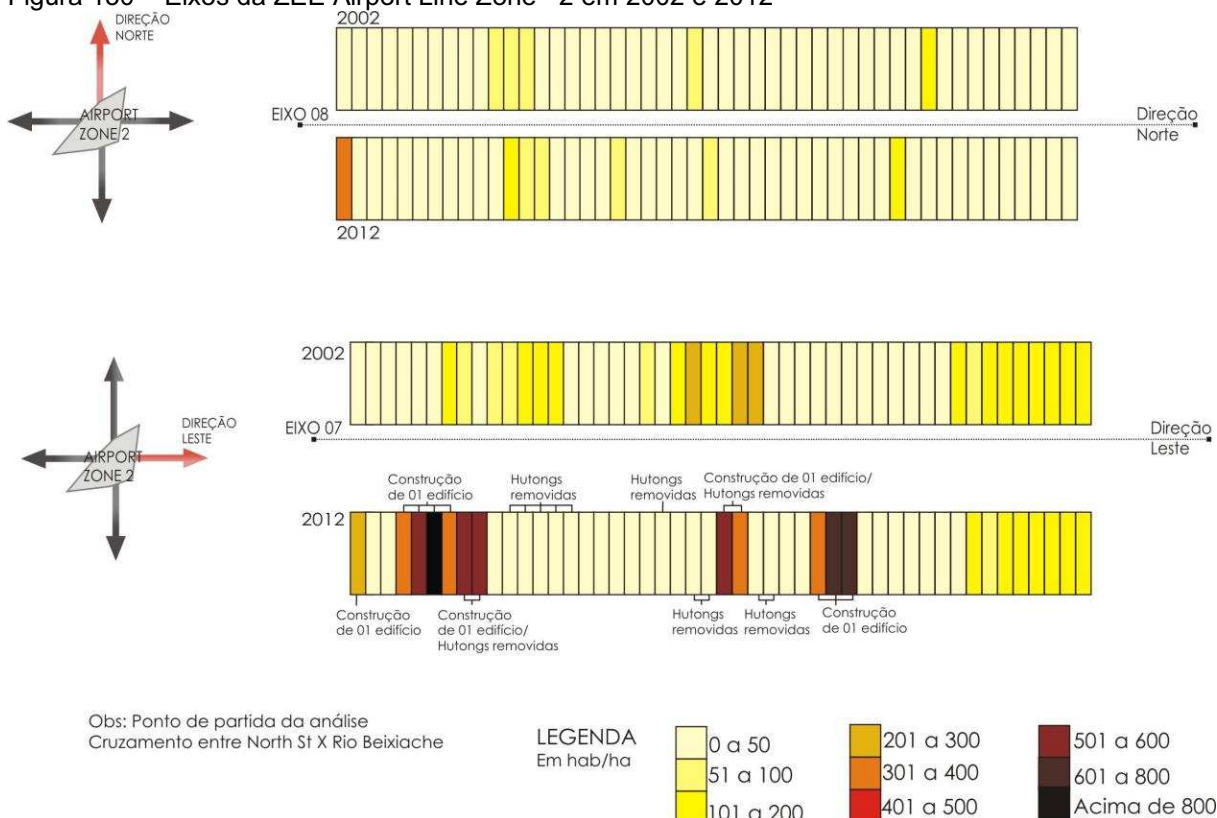
Na porção norte do eixo 8, pertencente a ZEE Airport - 2, não houve adensamento de 2002 a 2012 em função do distanciamento das áreas centrais e a proximidade com uma porção de relevo mais acidentado. No eixo 7 (leste da Airport Zone - 2), houve construções de edifícios bem próximos ao centro desse compartimento, o que demonstra que essa ZEE atraiu significativa população nessa direção, por meio da demolição de antigas hutongs e construção de edifícios residenciais.

Figura 129 – Eixos 7 e 8 da ZEE Airport Line Zone– 2 em 2002 e 2012



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

Figura 130 – Eixos da ZEE Airport Line Zone– 2 em 2002 e 2012



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

O uso do solo do CBD está subdividido em usos mistos nas seguintes proporções: 50% para escritórios, 25% apartamentos residenciais e 25% para consumo, lazer e entretenimento (GRECO; SANTORO, 2007, p.142). É importante

esclarecer que as áreas identificadas nesta análise correspondem aos 25% destinados à ocupação residencial. As quadriculas em cor clara não significam que estejam pouco ocupadas, e sim com baixa população residente. A área pode estar sendo utilizada densamente por edifícios corporativos, característica de uso predominante desse compartimento.

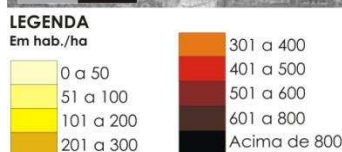
Em 2002, o eixo sul do CBD (10), apresentava significativa densidade residencial em seu extremo, em função da intenção de conexão com a cidade portuária de Tianjing. No entanto, após a delimitação do CBD, as altas densidades se estenderam em direção ao centro desse compartimento, o que sinaliza um processo de consolidação dessa centralidade. Nas proximidades da linha de metrô 1, a densidade residencial é baixa pois predomina historicamente o uso comercial.

No que se refere ao gabarito, foi determinado um núcleo central com edificações de 150 a 300 metros de altura que gradativamente se reduzem para 80 metros próximos aos limites da zona (GRECO; SANTORO, 2007, p.142). Essa pode ser a justificativa para o eixo 9 (leste do CBD) apresentar adensamento significativo no centro do compartimento em 2012, que reduz a medida que se aproxima dos limites do compartimento.

No entanto, Greco e Santoro (2007) explicam que na última década, houve um estreitamento das relações entre o CBD e as áreas fabris periféricas, o que pode ter incentivado o aumento da densidade das extremidades da zona, verificado no eixo sul do CBD, ao contrário dos parâmetros preestabelecidos.

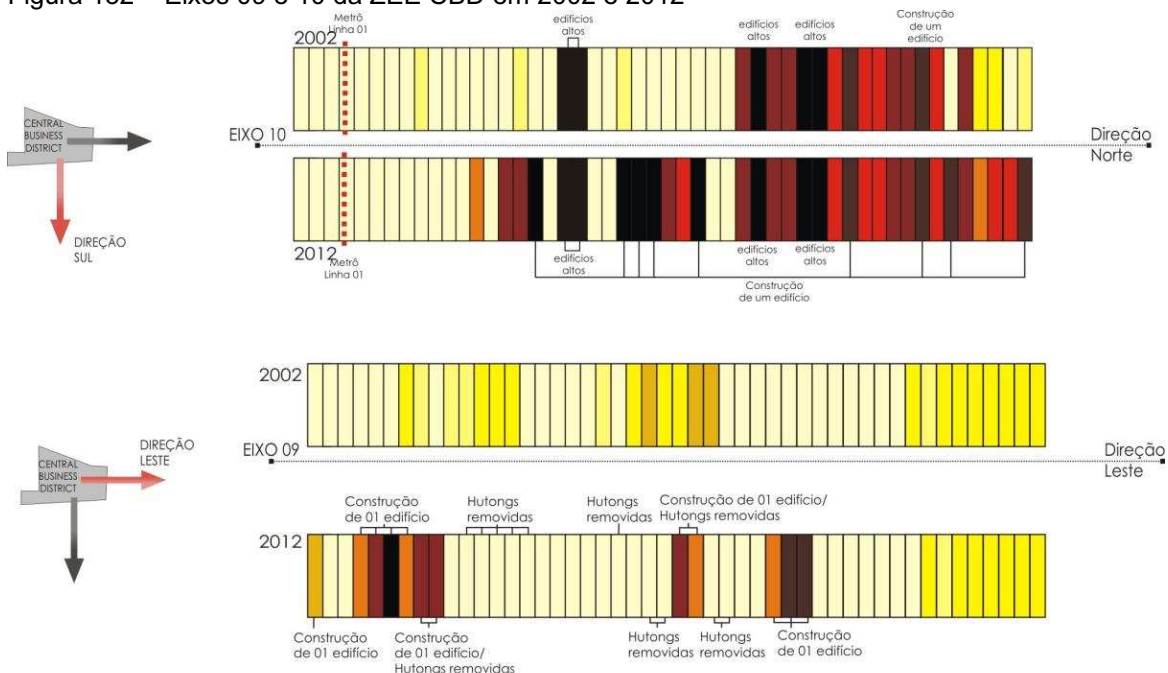
O eixo 9 tem grande importância para a cidade, pois se caracteriza como a principal via no sentido leste-oeste. A transformação dessa porção ocorreu com a demolição de extensas áreas de hutongs que foram substituídas por arranha-céus residenciais.

Figura 131 – Eixos 9 e 10 da ZEE CBD em 2002 e 2012

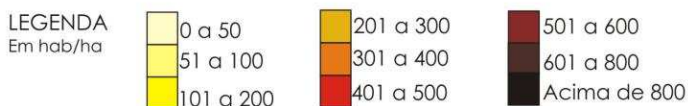


Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

Figura 132 – Eixos 09 e 10 da ZEE CBD em 2002 e 2012



Obs: Ponto de partida da análise
Cruzamento entre Jianguomen Outer X 3º Anél

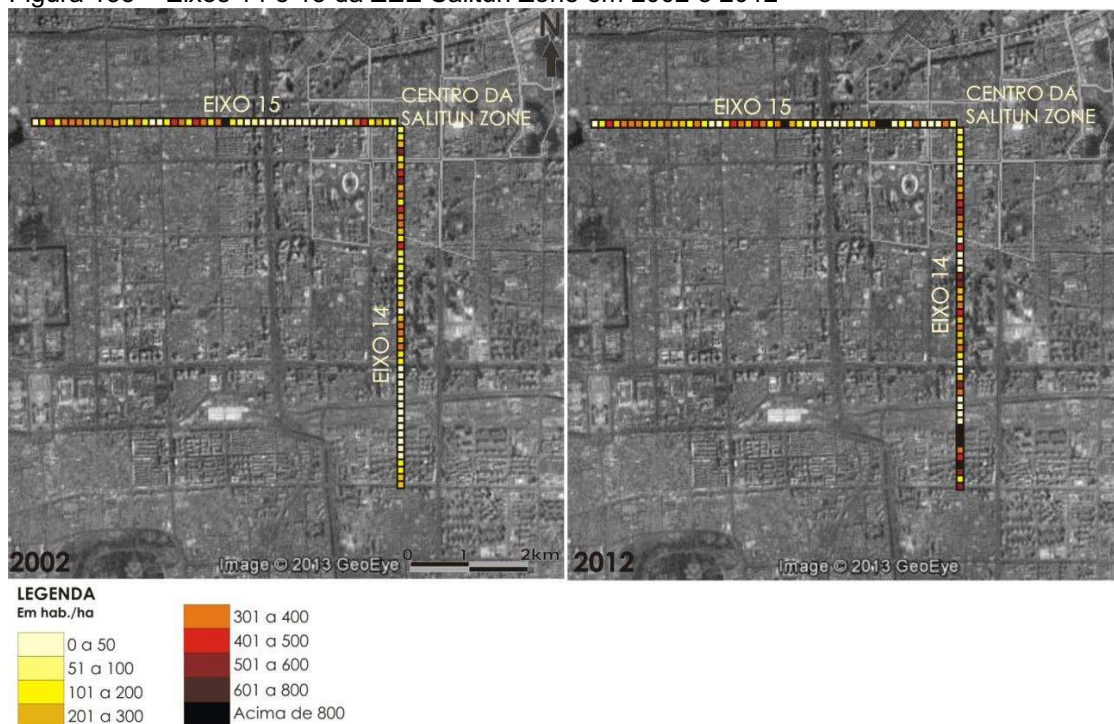


Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

O eixo 14 (sul de Salitun) se direciona ao CBD, motivo pelo qual se percebe um aumento acentuado na densidade em 2012 em seu extremo sul. Em 2002 a densidade construída da ZEE Salitun era significativa, mas em 2012 o centro do

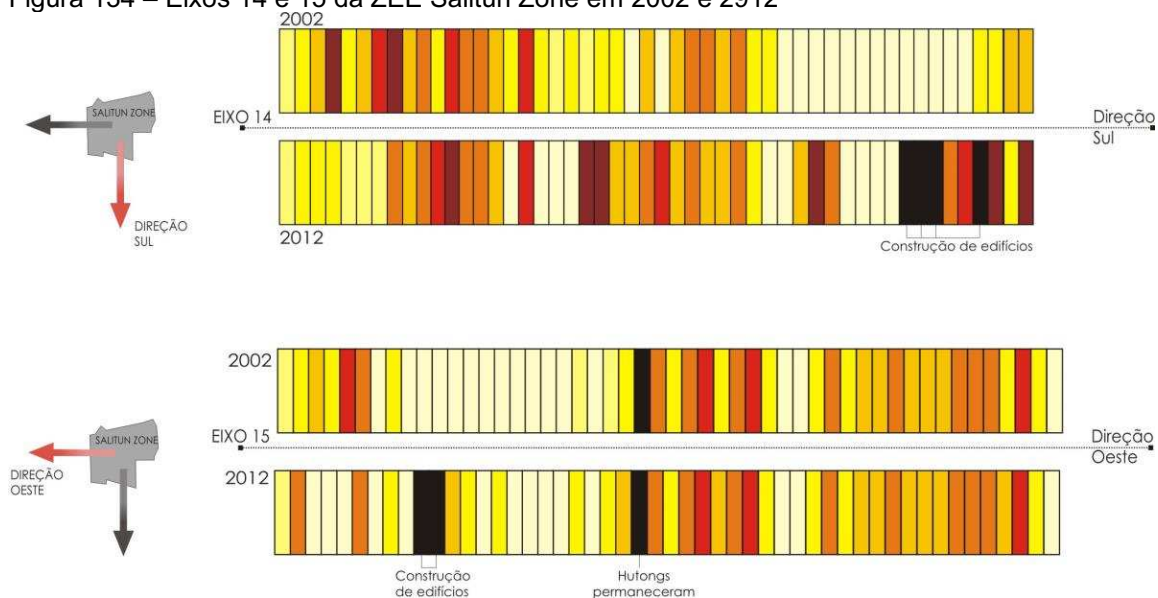
compartimento parece ter perdido residentes, transformando-se numa área mais comercial. Em direção oeste (eixo 15), área central da cidade, a população residente permanece densa e estável.

Figura 133 – Eixos 14 e 15 da ZEE Salitun Zone em 2002 e 2012



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

Figura 134 – Eixos 14 e 15 da ZEE Salitun Zone em 2002 e 2012



Obs: Ponto de partida da análise
Cruzamento entre Dongsishitiao X
Dongdaqiao Rd

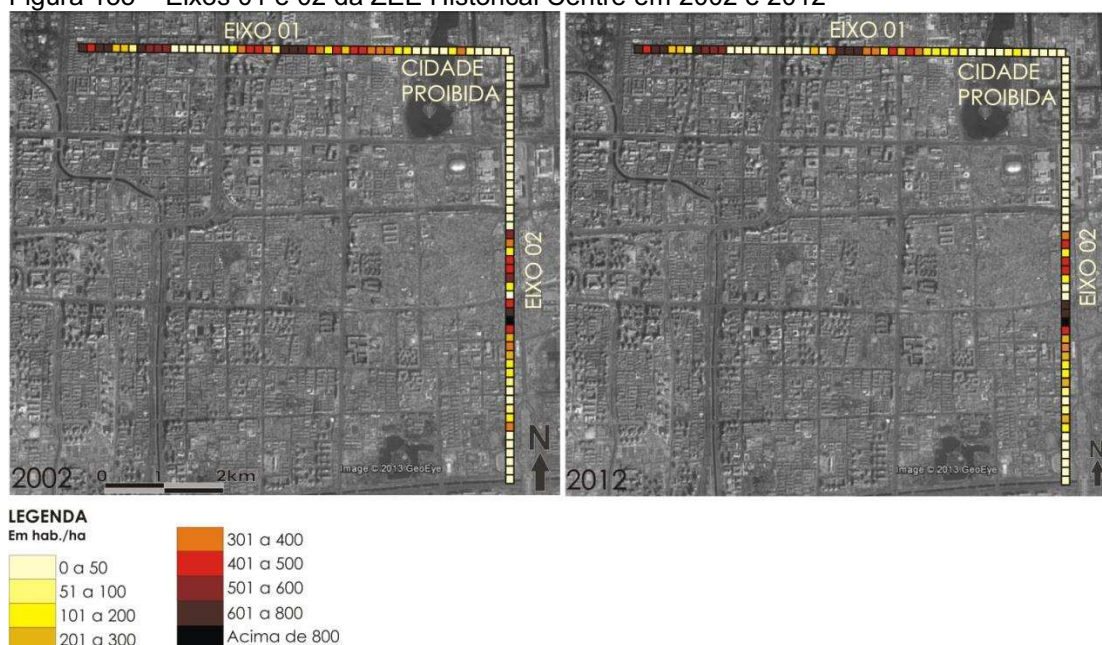
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

A área central da cidade, por possuir edificações e porções consideradas de patrimônio histórico, tende a modificar-se proporcionalmente menos que outros compartimentos em processo de consolidação. Tanto no eixo que conecta com o Olympic Green, como nos eixos oeste e o sul, é possível visualizar a baixa densidade residencial no centro do compartimento pela presença da Cidade Proibida. Diferente do eixo 15 que conecta Sanlitun com o Centro Histórico, que demonstra densidade significativa a medida que se aproxima do centro desse compartimento.

Nos eixos sul e oeste, pode-se perceber poucas alterações de densidade de 2002 para 2012, o que demonstra estabilidade da área. Em ambas as direções analisadas, a densidade residencial é maior nas extremidades dos eixos, indicando predominância de outros usos, principalmente o comercial. Nem mesmo a implantação de nova linha de metrô motivou mudanças no adensamento residencial, conforme pode ser verificado nas áreas próximas a linha 4.

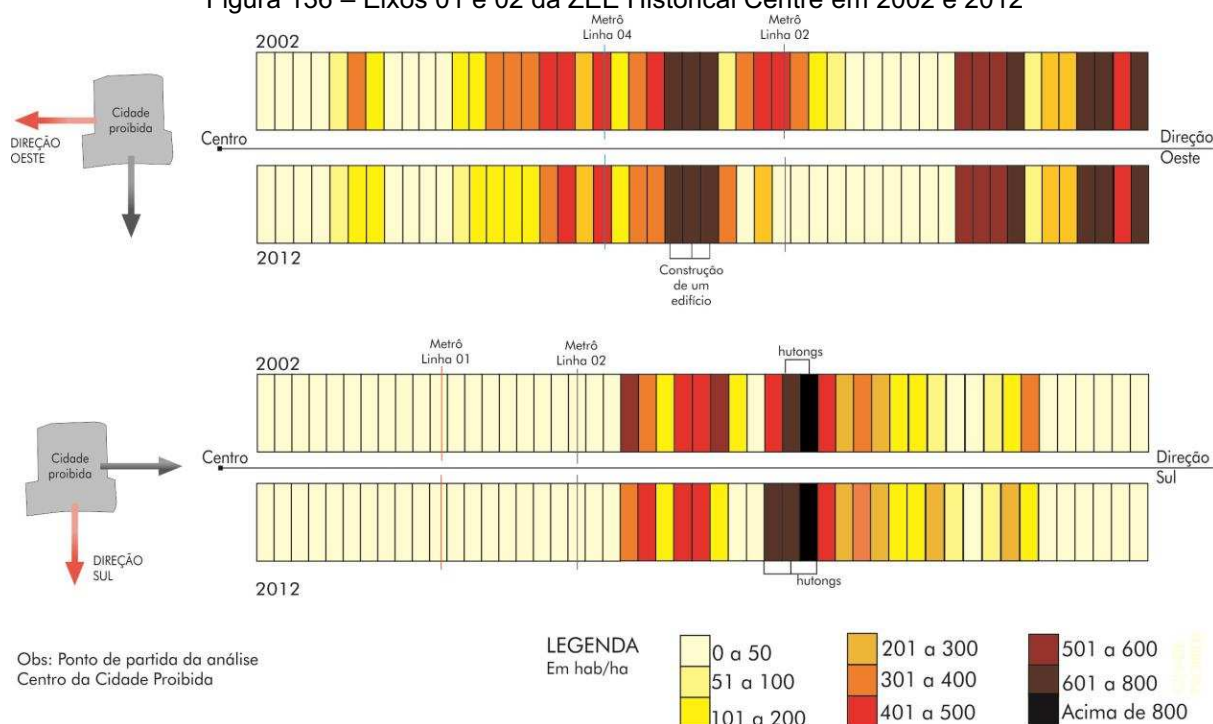
As linhas 1 e 2, existentes antes do período analisado, parecem ser utilizadas para fins de consumo, uma vez que não apresentam significativas densidades residenciais. As áreas mais densas ocorrem devido a presença de hutongs.

Figura 135 – Eixos 01 e 02 da ZEE Historical Centre em 2002 e 2012



Fonte: a autora, 2013 base cartográfica do Google Earth e Google Street View.

Figura 136 – Eixos 01 e 02 da ZEE Historical Centre em 2002 e 2012



Em termos de macroplanejamento, Beijing se configura de acordo com a intenção de tornar a porção leste voltada à produção industrial. As densidades construídas demonstram que há tendência de adensamento populacional nessa direção, verificados em 2012 pelos compartimentos CBD, ZEE Airport Zone 1 e 2, ZEE Olympic Green e ZEE Salitun.

As duas zonas que mais atraíram população para residir e que estão em processo de consolidação como centralidade são o CBD e Salitun. Ambos perdem em atratividade para a área central, verificadas pelas altas densidades das porções oeste desses compartimentos, o que demonstra sua relevância como centro polarizador. No entanto, em relação a porção leste, as densidades se reduzem a medida que se afastam dos centros de seus compartimentos. O plano de transformar as ZEEs em locais de usos múltiplos parece estar se consolidando nesses dois compartimentos, uma vez que apesar de apresentarem áreas centrais voltadas ao comércio e serviços, é constatada a presença significativa de moradias.

O Olympic Green no sentido leste-oeste se configura como uma centralidade, verificado o aumento da densidade próxima ao PO e que gradativamente se reduz à medida que se aproxima de outras duas ZEEs vizinhas (Haidian e Airport).

Portanto, a partir dessa análise pode-se verificar que a expansão urbana ocorre mais intensamente para leste, tendo a área central como o principal polo de atratividade, e o CBD, Salitun e Olympic Green, se caracterizando como centros secundários.

4.8.3 Uso do solo e mercado imobiliário de Beijing

Desde 1949 o socialismo transformou a existente predominância de moradias privadas (período feudal) em públicas com massivas construções residenciais principalmente nas décadas de 1980 e 1990.

Os subsídios governamentais para a compra e a locação de moradias, assim como o padrão e a localização do imóvel eram determinadas de acordo com o tipo de função que o trabalhador exercia, por idade (mais idosos tem a preferência) e pelo estado civil (casado ou solteiro) (XINWEN; BRUNET, 2008, p.11).

Até 1978 a comercialização de terras era proibida e o cidadão praticamente não tinha liberdade de escolha. O mercado imobiliário em Beijing se desenvolveu nas últimas décadas desde que o governo central estabeleceu reformas de âmbito nacional com relação a moradias e o uso do solo (BARROS; CHEN; GIL-ALANA, 2011).

Em 1997, no auge da crise asiática que causou queda nas exportações, a China estabeleceu novas reformas para o mercado imobiliário e precisou cessar os subsídios habitacionais. Essas medidas produziram uma renovação rápida durante a década de 2000, iniciada também pelo fato da cidade ter sido escolhida como sede dos JO, a partir de 2001, quando ocorre um novo aquecimento no mercado imobiliário (HOU, 2004). O gráfico demonstra um aumento na quantidade no estoque de moradias.

O estoque habitacional em Beijing pode ser classificado em público e privado, sendo que este último é subdividido em moradias comercializadas pelo valor de mercado e moradias econômicas, nas quais o governo controla preços para que as pessoas de médios e baixos salários tenham acesso.

O recente desenvolvimento de moradias construídas e comercializadas pelo setor privado ampliou e diversificou a oferta de habitações, no entanto direcionado ao público de maior poder aquisitivo.

Gráfico 10 – Construção habitacional e espaço residencial per capita em Beijing



Fonte: Zheng et al, 2009.

Tabela 21 – Dinâmica imobiliária em Beijing de 2001 a 2006

	Espaço de			Espaços de edifícios negociáveis concluídos	Espaço de edifícios negociáveis a venda
	Investimento total	Edifícios negociáveis em construção	Novas construções		
	100 milhões de yuans	10000 m²			
2001	783,8	5.966,7	2.789,8	1.707,4	1.205,0
2002	989,4	7.510,7	3.206,0	2.384,4	1.708,3
2003	1.202,5	9.070,7	3.433,8	2.593,7	1.895,8
2004	1.473,3	9.931,3	3.054,3	3.067,0	2.472,0
2005	1.525,0	10.748,5	2.965,9	3.770,9	2.803,2
2006	1.719,9	10.483,5	3.179,4	3.193,9	2.607,6

Fonte: Xinwen e Brunet, 2008.

Youqin Huang (2004) afirma que os três fatores que mais contribuem para os diferentes padrões de escolha habitacional dependem do estoque de moradias disponível, do mercado de moradias e da postura governamental. No caso de Beijing, o governo oferece significativos subsídios para compra e aluguel de moradias e isso explica sua maior representatividade (tabela 24).

O governo local tem como princípio o controle da especulação imobiliária, principalmente nas áreas centrais. A partir de 2006, projetos residenciais privados não estão sendo aprovados no segundo anel; e áreas comerciais de grande porte estão sendo controladas no terceiro anel. Com exceção da porção sul, o poder local tem incentivado a construção de moradias econômicas em todo o quarto anel, principalmente nos distritos de Tongzhou, Shunyi, Daxing e Changping (XINWEN; BRUNET, 2008, p.11). Para acelerar a consolidação das áreas de interesse do

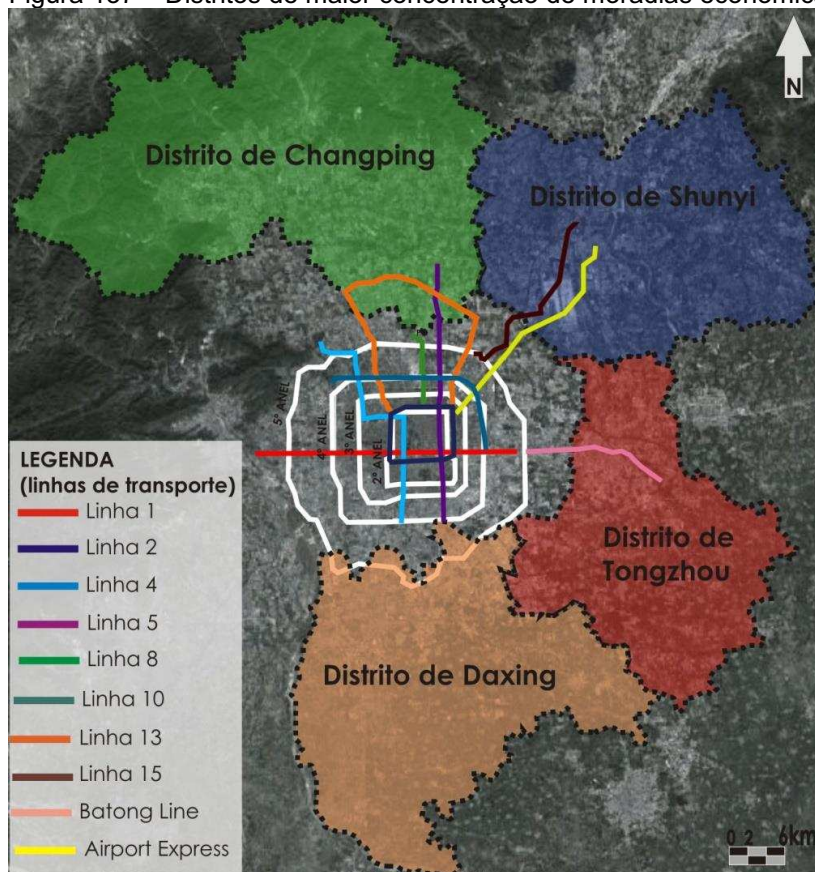
governo, estão sendo investidos recursos em melhorias do sistema de transporte público.

Tabela 22 – Estatísticas habitacionais de Beijing

	Censo 2000
	Beijing
Autoconstrução de habitação (%)	13,33
Aquisição de habitação (%)	2,75
Compra de habitação a preços acessíveis (%)	2,09
Compra de habitação pública (%)	36,96
Alugar moradia pública (%)	33,82
Aluguel de habitação (%)	7,37
Outros	3,68
Total (%)	100,00
Número total de domicílios	284.938
Propriedade (%)	55,12
Habitação pública (%)	70,78

Fonte: Youqin Huang, 2004.

Figura 137 – Distritos de maior concentração de moradias econômicas



Fonte: adaptado de Google Maps e base cartográfica do Google Earth.

Em função das políticas favoráveis à compra de moradias, em 2010, de acordo com o State Statistics Bureau, 72,8% das famílias de Beijing possuíam casa própria (BARROS; CHEN; GIL-ALANA, 2011).

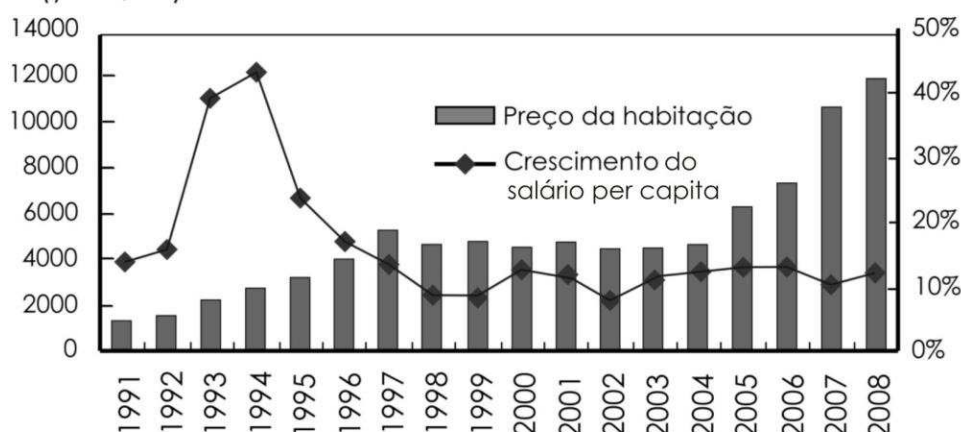
Um fator importante para quase 30% da população não adquirir moradia, são

os altos valores dos imóveis. O preço médio de venda de residências novas aumentou rapidamente. Em 2004 era de US\$744,85/m²; em 2009, US\$2.060,22/m²; e em 2010 era US\$2.694,13/m². Os salários aumentaram em 15,14% desde 1978, passando para US\$4,053,48 anuais em 2008, mas o valor dos imóveis é proporcionalmente muito caro para a média da população de Beijing.

Um casal que recebe a média salarial, comprometendo 10% do salário, teria que investir mais de 20 anos para comprar um imóvel de 100 m². Youqin Huang (2004) pesquisou mais duas cidades: Chongqing e Jiangyin; e respectivamente precisariam investir 8,7 e 6 anos (YOUQIN HUANG, 2004, p.56).

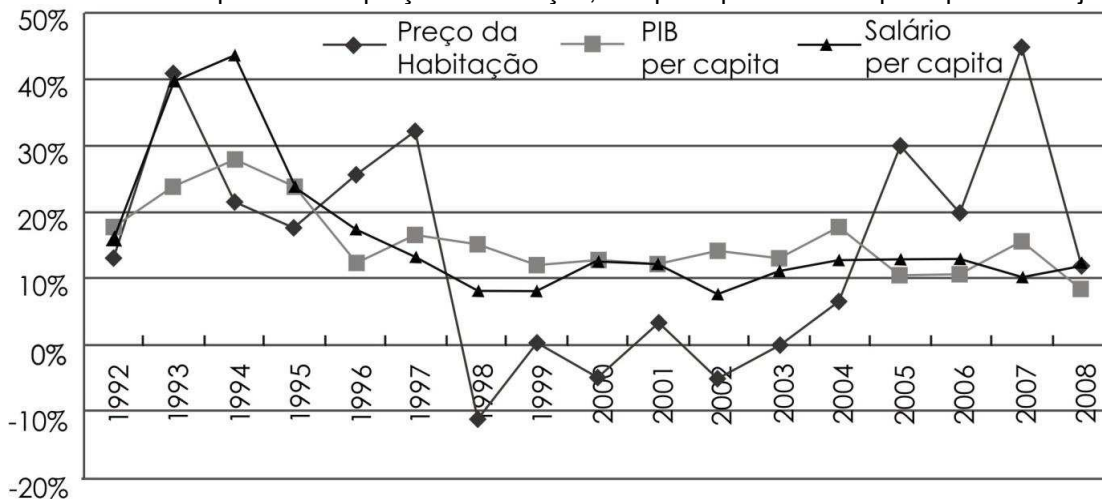
De acordo com Hou (2009), a elasticidade do suprimento de moradias é menor em grandes metrópoles como Beijing, pois a quantidade de terras disponíveis está próxima do limite.

Gráfico 11 – Preço da habitação em Beijing (yuan/m²)



Fonte: Hou, 2009

Gráfico 12 – Comparativo entre preço da habitação, PIB per capita e salário per capita em Beijing



Fonte: Hou, 2009

A cada ano o poder público disponibiliza à iniciativa privada uma quantidade de terras que podem ser alugadas. Em 2005, o governo local reduziu as áreas de uso residencial para comercialização a menos da metade dos anos anteriores e não houve aumento até 2008 (CHARLES HUANG, 2011, p.5). Em contrapartida, de 2000 a 2007 a taxa de crescimento das famílias urbanas aumentou em 28,8% em Beijing.

Tabela 23 – Estrutura da população de Beijing

Estrutura da população				
	População total	População urbana)	Famílias	Tamanho das famílias (Pessoas)
1990	10.940.000	7.910.000		
2000	13.820.000	10.720.000	4.180.000	2,91
2005	15.360.000	12.840.000	5.250.000	2,70
2006	15.810.000	13.330.000	5.490.000	2,64
2007	16.330.000	13.800.000	5.530.000	2,65

Fonte: Hou, 2009.

Esse aumento populacional somado aos altos valores das residências privadas, resultam na necessidade de dispor grandes quantidades de moradias com subsídios públicos. As unidades habitacionais construídas pelo governo local correspondem a 6 anos - investindo 10% - de salário médio de um casal para adquirir os mesmos 100 m². Mesmo significativamente abaixo dos imóveis privados, ainda são valores representativos, pois apenas 49% do estoque foi vendido em 2000, pela falta de recursos da população (YOUQIN HUANG, 2004, p.56).

O aluguel residencial em Beijing também é subsidiado para que as famílias não comprometam mais que 15% do salário, sendo que as famílias de baixa renda pagam o equivalente a 10% do salário (YOUQIN HUANG, 2004, p.56).

As principais áreas residenciais estão concentradas no subúrbio, fora do quinto anel, nos distritos de Daxing, Fangshan e Tongzhou. Desde 2009, o governo introduziu medidas de estabilização dos valores dos imóveis residenciais, como políticas de restrição de compra, taxaço de propriedade, introdução de subsídios e restrição de financiamentos. Essas políticas permitiram a redução do preço no subúrbio, mas nas áreas centrais a redução poderá ocorrer mais lentamente devido a baixa oferta (CHARLES HUANG, 2011, p.5).

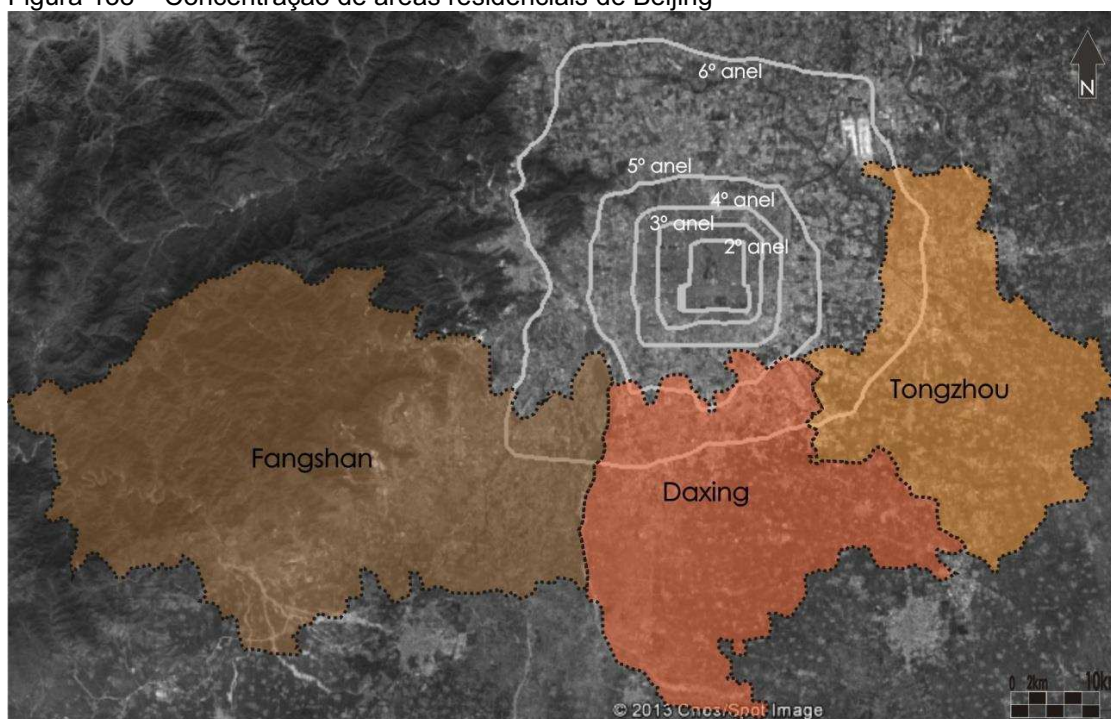
Tabela 24 – Dados habitacionais de 1999 a 2008

Anos	Preços das habitações (US\$/m ²)	Espaço vendido de habitações (mil m ²)	Habitações desocupadas a venda (mil m ²)	Espaço de habitações recém-construídas (mil m ²)
1999	758,61	4.847,1	sem informação	9.082,6
2000	722,22	8.982,2	sem informação	10.136,6
2001	747,39	11.275,0	6.340,6	13.934,3
2002	707,92	16.044,0	6.340,6	19.261,7
2003	706,18	17.711,0	8.969,2	20.807,5
2004	752,31	22.858,2	7.238,5	23.439,5
2005	976,56	28.236,5	7.997,3	28.414,2
2006	1.168,84	22.050,3	4.941,2	21.933,2
2007	1.689,57	17.314,8	4.117,7	18.539,5
2008	1.845,96	10.314,3	5.227,2	13.993,0
2009	2.060,22	Sem informação	Sem informação	Sem informação
2010	2.344694,13	Sem informação	Sem informação	Sem informação

Fonte: Barros; Chen; Gil-Alana, 2011.

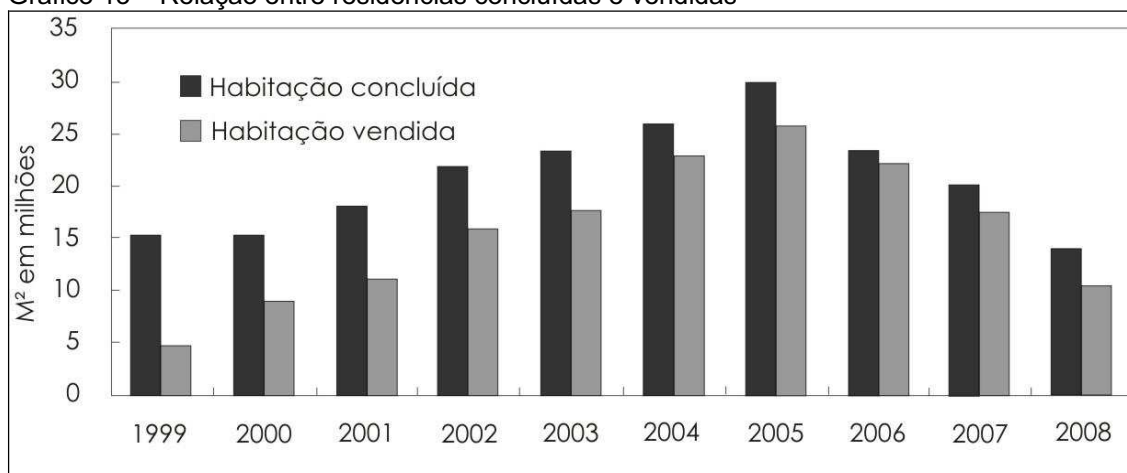
Obs: conversão de yuan/dólar em dezembro 2009= 6.8282.

Figura 138 – Concentração de áreas residenciais de Beijing



Fonte: adaptado de Google Maps e base cartográfica do Google Earth.

Gráfico 13 – Relação entre residências concluídas e vendidas



Fonte: Hou, 2009.

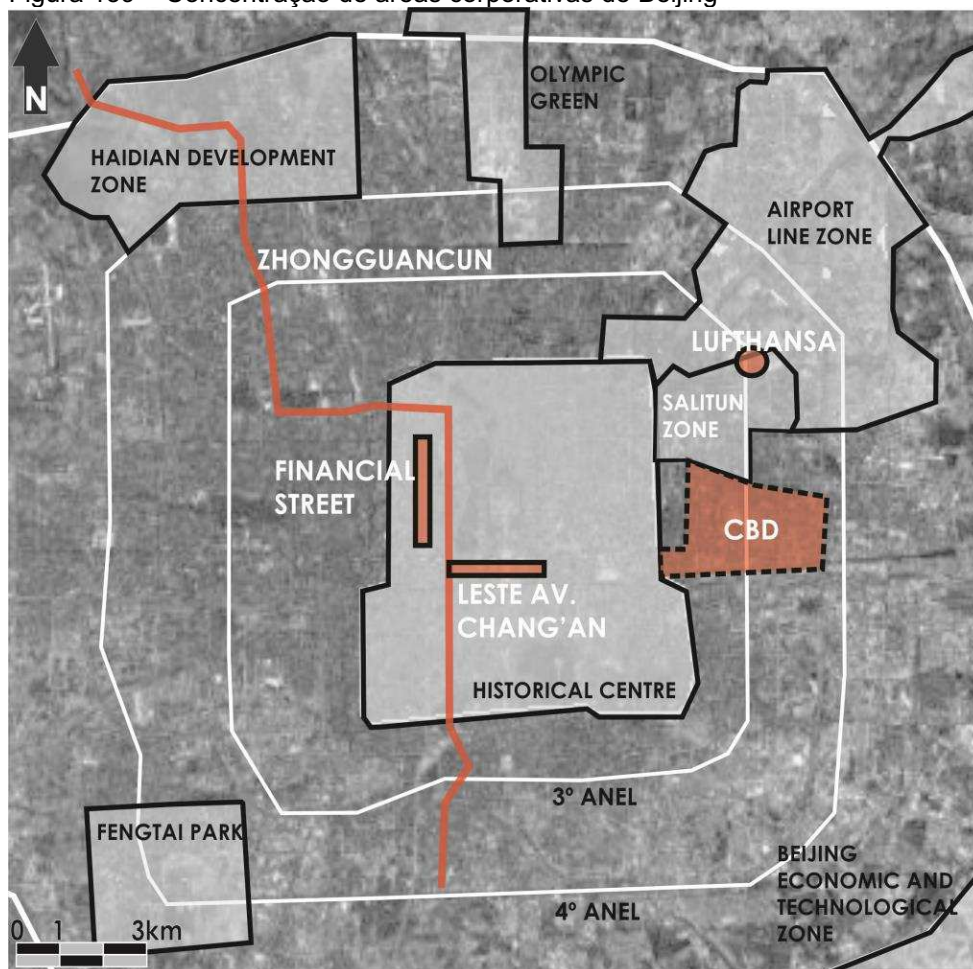
Em 2011, o mercado residencial em Beijing foi controlado por políticas governamentais restritivas. Como reflexo, as transações imobiliárias reduziram em 50% comparadas ao ano anterior e os preços estabilizaram. No entanto, a demanda de moradias em Beijing é significativa, cerca de 1 milhão. A maior oferta de moradias fora do quinto anel possibilitou que o valor dos imóveis reduzisse, mas as áreas centrais continuam valorizadas (CHARLES HUANG, 2011, p.5). As áreas corporativas de Beijing tradicionalmente estão concentradas no CBD, Financial Street, Zhongguancun, Lufthansa, área leste do segundo anel e leste da Avenida Chang'an. O estoque corporativo de Beijing em 2011 era de 6,5 milhões de metros quadrados e, desde 2005 esteve relativamente estável, com taxa de vacância com oscilação de 10% a 20% (figura 139).

Contudo, no último quadrimestre de 2010, tanto as empresas estatais como as privadas cresceram significativamente e aumentaram a demanda. No segundo quadrimestre de 2011 foram locados 27 mil metros quadrados, o equivalente a 60% do estoque total de 2010 e a taxa de vacância reduziu para 9,63%. Pela escassez de áreas centrais, os edifícios de escritórios estão sendo construídos nas áreas periféricas (HUANG, 2011, p.5).

Um dos fatores foi o crescimento anual de vendas no varejo, que aumentou em 15% em 2010 – correspondeu a US\$98,71 bilhões – impactando na necessidade de áreas de comércio. O estoque de alto padrão em Beijing é de 5,25 milhões de metros quadrados, sendo a principal concentração em áreas tradicionais de comércio como Wangfujing, Xidan, CBD, Lufthansa, Asian Games Village. O mercado de imóveis desse segmento está relativamente estabilizado, e tem se

comportado de forma conservadora desde a crise de 2008, deslocando-se para os subúrbios e formando múltiplos centros. De 2011 a 2014 estão previstos aproximadamente 136 milhões de metros quadrados de shopping centers novos, sendo que 67% deles estão nas áreas periféricas da cidade (CHARLES HUANG, 2011, p.5).

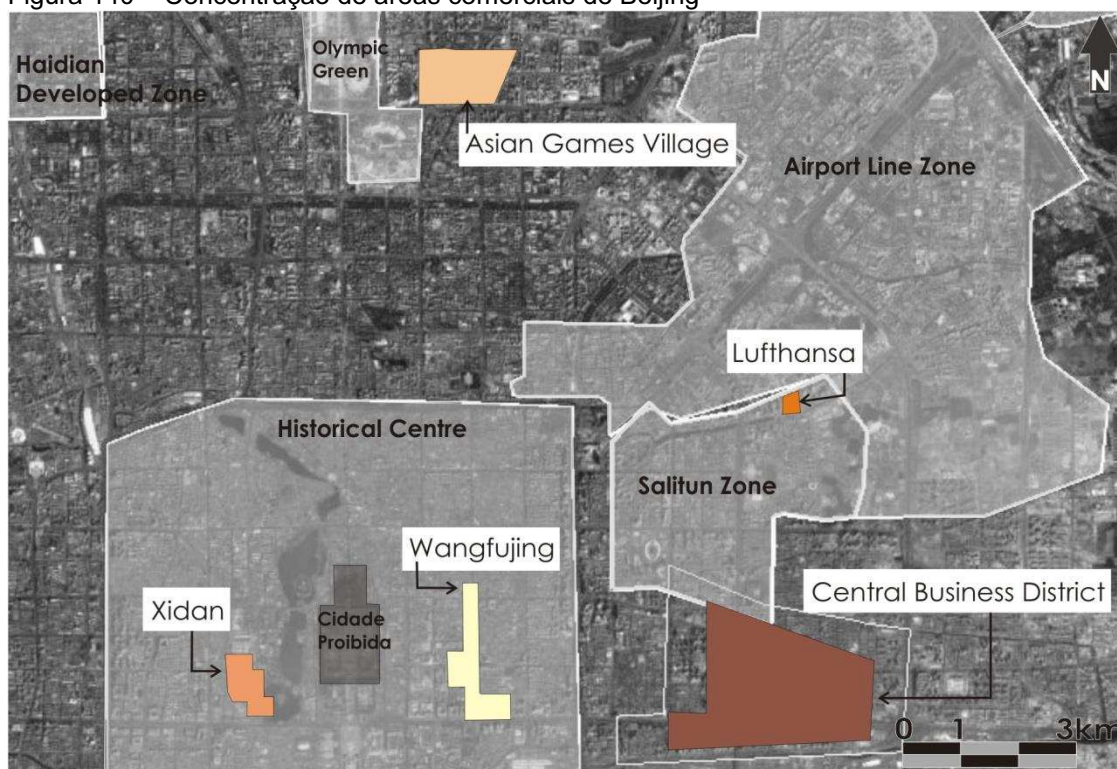
Figura 139 – Concentração de áreas corporativas de Beijing



Fonte: adaptado de Greco e Santoro, 2007 e base cartográfica do Google Earth.

De maneira geral, como existem áreas limitadas para investidores e incorporadoras nas áreas centrais, a tendência é que o mercado se expanda para os subúrbios onde há ocupação massiva de residentes (CHARLES HUANG, 2011, p.5). Em 2009, a indústria da construção civil representou 76% do PIB de Beijing e uma das principais contribuições foi o mercado corporativo e residencial (HUANG, 2011, p.5).

Figura 140 – Concentração de áreas comerciais de Beijing



Fonte: Google Maps, 2013.

Hou (2009, p.17) identificou três estágios no ciclo imobiliário de Beijing: estágio de pico (1991-1997), de depressão (1998-2003) e o segundo pico (2004-2008), comprovados pela contribuição de 4,75% do PIB em 2007, comparados aos 2,2% registrados em 1978 (ALONA, KE BIAN, 2005, apud BARROS; CHEN; GIL-ALANA, 2011, p.4).

4.8.4 Dinâmica de ocupação do solo das ZEEs

Após a delimitação das ZEEs no Plano Diretor de 2004-2020, foi necessário verificar a dinâmica de ocupação da área desde 2002 (primeiras imagens aéreas nítidas das zonas disponíveis no Google Earth) até 2012. Alguns anos não foram demonstrados em tabela e imagens por não ter sido identificadas alterações. Presume-se que a quantidade de demolições e construções pode sinalizar que há transformações no local com vistas a desenvolver novas centralidades.

Portanto em cada ano foram identificadas visualmente as áreas que se modificaram, delimitadas por polígonos e transportadas para um software de desenho para que fossem calculadas as áreas. As modificações foram classificadas em demolidas, construídas e em construção. Foram discriminadas as

transformações em vias e no ambiente natural, por caracterizarem-se intervenções públicas, portanto sem interferência direta do mercado imobiliário. Foi necessário diferenciá-las, pela constatação de construção e demolição de viadutos, alargamentos de vias, criação de lagos artificiais, canalização e alteração do curso de rios, implantação de parques públicos e praças.

A análise ano a ano permite verificar o período em que a dinâmica foi maior e o cálculo das áreas possibilita medir a proporção dessa modificação comparando com seu compartimento e com os demais.

A análise da ocupação do solo das ZEEs no tempo, se dará primeiro nas áreas diretamente relacionadas com os preparativos para sediar os JO, que são o Olympic Green, o Centro Histórico e o Aeroporto. Depois, com os demais compartimentos com vistas a verificar aproximações e distanciamentos.

No Olympic Green, significativas demolições ocorreram de 2003 a 2005, em função da preparação para os JO. Isso pode ser constatado mais intensamente em 2005, cujas remoções, reassentamentos e indenizações de antigos hutongs custaram por família US\$30 mil. (Huang e Xu, 2005, apud Pitts e Liao, 2009, p.99). Após esse período, podem-se constatar em 2006 e 2007 diversas áreas em processo de construção dentro e fora do PO.

Segundo Pitts e Liao (2009, p.99) o que ocorreu foi a compra antecipada de áreas próximas às futuras instalações do PO por grandes empresas com o pagamento de baixos valores, com a expectativa de que seus empreendimentos fossem vendidos por quantias muito superiores após os JO.

A Vila Olímpica, localizada na porção oeste fora do PO, auxiliou na valorização imobiliária do entorno conforme pode ser verificado em 2006, 2007 (na cor laranja figura 141) e 2008 (em vermelho figura 142). Após os JO foram adaptados e comercializados por valores acima dos padrões de Beijing, em torno de US\$805 mil destinados a classe média da cidade (PITTS; LIAO, 2009, p.84).

A partir de 2009 a dinâmica de modificação se reduz drasticamente, sendo que em 2012, praticamente não houveram alterações.

Tabela 25 – Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Olympic Green

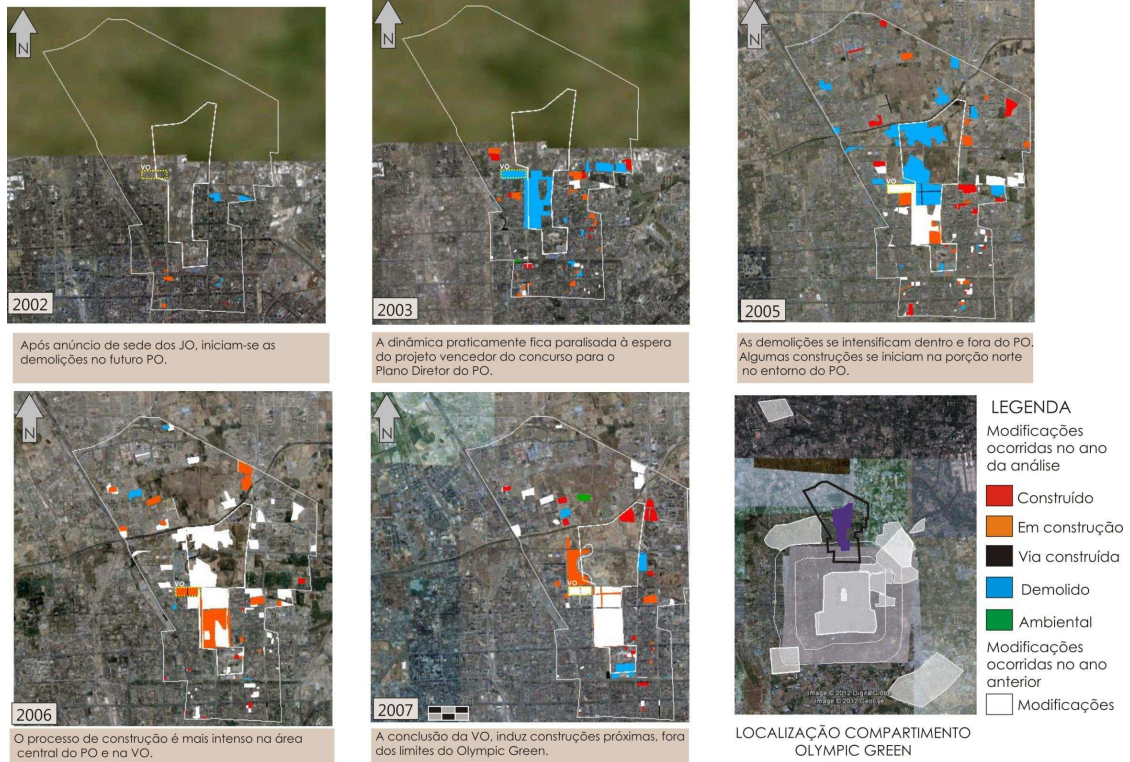
COMPARTIMENTO - OLYMPIC GREEN											
ÁREA TOTAL - 66.637.768,09 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%		%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)
2002	22.404,09	0,03%	109.278,63	0,16%	235.798,85	0,35%	0,55%	0	0,00%	0	0,00%
2003	352.382,81	0,53%	661.482,82	0,99%	2.998.266,23	4,50%	6,02%	35.138,62	0,05%	29.685,53	0,04%
2004	Sem info		Sem info		Sem info		0,00%	0	0,00%	0	0,00%
2005	1.059.677,06	1,59%	1063.299,09	1,60%	8.370.817,76	12,56%	15,75%	288.194,18	0,43%	0	0,00%
2006	115.985,46	0,17%	3.758.385,33	5,64%	223.045,02	0,33%	6,15%	162.458,66	0,24%	0	0,00%
2007	1.118.962,26	1,68%	3.694.447,74	5,54%	743.853,87	1,12%	8,34%	100.037,85	0,15%	126.781,29	0,19%
2008	3.919.633,48	5,88%	857.341,98	1,29%	237.275,63	0,36%	7,52%	212.951,65	0,32%	475.137,41	0,71%
2009	452.679,3	0,68%	168.175,69	0,25%	194.648,57	0,29%	1,22%	51.606,39	0,08%	0	0,00%
2010	204.022,02	0,31%	347.491,45	0,52%	1.056.637,64	1,59%	2,41%	0	0,00%	0	0,00%
2011	370.657,19	0,56%	455.200,31	0,68%	475.027,11	0,71%	1,95%	0	0,00%	0	0,00%
2012	480.094,8	0,72%	141.134,9	0,21%	25.805	0,04%	0,97%	0	0,00%	0	0,00%

Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Obs: Não foi possível analisar os anos de 2000 e 2001, pois as imagens estão parcialmente encobertas.

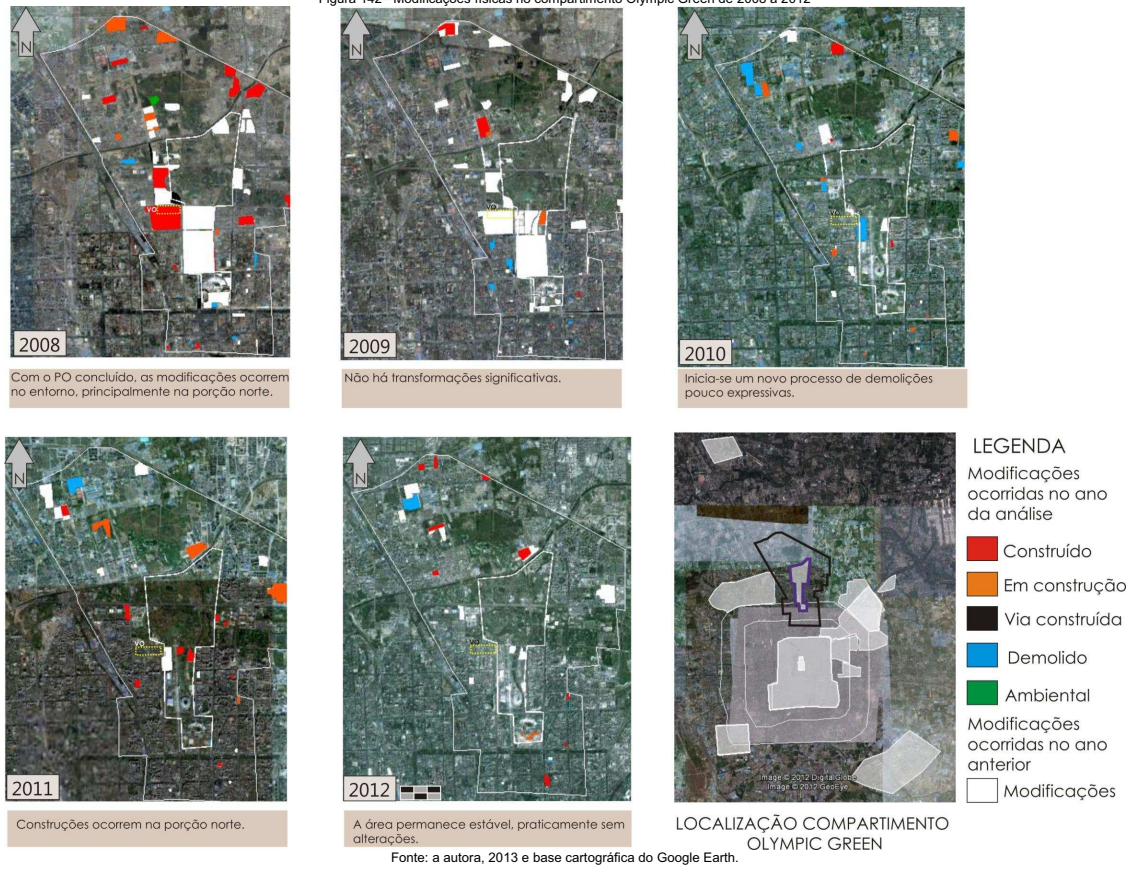
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 141 – Modificações físicas no compartimento Olympic Green de 2002 a 2007



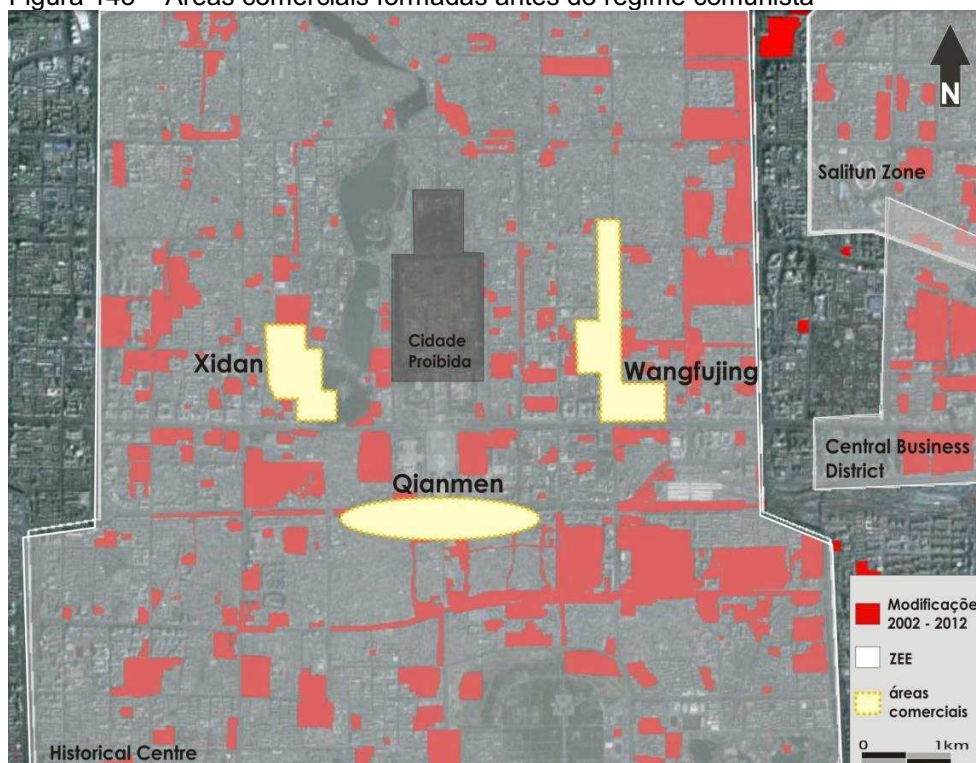
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 142 – Modificações físicas no compartimento Olympic Green de 2008 a 2012



No Centro Histórico, a dinâmica de modificações se inicia antes de 2002, ano da primeira análise da presente pesquisa. De acordo com Greco e Santoro (2007, p.160) o principal plano de intervenção urbana no local ocorreu entre 1992 e 1999 com a revitalização das três maiores áreas comerciais de Beijing, formadas antes do regime comunista: Wangfujing, Xidan e Qianmen. No entanto, quando sobrepostas as modificações entre 2002 e 2012, percebe-se que a dinâmica ocorreu em todo o compartimento e não apenas no entorno dessas áreas comerciais.

Figura 143 – Áreas comerciais formadas antes do regime comunista



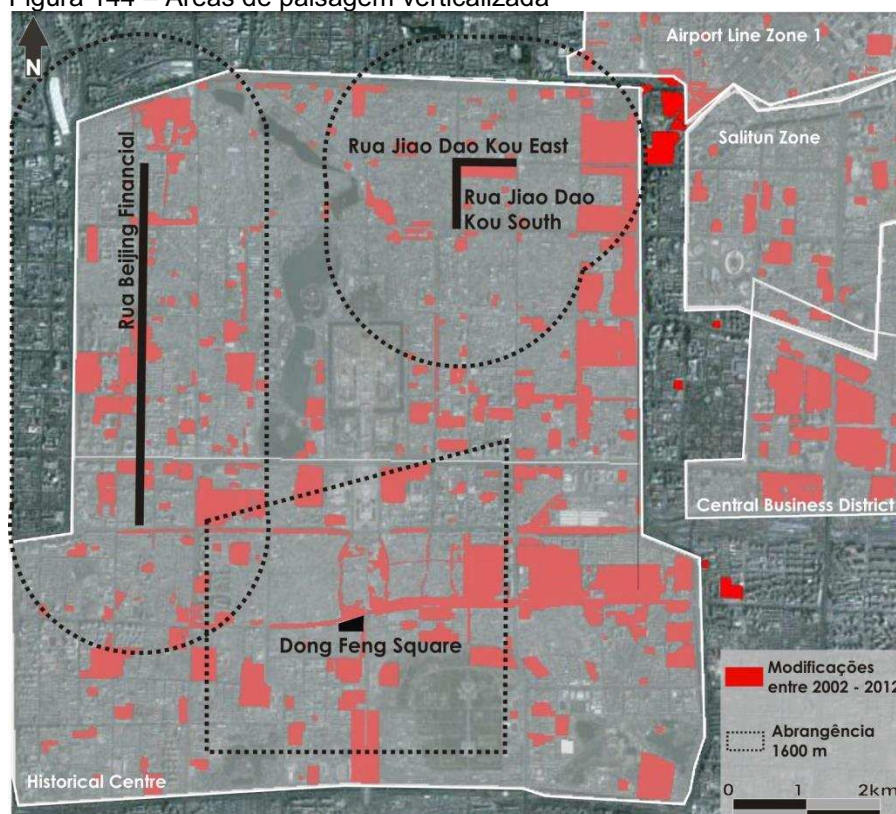
Fonte: adaptado de Duan, 1989

Wangfujing localiza-se no distrito de Dongcheng e historicamente – desde a dinastia Ming - é o principal centro de compras da cidade, pois atende a um público local e internacional de aproximadamente meio milhão de pessoas por dia. De 1999 a 2000 essa área foi expandida, pavimentada, houve a implantação de projeto de descongestionamento viário e 330 edificações demolidas para a construção de novas. Xidan, exatamente oposta a Wangfujing, iniciou as obras em 1999 e tem 1300 metros de comprimento por 70 metros de largura. Oferece aos residentes os centros de consumo da moda e entretenimento, assim como concentra hotéis, restaurantes e livrarias com edificações projetadas por arquitetos internacionais. Por último, a Qianmen é um centro de comércio de produtos tradicionais, portanto

voltado ao público local e de turistas domésticos (DUAN, 1989, p. 584).

Nesse compartimento, a paisagem torna-se verticalizada em locais como Dong Feng Square, a Rua Beijing Financial e Jiao Dao Kou. A Avenida Chang'an foi prolongada no sentido leste e oeste e ocupada por hotéis de luxo, sedes de grandes empresas, shopping centers para a classe dominante, o que demonstra a acelerada dinâmica de modernização.

Figura 144 – Áreas de paisagem verticalizada



Fonte: adaptado de Greco e Santoro, 2007.

Foram construídas praças, parques e implantado o projeto Nanchizi Culture Protectorate delimitando uma área de hutongs considerada como patrimônio histórico cultural. Uma das consequências foi a valorização dos imóveis, com residências comercializadas a US\$7.606,97/m². O conjunto de intervenções relocou 1000 famílias, 300 delas reassentadas em áreas próximas e as demais na periferia da cidade (GRECO; SANTORO, 2007, p.165).

Essa área é a que abriga os locais de maior e mais frequentado comércio da cidade e, ao contrário das cidades ocidentais, onde as áreas centrais são estáveis em termos de dinâmica de construção, em Beijing ocorrem demolições e construções constantes verificadas nas figuras 143 e 144.

O centro histórico de Beijing, por ser de interesse turístico, tem uma dinâmica acentuada em 2002, ano em que se verifica significativa quantidade de áreas demolidas e em construção, principalmente na porção leste e sul do compartimento. Isso se deve às melhorias implantadas nos anos anteriores, assim como o anúncio da escolha de Beijing como sede dos JO de 2008.

Foi construído em 2005 o Parque Urbano do Rio Changpu que contemplou o alargamento do canal, passeios e transplante de árvores. Para isso foi necessário desalojar em duas semanas muitas famílias de uma área de 3 km de extensão por 100m de largura no segundo anel (GRECO; SANTORO, 2007, p.169). Gradativamente a dinâmica identificada em 2005 se reduz e, em 2006 e 2007 apenas pequenos lotes se modificam, mas a maioria se mantém estável.

Figura 145 – Localização do Parque Linear do Rio Changpu



Fonte: Google Maps, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Em 2008 há a sinalização de novas mudanças com algumas demolições e depois o compartimento se mantém estável até 2012, sem alterações significativas, provavelmente devido à crise econômica asiática.

Tabela 26 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Historical Centre

COMPARTIMENTO – HISTORICAL CENTRE											
ÁREA TOTAL – 66.988.915 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%
2002	318.192,8	0%	1.158.640	1,73%	2.216.324,11	3,31%	5,04%	412.894,96	1%	0	0%
2003	137.882,2	0%	1.026.891	1,53%	1.361.700,05	2,03%	3,57%	238.093,09	0%	127.427,01	0%
2004	Sem info	0%	Sem info		Sem info			Sem info	0%	Sem info	0%
2005	2.452.151	3,66%	820.622,7	1,23%	756.544,82	1,13%	6,01%	63.240,34	0%	37.087,73	0%
2006	376.988,6	0,56%	615.940	0,92%	349.738,31	0,52%	2,00%	46.355,08	0,07%	134.202,16	0%
2007	492.967,3	0,74%	283.432	0%	274.171,7	0,41%	1,15%	111.032,6	0,17%	0	0%
2008	919.787,7	1,37%	211.377,4	0,32%	537.709,7	0,80%	2,49%	5.158,7	0,01%	0	0%
2009	139.482,6	0,21%	152.463,5	0,23%	200.369,5	0%	0,44%	7.790,6	0,01%	16.422,4	0,02%
2010	240.972,9	0,36%	134.143,4	0,20%	26.6762	0,3982%	0,96%	20.062,9	0,03%	0	0,00%
2011	205.101,2	0,31%	1.863.179	2,78%	217.904,9	0%	3,09%	11.208,9	0%	0	0%
2012	207.810,2	0,31%	156.970,5	0,23%	232.078,8	0%	0,54%	0	0%	0	0%

Obs: Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 146 – Modificações físicas no compartimento Historical Centre de 2002 a 2007

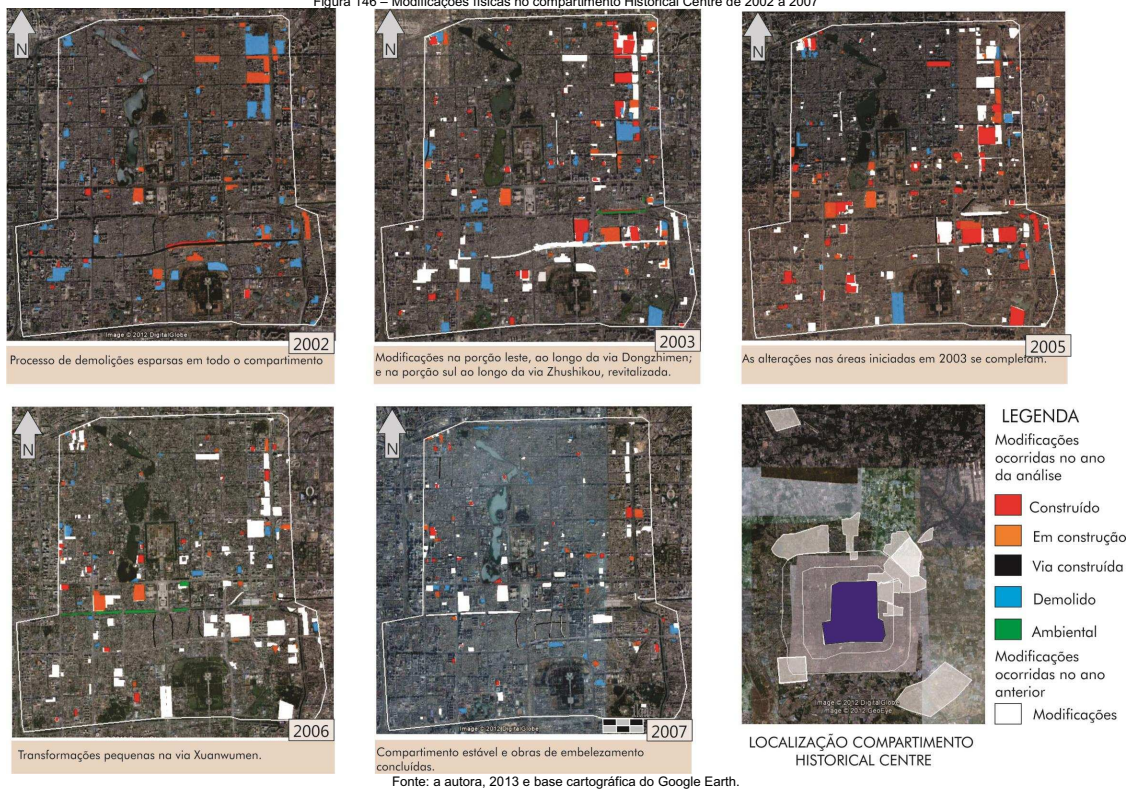
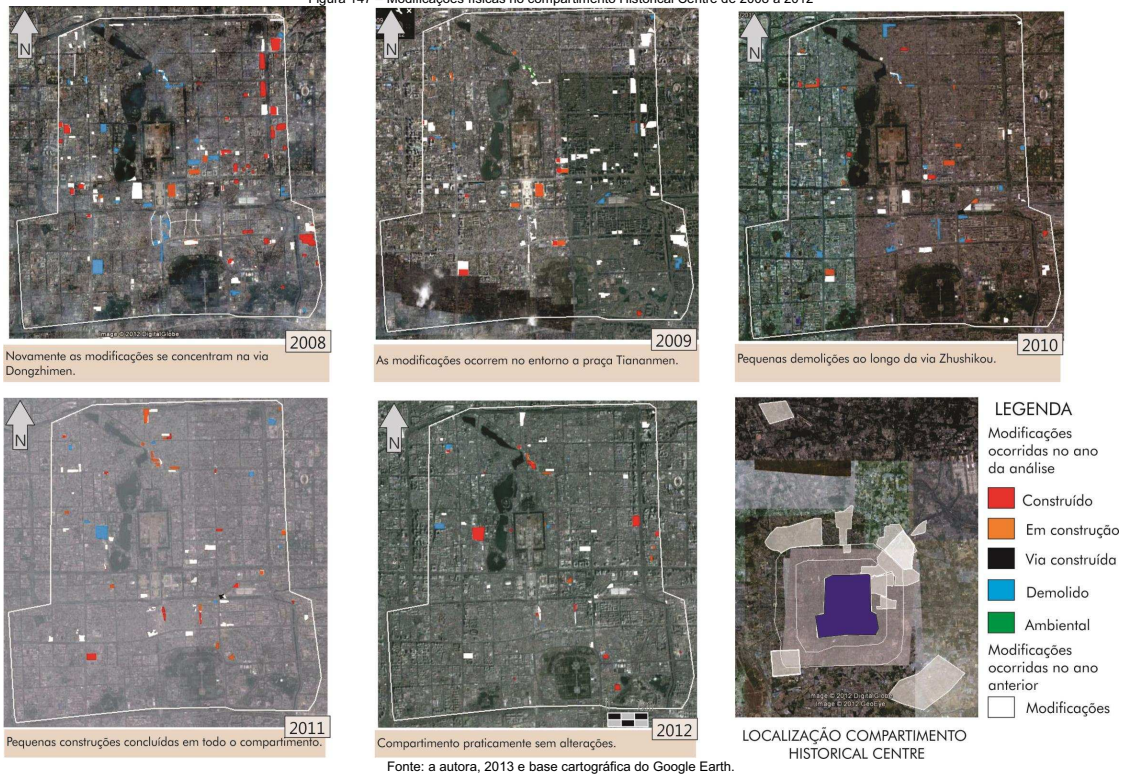


Figura 147 – Modificações físicas no compartimento Historical Centre de 2008 a 2012



Na Airport Line Zone - demonstrada separadamente por existir dois perímetros (figuras 148 a 151) - não há alterações significativas até 2006. Apesar dos terminais estarem fora da ZEE (cerca de 7,5 km), foi possível verificar significativo percentual de modificação em 2004 (5,43%) e em 2008 (4,30%), anos em que foram inaugurados os terminais 1 e 2, que receberiam fluxos de turistas para os JO. No entanto, esses percentuais estão relacionados às demolições ocorridas nos anos citados. As grandes intervenções parecem ocorrer a partir de 2010 com a construção do terminal 3, que tem previsão de finalização até 2015.

Tabela 27 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Airport Line Zone

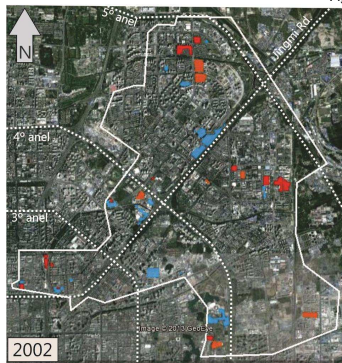
COMPARTIMENTO - AIRPORT LINE ZONE											
ÁREA TOTAL – 41.654.719 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%
2002	340.213,13	0,82%	28.9671,27	0,70%	615.765,5	1,48%	2,99%	180.843,9	0,43%	0	0,00%
2003	189.870,16	0,46%	133.948,53	0,32%	530.923,9	1,27%	2,05%	10.478,13	0,03%	190.85,3	0,46%
2004	671.619,91	1,61%	670.053,55	1,61%	921.039,3	2,21%	5,43%	10.046,88	0,02%	105.935,2	0,25%
2005	162.777,15	0,39%	369.719,31	0,89%	218.884,1	0,53%	1,80%	576,47	0,00%	10.997,71	0,03%
2006	665.322,7	1,60%	368.047,68	0,88%	42.035,73	0,10%	2,58%	1.738,63	0,00%	0	0,00%
2007	807.680,56	1,94%	496.009,41	1,19%	133.053,2	0,32%	3,45%	2.804,01	0,01%	35.645,59	0,09%
2008	549.925,32	1,32%	382.491,96	0,92%	858.694,7	2,06%	4,30%	1.188,52	0,00%	0	0,00%
2009	223.821,08	0,54%	313.621,92	0,75%	639.200,7	1,53%	2,82%	4.491,57	0,01%	38.526,97	0,09%
2010	209.581,29	0,50%	504.089,76	1,21%	462.776,7	1,11%	2,82%	3.488,21	0,01%	129.699,99	0,31%
2011	490.388,73	1,18%	471.137,75	1,13%	312.209,3	0,75%	3,06%	4.588,27	0,01%	0	0,00%
2012	9.268,67	0,02%	2960,8	0,01%	0	0,00%	0,03%	0	0,00%	0	0,00%

Obs: Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

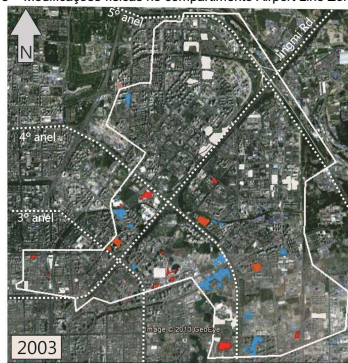
Obs: não há imagens do perímetro menor desse compartimento em 2001 e 2002 disponíveis no Google Earth.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

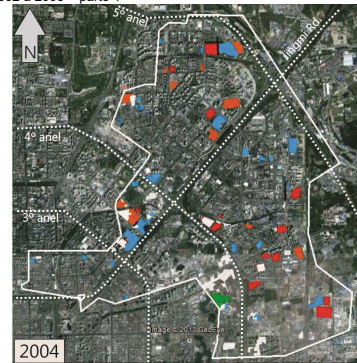
Figura 148 – Modificações físicas no compartimento Airport Line Zone de 2002 a 2006 – parte 1



2002
Demolições ao longo da rodovia Jingmi, acesso ao aeroporto.



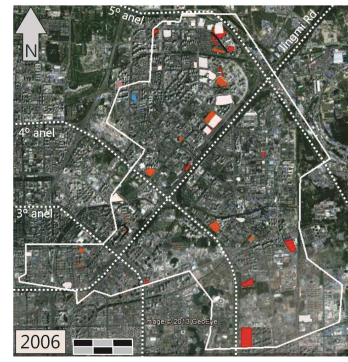
2003
Demolições na porção sul do quarto anel.



2004
Modificações se intensificam em todo o compartimento.



2005
Modificações se concentram na porção norte, ao longo do quinto anel.



2006
As construções ocorrem ao longo dos principais eixos do compartimento.



LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE

LEGENDA

Modificações ocorridas no ano da análise

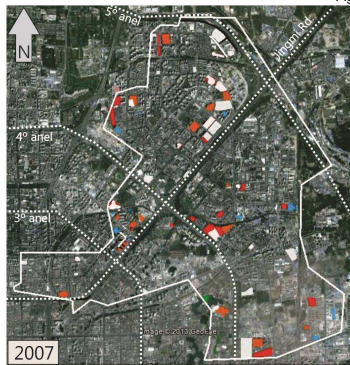
- Construído
- Em construção
- Via construída
- Demolido
- Ambiental

Modificações ocorridas no ano anterior

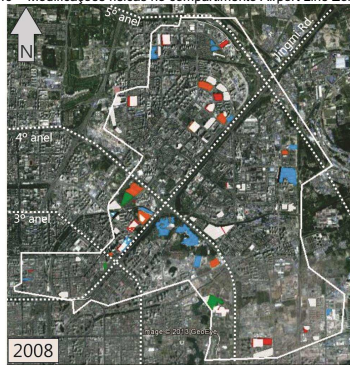
- Modificações

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 149 – Modificações físicas no compartimento Airport Line Zone 2007 a 2011 – parte 2



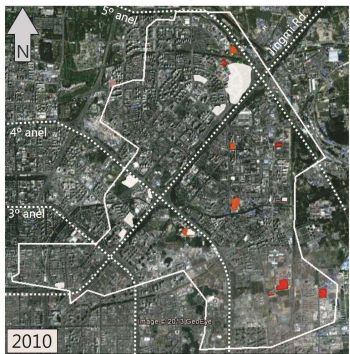
2007
Construções ao longo do quarto anel.



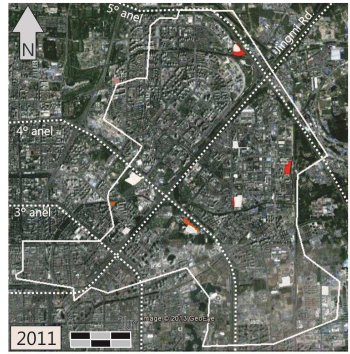
2008
Novas demolições no quarto anel.



2009
Praticamente sem alterações neste ano, apenas uma grande demolição na rodovia Jingmi.



2010
Poucas alterações na porção sul.



2011
Praticamente inalterada.



LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE

LEGENDA

Modificações ocorridas no ano da análise

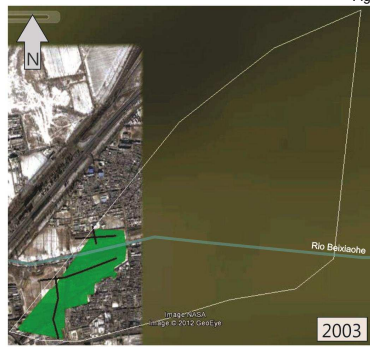
- Construído
- Em construção
- Via construída
- Demolido
- Ambiental

Modificações ocorridas no ano anterior

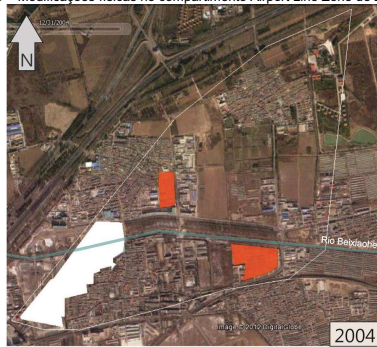
- Modificações

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

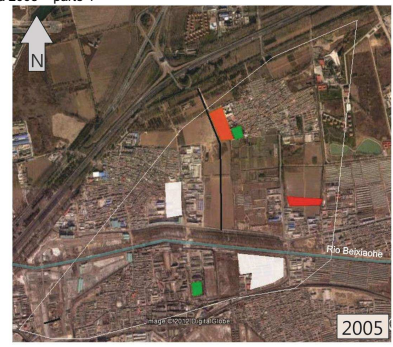
Figura 150 – Modificações físicas no compartimento Airport Line Zone de 2003 a 2008 – parte 1



Implantação de novo parque (Mananli).



Construções ao longo do rio.



Alterações pouco significativas.



Construção de novos edifícios residenciais.



Demolição ao lado do rio.



- LEGENDA**
 Modificações ocorridas no ano da análise
- Construído
 - Em construção
 - Via construída
 - Demolido
 - Ambiental
- Modificações ocorridas no ano anterior
- Modificações

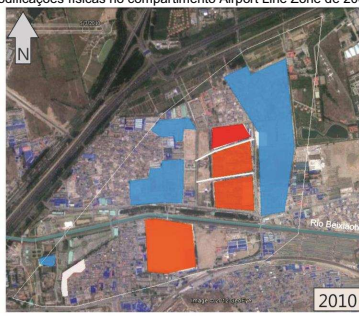
LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE 2

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 151 – Modificações físicas no compartimento Airport Line Zone de 2009 a 2012 – parte 2



Construção de conjunto habitacional.



Grandes áreas demolidas.



Modificação de quase todo o compartimento destinado ao uso residencial.



Sem alterações.



LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE 2

LEGENDA

Modificações ocorridas no ano da análise

- Construído
- Em construção
- Via construída
- Demolido
- Ambiental

Modificações ocorridas no ano anterior

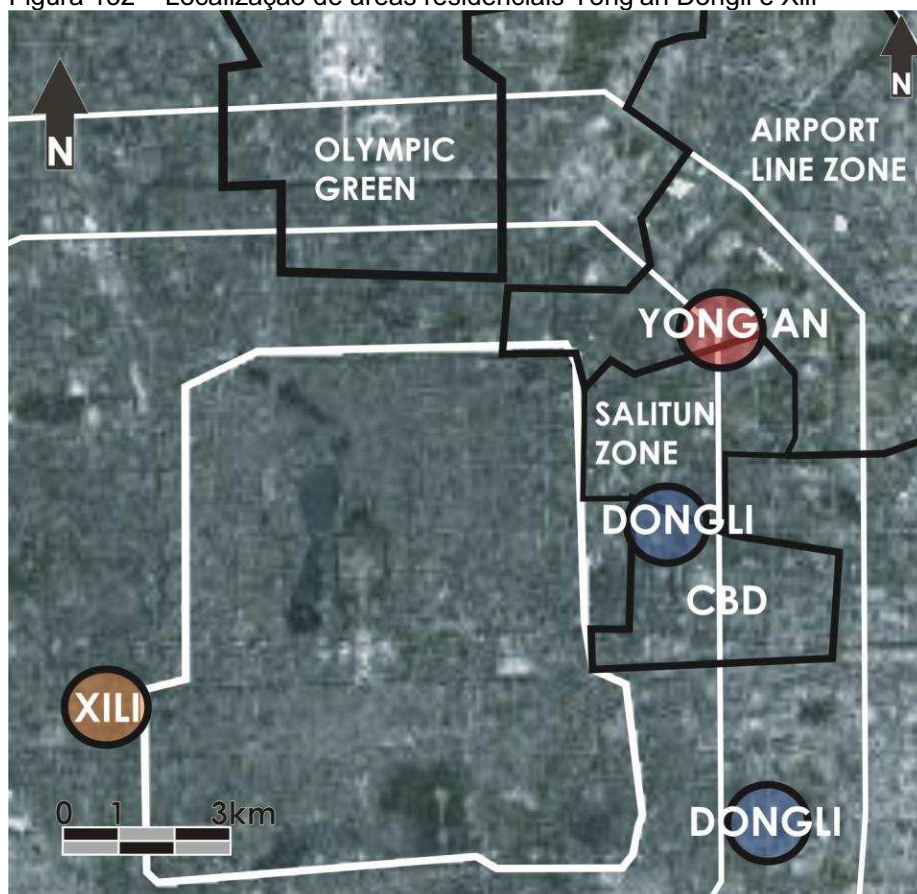
- Modificações

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Dos compartimentos indiretamente relacionados aos JO, o CBD é o que receberia os maiores benefícios, pois foi idealizado para atrair investidores estrangeiros, após a exposição global da cidade em função do evento.

A ideia de localizar o CBD a 2,3 km dos muros da Cidade Proibida ocorreu em 1993, mas apenas em 1998 foram determinados seus limites associados a um específico plano de controle da área. Em agosto de 2001, foi finalmente aprovado, coincidindo com a entrada da China na OMC que ocorreu em dezembro do mesmo ano (GRECO; SANTORO, 2007, p.139). Possui 400 hectares de extensão e está localizado estrategicamente entre o setor diplomático e as áreas residenciais Yong'an Dongli e Xili.

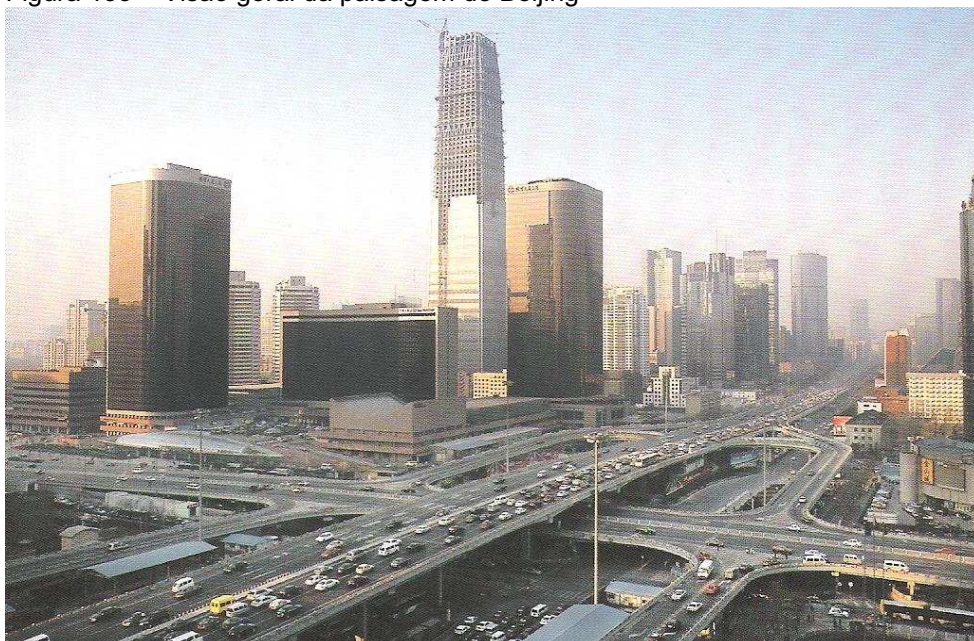
Figura 152 – Localização de áreas residenciais Yong'an Dongli e Xili



Fonte: Google Maps, 2013

A área é interceptada pelo chamado “Cruzamento de Ouro”, formado pelo terceiro anel e a Avenida Jianguomenwai (extensão da Avenida Chang'an, eixo leste-oeste da cidade).

Figura 153 – Visão geral da paisagem de Beijing



Fonte: Greco e Santoro, 2007

Observando as figuras da dinâmica física do CBD, percebe-se que foi acentuada a partir de 2004 até 2007 em todo o compartimento. Em 2007, inicia-se um novo processo de construções e demolições, inclusive de imóveis construídos há três anos e que novamente se modificam, principalmente na porção oeste, divisa com o centro histórico. Isso demonstra a intensa modificação da paisagem nessa nova centralidade, assim como sua valorização imobiliária.

Um dos motivos da dinâmica de 30% do compartimento em diferentes anos é a priorização de investimentos na área com oito grandes intervenções em processo e flexibilidade nos parâmetros construtivos, com vistas a impulsionar os investimentos privados (GRECO; SANTORO, 2007, p.143).

O resultado pode ser verificado em 2007, quando 96% dos imóveis estavam ocupados e o preço médio dos lotes era em média de US\$100,00/m², sendo que os apartamentos custavam em média mais de US\$1.500/m². (GRECO; SANTORO 2007, p.139). Após os JO, em 2009 e 2010 as intervenções permanecem elevadas, pela significativa demanda de imóveis principalmente corporativos.

No entanto, em 2011 e 2012, há redução na dinâmica construtiva, em especial na porção leste, mais distante da área central de Beijing.

Tabela 28 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Central Business District

COMPARTIMENTO - CENTRAL BUSINESS DISTRICT											
ÁREA TOTAL - 3.414.594,94 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%
2002	0	0,00%	7.260,59	0,21%	194.846,56	5,71%	5,92%	50.697,7	1,485%	0	0%
2003	7.668,58	0,22%	250.107,99	7,32%	243.280,91	7,12%	14,67%	0	0,000%	0	0%
2004	92.349,06	2,70%	453.579,3	13,28%	548.146,23	16,05%	32,04%	0	0,000%	0	0%
2005	70.060,46	2,05%	706.514,29	20,69%	187.896,55	5,50%	28,25%	0	0,000%	0	0%
2006	306.172,77	8,97%	616.722,25	18,06%	134.145,74	3,93%	30,96%	0	0,000%	0	0%
2007	972.589,52	28,48%	0	0,00%	80.022,47	2,34%	30,83%	0	0,000%	0	0%
2008	152.480,54	4,47%	0	0,00%	128.316,94	3,76%	8,22%	0	0,000%	0	0%
2009	188.011,22	5,51%	480.555,13	14,07%	102.345,34	3,00%	22,58%	0	0,000%	0	0%
2010	501.504,16	14,69%	182.191,17	5,34%	78.199,15	2,29%	22,31%	0	0,000%	0	0%
2011	107.697,8	3,15%	50.697,7	1,48%	120.277,47	3,52%	8,16%	0	0,000%	0	0%
2012	23.190,5	0,68%	50.697,7	1,48%	274.880,8	8,05%	10,21%	0	0,000%	0	0%

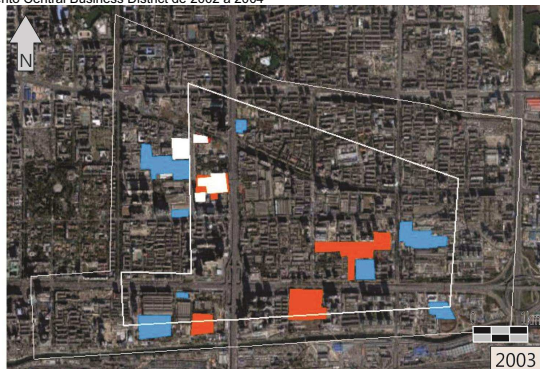
Obs: Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

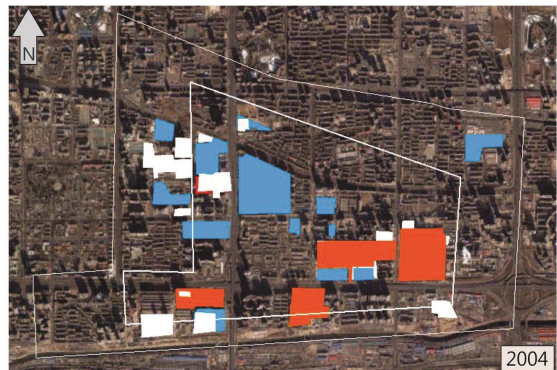
Figura 154 – Modificações físicas no compartimento Central Business District de 2002 a 2004



Demolições de duas grandes áreas.



Dinâmica se intensifica com mais áreas em construção e demolição.



As construções ocorrem ao longo da via Jianguo e as demolições ao longo do terceiro anel.



- LEGENDA**
- Modificações ocorridas no ano da análise
- Construído
 - Em construção
 - Via construída
 - Demolido
 - Ambiental
- Modificações ocorridas no ano anterior
- Modificações

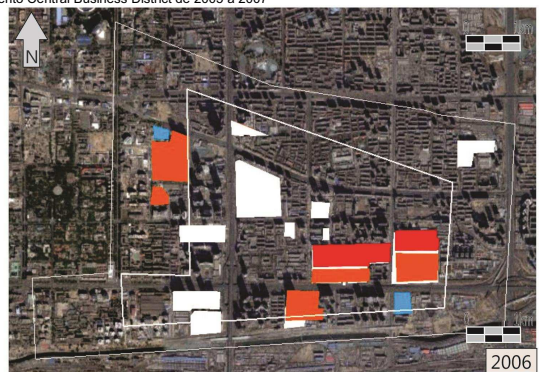
LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO CENTRAL BUSINESS DISTRICT

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 155 – Modificações físicas no compartimento Central Business District de 2005 a 2007



As construções são modificadas ao longo das principais vias.



Dinâmica acentuada em praticamente todo o compartimento.



Novas demolições no entorno do compartimento.

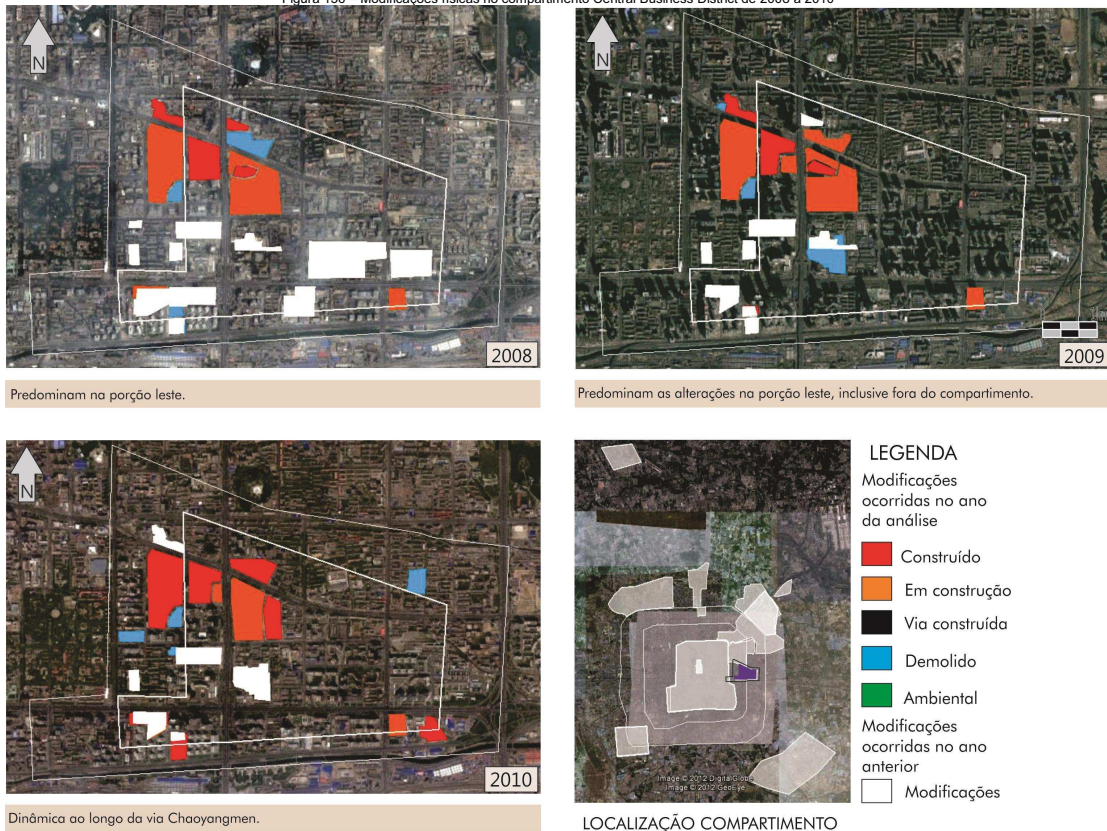


- LEGENDA**
- Modificações ocorridas no ano da análise
- Construído
 - Em construção
 - Via construída
 - Demolido
 - Ambiental
- Modificações ocorridas no ano anterior
- Modificações

LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO
CENTRAL BUSINESS DISTRICT

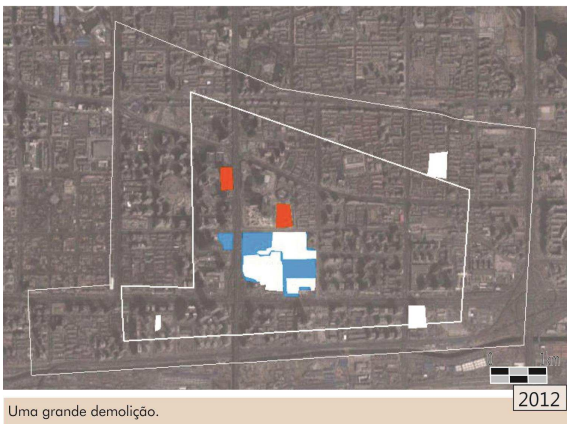
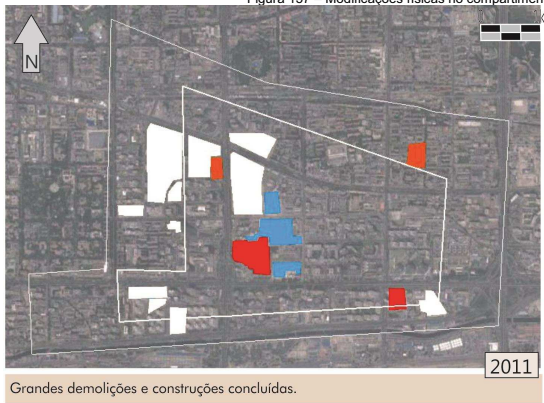
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 156 – Modificações físicas no compartimento Central Business District de 2008 a 2010



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 157 – Modificações físicas no compartimento Central Business District de 2011 a 2012



- LEGENDA**
- Modificações ocorridas no ano da análise
- Construído
 - Em construção
 - Via construída
 - Demolido
 - Ambiental
- Modificações ocorridas no ano anterior
- Modificações

LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO
CENTRAL BUSINESS DISTRICT

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

A paisagem da ZEE Sanlitun é caracterizada por muros e internamente provida de diversas áreas de lazer. A partir de 2006, a demanda de moradias de luxo aumentou significativamente principalmente no quarto anel, pois os apartamentos standard foram considerados de padrão inferior aos níveis internacionais (GRECO; SANTORO 2007, p.145).

Em apenas 4 anos, desde 2004, os valores subiram 42%. Pelo aumento da lucratividade, as incorporadoras dinamizaram ainda mais o compartimento, verificada a elevação dos percentuais de 2006 a 2008. O preço médio dos apartamentos em 2006 foi de US\$1.305,60/m².

Para auxiliar na redução da especulação imobiliária, o poder público municipal aprovou o Plano de Construção de Moradias no período de 2006-2010; implantou medidas de fixação de preços; aumentou a quantidade de lotes destinados à construção de moradias populares e reduziu a permissão de investimentos estrangeiros em partes da cidade (HOU, 2009).

No entanto, pela quantidade de empreendimentos oferecidos, parece estar se chegando à saturação, verificado pela redução acentuada de modificações em 2011 e 2012.

Tabela 29 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Salitun Zone

COMPARTIMENTO - SALITUN ZONE											
ÁREA TOTAL - 8.790.379,04 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%		%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)
2002	0	0,00%	13.239,66	0,15%	224.045,81	2,55%	2,70%	0	0%	0	0,00%
2003	12.552,24	0,14%	98.818,39	1,12%	0	0,00%	1,27%	0	0%	127.308,43	1,45%
2004	57.063,99	0,65%	255.573,37	2,91%	0	0,00%	3,56%	0	0%	2.649,35	0,03%
2005	12.056,06	0,14%	69.352,71	0,79%	151.344,05	1,72%	2,65%	0	0%	0	0,00%
2006	120.441,32	1,37%	356.033,83	4,05%	174.608,94	1,99%	7,41%	0	0%	0	0,00%
2007	579.326,38	6,59%	0	0,00%	163.798,48	1,86%	8,45%	0	0%	58.399,4	0,66%
2008	76.179,84	0,87%	419.978,25	4,78%	34.688,03	0,39%	6,04%	0	0%	332.499,29	3,78%
2009	36.202,35	0,41%	198.431,52	2,26%	12.420,71	0,14%	2,81%	0	0%	0	0,00%
2010	286.654	3,26%	53.099,94	0,60%	29.246,17	0,33%	4,20%	0	0%	0	0,00%
2011	53.099,94	0,60%	29.246,17	0,33%	0	0,00%	0,94%	0	0%	0	0,00%
2012	42.472,9	0,48%	0	0,00%	0	0,00%	0,48%	0	0%	0	0,00%

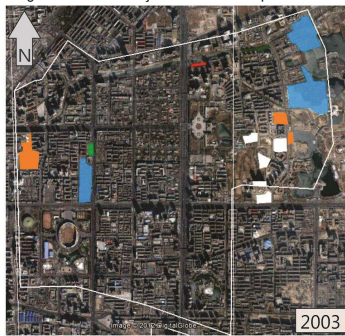
Obs: Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

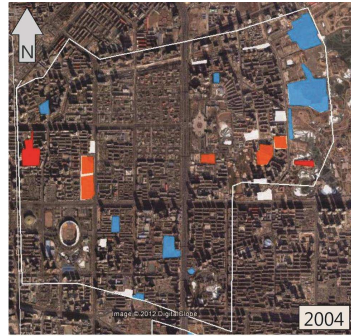
Figura 158 – Modificações físicas no compartimento Salitun 2002 a 2006



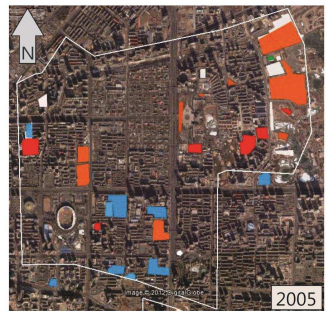
Demolições nas porções leste e oeste do compartimento.



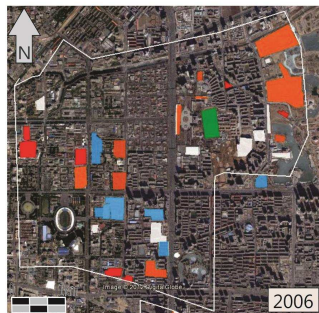
As modificações seguem nas mesmas porções.



Mudanças esparsas também no centro do compartimento.



Demolições na porção sul.



Modificações em todo o compartimento.

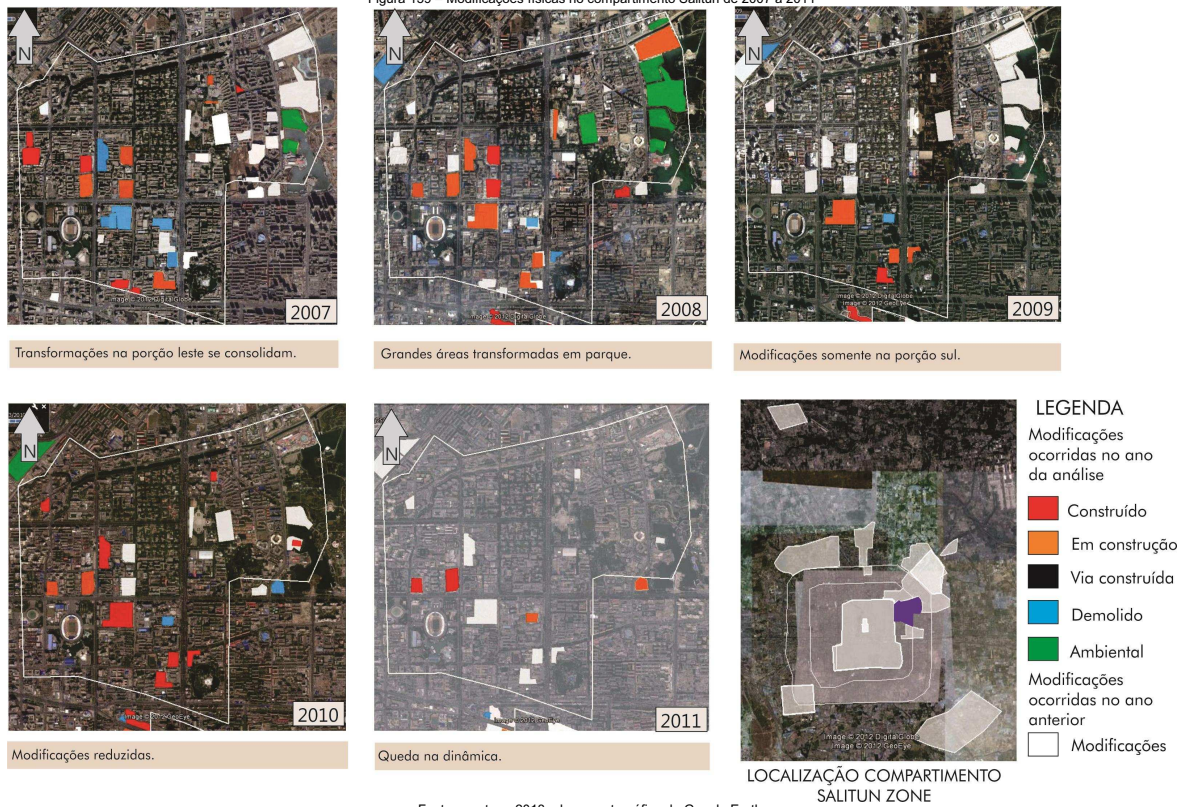


- LEGENDA**
- Modificações ocorridas no ano da análise
- Construído
 - Em construção
 - Via construída
 - Demolido
 - Ambiental
- Modificações ocorridas no ano anterior
- Modificações

LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO SALITUN ZONE

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 159 – Modificações físicas no compartimento Saitun de 2007 a 2011



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 160 – Modificações físicas no compartimento Salitun 2012



O Haidian Development tem dinâmica estável desde 2004 até 2012. Como o Fengtai Park, em 2008, as alterações foram percentualmente menores que nos demais anos, o que pode indicar que em áreas industriais, realmente o governo cessou as construções em áreas periféricas no período dos JO para reduzir as emissões de poluição do ar, conforme acordo com o COI.

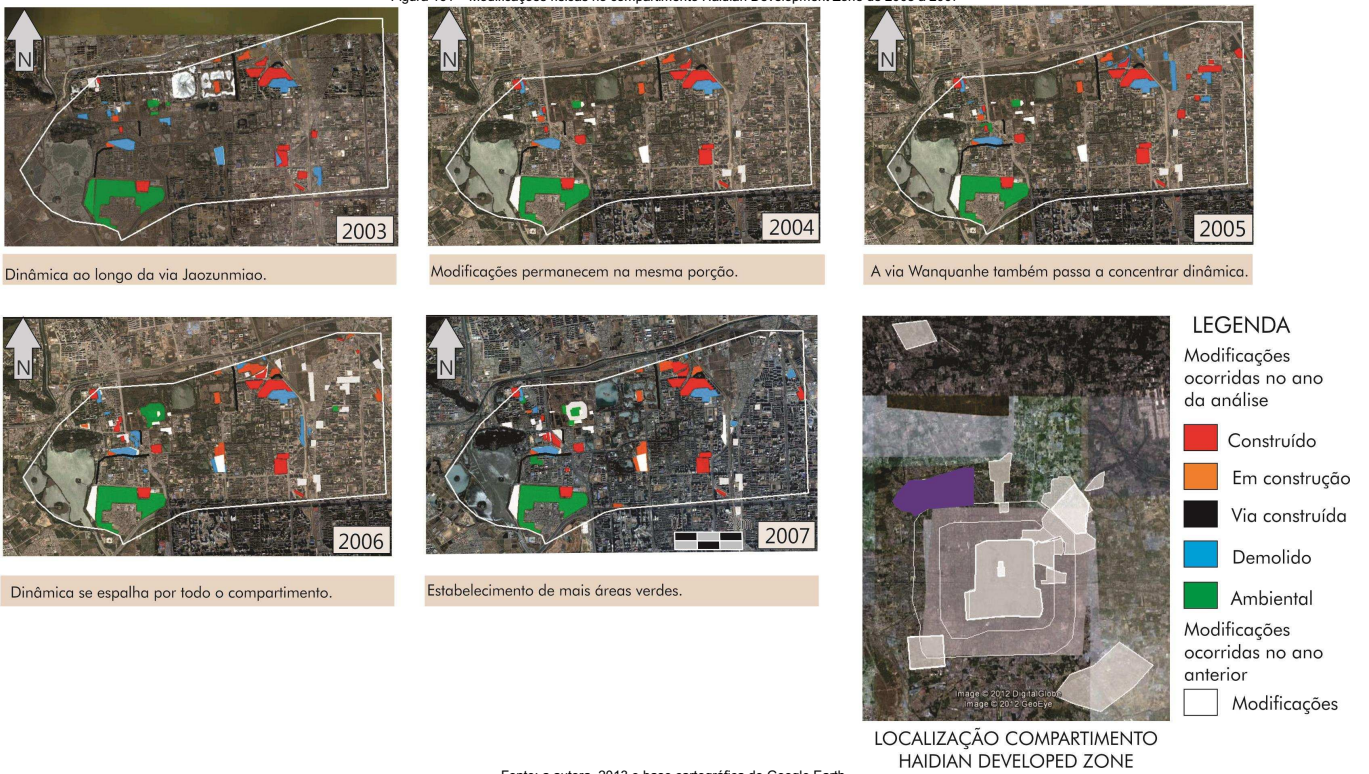
Tabela 30 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Haidian Development Zone

COMPARTIMENTO - HAIDIAN DEVELOPMENT ZONE											
ÁREA TOTAL – 26.609.918,27 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%		%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)
2002	0	0,00%	9.984,5	0,04%	0	0,00%	0,04%	0	0,00%	0	0,00%
2003	0	0,00%	0	0,00%	144.080,17	0,54%	0,54%	4.536,81	0,02%	32.757,43	0,12%
2004	0	0,00%	0	0,00%	265.869,42	1,00%	1,00%	0	0,00%	0	0,00%
2005	207.186,95	0,78%	19.956,11	0,07%	369.278,52	1,39%	2,24%	811,6	0,00%	31.472,2	0,12%
2006	167.658,26	0,63%	164.619,43	0,62%	188.727,49	0,71%	1,96%	0	0,00%	243.946,36	0,92%
2007	176.360,21	0,66%	151.160,71	0,57%	62.408,08	0,23%	1,47%	0	0,00%	150.873,79	0,57%
2008	0	0,00%	0	0,00%	19.566,34	0,07%	0,07%	0	0,00%	363.303,89	1,37%
2009	48.164,87	0,18%	270.025,04	1,01%	33.671,00	0,13%	1,32%	6.200,82	0,02%	29.777,97	0,11%
2010	267.738,19	1,01%	11.411,94	0,04%	264.627,89	0,99%	2,04%	6.200,82	0,02%	0	0,00%
2011	137.068,62	0,52%	138.307,18	0,52%	441.873,43	1,66%	2,70%	0	0,00%	0	0,00%
2012	182.556,14	0,69%	253.308,67	0,95%	31.216,45	0,12%	1,76%	124.820,5	0,47%	0	0,00%

Obs: Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

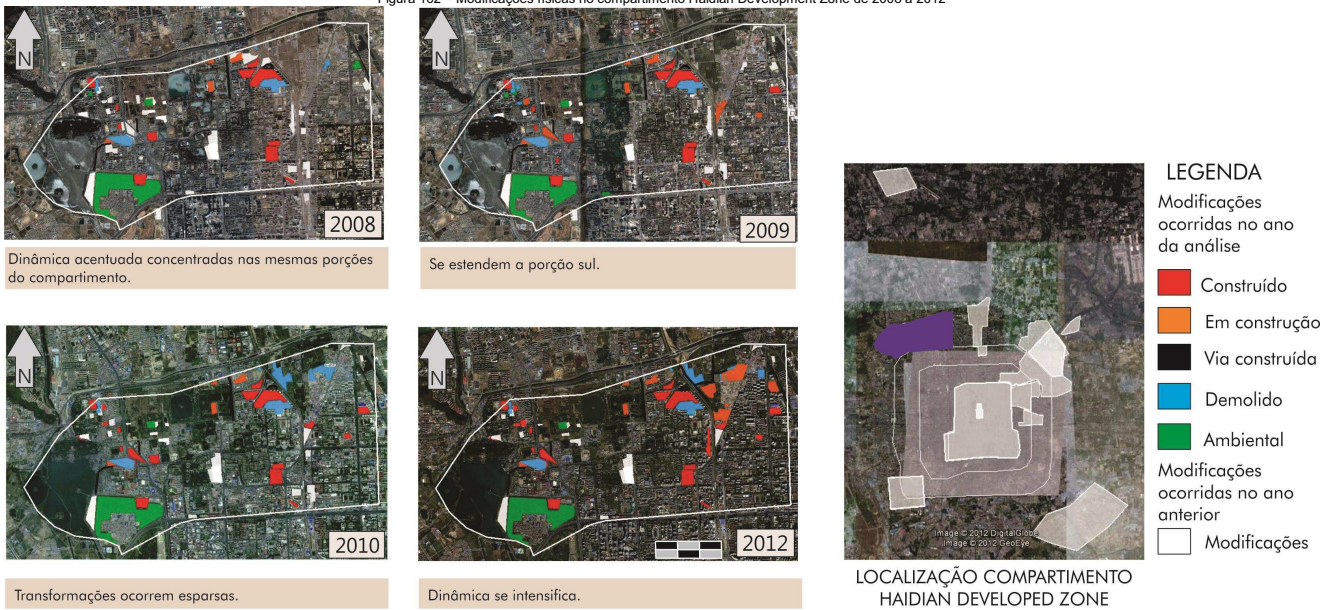
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 161 – Modificações físicas no compartimento Haidian Development Zone de 2003 a 2007



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 162 – Modificações físicas no compartimento Haidian Development Zone de 2008 a 2012



Mais distantes dos anéis centrais de Beijing, o Fengtai Park, o Beijing Economic and Technological Zone e o Champing Park localizados nas áreas suburbanas, fazem parte de um plano regional e têm funções específicas: Energia, Exportação e Bioengenharia, respectivamente.

Fengtai Park e Beijing Economic and Technological Zone, localizados na porção sul, justamente onde não houve priorização de investimentos no período que antecedia os JO, tiveram uma dinâmica mais homogênea no período analisado. Apenas Beijing Economic and Technological Zone, por sua especialização em exportações, teve em 2004 significativas transformações que podem ter iniciado a partir de 2001 (embora não haja imagens aéreas para confirmar), pela entrada da China na OMC.

Tabela 31 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Fengtai park

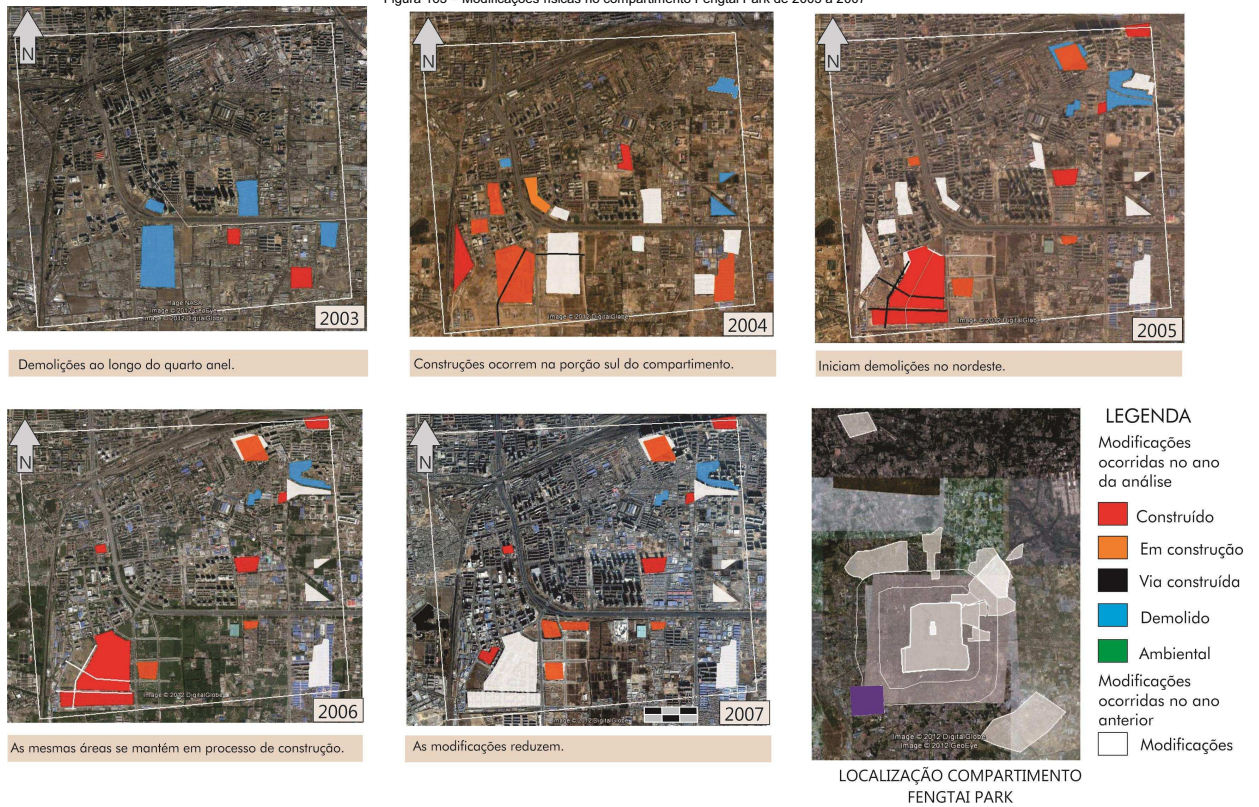
COMPARTIMENTO - FENGTAI PARK											
ÁREA TOTAL – 14.266.906,69 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%
2002	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0%	0	0%	0	0%
2003	98.921,42	0,69%	476.251,3	3,34%	520.805,96	3,65%	7,68%	0	0%	0	0%
2004	152.115,72	1,07%	133.461,5	0,94%	125.854,37	0,88%	2,88%	62.875,89	0,44%	0	0%
2005	0	0,00%	394.203,6	2,76%	166.450,17	1,17%	3,93%	2.766,34	0,02%	0	0%
2006	662.865,19	4,65%	165.981,4	1,16%	103.018,46	0,72%	6,53%	0	0%	0	0%
2007	495.813,51	3,48%	0	0,00%	0	0,00%	3,48%	0	0%	0	0%
2008	0	0,00%	135.138,5	0,95%	0	0,00%	0,95%	0	0%	0	0%
2009	0	0,00%	49.419,52	0,35%	0	0,00%	0,35%	0	0%	0	0%
2010	115.976,81	0,81%	410.921,5	2,88%	139.414,88	0,98%	4,67%	0	0%	0	0%
2011	334.443,53	2,34%	0	0,00%	858.631,17	6,02%	8,36%	0	0%	0	0%
2012	415.984,4	2,92%	153989,7	1,08%	73.113,2	0,51%	4,51%	0	0%	0	0%

Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Obs.: A imagem de 2002 não foi apresentada por não haver modificações.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 163 – Modificações físicas no compartimento Fengtai Park de 2003 a 2007



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 164 – Modificações físicas no compartimento Fengtai Park de 2008 a 2012



O compartimento praticamente não apresenta dinâmica.



As modificações se concentram em algumas quadras ao sul.



O processo de construção continua nas mesmas quadras do ano anterior.



ocorrem grandes demolições e construções ao sul.



Dinâmica permanece na porção sul.

LEGENDA

Modificações ocorridas no ano da análise

- Construído
- Em construção
- Via construída
- Demolido
- Ambiental

Modificações ocorridas no ano anterior

- Modificações

LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO FENGTAI PARK

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Tabela 32 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Beijing Economic and Technological Zone

COMPARTIMENTO - BEIJING ECONOMIC AND TECHNOLOGICAL ZONE											
ÁREA TOTAL – 44.606.739,51 m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%		%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)
2004	205.713,16	0,46%	12.788.404,12	28,67%	0	0,00%	29,13%	0	0%	0	0%
2005	902.149,68	2,02%	221.130,44	0,50%	0	0,00%	2,52%	0	0%	0	0%
2006	2.057.299,61	4,61%	694.670,7	1,56%	1.328.725,15	2,98%	9,15%	6.094,67	0,01%	0	0%
2007	1.240.848,46	2,78%	0	0,00%	637.993,93	1,43%	4,21%	8.833,08	0,02%	0	0%
2008	340.846,27	0,76%	1.843.180,45	4,13%	0	0,00%	4,90%	1.007,77	0,00%	0	0%
2009	189.649,18	0,43%	1.020.853,64	2,29%	0	0,00%	2,71%	55.616,97	0,12%	530.797,88	1,19%
2010	1.386.180,19	3,11%	1.066.179,47	2,39%	1.682.175,72	3,77%	9,27%	44.095,96	0,10%	561.477,71	1,26%
2011	1.054.620,05	2,36%	704.561,89	1,58%	0	0,00%	3,94%	0	0%	0	0%
2012	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0%	0	0%	0	0%

Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Obs: não há imagens de 2001, 2002 e 2003 disponíveis no Google Earth.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 165 – Modificações físicas no compartimento Beijing Economic and Technological Zone de 2004 a 2008



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 166 – Modificações físicas no compartimento Beijing Economic and Technological Zone de 2009 a 2011



Implantação de um parque linear ao longo da via S302, principal via de acesso as empresas.



Modificações na porção norte, período de mudanças significativas.



As alterações se reduzem.



LEGENDA

Modificações ocorridas no ano da análise

- Construído
- Em construção
- Via construída
- Demolido
- Ambiental

Modificações ocorridas no ano anterior

- Modificações

LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO
BEIJING ECONOMIC

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

O compartimento de Champing Park, desde 2008, tem alternado anos em que a dinâmica é acentuada, o que demonstra o interesse governamental em desenvolver a medicina e a biotecnologia; e outros sem nenhuma alteração.

Tabela 33 - Resultados da dinâmica física de 2002 a 2012 no compartimento Champing Park

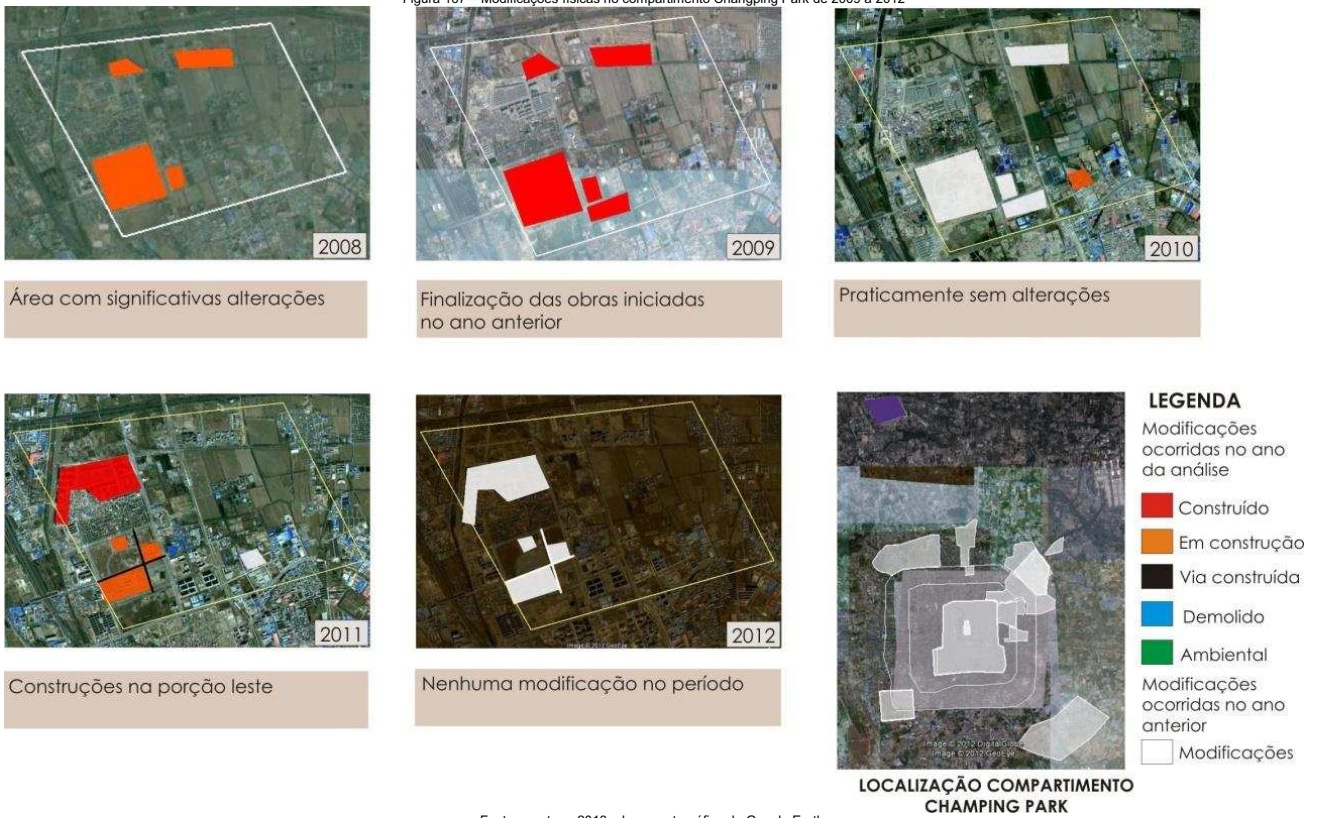
COMPARTIMENTO - CHANGPING PARK											
ÁREA TOTAL – 10.685.020,93m ² (100%)											
	CONSTRUÍDO		EM CONSTRUÇÃO		DEMOLIDO		Modificados	VIAS		AMBIENTAL	
	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%
2008	0	0,00%	1.216.794,15	11,39%	0	0%	11,39%	0	0%	0	0%
2009	1.266.153,02	11,85%	0	0,00%	0	0%	11,85%	0	0%	0	0%
2010	0	0,00%	71.345,94	0,67%	0	0%	0,67%	0	0%	0	0%
2011	622.522,49	5,83%	364.167,57	3,41%	0	0%	9,23%	10312,96	0,10%	0	0%
2012	0	0,00%	0	0,00%	0	0%	0%	0	0%	0	0%

Acima de 30% - vinho; de 20% a 30% - vermelho; de 10% a 20% - laranja; de 1% a 10% - amarelo ouro; abaixo de 1% - amarelo claro.

Obs: Não há imagens disponíveis em 2001 e 2002.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 167 – Modificações físicas no compartimento Champing Park de 2009 a 2012



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Analisados todos os compartimentos denominados ZEEs de Beijing e do plano regional, foi possível verificar uma significativa dinâmica de transformações do espaço urbano que é completamente distinta dos países ocidentais desenvolvidos. De acordo com Hassenpflug (2010, p.122) as extensas demolições são justificadas pelo poder público pela necessidade de moradias a um grande contingente populacional. Pode-se notar que em anos consecutivos, áreas como o CBD tiveram lotes demolidos e construídos diversas vezes, chegando a permanecer constantemente na última década com 1/3 de sua área em modificação.

Zonas diretamente relacionadas com o evento como o Olympic Green e o Centro Histórico, tiveram suas tendências de modificação em consonância com o calendário olímpico: com o anúncio a dinâmica ascendeu, chegou ao pico em 2007 (um ano antes dos JO), e decresceu nos anos posteriores.

A zona relacionada ao aeroporto mantém-se estável, pois é uma área com potencial de ocupação pela quantidade de lotes desocupados.

Salitun, apesar do aumento da dinâmica a partir de 2002, não pode ser relacionada aos JO, pois manteve sua ascensão até 2010. Essa foi uma área intensamente explorada pelos incorporadores para a construção de habitações de alto padrão, mas que teve poucas modificações em 2011 e 2012. A justificativa pode ser a saturação de interessados ou as políticas governamentais de restrição de locação de terras para a iniciativa privada nas áreas centrais de Beijing.

Haidian Development, apesar de estar ao lado do Olympic Green, permanece estável, mesmo nos anos de realização do evento.

As demais áreas são muito distantes do PO, estão localizadas em áreas periféricas, portanto não se pode estabelecer relações com os JO. Para as análises de integração com o transporte, os compartimentos Fengtai Park e Champing Park não serão considerados.

4.8.5 Ocupação do solo urbano por imigrantes rurais

O percentual de população urbana de 1982 para 2007 aumentou de 21% para 45%, sendo que a migração da população rural é responsável por 70% desse crescimento no país (ZHANG; SONG, 2003 apud ZHENG et al., 2009).

A partir de 1997, a presença de imigrantes rurais em áreas urbanas é interpretada pelo poder público como problema, que cada localidade passou a

enfrentar de forma diferente, mas sempre de maneira desfavorável a população rural. Enquanto Shanghai e Guangzhou estabeleceram uma categorização de atividades e permitiram que os imigrantes trabalhassem nas que oferecem as mais baixas remunerações; Beijing promovia a expulsão, cada vez que a quantidade de imigrantes ultrapassava os 3 milhões (POSTON JR.; DUAN, 2000, p. 6).

Esse êxodo rural começa a refletir em problemas sociais por falta de atividades produtivas que o poder público tinha para oferecer a toda à população que vivia nas cidades. Contudo, antes da metade da década de 1980, o governo chinês não reconhecia a presença de população desocupada, pois o regime político prometia pleno emprego (POSTON JR.; DUAN, 2000, p. 8).

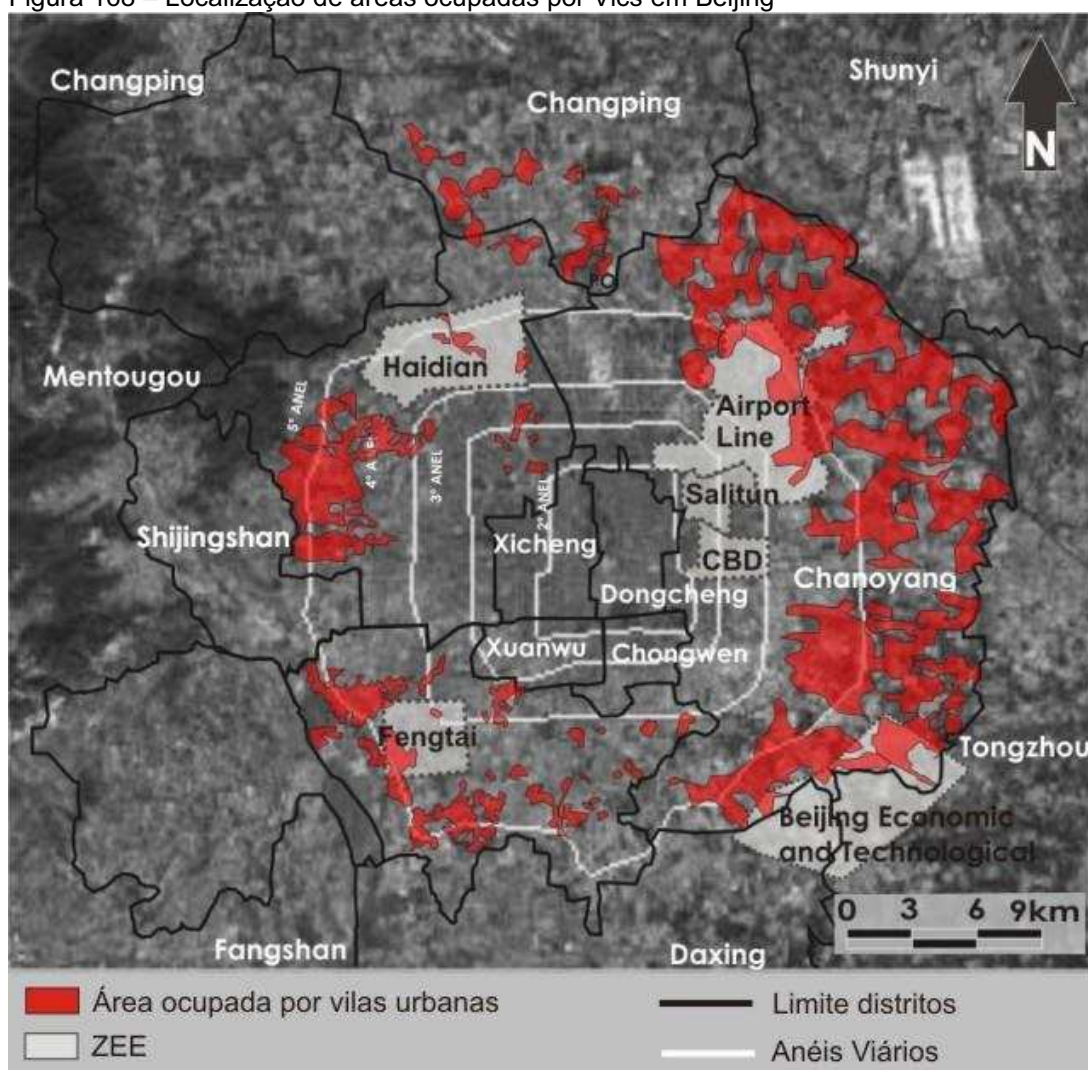
Atualmente, podem ser identificados em maior quantidade de desempregados os residentes legais que os imigrantes rurais. A justificativa é que os imigrantes não são contabilizados no censo do país, pois não conseguem se sustentar nas cidades sem emprego e acabam voltando para seus locais de origem, enquanto os residentes têm direito ao auxílio desemprego (GUO; IREDALE, 1997, p. 9).

Os imigrantes planejam permanecer nas cidades por tempo determinado com o objetivo de acumular economias e investir em seus locais de origem onde o restante da família reside. Contudo, a população rural não pode viver nas cidades sem registro doméstico e isso os faz inelegíveis para obter moradias subsidiadas pelo governo (ZHENG et al., 2009). As únicas opções possíveis são o aluguel de cômodos nas ViCs ou dormir nas próprias fábricas onde trabalham. Em qualquer das opções, os imigrantes procuram residir com pessoas de mesma origem como forma de segurança e ajuda mútua (FRIEDMANN, 2005, p.58).

Como as ViCs não são formalmente consideradas como parte da economia urbana, não há dados oficiais divulgados, mas em Beijing essa ocupação se dá nas periferias (ZHENG et al., 2009, p.427).

Em 2008, eram 867 ViCs em Beijing, principalmente localizadas nos distritos suburbanos. Ocupavam 181 km² representando 49,5% da área total residencial urbana. Diante dessa proporção, é facilmente perceptível que as moradias informais têm papel importante na provisão residencial da cidade (ZHENG et al., 2009, p.428).

Figura 168 – Localização de áreas ocupadas por Vics em Beijing



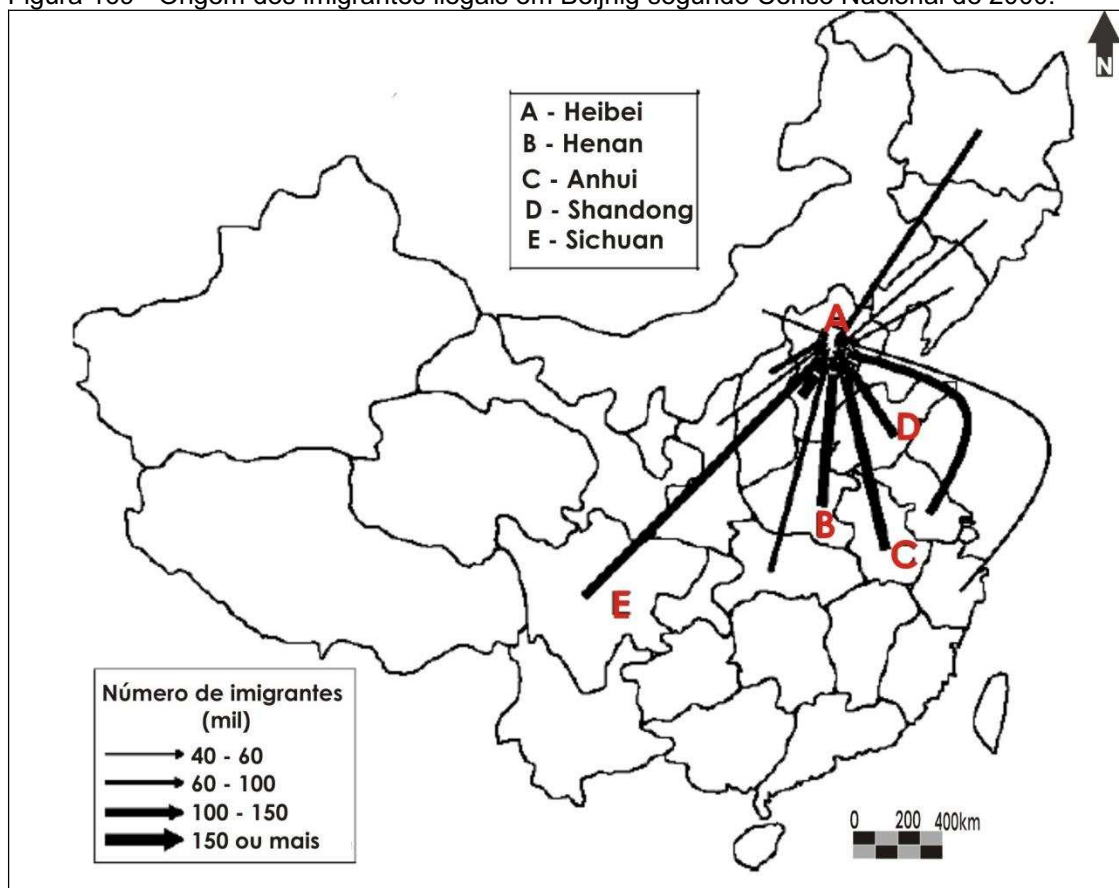
Fonte: Zheng et al, 2009.

Em termos geográficos, pode-se perceber que há uma concentração maior na porção leste, onde se localiza o eixo produtivo da cidade e faz fronteira com as ZEEs do CBD, Sanlitun e Aeroporto, que provavelmente oferecem a maior quantidade de oportunidades de emprego.

Interessante observar a presença de população de baixa renda lado a lado com os setores mais privilegiados da cidade em infraestrutura e onde reside a população mais rica. Isso ocorre em função da expansão urbana em áreas rurais cujo direito de usufruto da terra permite que ex-agricultores construam ViCs. À medida que o direito de concessão encerra, o poder público as transforma em áreas urbanas. Para minimizar a compensação aos ex-agricultores, e facilitar o processo de aquisição da terra, o governo municipal tende a adquiri-las e deixá-las reservadas para construção de moradias públicas.

O que reforça a justificativa da ocupação de áreas mais próximas a oferta de emprego, são as províncias de origem dos imigrantes. Com exceção de Heibei que está muito próximo de Beijing, grande fluxos advêm das províncias ao sul, porção mais distante das áreas ocupadas (figura 169).

Figura 169 - Origem dos imigrantes ilegais em Beijing segundo Censo Nacional de 2000.



Fonte: Zheng et al, 2009.

Tabela 34 - Principais províncias de origem dos migrantes em Beijing

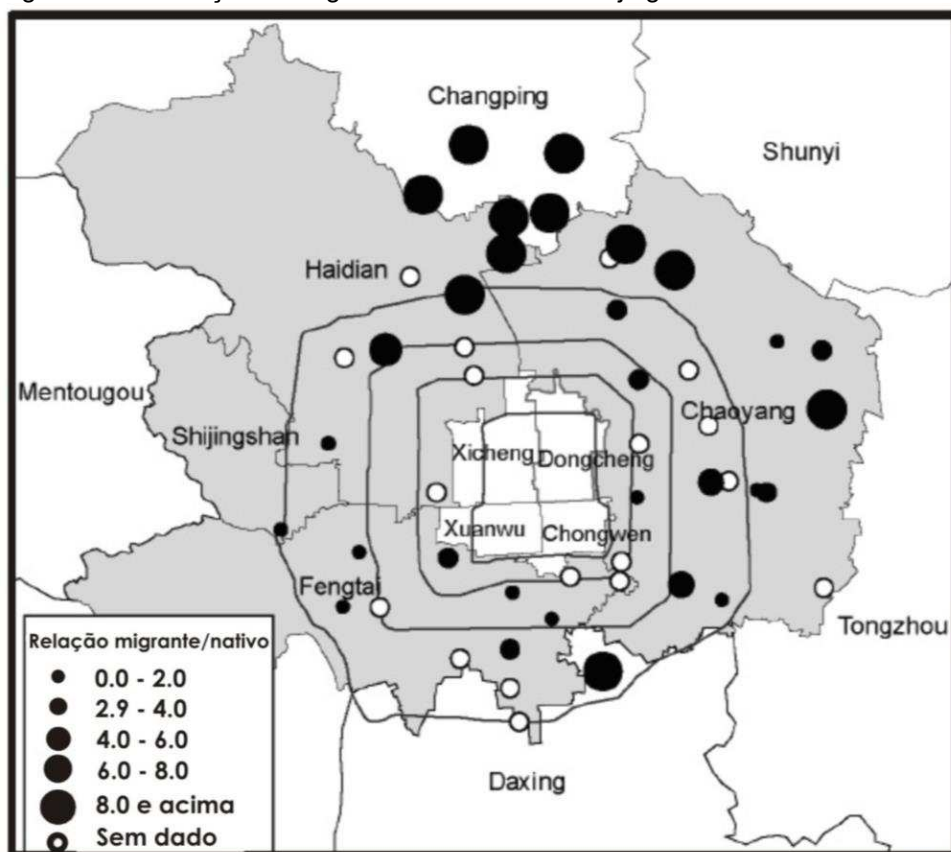
Censo 2000	
Classificação e na província	Quantidade de imigrantes
1.Hebei	373.810
2.Henan	233.370
3.Anhui	150.390
4.Shandong	145.870
5.Sichuan	106.700

Fonte: Zheng et al, 2009.

Proporcionalmente à população residente, os imigrantes rurais estão em maior quantidade na porção norte. Isso pode indicar que o impacto de fluxos de imigrantes nesses distritos é maior, pois geralmente onde há um percentual menor de residentes, há também menos infraestrutura. Portanto, a opção por expandir a

infraestrutura metroferroviária na porção norte teria o objetivo de atender populações recentes para conduzi-las até os centros produtivos industriais.

Figura 170 – Relação de migrantes e nativos em Beijing

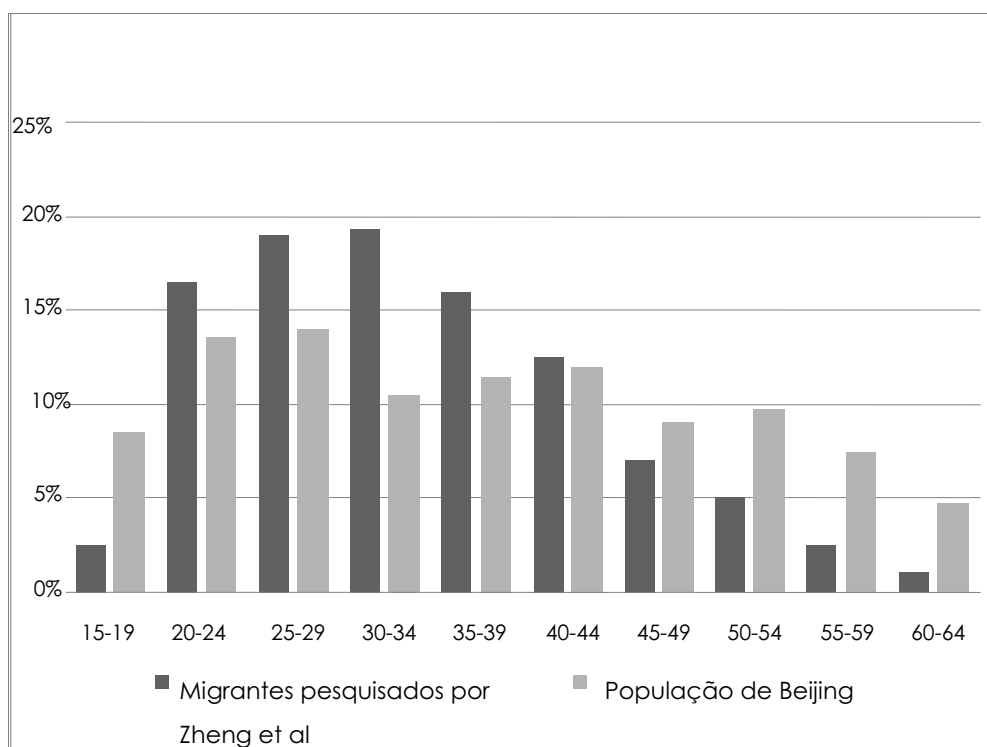


Em preto, os 50 pontos pesquisados por Zheng et al., 2009.
Em cinza, a soma dos quatro distritos adjacentes ao 2º anel.
Dos pontos em branco, faltam informações.

Fonte: Zheng et al, 2009.

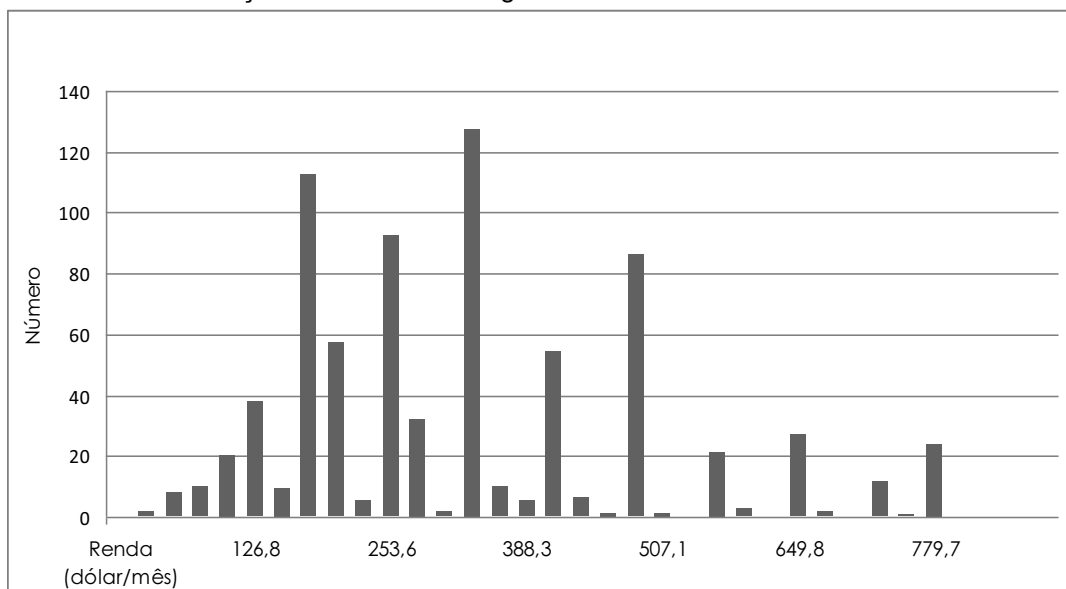
O perfil dos imigrantes rurais é jovem em idade ativa (de 20 a 44 anos) de baixa escolaridade, trabalham em sua maioria no setor de serviços e são originários de províncias pobres. (ZHENG et al., 2009, p.428). A maioria deles recebe mensalmente entre US\$158,48 a US\$316,96 e seus salários são menores que os residentes mesmo exercendo a mesma função.

Gráfico 14 - Distribuição etária de migrantes e população permanente de Beijing



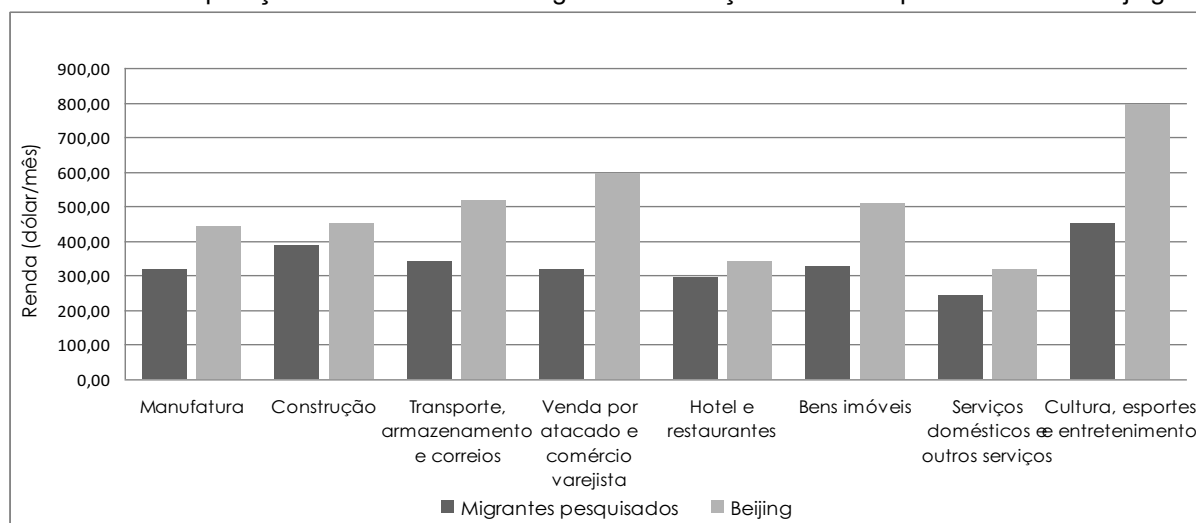
Fonte: Zheng et al., 2009.

Gráfico 15 - Distribuição de renda entre migrantes



Fonte: Zheng et al., 2009.

Gráfico 16 - Comparação entre a renda dos migrantes e a força de trabalho permanente de Beijing



Fonte: Zheng et al., 2009.

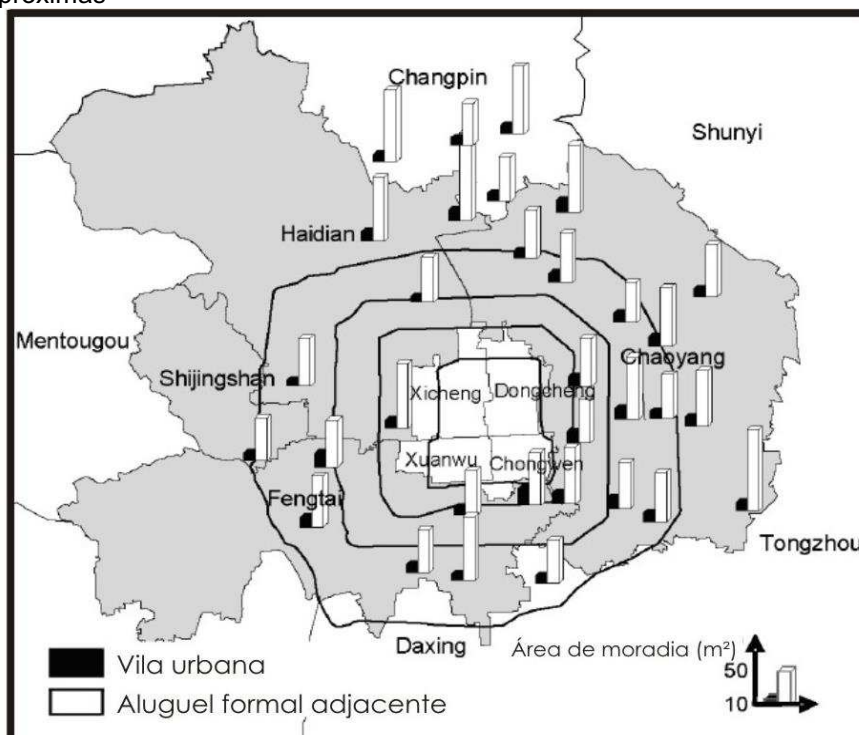
O local de moradia dos imigrantes se caracteriza pela baixa qualidade ambiental e presença de problemas sociais. As residências estão lotadas, os sistemas construtivos são precários, há acúmulo de lixo e problemas de violência. Os edifícios são construídos muito próximos uns dos outros, fora dos padrões de salubridade e controle de incêndios.

Nos subúrbios de Beijing, praticamente não variam nem o tamanho das unidades habitacionais, nem a configuração interna, os apartamentos têm área média per capita de 8,2 m², três vezes menores que as unidades de áreas formais. Apenas 4,2% têm banheiro e 8,1% têm cozinhas privativas (ZHENG et al., 2009, p.432) (figura 171).

Praticamente o valor dos aluguéis das ViCs não varia em função da proximidade com o centro, aumenta em 4,6% a cada quilômetro mais próximo. Isso indica que a maioria reside nas periferias pela escassez de ViCs nas áreas centrais e por aspectos sociais, como residir próximo de pessoas com quem estabeleceu relações de confiança.

Um dos fatores que influenciam na ocupação mais intensa da porção norte são os valores mais elevados de aluguéis das unidades habitacionais ao sul, por possuírem dimensões maiores (ZHENG et al., 2009).

Figura 171 – Tamanho das unidades habitacionais nas ViCs em comparação as moradias formais próximas



Fonte: Zheng et al, 2009.

Apesar disso, o custo por metro quadrado das unidades habitacionais nas ViCs são similares em toda a cidade. Em relação às habitações formais, a diferença de valor por metro quadrado é de 1:1,23, sendo que o tamanho das unidades formais é 6,32 vezes maior que as moradias nas ViCs. Isso demonstra um grande vazio entre estes dois mercados (ZHENG et al., 2009, p.432). Portanto, o que ocorre é que o custo do aluguel nas ViCs é elevado proporcionalmente aos salários recebidos.

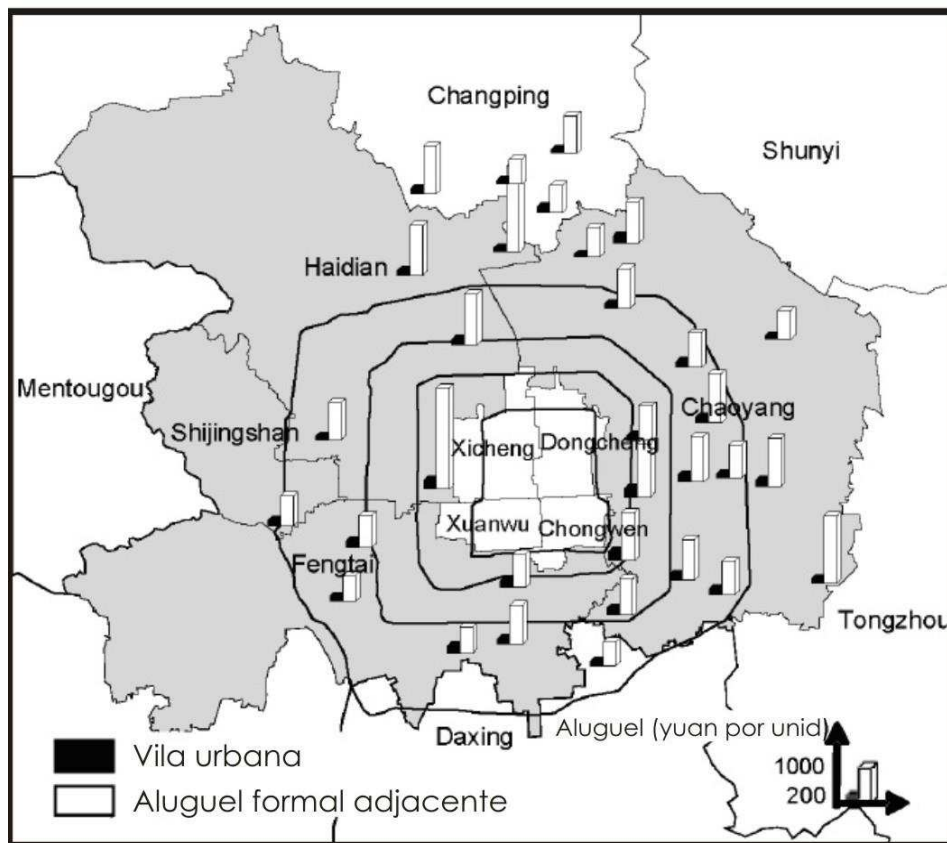
O principal problema é a baixa remuneração que não os permite dispendir mais com o aluguel. O gasto médio com moradia nos países desenvolvidos é de 30% do salário (BOGDON; CAN, 1997), sendo que os imigrantes ilegais de Beijing ganham metade (51,2%) dos formais e pagam de aluguel apenas 20% menos (ZHENG et al, 2009).

Esse fato demonstra que os imigrantes rurais, pela condição de informalidade imposta pelo governo, são explorados tanto pelos empresários que ofertam os empregos, como pelos próprios ex-agricultores proprietários das ViCs. Os proprietários das ViCs podem ser considerados os únicos empresários chineses sem a obrigação de partilhar seus lucros com o poder público. Sem a possibilidade de adquirir imóveis com subsídios governamentais, nem incentivos para que a iniciativa

privada investida em imóveis formais menores, portanto mais econômicos, essa população tem como opção única as ViCs.

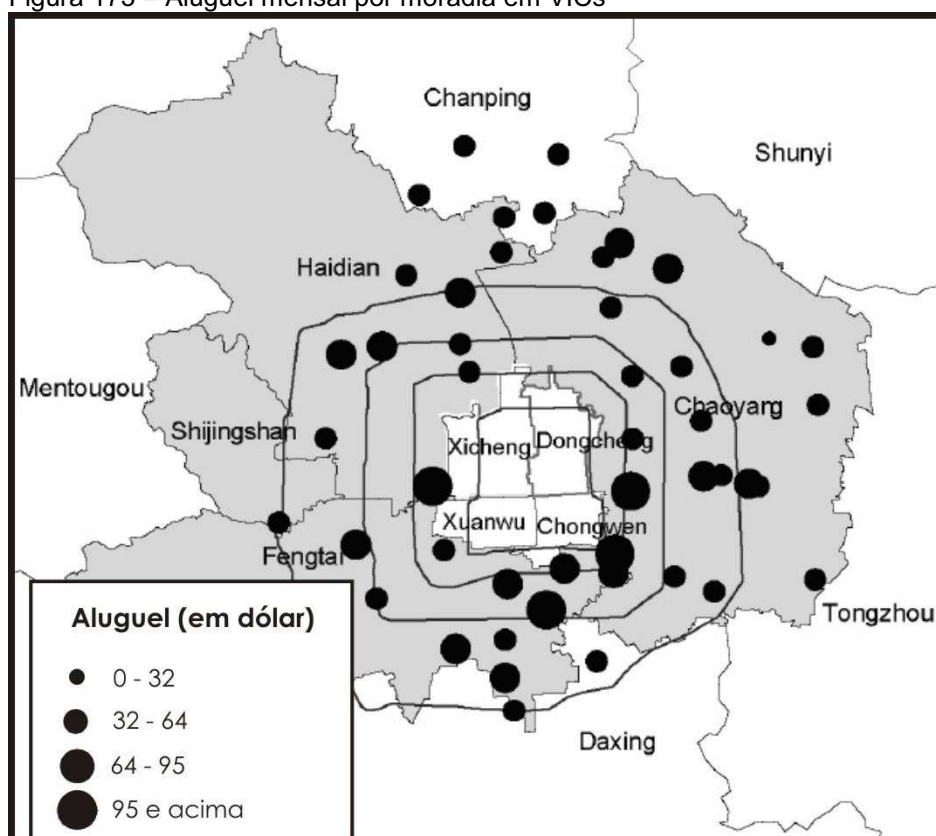
A presença dessa tipologia de configuração demonstra que, mesmo o governo sendo proprietário das terras urbanas, neste caso não refletiu na distribuição mais democrática do solo.

Figura 172 – Aluguel por unidade habitacional nas ViCs e nas moradias formais



Fonte: Zheng et al, 2009.

Figura 173 – Aluguel mensal por moradia em VICs



Fonte: Zheng et al, 2009.

4.8.6 A paisagem urbana de Beijing

A ocupação do solo residencial de Beijing pode ser sintetizada por quatro tipologias predominantes na paisagem: hutongs, ViCs, conjuntos habitacionais públicos e arranha-céus privados. Espacialmente, essas tipologias estão distribuídas em todo o território, sem o estabelecimento de ordenamento mais rígido, como pode ser verificado pelo atual mapa de uso e ocupação do solo de Beijing (figura 88).

A área central é ocupada por amplos espaços institucionais, edifícios comerciais verticalizados ao longo dos principais eixos viários e densos hutongs, que tendem ao desaparecimento pelo dinâmico processo de demolições e substituições por edifícios.

Nas periferias, somados aos usos residenciais e relacionados ao terceiro setor, coabitam indústrias e áreas ainda de uso rural. Há presença de extensos conjuntos habitacionais de 6 a 8 pavimentos construídos pelo poder público, que envolvem novas centralidades comerciais.

Identificam-se também porções de moradias destinadas à população de alta renda, cujas tipologias alternam entre blocos de edifícios voltados para pátios

centrais; e condomínios horizontais arborizados de baixa densidade. Esses locais estão bem dotados de infraestrutura viária (viadutos, vias largas) para atender o fluxo pendular em horários de pico (figura 174).

Figura 174 – Unidades habitacionais com acesso exclusivamente por veículos individuais



Fonte: Liauw, 2008

Em meio as tipologias de ocupação formais citadas, permeiam desordenadamente as ViCs. As concessões previstas por lei aos ex-agricultores por um longo período, contribuem para a configuração fragmentada da cidade, o que ocasiona o planejamento e a execução de intervenções fracionadas. O desenho urbano da cidade acaba sendo determinado pelos limites dos lotes rurais; assim como a dinâmica de transformação da área depende do término da concessão de uso aos ex-agricultores.

A oferta de aluguel de terras urbanas à iniciativa privada pelo poder local - que modifica anualmente valores e localização - prioriza interesses circunstanciais, ao contrário de um planejamento urbano que vise o desenvolvimento evolutivo da cidade. Nesse sentido, é possível citar a intenção de entrada da China na OMC para

expandir as exportações no país, que ocasionaram a criação do CBD e o incremento de infraestrutura em direção a cidade portuária de Tianjin. Outro exemplo seria o atendimento ao COI na redução dos níveis de poluição do ar para conquistar o direito de sediar os JO, que resultou na paralisação das obras e indústrias próximas ao PO no ano de realização do evento.

Portanto, é difícil delinear tendências na dinâmica morfológica de Beijing, cidade que se renova em intervalos reduzidos de tempo. O que pode ser identificado como permanência são os aspectos culturais de organização social em comunidades, as relações de pertencimento a grupos, a hierarquia baseada no confucionismo. No entanto, mesmo a estes valores, são atribuídas novas leituras e interpretações, conforme verificado ao longo da pesquisa.

4.8.7 Integração com o transporte

No relatório referente aos JO de 2008, reconhecidamente o transporte é considerado a maior intervenção urbana da cidade-sede.

De acordo com o BOCOG (2001) a expansão da rede metroferroviária planejada para 2008, atenderia a 80% das zonas esportivas durante o evento.

De maneira permanente, o plano de expansão reduziria o tráfego de veículos do segundo ao quinto anel onde estavam concentradas as maiores quantidades de deslocamentos diários: 2º anel (19,2%); 3º anel (38,7%); 4º anel (55%) e 5º anel (68,1%) (MAO, 2008). Essas proporções demonstram que a disponibilidade de transporte metroferroviário ocorre concentricamente, o que resulta no aumento da frequência do uso de veículos individuais nos anéis periféricos.

Os projetos de provimento de transporte como circulação interna, vias expressas radiais, linhas de metrô e linhas de bonde elétrico foram os principais investimentos. Em detalhe, foram construídos de 2001 a 2008, 100 km de linhas férreas, 200 km de construção ou reforma de vias e 700 km de novas rodovias. Proporcionalmente, o incremento na infraestrutura férrea foi significativo, pois passariam de 114 km para 300 km (HSUAN, 2006).

Tabela 35 – Investimentos Diretos e Indiretos nos JO Beijing 2008

Item		Valor (em milhões de dólares)	Item	Valor (em milhões de dólares)	
Investimento direto		17.506	Investimento Indireto		
1 – Ginásios e instalações	Novos ginásios	1.236	1 - Proteção Ambiental	Recursos energéticos	4.142
	Ampliação de ginásios	313		Limpeza de água	2.380
	Novas instalações	1.986		Coleta de lixo	187
	Ginásios para práticas esportivas	51		Manejo vegetal	850
	Instalações para Paraolimpíadas	49		Total	7.559
	Total	3.635		2 – Transporte	Ferrovias
2 – Construções de base	Ferrovias	2.584	Construção de Rodovias		5.390
	Eletricidade	3.093	Outros		546
	Telecomunicação	8.201	Total		11.117
	Total	13.870			

Fonte: Hsuan, 2006

Diferente da maior parte das cidades que sediaram o evento (Sydney, Atlanta, Atenas) em que o transporte estava direcionado ao sistema temporário para espectadores (500 mil a 750 mil), atletas e organizadores; Beijing implantou um sistema permanente que seria suporte das transformações urbanas planejadas para a cidade em longo prazo.

Até 2001, antes do anúncio de Beijing como cidade-sede dos JO, existiam somente duas linhas localizadas na área central da cidade:

Linha 1

23 estações e 30,4 km de extensão. Partia da estação Pingguoyuan no distrito industrial de Shijingshan (zona oeste) e percorria os distritos comerciais de Xidan, Dongdan e Wangfujing e o distrito central de negócios em Guomao até a estação Sihuidong (zona residencial) nas proximidades do quarto anel viário. Operava 330 carros transportando cerca de 24.000 passageiros diariamente (dados de 2001) (BOCOG, 2001; BTMB, 2010).

Linha 2

18 estações e percorre 23,1 km em torno dos distritos históricos centrais. Opera 204 carros, e transportava diariamente 18.360 passageiros (dados de 2001) (BOCOG, 2001; BTMB, 2010).

Para os JO de 2008 a rede foi ampliada para nove linhas no total, um acréscimo de cerca de 143,61 km de extensão, com frota rodante de 1.420 veículos e capacidade de 150 mil a 200 mil passageiros, que correspondem as exigências do COI (BOCOG, 2001).

As demais linhas são:

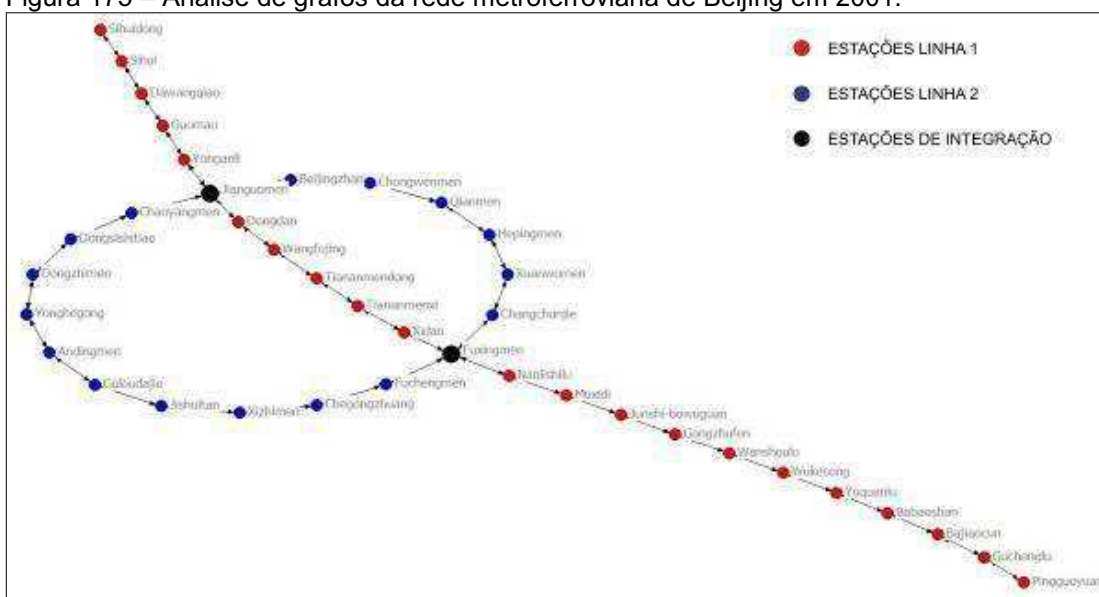
<p>Linha Batong extensão leste da Linha 1, consiste em uma linha LRT sobre a superfície que permite a integração física e tarifária com esta linha nas estações Sihui e Sihuidong, interligando uma zona residencial ao distrito suburbano de Tongzhou. São 18,9 km de extensão e 13 estações (BTMB, 2010).</p>
<p>Linha 4 linha norte-sul que conecta os distritos de Haidian, Xicheng, Xuanwu e Fengtai pela porção oeste da cidade. Possui 28,2 km de extensão e 24 estações. Inicia em Anheqiao, ao lado do Palácio Imperial e segue até o distrito universitário de Haidian, passa pela Biblioteca Nacional da China e pelo Zoológico de Beijing até Xizhimen. Depois entra do segundo anel atravessa a cidade antiga por Xisi, Xidan, Xuanwumen, Caishikou e o Parque Taoranting. Passa pela estação de trem de Beijing Sul antes de chegar ao terminal Gongyixiqiao (BTMB, 2010).</p>
<p>Linha 5 linha direta de sentido norte-sul interligando o distrito suburbano de Changping ao distrito de Fengtai, áreas urbanas centrais de Beijing. Com 27,6 km de extensão e 23 estações (BTMB, 2010).</p>
<p>Linha 10 (fase 1) planejada como um segundo anel de transporte rápido sobre trilhos no entorno da Linha 2, em 2008 somente metade desta linha estava em operação na porção norte e leste da área urbana de Beijing. Operava temporariamente com 22 estações em 24,68 km de extensão (BTMB, 2010).</p>
<p>Linha 8 (fase 1) também denominada de Linha Olímpica, consiste em um trecho de 4,53 km de extensão conectando a vila olímpica à Linha 10 na estação de Beitucheng. Com quatro estações, operaria com uma capacidade de transporte de 40.000</p>

a 60.000 passageiros por hora (BTMB, 2010; BOCOG, 2001).
<p>Linha 13</p> <p>linha de superfície LRT, conectando as zonas residenciais dos distritos de Haidian, Changping e Chaoyang, ao norte da cidade, ao segundo anel viário e à Linha 2, na área urbana central. Com 16 estações em 40,9 km de extensão (BTMB, 2010).</p>
<p>Linha Airport Express</p> <p>linha LRT que percorre 27 km de extensão, conectando a área urbana central na região do segundo anel viário aos terminais 2 e 3 do Aeroporto Internacional de Beijing. São apenas quatro estações (BTMB, 2010).</p>

Barczak e Duarte (2010) determinaram as centralidades de intermediação do sistema metroferroviário de Beijing em 2001 e 2008, que graficamente estão representados em preto (figura 177 e 178). As centralidades de intermediação, de acordo com os autores, indicam as estações com posição de destaque na rede por estarem posicionados no menor caminho entre um conjunto de estações. Quanto menor a centralidade de intermediação em uma rede de transporte público significaria uma menor quantidade de paradas intermediárias no deslocamento de um ponto a outro quaisquer dentro da rede.

A partir dessa análise, hierarquizaram as estações que são centros de intermediação de acordo com sua posição de destaque nas redes metroferroviárias de Beijing de 2001 e 2008 (tabela 38).

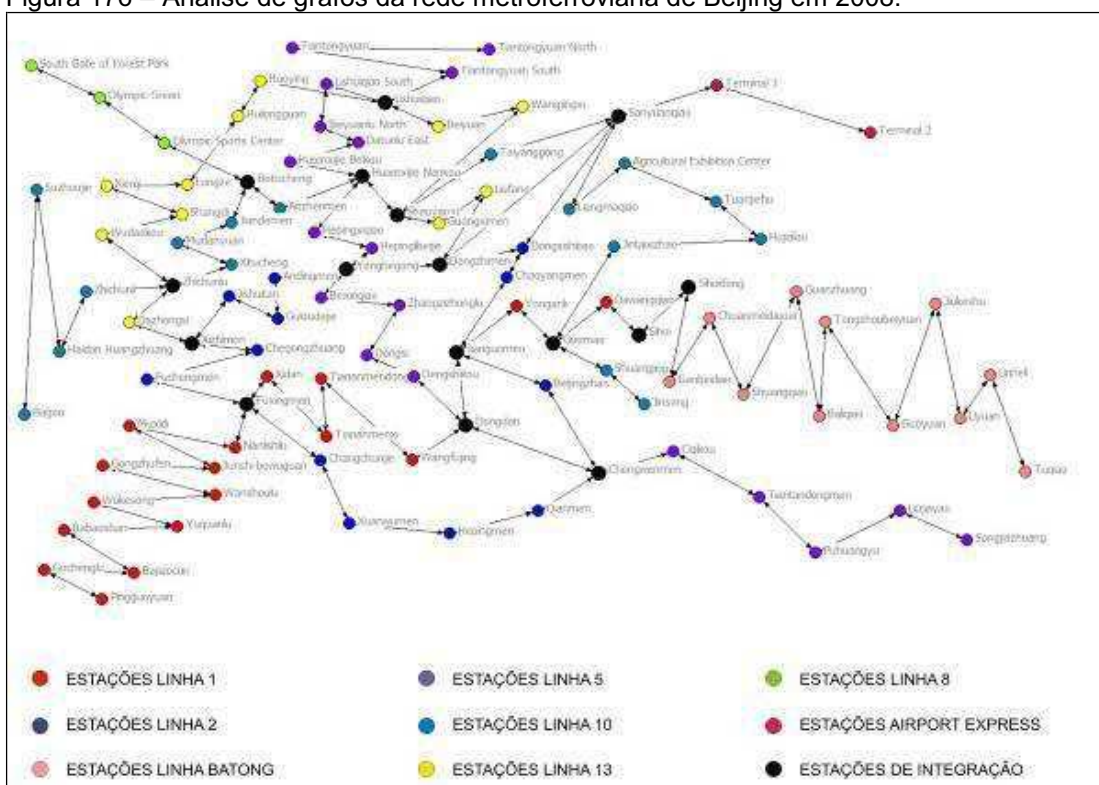
Figura 175 – Análise de grafos da rede metroferroviária de Beijing em 2001.



Fonte: Barczak e Duarte, 2010

Nota: por meio dos softwares UCINET 6 for WINDOWS e NETDRAW.

Figura 176 – Análise de grafos da rede metroferroviária de Beijing em 2008.



Fonte: Barczak e Duarte, 2010, por meio dos softwares UCINET 6 for WINDOWS e NETDRAW.

Tabela 36 – Centralidades de intermediação

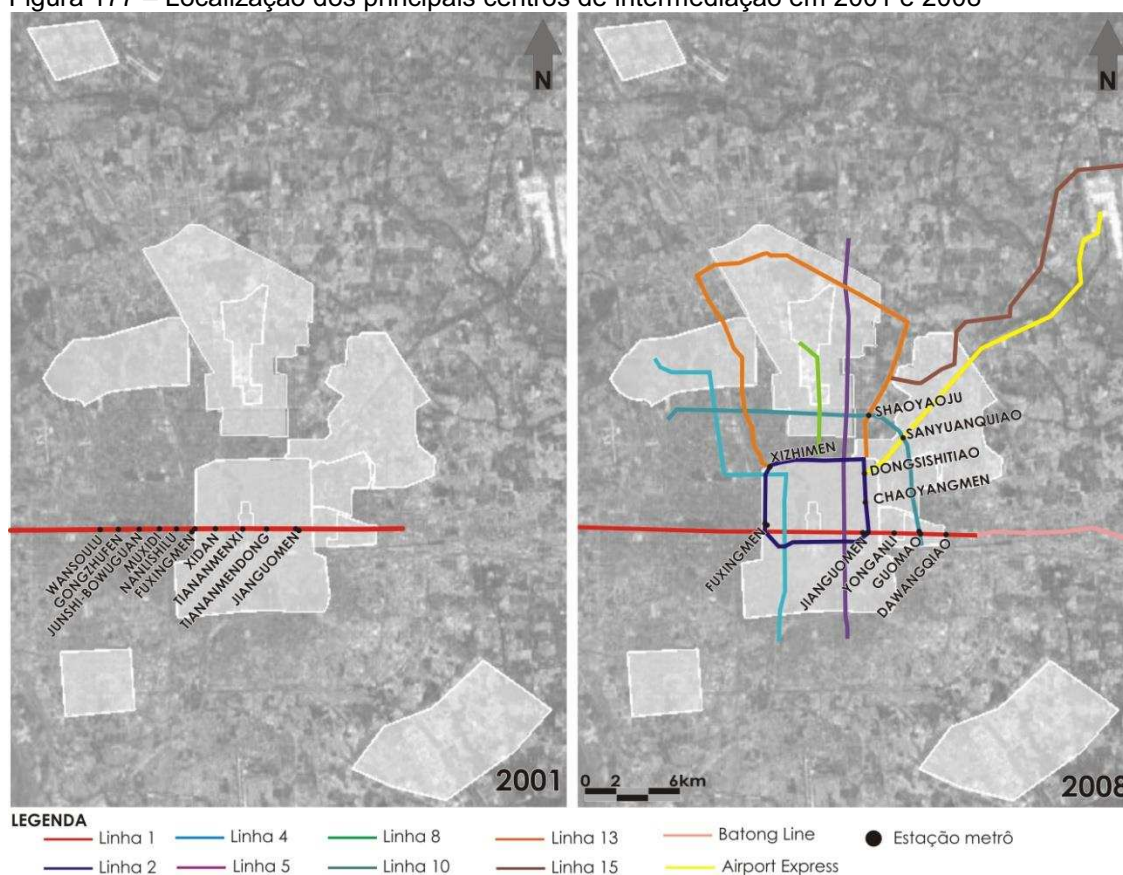
REDE EM 2001	Nº DE INTERMEDIÇÕES	POSIÇÃO	REDE EM 2008	Nº DE INTERMEDIÇÕES	POSIÇÃO
Fuxingmen	380.000	1º	Jianguomen	4.192.821	1º
Nanlishilu	280.000	2º	Guomao	3.150.900	2º
Muxidi	261.000	3º	Yonganli	2.913.067	3º
Jianguomen	260.000	4º	Dongsishitiao	2.792.807	4º
Junshi-bowuguan	240.000	5º	Fuxingmen	2.792.807	5º
Gongzhufen	217.000	6º	Chaoyangmen	2.774.088	6º
Wanshoulu	192.000	7º	Xizhimen	2.526.974	7º
Xidan	185.000	8º	Dawangqiao	2.392.000	8º
Tiananmenxi	176.000	9º	Shaoyaoju	2.376.777	9º
Tiananmendong	169.000	10º	Sanyuaniao	2.321.175	10º

Fonte: Barczak e Duarte, 2010

Se localizadas essas estações (figura 179) na malha urbana, pode-se verificar que apesar da expansão da rede metroferroviária, a maneira como ela se estabelece, assim como suas possibilidades de conexões, contribuem para manter a cidade monocêntrica, e não policêntrica como propunha o Plano Regulatório de 2004-2020, pois as estações obrigam os passageiros a trafegarem pelas áreas centrais.

Quando se sobrepõe as modificações físicas de 2001 a 2008, o que pode ser visualizado foi a coincidência entre as estações que são centros de intermediação com as áreas mais dinâmicas do CBD, Sanlitun e porção leste do Centro Histórico. No entanto, em Jianguomen, primeiro centro de intermediação; e em Xizhimen, sétimo centro de intermediação, não ocorreram mudanças significativas, indicando que já se constituíam como áreas densamente ocupadas antes da implantação da estação.

Figura 177 – Localização dos principais centros de intermediação em 2001 e 2008



Fonte: Adaptado de Barczak e Duarte, 2010.

Se comparadas as estações que são centros de intermediação com as de maior fluxo em Beijing, percebe-se que somente a Fuxingmen é coincidente. Portanto as estações consideradas centros de intermediação somente servem para a baldeação entre linhas, mas não são as mais congestionadas em termos de embarque e desembarque.

Linhas	Estações maior quantidade de embarques e desembarques de passageiros
Linha 1	Military Museum Fuxingmen Sihui East
Linha 4	Haidian Huangzhuang Xuanwumen
Linha 13	Lishuiqiao Wangjing West

Optou-se pela análise das estações de maior concentração de embarque e

desembarque por considerar que o impacto na ocupação do solo se deve aos passageiros que estabelecem relações da rede metroferroviária com o entorno. Ao contrário dos centros de intermediação que são importantes para a rede de transporte em si.

Por esse motivo, para verificar se a ampliação da rede metroferroviária contribuiu para o reforço das centralidades propostas pelo Plano Diretor de 2004-2020 como ZEEs, foi proposta a espacialização das estações com maior convergência de pessoas (figura 180).

Foram traçadas as linhas de transporte nas fotos aéreas de 2001 e 2008, e localizadas as estações. O que foi possível verificar é a predominância destas na porção norte da cidade.

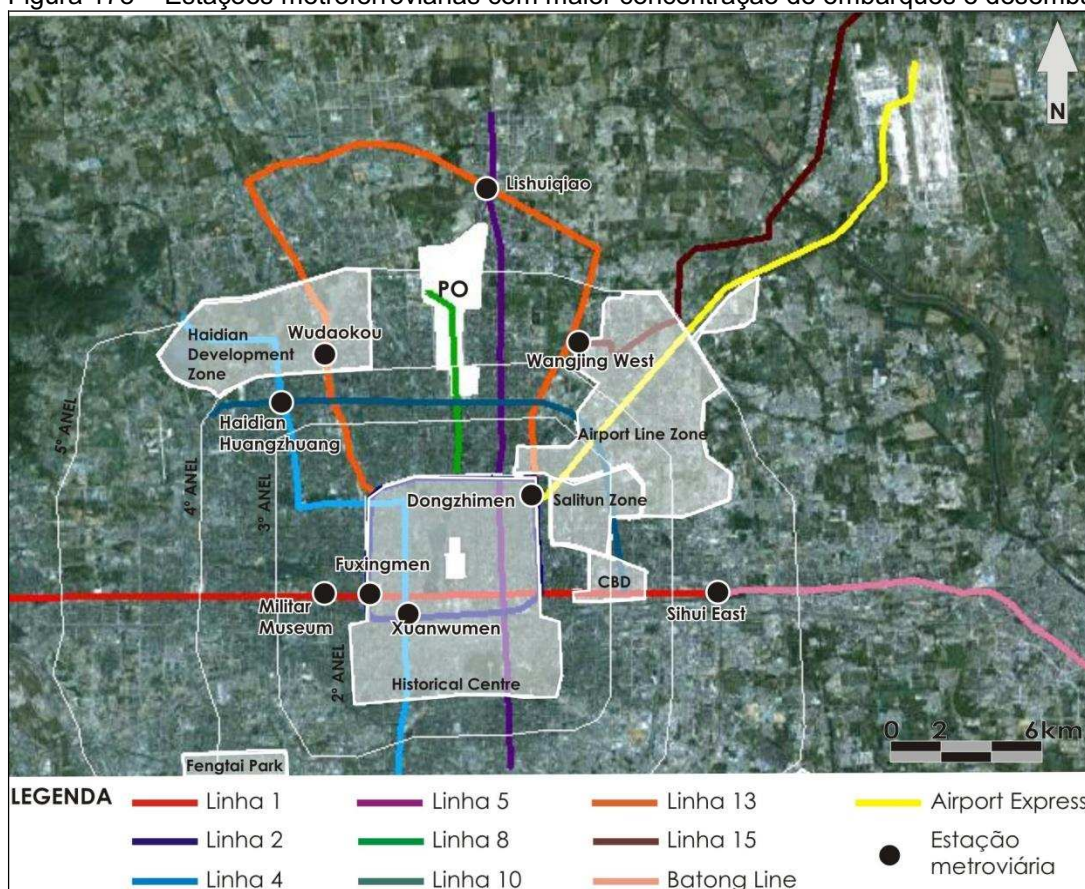
Conforme a análise de ocupação do solo foi verificada significativa dinâmica de demolições e construções de 2001 a 2012. Para analisar em que medida o sistema de transporte contribuiu para que estas dinâmicas ocorressem, a malha metroferroviária foi sobreposta às modificações de cada uma das ZEE nos períodos de 2001, 2004, 2008 e 2012.

O recorte temporal tem o objetivo de identificar se as alterações foram mais significativas no período de preparação da cidade (2001-2004), na realização do evento (2004-2008) ou no período posterior (2008-2012). A partir disso foram identificadas nas imagens o momento em que as linhas foram disponibilizadas ao uso da população. Nesta análise foram consideradas áreas modificadas, as porções do espaço demolidas, construídas, em construção ou que se modificaram no período de análise sem distinção entre elas.

De acordo com Torrens e Alberti (2000), 40% a 45% dos usuários de transporte metroferroviário residem a 800m da estação. Portanto foi adotado esse raio de abrangência no entorno as estações, considerando que as alterações dessas áreas podem estar mais diretamente relacionadas a presença das linhas de metrô.

A ZEE Olympic Green foi o local delimitado como PO do evento. Como as modificações internas entre 2001 e 2008 estão exclusivamente relacionadas ao evento, a análise de sua dinâmica não demonstraria uma ocupação espontânea, e sim aquela que o poder público realizou. Para analisar o impacto das intervenções para os JO no seu entorno direto, foi traçado um perímetro de duas quadras ao redor da ZEE Olympic Green e verificada sua dinâmica de modificação.

Figura 178 – Estações metroferroviárias com maior concentração de embarques e desembarques



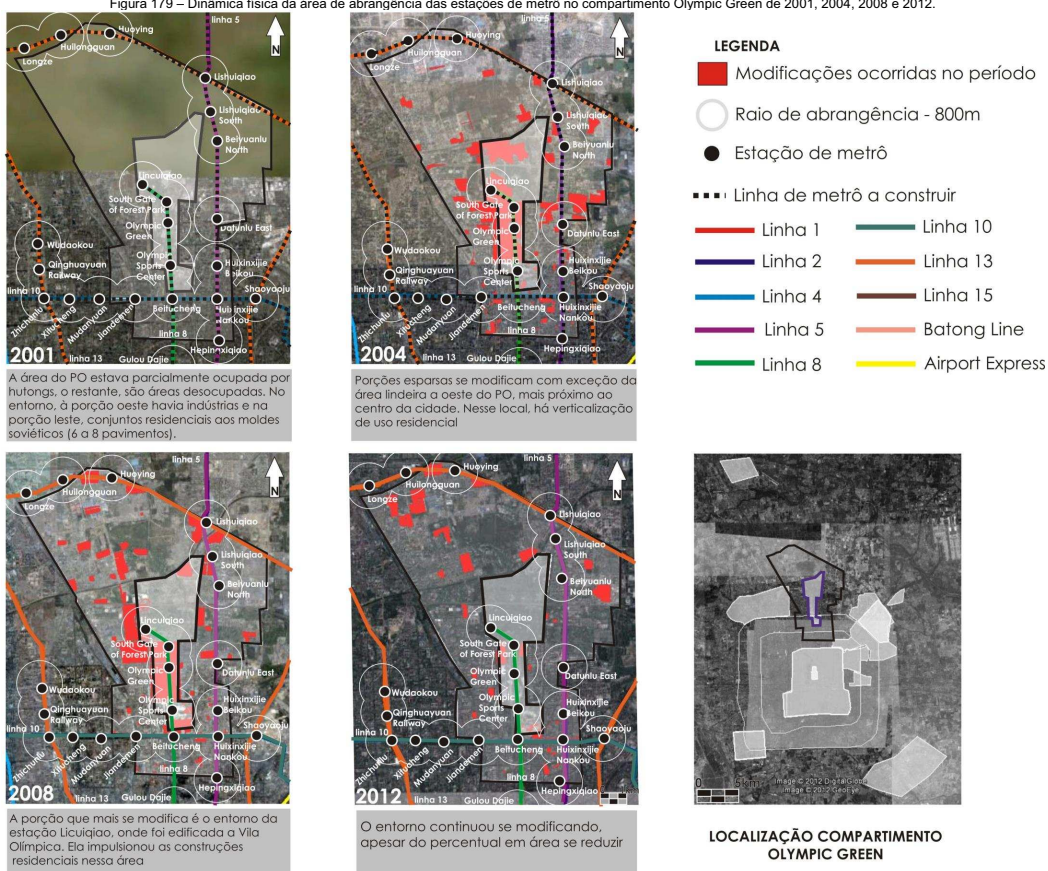
Fonte: adaptado de Beijing Subway, 2013.

Em 2001, a área era ocupada por grandes lotes de usos industriais em meio a produção agrícola. Atualmente a área é bem servida de sistema de transporte, portanto propícia à ocupação urbana.

Em 2004 as mudanças ocorreram mais próximas ao PO, enquanto que em 2008, com a inauguração das linhas de metrô 13, 5 e 8, as intervenções se expandiram para a porção norte. Destacam-se o entorno das estações Lisuiqiao (linha 5), Licunqiao (linha 8) em 2008; assim como as 3 estações no extremo norte (linha 13), que influenciaram na dinâmica principalmente em 2012. No entanto, a linha 10 contribuiu de maneira menos expressiva para a dinâmica da área, verificadas pela constância de pequenas modificações ao longo do período analisado.

Na porção norte ao Forest Park, percebe-se ainda uma significativa quantidade de áreas verdes ladeadas por ViCs que não está coberta por nenhuma estação de metrô.

Figura 179 – Dinâmica física da área de abrangência das estações de metrô no compartimento Olympic Green de 2001, 2004, 2008 e 2012.



Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

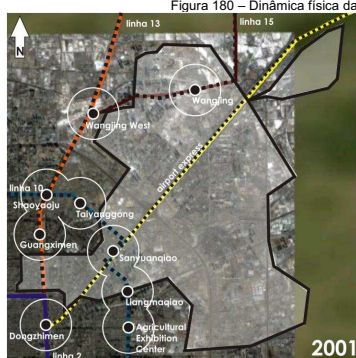
Apesar de ser delimitada como uma ZEE, não passam pela Airport Zone muitas linhas de metrô. Apenas a Airport Express corta o compartimento, mas sem nenhuma estação intermediária entre a estação de Dongzhimen (fora da ZEE) e o aeroporto. As linhas 10 e 15 passam nos extremos do compartimento e, justamente nessas áreas é que se percebem modificações mais concentradas.

A falta de atendimento da ZEE com linhas de metrô torna a área pouco acessível, o que dificulta sua consolidação como centralidade. Por esse motivo foram identificadas densidades populacionais maiores na porção oeste, próximo ao PO, pois é a área melhor atendida por transporte metroferroviário.

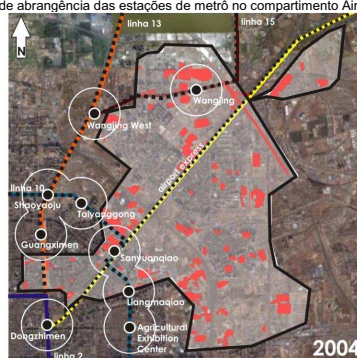
A área central, Centro Histórico da cidade, pela existência de duas linhas de metrô anteriores ao período analisado (1 e 2), é o compartimento de maior infraestrutura da cidade. Portanto, o incremento das linhas 4 e 5 não modifica o espaço de maneira concentrada próxima as estações. No entanto, é possível perceber dinâmica maior para o leste em 2003, período de construção da linha 5, concluída em 2007. Depois as modificações ocorrem também na porção oeste, período de conclusão da linha 4. Em 2012, percebe-se uma redução na dinâmica da área.

Verifica-se que, mesmo numa área antiga e consolidada, houve dinâmica imobiliária significativa entre o anúncio e a realização dos JO nesta região, provavelmente pela atenção do governo em demolir hutongs e promover projetos de intervenção urbana voltados ao embelezamento da cidade em função da vinda de turistas estrangeiros atraídos pelo evento.

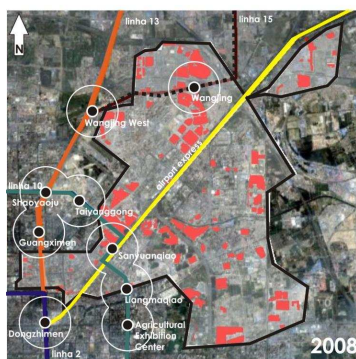
Figura 180 – Dinâmica física da área de abrangência das estações de metrô no compartimento Airport Zone 1 de 2001, 2004, 2008 e 2012.



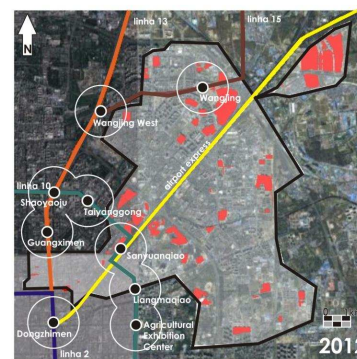
Área pouco ocupada, grandes áreas sem construção e concentração de hutongs e edifícios residenciais



Modificações esparsas por todo o compartimento, apenas mais concentrada onde futuramente seria a estação Wangjing



Apesar de modificações distribuídas por todo o compartimento, são significativos os núcleos entorno das estações Wangjing, Wangjing West (linha 15) e entre as estações Tayanggong e Saniyuanqiao (linha 10).



Verifica-se o desenvolvimento da porção nordeste do compartimento que foi ocupada com conjuntos habitacionais e uso industrial

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

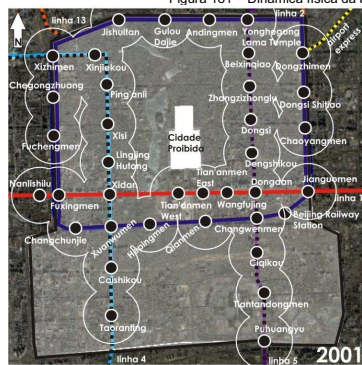
LEGENDA

- Modificações ocorridas no período
- Raio de abrangência - 800m
- Estação de metrô
- Linha de metrô a construir
- Linha 1
- Linha 2
- Linha 4
- Linha 5
- Linha 8
- Linha 10
- Linha 13
- Linha 15
- Batong Line
- Airport Express

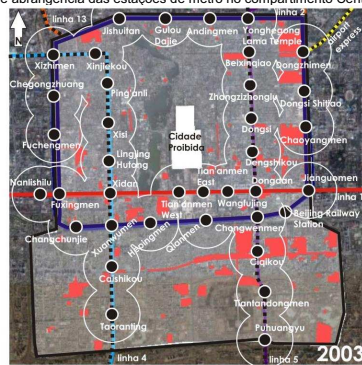


LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO AIRPORT LINE ZONE

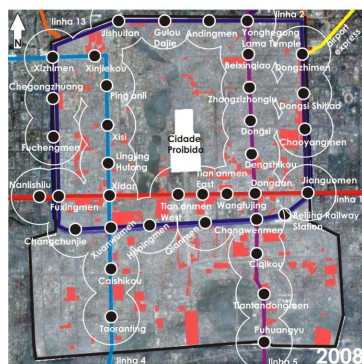
Figura 181 – Dinâmica física da área de abrangência das estações de metrô no compartimento Centro Histórico de 2001, 2004, 2008 e 2012.



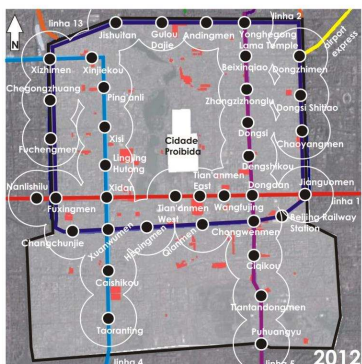
Área privilegiada pela existência das únicas duas linhas de metrô de Beijing



As transformações ocorrem nas bordas do compartimento, principalmente com a substituição de hutongs por edifícios comerciais



A conclusão da linha 5 e 4, atraem modificações para o interior do compartimento, mas não há um aumento significativo em área modificada



As modificações se reduzem

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

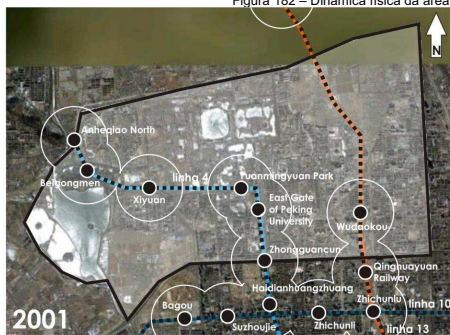
LEGENDA

- Modificações ocorridas no período
- Raio de abrangência - 800m
- Estação de metrô
- Linha de metrô a construir
- Linha 1
- Linha 2
- Linha 4
- Linha 5
- Linha 8
- Linha 10
- Linha 13
- Linha 15
- Batong Line
- Airport Express



LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO HISTÓRICO CENTRE

Figura 182 – Dinâmica física da área de abrangência das estações de metrô no compartimento Haidian Development Zone de 2001, 2004, 2008 e 2012.



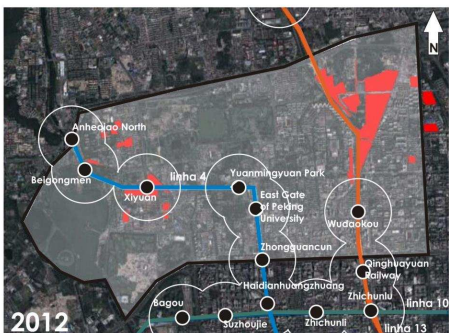
Encontram-se duas das mais importantes universidades chinesas, no entanto essa área não era dotada de linhas de metrô.



O início das obras para a linha de metrô 4 produz mudanças principalmente no entorno da estação Xiyuan. A porção entre as linhas de metrô 4 e 13 é ocupada pela Universidade de Tsinghua, por esse motivo mais estável



As modificações de intensificam na estação Xiyuan, porção ocupada por VICs, substituídas por condomínios horizontais



As modificações se intensificam próximos a linha 13, com edifícios e residências arborizadas

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

LEGENDA

- Modificações ocorridas no período
- Raio de abrangência - 800m
- Estação de metrô
- Linha de metrô a construir
- Linha 1
- Linha 2
- Linha 4
- Linha 5
- Linha 8
- Linha 10
- Linha 13
- Linha 15
- Batong Line
- Airport Express



LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO Haidian Development

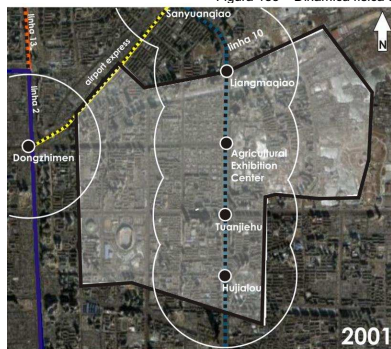
Na ZEE Haidian Development o período de anúncio dos JO (2001-2004) foi o mais dinâmico, portanto, essas modificações ocorreram alheias a passagem das linhas, uma vez que, apenas a partir de 2004, foram planejadas e construídas. A ocupação de alto padrão na porção oeste do compartimento, área mais próxima ao PO pode ter ocorrido devido as infraestruturas previstas para o evento. Essa ocupação se intensifica em 2012, mesmo sem a existência de estações ao longo da linha 13, o que pode indicar que a população residente nessa área não é usuária desse sistema de transporte.

Diferente de Sanlitun que se modificou mais acentuadamente de 2005 a 2008. As modificações ocorrem em sua maioria dentro do raio de abrangência das estações da linha 10 e 2. Com exceção da ocupação da porção oeste que é de alto padrão ao longo do Parque Chaoyang, lindeiro às intervenções olímpicas, finalizado nesse mesmo período.

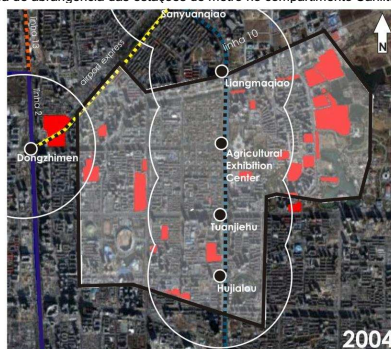
Como o compartimento CBD é formado por uma área proporcionalmente menor que as demais, assim como o Olympic Green, foi demarcada uma área de influência fora dos seus limites em duas quadras. Nas imagens do compartimento é possível verificar que as modificações ultrapassam seu perímetro.

Essa ZEE, por conter o centro empresarial mais significativo de Beijing, teve desde 2001, muitas modificações em todo o compartimento, que teriam ocorrido independentemente da expansão do sistema metroferroviário. No entanto, é possível visualizar que a implantação da infraestrutura de transporte atraiu a dinâmica em 2008 em dois eixos: no eixo horizontal, ao longo da linha 1 existente; e vertical, ao longo da linha 10. Essa dinâmica na nova linha se intensificou em 2012.

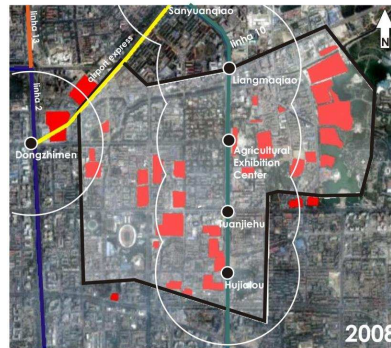
Figura 183 – Dinâmica física da área de abrangência das estações de metrô no compartimento Sanlitun de 2001, 2004, 2008 e 2012.



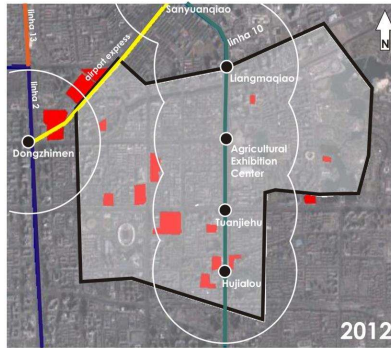
Apesar de central, porção oeste desocupada



Antes da construção da linha 10, são as áreas distantes da linha é que se modificam. A porção leste é ocupada por hutongs



Há aumento de dinâmica no compartimento. A porção leste passa a ser substituída por edifícios de usos mistos. O Parque Chaoyang é construído na porção oeste e as edificações do entorno passam a ser de edifícios altos de luxo



As modificações ocorrem com a demolição de antigos hutongs

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

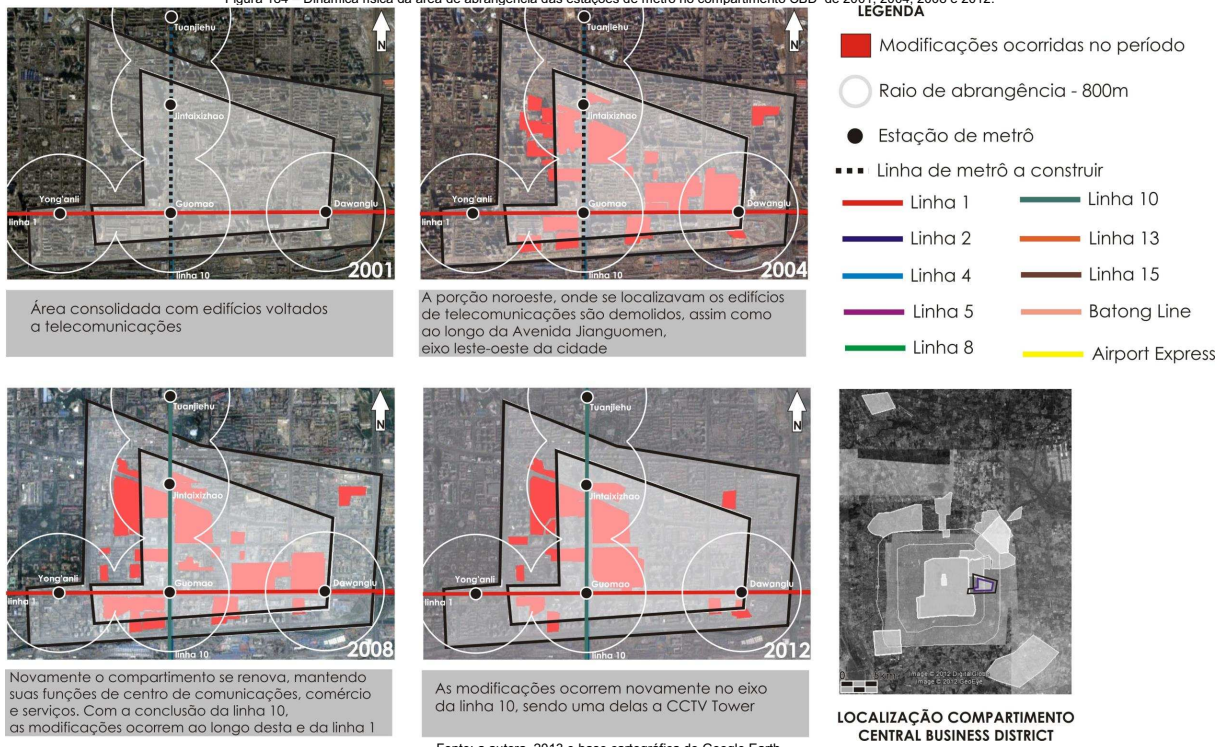
LEGENDA

- Modificações ocorridas no período
- Raio de abrangência - 800m
- Estação de metrô
- Linha de metrô a construir
- Linha 1
- Linha 2
- Linha 4
- Linha 5
- Linha 8
- Linha 10
- Linha 13
- Linha 15
- Batong Line
- Airport Express



LOCALIZAÇÃO COMPARTIMENTO SALITUN ZONE

Figura 184 – Dinâmica física da área de abrangência das estações de metrô no compartimento CBD de 2001, 2004, 2008 e 2012.



A sobreposição de ZEEs e o sistema de transporte metroferroviário demonstrou significativas relações entre as dinâmicas de modificações dos compartimentos com o período de construção das linhas de metrô. Com exceção da ZEE Haidian Development, que se dinamizou mais acentuadamente no período de 2001-2004, as demais se transformaram no período de 2004-2008, em que houve a expansão da rede de metrô.

Portanto, foi constatada significativa dinâmica ao longo das linhas dentro dos limites das ZEEs. No entanto, não é possível afirmar que elas se tornaram centralidades por meio desta análise, pois foram verificadas as alterações apenas de áreas internas as ZEEs, sem compará-las ao restante da cidade. Caso as demais áreas também tenham se modificado nas mesmas proporções, não houve dinâmica diferenciada nas ZEEs.

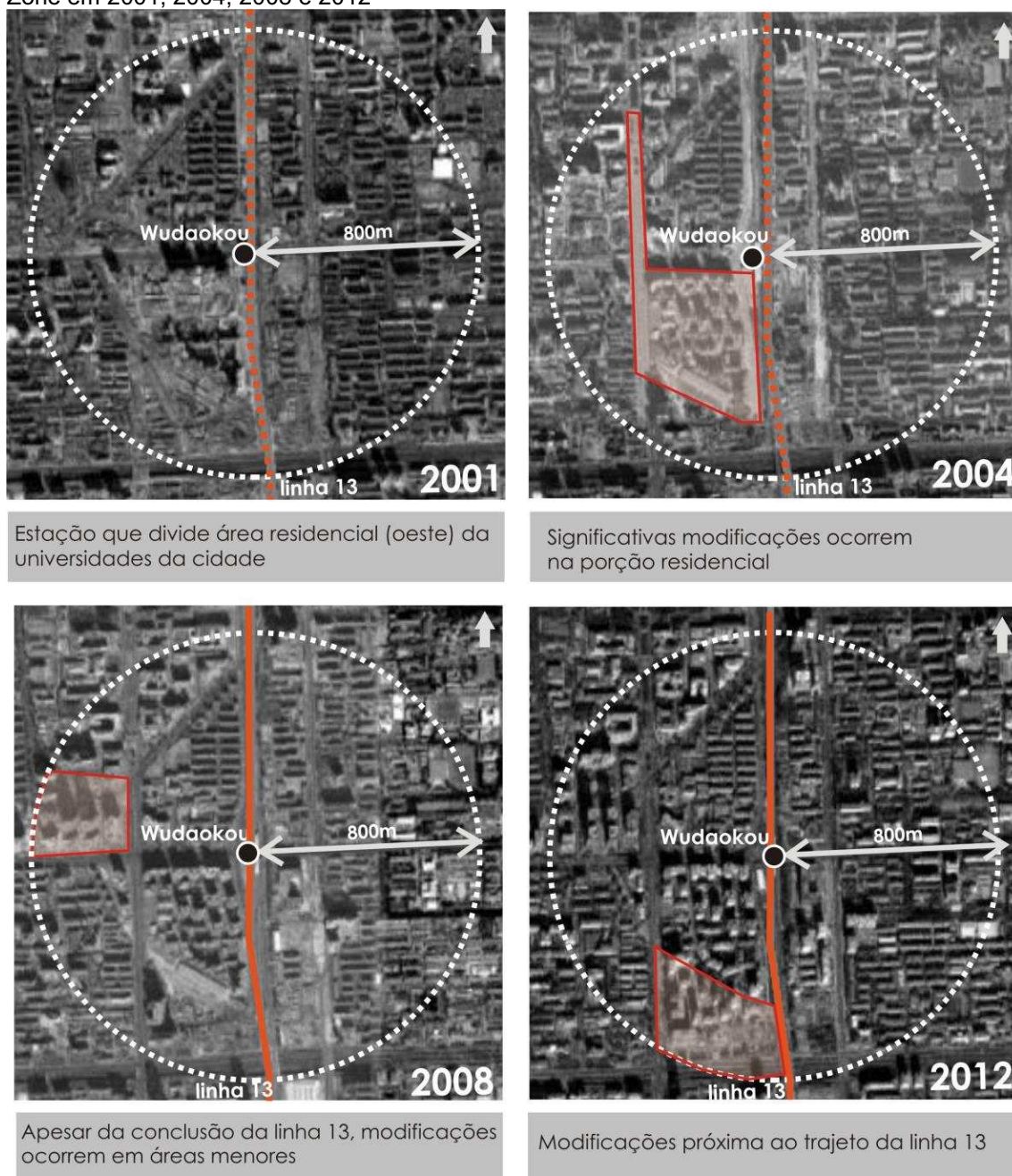
Por esse motivo, optou-se por verificar as transformações nas estações de maior concentração de embarques e desembarques, verificar quais estão inseridas nas ZEEs e comparar com as demais estações.

Foi traçado o raio de abrangência de 800 m com vistas a identificar modificações na ocupação urbana que em áreas próximas das estações. Essa análise será realizada antes, durante e depois da operação da linha a partir de 2001.














A partir disso, foram analisadas as 7 estações de maior fluxo de pessoas (tabela 39) e mais 2 eleitas em função da menção de Greco e Santoro (2007, p.134) como estações significativas. Dongzhimen, na ZEE do Aeroporto e Wudaokou na principal via de ligação com o Haidian Development, principais eixos urbanos de Beijing.

A maior parte delas, está localizada nas ZEEs: Wanging West (ZEE Aeroporto), Xuanwumen, Fuxingmen (ZEE Centro Histórico), Wudaokou (ZEE Haidian Development) e Dongzhimen (divisa ZEEs Centro Histórico e Sanlitun).

Figura 185 – Análise da dinâmica do entorno da Estação Wudaokou – ZEE Haidian Development Zone em 2001, 2004, 2008 e 2012

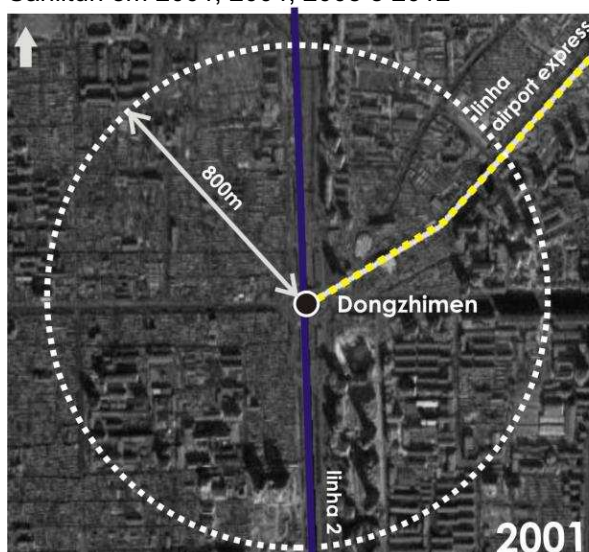


LEGENDA

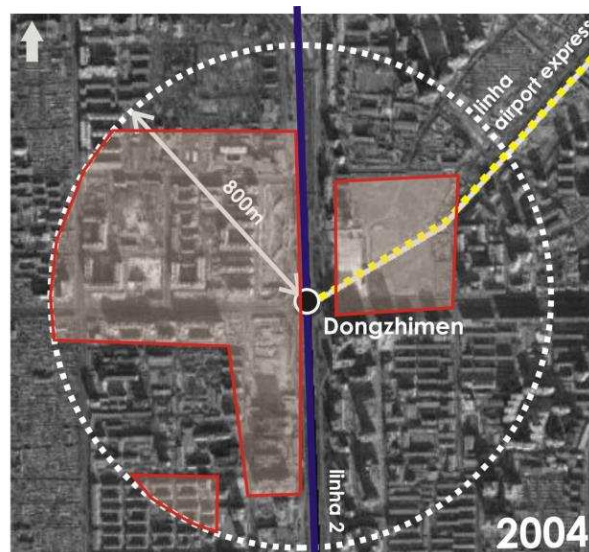
- | | | | | | |
|---|----------------------------|---|---------|---|-----------------|
|  | Raio de Abrangência - 800m |  | Linha 1 |  | Linha 10 |
|  | Área modificada no período |  | Linha 2 |  | Linha 13 |
|  | Estação de metrô |  | Linha 4 |  | Linha 15 |
|  | Linha de metrô a construir |  | Linha 5 |  | Batong Line |
| | |  | Linha 8 |  | Airport Express |

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

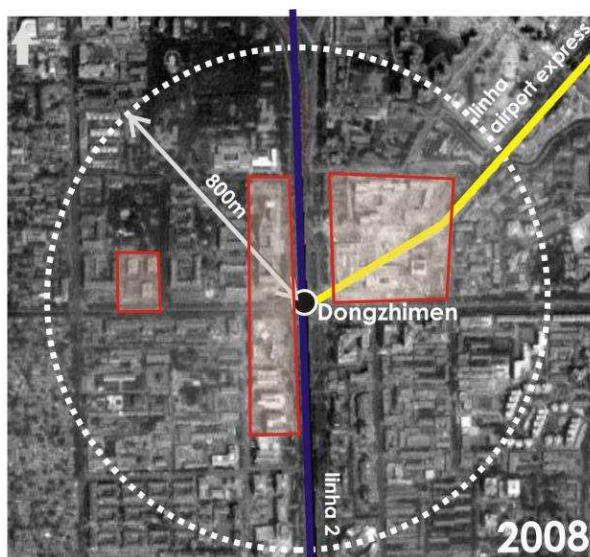
Figura 186 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Dongzhimen – ZEE Centro Histórico e ZEE Sanlitun em 2001, 2004, 2008 e 2012



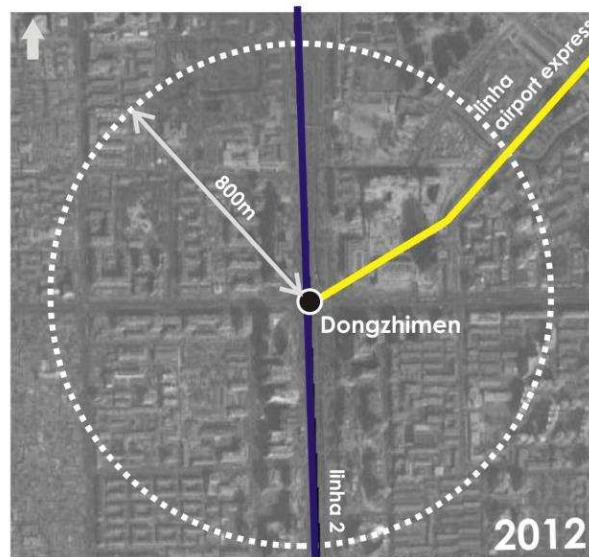
Porção oeste está no centro histórico



Mesmo dentro do perímetro interno do segundo anel, extensas áreas de hutongs são demolidas e construídos edifícios residenciais com pátio interno. Criada ZEE Sanlitun na porção leste



Conclusão da linha do Aeroporto. Os terrenos ao longo da linha 2 se modificam novamente ocupados por arranha-céus comerciais e corporativos



Nesse período a área permanece estável

LEGENDA

 Raio de Abrangência - 800m

 Área modificada no período

 Estação de metrô

 Linha de metrô a construir

 Linha 1

 Linha 2

 Linha 4

 Linha 5

 Linha 8

 Linha 10

 Linha 13

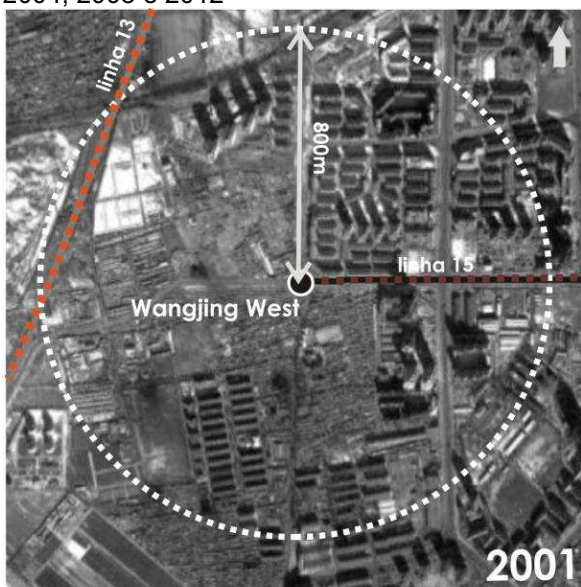
 Linha 15

 Batong Line

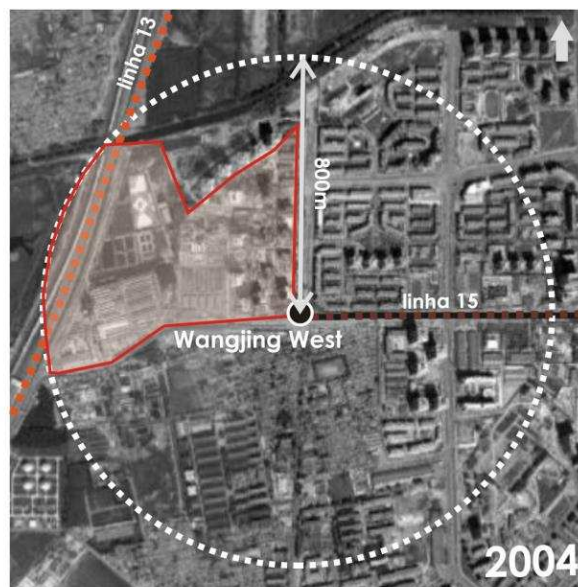
 Airport Express

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

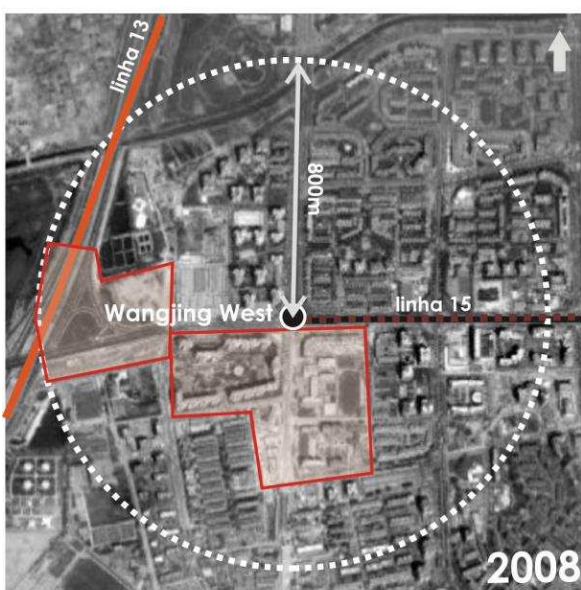
Figura 187 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Wangjing West – ZEE Aeroporto em 2001, 2004, 2008 e 2012



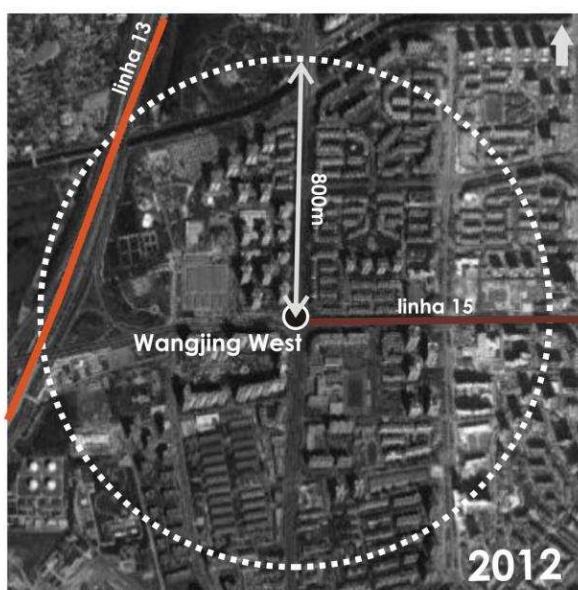
Em 2001, observa-se a porção oeste ocupada densamente por hutongs e a porção nordeste por conjuntos habitacionais



Após 2003, quando a linha 13 foi implantada, percebe-se modificações na porção adjacente à linha



Em 2008, com a linha 15 concluída a dinâmica de modificações se estende em direção porção leste



Em 2012, a área está completamente ocupada. As construções novas são de edifícios altos.

LEGENDA

 Raio de Abrangência - 800m

 Área modificada no período

 Estação de metrô

 Linha de metrô a construir

 Linha 1

 Linha 2

 Linha 4

 Linha 5

 Linha 8

 Linha 10

 Linha 13

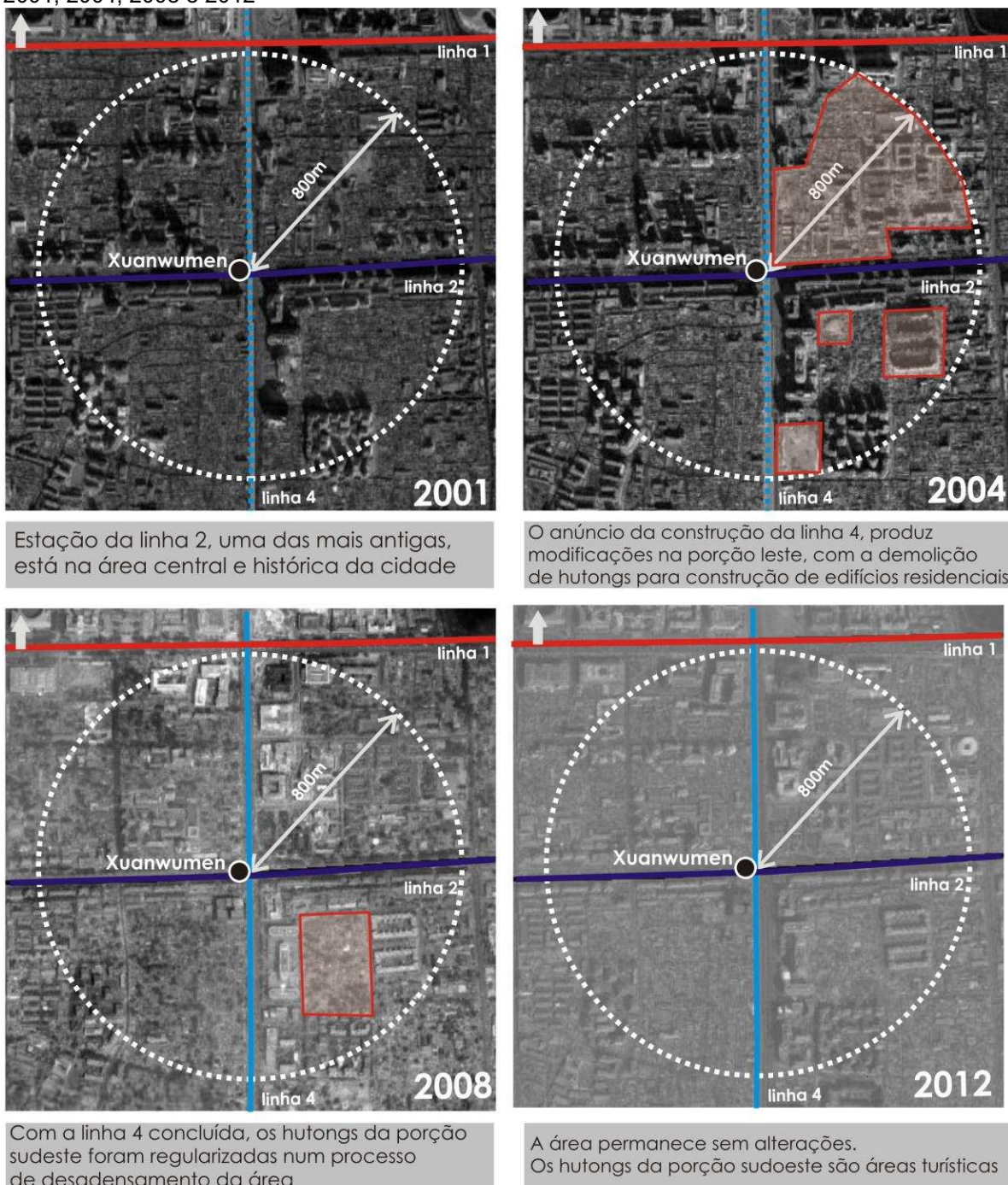
 Linha 15

 Batong Line












 Airport Express

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 188 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Xuanwumen – ZEE Centro Histórico em 2001, 2004, 2008 e 2012

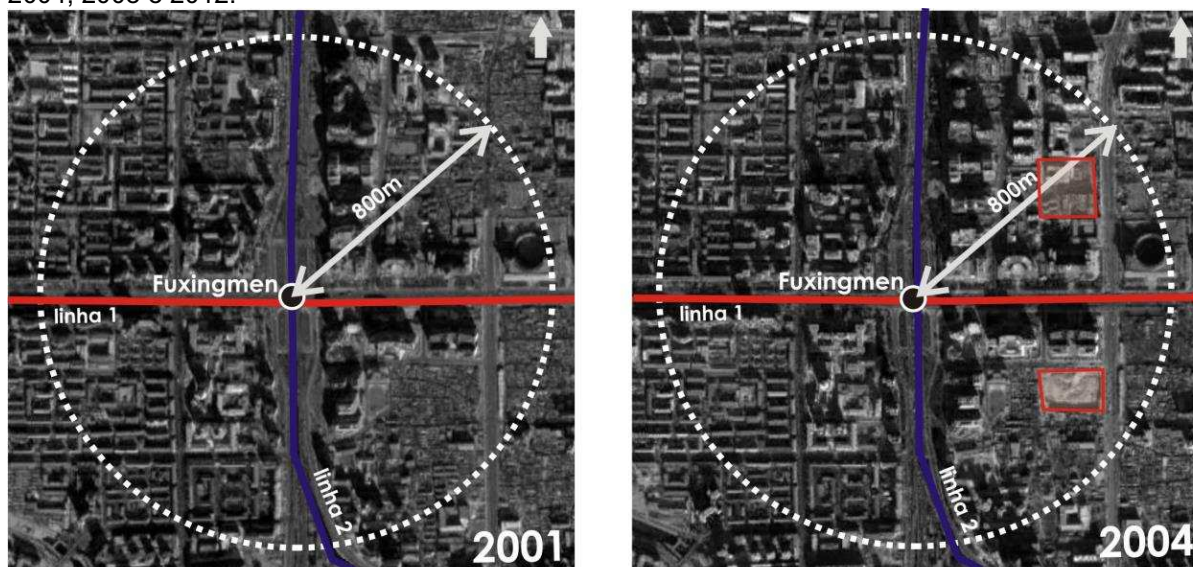


LEGENDA

- | | | | | | |
|---|----------------------------|---|---------|---|-----------------|
|  | Raio de Abrangência - 800m |  | Linha 1 |  | Linha 10 |
|  | Área modificada no período |  | Linha 2 |  | Linha 13 |
|  | Estação de metrô |  | Linha 4 |  | Linha 15 |
|  | Linha de metrô a construir |  | Linha 5 |  | Batong Line |
| | |  | Linha 8 |  | Airport Express |

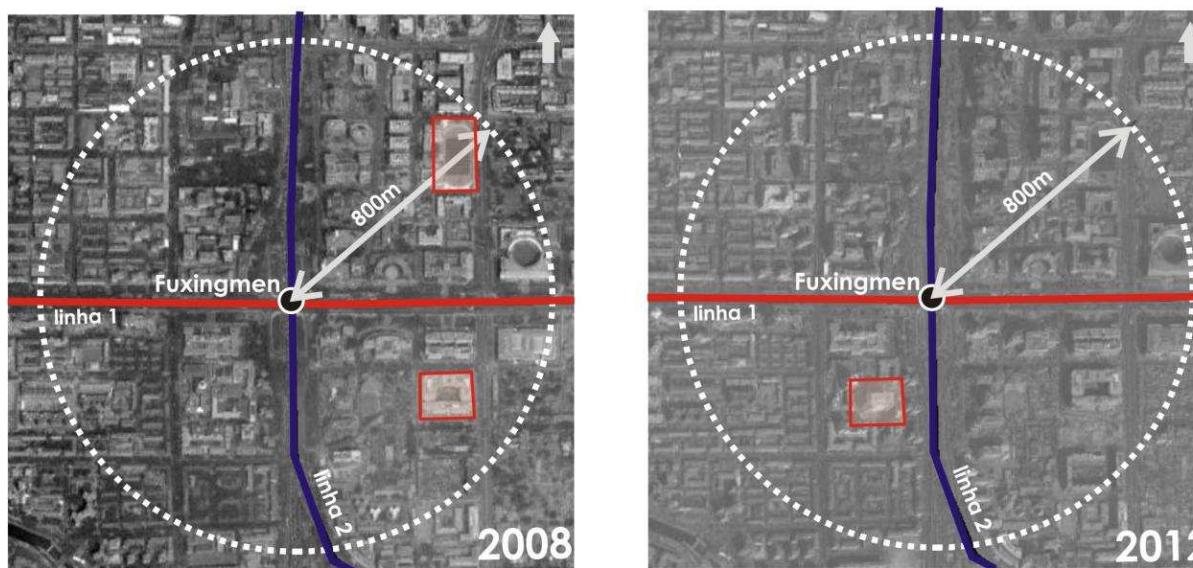
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 189 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Fuxingmen – ZEE Centro Histórico em 2001, 2004, 2008 e 2012.



Encontro das linhas mais antigas da cidade. Esta estação é centro de intermediação mais importante e de fluxo elevado de pessoas. Na porção oeste está consolidado com ocupação vertical e na leste, existem alguns hutongs

Na porção leste os hutongs começam a desaparecer



A ocupação do leste já apresenta malha viária ortogonal e predomina a ocupação de edifícios

Poucas alterações no período. Percebe-se a permanência de alguns hutongs ladeando edifícios e obstruindo vias

LEGENDA

 Raio de Abrangência - 800m

 Área modificada no período

 Estação de metrô

 Linha de metrô a construir

 Linha 1

 Linha 2

 Linha 4

 Linha 5

 Linha 8

 Linha 10

 Linha 13

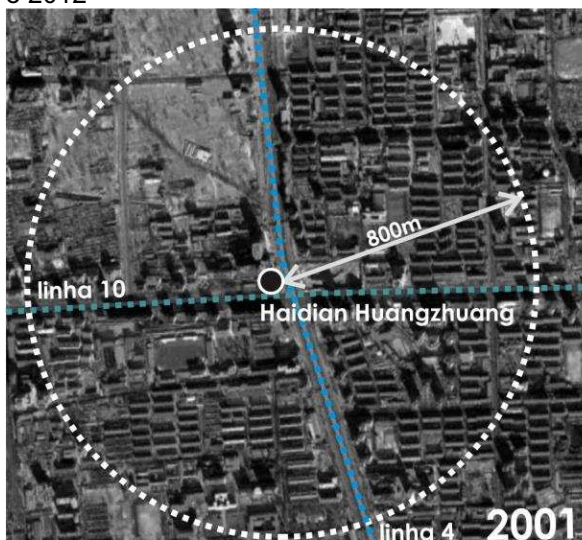
 Linha 15

 Batong Line

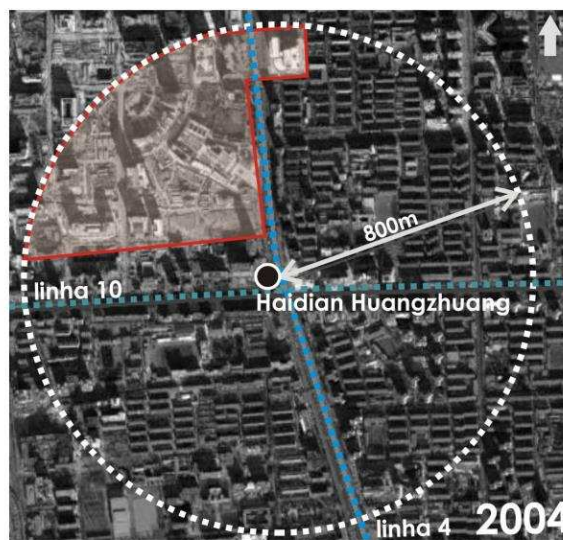
 Airport Express

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

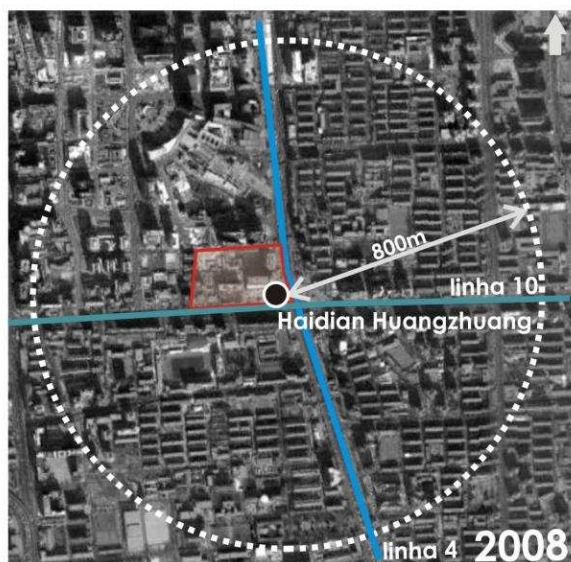
Figura 190 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Haidian Hangzhuang em 2001, 2004, 2008, e 2012



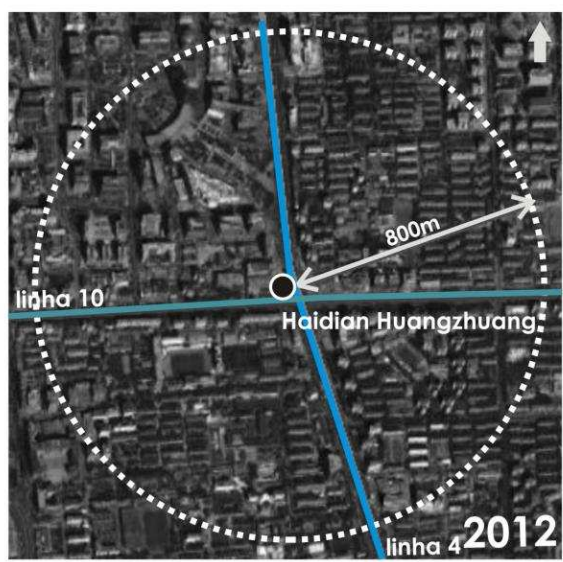
Neste ano existia uma grande área desocupada na porção noroeste. As demais áreas estavam consolidadas com edifícios baixos e entorno arborizado



Com o anúncio da implantação das linhas 10 e 4, foi construída o complexo multifuncional ZongguanCun 8



Houveram modificações nos terrenos lindeiros ao complexo



A área permanece sem alterações

LEGENDA

 Raio de Abrangência - 800m

 Área modificada no período

 Estação de metrô

 Linha de metrô a construir

 Linha 1

 Linha 2

 Linha 4

 Linha 5

 Linha 8

 Linha 10

 Linha 13

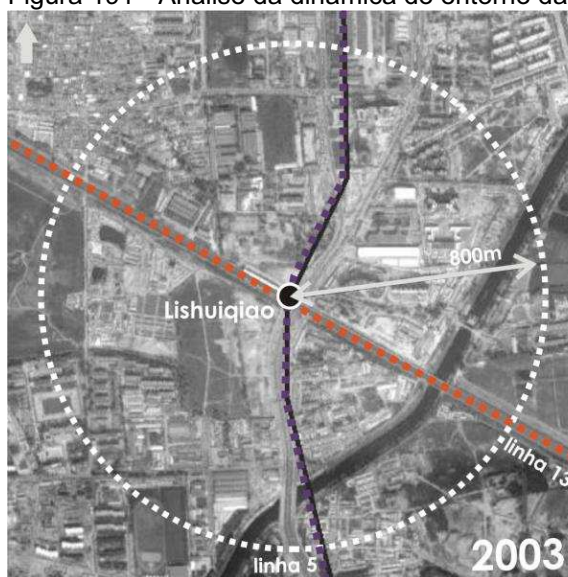
 Linha 15

 Batong Line

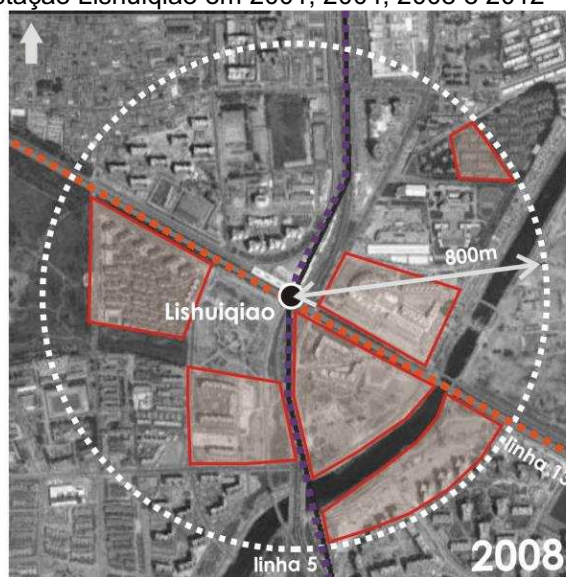
 Airport Express

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

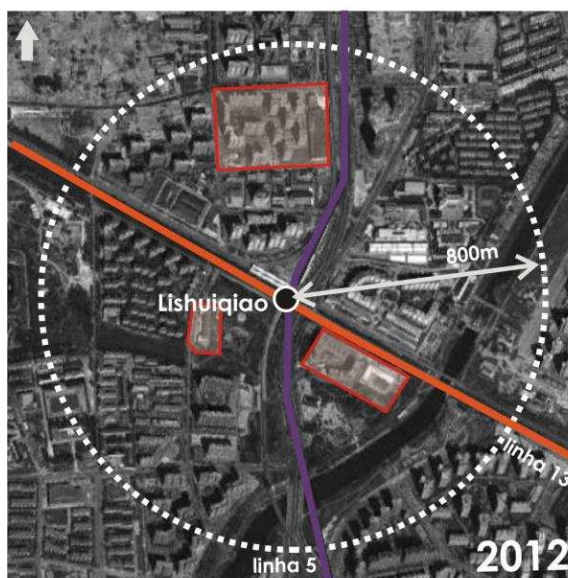
Figura 191 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Lishuiqiao em 2001, 2004, 2008 e 2012



Linha 13 foi recém inaugurada. Área ocupada por indústrias e produção agrícola



Linha 5 concluída, observa-se grandes áreas demolidas e transformadas em extensas áreas verdes e condomínios verticais arborizados



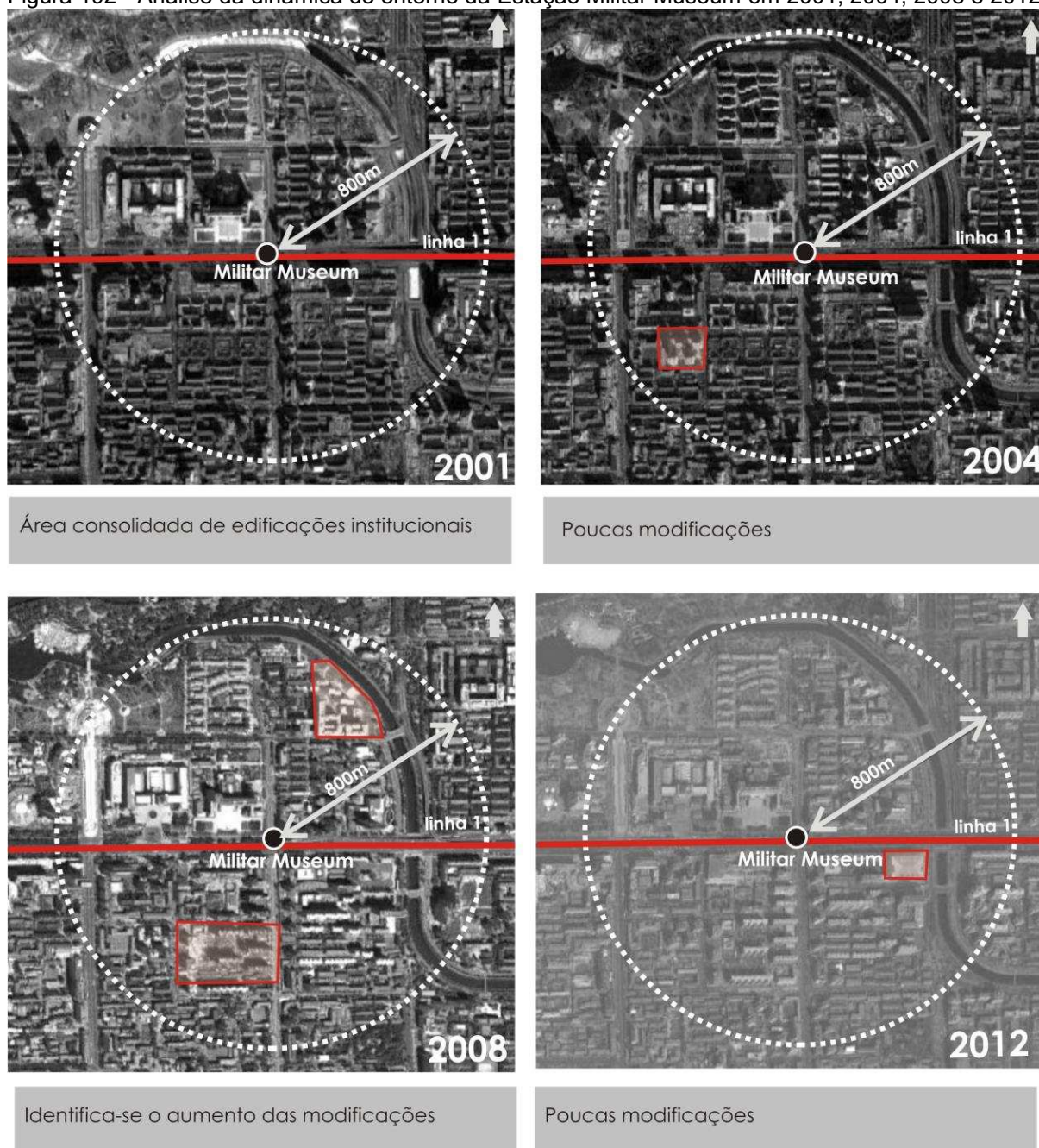
Ocupação de rendas mais elevadas





LEGENDA

- Raio de Abrangência - 800m
- Área modificada no período
- Estação de metrô
- Linha de metrô a construir
- Linha 1
- Linha 10
- Linha 2
- Linha 13
- Linha 4
- Linha 15
- Linha 5
- Batong Line
- Linha 8
- Airport Express

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

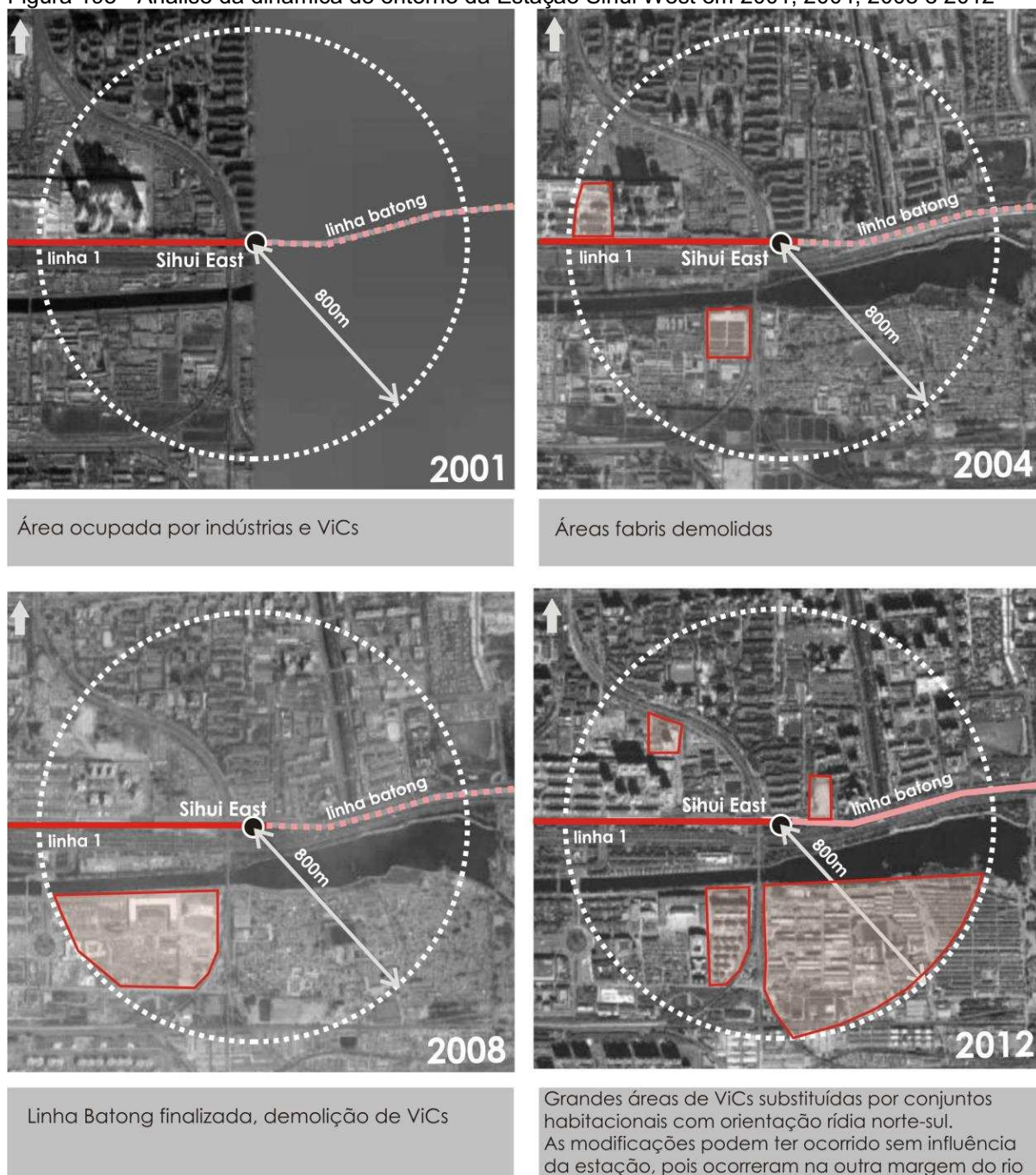
Figura 192 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Militar Museum em 2001, 2004, 2008 e 2012






**LEGENDA**

- | | | | | | |
|---|----------------------------|--|---------|---|-----------------|
|  | Raio de Abrangência - 800m |  | Linha 1 |  | Linha 10 |
|  | Área modificada no período |  | Linha 2 |  | Linha 13 |
|  | Estação de metrô |  | Linha 4 |  | Linha 15 |
|  | Linha de metrô a construir |  | Linha 5 |  | Batong Line |
| | |  | Linha 8 |  | Airport Express |

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 193 - Análise da dinâmica do entorno da Estação Sihui West em 2001, 2004, 2008 e 2012

**LEGENDA**

- | | | | | | |
|---|----------------------------|---|---------|---|-----------------|
|  | Raio de Abrangência - 800m |  | Linha 1 |  | Linha 10 |
|  | Área modificada no período |  | Linha 2 |  | Linha 13 |
|  | Estação de metrô |  | Linha 4 |  | Linha 15 |
|  | Linha de metrô a construir |  | Linha 5 |  | Batong Line |
| | |  | Linha 8 |  | Airport Express |

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Tabela 37 – Áreas modificadas no entorno as estações com maior concentração de pessoas no período de 2001 a 2012.

	ESTAÇÕES	Área Total em m ² (raio 800m)	Área Modificada - 2001/2004		Área Modificada - 2004/2008		Área Modificada - 2008/2012	
			Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%	Absoluto (m ²)	%
ZEE	Dongzhimen	2.010.619,29	757.760,38	37,69%	276.542,73	13,75%	0	0,00%
	Wangjing West	2.010.619,29	423.939,44	21,09%	389.099,58	19,35%	0	0,00%
	Wudaokou	2.010.619,29	219.001,32	10,89%	87.912,49	4,37%	132.416,27	6,59%
	Xuanwumen	2.010.619,29	440.687,98	21,92%	0	0,00%	106.439,71	5,29%
	Fuxingmen	2.010.619,29	45.143,89	2,25%	51.348,31	2,55%	23.954,28	1,19%
Externas	Lishuiqiao	2.010.619,29	0	0,00%	558.779,9	27,79%	152.952,26	7,61%
	Sihui East	2.010.619,29	56.132,68	2,79%	183.448,86	9,12%	432.460,54	21,51%
	Haidian Huangzhuang	2.010.619,29	423.595,93	21,07%	54.365,83	2,70%	0	0,00%
	Militar Museum	2.010.619,29	25.576,07	1,27%	129.406,49	6,44%	15.935	0,79%

Escala de cores: amarelo – 0 a 5%; laranja – 5,1% a 10%; vermelho – 10,1 a 15%; marrom - maior que 15,1%

Obs: As áreas modificadas são estimadas, pois foram delimitadas visualmente por meio do software Google Earth.

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Verifica-se que a maior parte das áreas pertencentes as ZEEs eram dinamizadas antes da construção das linhas (2001-2004), com exceção de Fuxingmen. Essa dinâmica acentuada ocorreu logo após o anúncio da cidade como sede dos JO, o que indica que o otimismo gerado pode ter produzido efeitos físicos em Beijing. No entanto, ocorre em áreas bem localizadas da cidade ou que demonstram tendência de valorização, prova disso é que a partir de 2004 estas fariam parte de ZEEs.

Ao contrário, as áreas externas as ZEEs, antes da implantação das estações, se encontravam bastante estáveis. Lishuiqiao foi a estação que mais se dinamizou no período da construção da estação, seguida da Militar Museum. Sihui East teve dinâmica mais acentuada após a operação da estação.

Portanto, as porções da cidade que parecem mais ter se dinamizado com a expansão da rede de metrô foram as periferias norte e leste (Lishuiqiao e Sihui East). Um dos fatores que auxiliaram essa configuração, foram as políticas governamentais de disponibilizar áreas à iniciativa privada apenas nas áreas suburbanas com o intuito de aumentar a oferta de imóveis mais acessíveis à população.

A comparação das dinâmicas das estações Haidian Huangzhuang (fora da ZEE) e Wudaokou (dentro da ZEE) que estão geograficamente próximas demonstra

que houve em ambas grande quantidade de modificações no entorno das estações no período anterior a implantação da linha. Isso pode indiciar que, toda a região era dinâmica independente de estar dentro dos limites da ZEE Haidian Development Zone e da expansão da rede de transporte.

A partir das análises realizadas, foi possível verificar que o transporte auxiliou na indução do crescimento para as porções norte e leste conforme as intenções urbanísticas do governo local para a cidade. Apesar de parecer que o planejamento do sistema de transporte induziu a concentração de pessoas na porção leste, principalmente no CBD e em Sanlitun – verificado pela concentração dos centros de intermediação nesses compartimentos – as estações de maior concentração estão na porção norte. Uma das explicações seria que os trabalhadores e residentes do CBD e Sanlitun, áreas mais valorizadas de Beijing, não utilizam o transporte público. Portanto, se as ZEEs se concentram na porção norte e leste, e a ampliação da rede metroferroviária ocorreu na mesma direção, pode-se afirmar que o transporte auxiliou no reforço dessas múltiplas centralidades.

4.9 A CONSOLIDAÇÃO DA ESTRUTURA POLICÊNTRICA EM BEIJING E A CONTRIBUIÇÃO DOS JO

A contribuição dos JO para consolidar a estrutura policêntrica foi mais significativa no âmbito econômico e midiático que físico. Para economias emergentes como a China, sediar os JO significa acesso ao mundo pós-industrial que abrange centros globalizados, no qual as culturas locais e instituições se combinam com modelos de cidades “fantasia” (POYNTER, 2008, p.128). Portanto, trouxe visibilidade à Beijing que resultou no aumento da atração de empresas estrangeiras, que contribuíram com o crescimento econômico e com a motivação de desenvolvimento tecnológico da indústria chinesa.

O Plano Diretor de 2004-2020 somente reforçou um planejamento anterior que vinha se desenvolvendo desde a década de 1990. O Olympic Green, estabelecida como uma zona de desenvolvimento foi apenas parte do planejamento para a cidade. Diferentes das demais ZEEs, as quais possibilitavam a instalação de empresas e atividades de comércio e serviço que incentivariam a vivacidade dessas áreas, o PO se constitui como um espaço para turistas, com grandes estruturas que geram altos custos de manutenção e estão ociosas. Depois do CBD e do Beijing

Economic and Technological Zone, que tiveram dinâmicas de 2001 a 2012 de 214,15% e 66% respectivamente; o Olympic Green foi a que mais se transformou (50,89%), apesar de grande parte dos investimentos ser público.

Tabela 38 – Percentual de modificação das ZEEs de 2001 a 2012 em Beijing

ZEE	Áreas modificadas de 2001 a 2012 (%)
Haidian Development	15,13%
CBD	214,15%
Salitun	40,50%
Airport Line	31,35%
Olympic Green	50,89%
Centro Histórico	25,29%
Changping Park	33,0%
Fengtai Park	43,0%
Beijing Economic and Technological	66,0%

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

No entanto, a visibilidade permitiu uma aceleração da implantação das infraestruturas para o evento. Antes de ser escolhida como sede, Beijing disponibilizava apenas de duas linhas de metrô, sendo que num prazo de 7 anos, foram realizadas mais oito linhas. A expansão do sistema de transporte foi importante para a consolidação das novas centralidades, mas seu desenho manteve a hierarquia da área histórica como centro principal, o que pode ser considerado positivo uma vez que não incentiva o processo de esvaziamento de áreas anteriormente estruturadas da cidade.

Outro fator relevante é o aspecto cultural que faz dessa configuração policêntrica algo natural à sociedade chinesa. Jun e Xiaoming (2008, p.21) denominam de urbanismo autocentrado ou microsociedade. Cada parte da cidade que contém uma centralidade se transforma numa unidade autônoma dentro de outra, que são chamadas de fractais. Podem ser de diferentes escalas como as ViCs, os condomínios horizontais e verticais fechados, os hutongs e os siheyuans. Essa forma de apropriação dos espaços facilitou sobremaneira a aceitação das ZEEs pela população.

Não somente os aspectos culturais contribuem para essa configuração urbana, como as políticas adotadas no país, que têm sido nas últimas décadas, de exclusões e privilégios. Em termos nacionais, a escolha da área costeira como porção prioritária de desenvolvimento, produziu dois cenários discrepantes no país; assim como a diferenciação do visto de permanência entre áreas urbanas e rurais.

No âmbito local, o próprio planejamento de Beijing, que estabelece polos de

desenvolvimento econômico, nos quais a maioria do público que se torna usuária desses benefícios é a população residente, também pode ser considerada como forma de exclusão. A justificativa para a adoção dessa política é que, caso fossem apenas locais produtivos, se esvaziariam à noite, a exemplo dos CBDs americanos. Portanto, em Beijing, as pessoas que residem e trabalham nessas ZEEs, manteriam o espaço em funcionamento 24hs por dia. Na microescala, a conformação das quadras voltadas para dentro com acesso único e sem permissão de entrada de não-residentes, também diferencia pertencentes e excluídos.

A escala de Beijing, tanto em área como em população, necessita de várias centralidades, pois a estrutura monocêntrica tem causado o atraso ou a paralização dos fluxos (pessoas, transações comerciais, tráfego, etc.) na área central. O estabelecimento de novas centralidades pode orientar a expansão urbana e a ocupação do solo que tem ocorrido de maneira desordenada.

Na análise da modificação das densidades populacionais, foi contabilizado apenas o uso residencial, pois era o que melhor indicaria a consolidação da estrutura policêntrica. De acordo com Williams (2000, p.34), caso a população não resida e apenas trabalhe no local, os benefícios de reduzir a circulação de deslocamentos em veículos individuais se perdem.

A fragmentação do solo ocorre por diversos fatores, mas principalmente pela ausência de parâmetros claros de uso e ocupação do solo e pelo déficit habitacional. O primeiro favorece aos governantes locais que, segundo Friedmann (2005), deliberam de acordo com conveniências momentâneas. Uma delas, se relaciona a flexibilização de leis urbanísticas e sessão de uso de grandes áreas urbanas à iniciativa privada em função da necessidade de aporte financeiro ao governo local; outra seria o clientelismo.

O déficit habitacional resulta no fortalecimento e na convivência da presença das ViCs, no adensamento de hutongs e em demolições de áreas sem assistência social. De acordo com Chen et al (2002) o descumprimento dos parâmetros de uso e ocupação do solo ocorrem também por desconhecimento, pois as leis não são disponibilizadas e amplamente divulgadas. Por esse motivo, as análises para verificar a consolidação da estrutura policêntrica em Beijing precisou ser realizada por meio da adoção de indicadores indiretos sem a possibilidade de confrontação com a lei.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 ANÁLISE RELACIONAL – SYDNEY E BEIJING

Apesar de mensurar as transformações ocorridas nas cidades que foram sede dos JO, não foi possível delimitar se sua ocorrência está diretamente relacionada com o evento. Poynter (2008, p.123) afirma que avaliar os efeitos de megaeventos como os JO é uma tarefa complexa, pois os custos e benefícios sociais para a cidade-sede são difíceis de estimar. Somados a isso, os estudos de caso aprofundados na presente pesquisa demonstram que cada experiência é singular, pois existem três realidades a serem consideradas: a cidade antes do evento, a cidade feita para o evento e a cidade que fica depois do evento.

A cidade anterior ao evento que foi construída por meio de filtros político-culturais e aspectos históricos diferentes, influenciam nas escolhas de planejamento e inclusive na opção pela candidatura para receber o evento. Isso pode ser verificado pelo senso de comunidade presente na sociedade chinesa que resultou no plano de configuração policêntrica para Beijing.

Portanto, para a compreensão dos efeitos dos JO para as cidades-sede seriam necessários estudos com o mesmo nível de profundidade em todas as sedes desde Barcelona – a primeira que marcou os JO como potencial de transformação urbana. Mesmo assim, cada cidade sediou os JO em momento político, social e econômico mundial distinto, portanto influenciados de forma diferente.

Um dos fatores que mais acirram as disputas entre cidades para sediar os JO que é a exposição na mídia internacional precisa ser devidamente ponderada, pois é efêmera, assim como a atração de investidores. As próprias regras relacionadas ao evento produzem esse efeito temporário: ao mesmo tempo em que auxiliam a promover a cidade nos meios de comunicação internacional, a partir do momento em que outra sede é escolhida, produz o apagamento midiático da anterior. No entanto, as cidades se dispõem a gastar montantes significativos em dinheiro para a construção de ícones arquitetônicos assinados por escritórios internacionais que, em função do apelo estético, tornam as obras mais complexas e que geram consumo maior de materiais e manutenção.

A cidade que fica precisa ser pensada para produzir efeitos positivos e está

associada a fatores sociais, econômicos e políticos. Conforme Holanda (2011, p.24), “sem reconhecer convenções não há leitura completa do significado nem das implicações configuracionais. Portanto, essas intenções de planejamento precisam ser analisadas sob o contexto local; por esse motivo, a cidade pretérita e os aspectos culturais precisam ser considerados.

Isso pode ser verificado no grau de importância que se atribui às edificações históricas. Diferente dos países da Europa, em que essas edificações históricas são consideradas relevantes para a preservação da memória local (como Atenas, que alterou o projeto do metrô nas áreas centrais por ter encontrado fragmentos de construções antigas), Atlanta, em favor da racionalização financeira, decidiu demolir estruturas esportivas ociosas; ou Beijing, que por lei determinou que edificações construídas antes de 1978 tinham permissão de ser substituídas (LIAUW; BOLCHOVER; SOLOMON, 2009, p.7). Esse desprendimento em relação à memória construída pode ser considerado um dos fatores que incentivaram a acentuada dinâmica física encontrada em Beijing, mesmo no centro histórico da cidade. Portanto, filtros culturais modificam a experiência de cada cidade-sede frente à realização dos JO.

Preuss (2008, p.99) critica a análise do legado logo após a realização do evento, pois afirma que existem impactos somente manifestos em detalhe após 18 anos. A presente pesquisa considerou em partes essa afirmação. Apesar de necessitar de distanciamento para verificar as transformações da cidade após o evento, o período também precisa ser diferenciado a cada caso.

O aprofundamento da transição entre moderno e pós-moderno e sua consolidação no espaço urbano demonstrou a aceleração da propagação de informações e acontecimentos, assim como a efemeridade da importância que se atribui aos fatos. Por isso, analisar exemplos do passado sem considerar esse dinamismo, pode levar a conclusões errôneas.

Para a análise do contexto urbano de Sydney, na qual a intervenção olímpica se localizava em área periférica, distante dos centros polarizadores, e não havia passado por outra intervenção importante até o momento, foi considerado o período de 12 anos. Para Beijing, com transformações urbanas impulsionadas por um significativo crescimento econômico, considerou-se que precisava ser analisada o mais breve possível (4 anos), caso contrário, não seriam mais visíveis as intervenções referentes ao evento. Por esse motivo, o tempo não foi considerado

cronologicamente, mas sim, de acordo com a velocidade das transformações. Apesar disso, considera-se uma limitação da pesquisa o fato das experiências terem sido verificadas com diferenças nos períodos pós-evento, o que impossibilita que sejam analisadas sob uma base de dados similar.

Em termos de configuração urbana, Sydney e Beijing expressam em seus planos diretores sua preocupação com a expansão urbana desordenada: Sydney, com ocupação residencial de baixa densidade, sendo a tipologia predominante os lotes unifamiliares; e Beijing, apesar de densidades mais altas nas áreas periféricas, a configuração ocorre de forma fragmentada com usos conflitantes (industrial, residencial, agrícola convivendo lado a lado). Ambas elaboraram seus planos de intervenção no período de preparação dos JO com o objetivo de direcionar o crescimento e manter a cidade compacta, preceitos da forma urbana considerada mais sustentável do que a cidade dispersa.

Apesar de verificar diferenças entre as configurações urbanas, não houve a intenção de comparar as duas cidades com a utilização de critérios idênticos de avaliação, como densidade, compacidade, diversidade de usos, entre outros. Estes foram utilizados como instrumentais para a compreensão da realidade presente em cada uma das cidades de maneira individual. De acordo com Guy e Marvin (2000, p.9) o estabelecimento de um modelo sustentável de forma urbana faz parte de uma visão simplista de um objeto de estudo tão complexo. Portanto, consideram que existe uma ampla diversidade de configurações urbanas sustentáveis, e não apenas uma. Como exemplo, a compacidade das cidades, conceito dominante (SMYTH, 1996, p.103; JENKS et al., 1996, p.275), pode resultar mais frequentemente em aspectos positivos no que se refere a reduções de deslocamento, de segregação social, melhoria da acessibilidade física e oportunidades de emprego para população menos qualificada; mas pode causar efeitos negativos quanto a redução dos espaços de moradia, de oferta de habitações populares, de áreas verdes, e o aumento de crimes e doenças respiratórias (BURTON, 2000, p.26). Essas características podem ser identificadas de maneira mais evidente em Beijing, apesar da redução do cinturão verde ter ocorrido nas duas cidades estudadas.

Em ambas as cidades, foi possível constatar que os planos elaborados para os JO vão ao encontro da busca por ocupações de altas densidades, usos mistos e intensificação, que segundo Burton (2000, p.20) significa processo de adensamento de áreas consolidadas. Beijing, em apenas 4 anos, parece estar se configurando

nesse sentido. Ao contrário, Sydney, no entorno do PO, permanece com usos específicos e baixas densidades.

É possível perceber a intenção de aproveitar a aceitação, o otimismo gerado pelo evento para propor projetos complexos, que exigem significativos investimentos e de difícil conciliação entre a população, os níveis governamentais e os interesses privados. A elaboração de leis específicas ao evento após a escolha da cidade como sede, demonstra o redirecionamento do planejamento urbano local que contemplam políticas voltados à cidade e também a interesses circunstanciais pouco discutidos.

Sydney propunha integração regional e a consolidação das municipalidades integrantes dos anéis interno, médio e externo como unidade metropolitana em um contexto histórico de imposição por parte de New South Wales em relação a modificações de perímetro urbano e regional; assim como alternâncias de perda e ganho de autonomia local.

Beijing propunha o fortalecimento de novas centralidades, desalojando significativos contingentes populacionais e impondo a transferência de empresas privadas para essas novas áreas. No entanto, para um país autocrático, essas dinâmicas no espaço urbano ocorrem sem resistências.

Nos dois estudos de caso, as propostas extrapolam os limites da municipalidade, e abrangem uma região que nomeiam de metropolitana. De acordo com Firkowski (2012, p.37) que verifica que no Brasil a formação das regiões metropolitanas não prioriza o processo socioespacial, mas sim o político-institucional; em Sydney parece ter ocorrido o mesmo com a institucionalização por lei sem que as municipalidades estabeleçam relações entre si. Em Beijing, o perímetro e as funções de cada porção são determinadas pelo Poder Central.

Apesar disso, o principal processo de mudança ocorrido no período que antecedeu os JO para as duas cidades-sede, foi a conquista de mais autonomia em relação aos níveis governamentais superiores. No caso de Sydney, o estreitamento das relações entre municipalidades consolidou a região metropolitana e; no caso de Beijing, o fortalecimento do poder local em relação ao governo central, o que permitiu que os gestores municipais pudessem traçar diretrizes que gerassem benefícios localizados.

Desse modo, ambas tinham propostas de planejamento próprias, com objetivos específicos tanto espacialmente como politicamente e que não estavam diretamente relacionadas ao evento. Essa característica pode ser considerada a

principal aproximação com a experiência de Barcelona, considerada exemplo de sucesso. Num contexto de reposicionamento político após o término da ditadura no país, Barcelona pretendia expor suas diferenças em relação aos castelhanos e adquirir autonomia econômica, com aspirações separatistas. Para isso, elaborou um conjunto de intervenções urbanas que recuperou as áreas degradadas e transformou-as em novas centralidades com o objetivo de atrair o interesse internacional.

A partir da preparação para o evento, foi possível verificar em ambos os casos uma dinâmica construtiva mais acentuada nos anos próximos ao anúncio da escolha da cidade como sede, do que no ano do evento e nos anos posteriores a ele. Isso demonstra que o contexto de euforia da população contribui para acentuar temporariamente os fluxos econômicos locais, principalmente relacionados à valorização imobiliária. Isso já pode ser observado também no Rio de Janeiro, que em 2012, após o anúncio da sede dos JO de 2016, tornou-se a terceira cidade com metro quadrado mais caro no mundo (ÉPOCA, 2011). Contudo, pode ser verificado nas cidades analisadas que a valorização é predominantemente especulativa, e que os valores retornam a patamares próximos aos encontrados antes do evento.

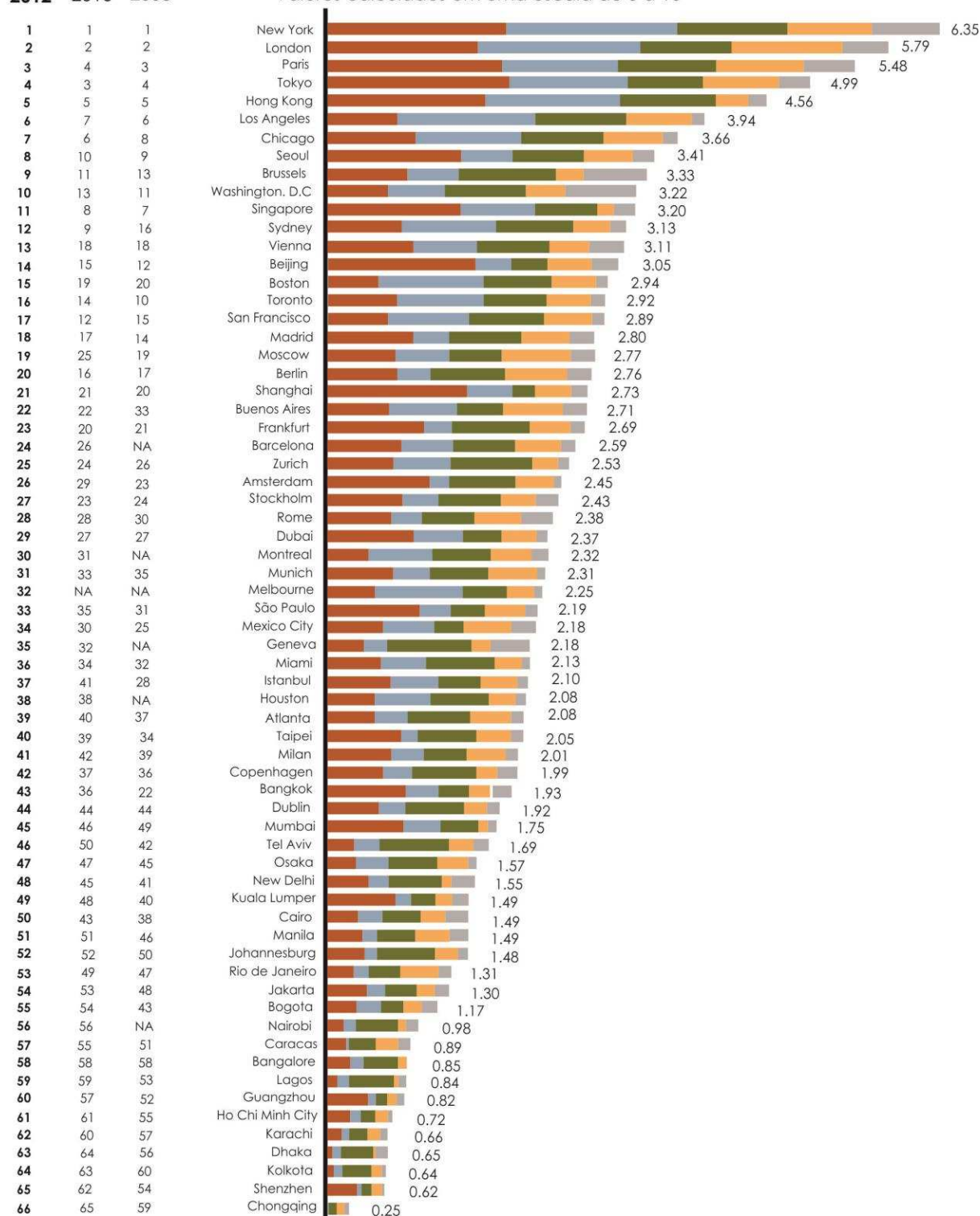
Assim, não significa que os JO sejam os únicos responsáveis pela ascensão econômica, pois em sua grande maioria as cidades-sede já estão bem posicionadas no ranking das cidades mundiais. De acordo com o AT Kearney Global Cities Index (2012), desde os JO de 1980, apenas Atenas não faz parte das 60 cidades mais globalizadas (gráfico 17).

Apesar disso, as cidades disputam acirradamente o direito de sediar esse evento. Muitas vezes são motivadas por interesses políticos de grupos partidários com vistas a disputas internas de poder. Por exemplo, no Brasil, o prefeito, o governador e o presidente que participaram do processo e conseguiram trazer os JO para o país, têm significativas chances de reeleger-se ou ambicionar cargos superiores, pois a população sente-se orgulhosa pela conquista. Preuss (2004, p.8) explica que a imagem positiva dos JO está relacionada às diretrizes do COI de associar o evento a valores universais.

Gráfico 17 – Índice das cidades globais e globalizadas

2012 2010 2008

Valores calculados em uma escala de 0 a 10



Atividade empresarial (30%) Troca de informações (15%) Engajamento político (10%)
 Human capital (30%) Experiência cultural (15%)

Fonte: Mckinsey, 2012.

A partir de 2003, o COI passou a proteger sua marca do excesso de comercialização e estabeleceu um núcleo de valores olímpicos incluindo o fair play,

intercâmbios culturais, bem como ideais de igualdade, tradição, honra e excelência (PREUSS, 2004, p. 8). Então, identificou parceiros corporativos que se propusessem a refletir tais valores em suas marcas. Por meio dessa estratégia o legado assumiu importância, e foi enfatizado aos candidatos às competições de 2008 e 2012 (POYNTER, 2008, p.129).

Em Sydney e em Beijing os JO impactaram na atração de investimentos à cidade, na atração de turistas e novos residentes – e na consequente expulsão de outros, principalmente imigrantes. Conforme Poynter (2008), os JO beneficiam apenas algumas parcelas da população e a forma como são planejadas as intervenções e as políticas determinam qual será esse público. O que ocorreu nas duas cidades foi o favorecimento de grupos econômicos dominantes que impõem o estabelecimento de regras que defendam seus interesses facilitadas pelo “estado de exceção” vigente. Nas duas cidades, houve o agravamento das diferenças sociais, sendo que a população mais pobre ficou à margem do evento.

O que pode ser constatado em ambos os estudos de caso, foi que o processo de planejamento da cidade para os JO foi realizado sem participação popular. Em Sydney a justificativa das autoridades foi a urgência do processo de preparação para um evento com data preestabelecida. Em Beijing, apesar do longo processo de escolha da proposta e planejamento, também não houve participação da população em função do regime político. Diferentes autores identificam essa característica também em outras cidades-sede (BALIBRERA, 2004; WEIRICK, 1995; OWEN, 2001; BIUNDEN, 2007; GOLD, M.; GOLD, JR, 2007; PITTS; LIAO, 2009; MINNAERT, 2011; OLIVEIRA, F. J. G. de., 2010). Portanto, a conquista do direito de sediar os JO não garante necessariamente o engajamento da sociedade local (PREUSS, 2008).

Em termos físicos as duas experiências demonstram a dificuldade de tornar as estruturas esportivas em espaços frequentados depois dos JO, financeiramente autossuficientes e que promovam a integração com o entorno. No entanto, Beijing, que paralelamente direcionou seus investimentos na expansão do transporte metroferroviário, obteve maior êxito na consolidação de seu plano.

Constata-se que são os aportes financeiros em infraestrutura os que realmente trazem benefícios à cidade-sede. Dentre eles, a melhoria no sistema de transporte produz efeitos numa área de abrangência maior, pois conecta porções da cidade o que torna o acesso da população a bens, serviços e empregos mais

democrático.

5.2 LEGADO OLÍMPICO

A partir de 2000, o COI passa a demonstrar em seus documentos oficiais preocupação com o legado das cidades-sede, pelo fato de muitas delas investirem montantes significativos nos preparativos para sediar os JO e posteriormente a população arcar com as dívidas sem nenhum benefício à cidade. Essas preocupações estão presentes na Carta Olímpica e são solicitadas no documento de submissão da candidatura das cidades. Para verificar de que maneira o COI contribui com a consolidação desse legado, foram verificados os pareceres de avaliação do grupo técnico para os JO de 2012 e 2016 (Games of the XXX Olympiad 2012 working group report e Games of the XXXI Olympiad 2016 working group report).

Conforme os documentos, a avaliação do COI é dividida em temas: suporte governamental, questões legais e opinião pública (peso 2); infraestrutura geral (peso 5); estruturas esportivas (peso 4); Vila Olímpica (peso 4 - 2012 e peso 3 - 2016); condições ambientais e impacto (peso 2); acomodações (peso 5); transporte (peso 3); segurança (peso 3); experiência de eventos esportivos anteriores (peso 2); finanças (peso 3); projeto completo e legado (peso 3).

Pode-se constatar que os maiores pesos se referem aos itens diretamente relacionados à organização do evento, como por exemplo, as estruturas esportivas e a VO. Como legado para a cidade-sede são pouco significativos, pois as estruturas esportivas frequentemente são construídas para a concessão de uso privado e a VO com o objetivo de comercialização posterior, aproveitando a valorização da área durante os anos que antecedem os JO.

O documento de avaliação do COI não apresenta o conteúdo de cada plano, somente os comentários do grupo técnico sobre as suficiências, deficiências, fragilidades e divergências entre o que se espera da cidade-sede e o que a candidata apresentou. A partir disso, foi elaborada uma tabela com as principais informações apresentadas que impactam na distribuição das estruturas exigidas pelo COI. Em 2012, a comissão demonstra preocupação primordial com a proximidade da VO em relação às demais estruturas esportivas, com a solicitação de que a maior parte delas fosse localizada num raio de 10 km. Se verificadas as distâncias de cada

candidata, é possível calcular uma média (14,71 km).

Tabela 39 - Distância entre estruturas olímpicas das cidades candidatas para os JO de 2012.

Cidades candidatas	Distância das estruturas esportivas à Vila Olímpica (km)	Distância do Estádio Olímpico à Vila Olímpica (km)	Quantidade de estruturas esportivas raio de até 10km da Vila Olímpica
Paris	11,5	7	24
Leipzig	15	3,9	17
Nova York	13,8	não informado	35
Moscou	13	6	26
Londres	19,2	2	13
Istambul	19,2	2	13
Madri	11,5	1,6	16
Rio de Janeiro	14,5	3	não informado
média	14,71	3,64	20,57

Fonte: adaptado de Report of the 2012 IOC Evaluation Commission, 2004.

Em 2016, a preocupação com a localização da VO se mantém; mas não há como estabelecer um comparativo entre as candidatas de 2012 e 2016, pois nesta última avaliação foi solicitada a quantidade de modalidades esportivas e não mais estruturas. Um novo indicador demonstra o aumento da preocupação com a segurança, solicitando que as candidatas apresentem a quantidade de núcleos de estruturas esportivas que estão localizadas em perímetros considerados seguros ou não; assim como estruturas dispersas. Verifica-se que a maioria delas optou por agrupá-las em núcleos.

Tabela 40 – Distância entre estruturas olímpicas das cidades candidatas para os JO de 2016.

Cidades candidatas	Distância das estruturas esportivas à vila olímpica (km)	Quantidade de modalidades esportivas raio de até 10 km	Quantidade de estruturas esportivas no po	Quantidade de núcleos de estruturas esportivas
Chicago	14	21	não informado	4
Praga	12	32	6	2 - demais espalhadas na cidade
Tóquio	9	23	não informado	5
Rio de Janeiro	20	14	10	4
Baku	6	31	12	3
Doha	11	20	7	6
Madri	12	20	5	4
média	12,0	23,0		

Fonte: adaptado de Report of the 2016 IOC Evaluation Commission, 2007.

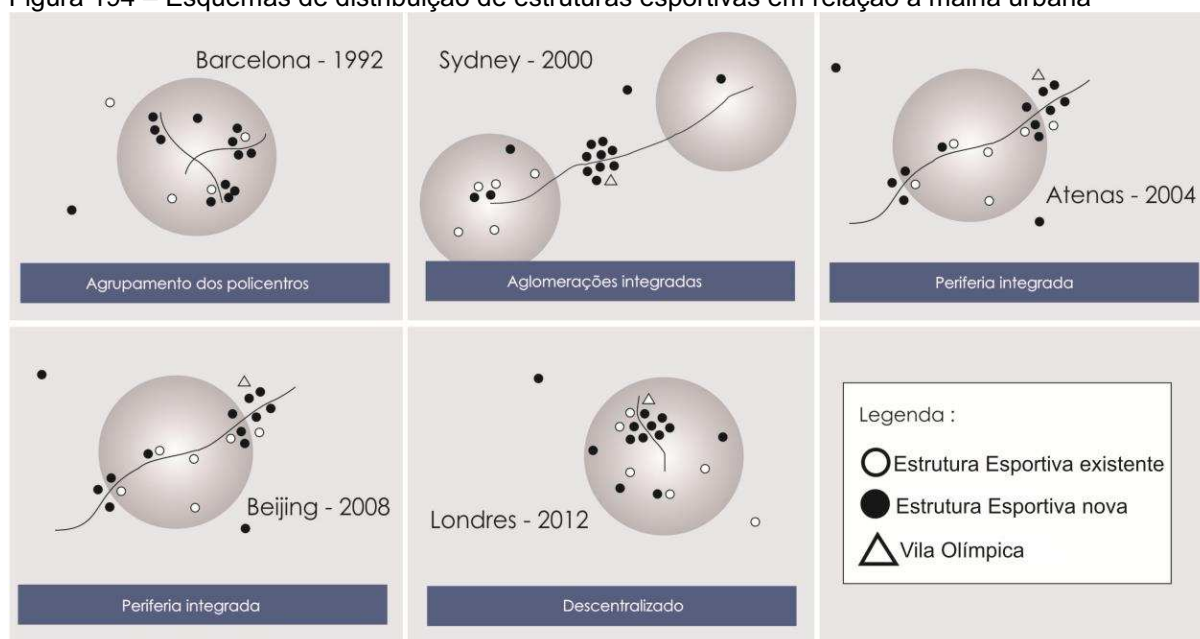
As avaliações das cidades candidatas de 2012 e 2016 demonstram o direcionamento na forma de ocupação do espaço pelas estruturas relativas ao evento. São mais bem avaliadas as cidades que têm a maior parte das estruturas esportivas próximas da VO e, pelas propostas apresentadas, o Estádio Olímpico está, em média, distante 3,6 km.

Outro fator que compromete a disposição das estruturas esportivas na cidade é a segurança. No parecer de 2012, a avaliação nesse quesito era mais favorável às cidades que concentrassem as estruturas esportivas num PO, com a justificativa da facilidade de controle de acessos. Isso vem se intensificando em função das ameaças terroristas que estão muito mais vinculadas ao evento que à cidade-sede em função do símbolo que o evento assumiu.

Apesar de não mencionar a proximidade com o centro tradicional, para a cidade isso se torna importante, uma vez que são áreas onde se encontram as principais atrações turísticas, portanto de interesse para a economia local. Por esse motivo, foram calculadas nas cidades-sede mais recentes as distâncias entre o Estádio Olímpico e o centro e verificou-se que a média é de 8,12 km. Foi excluído o Rio de Janeiro pelo fato da configuração linear da cidade ter enfraquecido a atratividade do centro tradicional, ou seja, sua função polarizadora (tabela 43).

De acordo com os critérios de sustentabilidade adotados por Pitts e Liao (2009, p.158) para as cidades-sede dos JO, os modelos de configuração das estruturas esportivas mais bem avaliados por possibilitar a integração com a cidade são os polinucleados dentro da malha urbana, a exemplo de Barcelona; depois o núcleo periférico, caso verificado em Beijing e Atenas; em terceiro o núcleo único dentro da malha urbana, que é o caso de Londres; e o quarto o que interliga dois núcleos, conforme Sydney).

Figura 194 – Esquemas de distribuição de estruturas esportivas em relação a malha urbana



Fonte: Pitts e Liao, 2009.

Embora o planejamento de Barcelona tenha sido considerado modelo com três núcleos espalhados pela malha urbana, e as cidades busquem incorporar suas qualidades para obter o mesmo êxito, as próprias avaliações do COI direcionam a uma configuração concentrada, e de preferência, mais central na malha urbana.

Portanto, cidades com extensa área de ocupação urbana reduzem suas chances de ser escolhidas, caso objetivem espalhar estruturas esportivas em áreas periféricas e com entornos degradados socialmente. As propostas vencedoras de Londres, Beijing e Sydney preferiram eleger uma área, concentrar as estruturas esportivas e dotar a região de infraestrutura, com vistas a induzir o crescimento. A proximidade com o aeroporto também é mencionada; no entanto, caso haja uma forma eficiente de transporte, foram toleradas grandes distâncias. Isso pode ser verificado pela escolha de Londres, cujo PO está na direção oposta do aeroporto internacional de Heathrow em relação ao centro da cidade.

Portanto, se analisados os pareceres de avaliação das candidatas para sede dos JO de 2012 e 2016, é possível identificar nos comentários da comissão técnica do COI uma configuração de ocupação ótima, estabelecida pelas distâncias entre as estruturas do evento. De acordo com a figura 197, é conveniente que as estruturas mais distantes da área central estejam à 22 km. Em cidades com extensa malha urbana, não seria possível que as intervenções específicas para o evento proporcionassem melhorias na cidade como um todo. Por essa razão Beijing optou

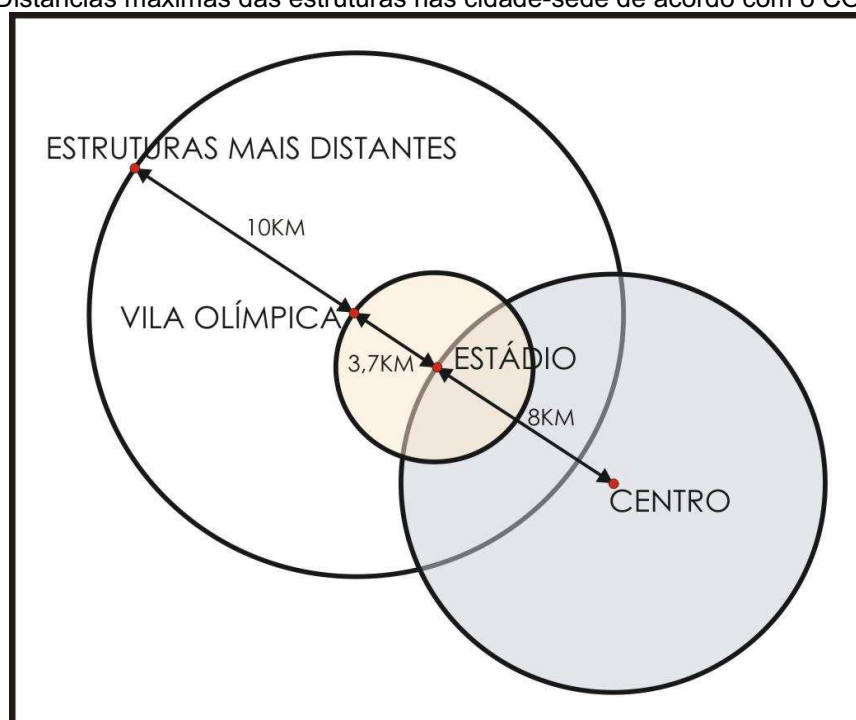
por transformar o PO em apenas uma das centralidades propostas.

Tabela 41 – Distância entre o PO e o centro das cidades-sede a partir de 1992

Cidade-sede	Distância do po até aeroporto (km)	Distância do estádio olímpico até centro turístico (km)	Referências
Barcelona	9,3	2,5	estádio olímpico até Rambla, altura do MAC
Sydney	13,4	14,0	estádio olímpico até Opera House
Atenas	18,0	7,7	estádio olímpico até Praça Omonoia
Beijing	19,6	8,4	estádio olímpico até Palácio Imperial
Londres	31,0	8,0	estádio olímpico até Big Eye
Rio de Janeiro	23,0	24,0	PO até centro da cidade e
Média	19,05	8,12	média (excluído Rio de Janeiro)

Fonte: adaptado de Google Earth e Google Maps.

Figura 195 – Distâncias máximas das estruturas nas cidade-sede de acordo com o COI



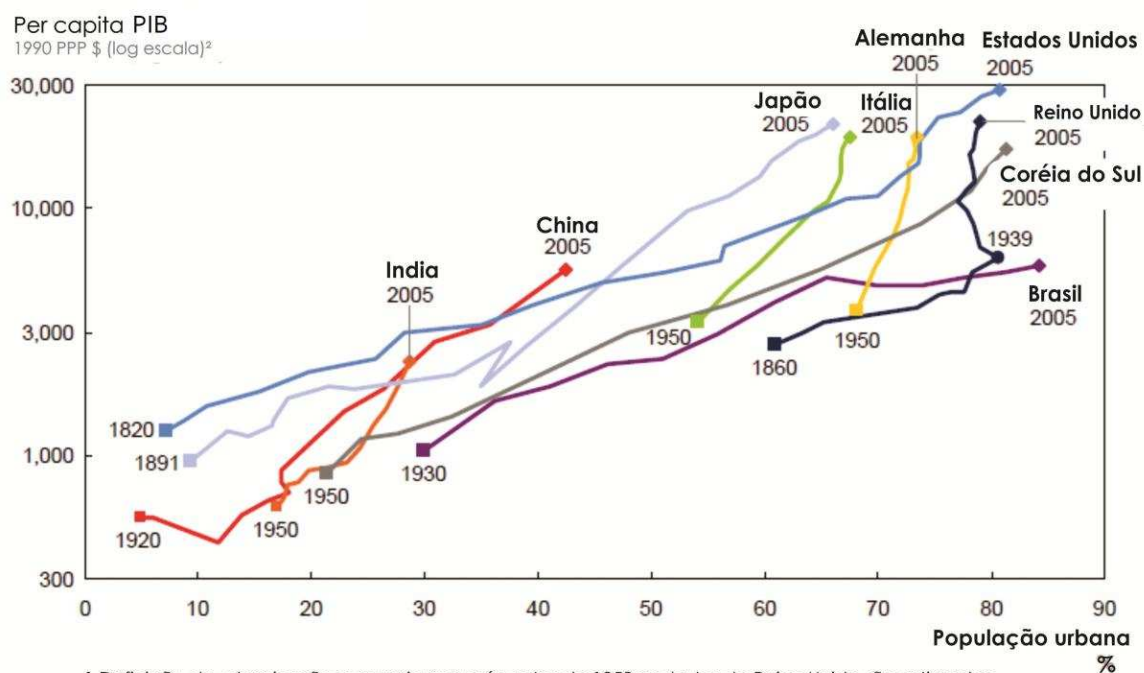
Fonte: adaptado de Report of the 2012 IOC Evaluation Commission, 2004; e Report of the 2016 IOC Evaluation Commission, 2007.

Do ponto de vista de melhorias para a cidade, as propostas de intervenção para os JO demonstram o estágio de consolidação em que as cidades-sede se encontram.

De acordo com a classificação de Hall (1971), Beijing e Sydney encontram-se no estágio de suburbanização, sendo o primeiro indutor de crescimento em

determinadas porções (norte e leste) e o segundo com a opção de crescimento vetorizado em direção de outro centro (Parramatta). Dentre os estágios de urbanização, este pode ser encontrado em ocupações urbanas recentes, como é o caso de Sydney. Em relação a Beijing, apesar da China se constituir uma das civilizações mais antigas, sua economia tinha base econômica essencialmente agrícola, o que produziu o desenvolvimento tardio das cidades. Conforme o gráfico 18, países europeus como Alemanha, Itália, Inglaterra; americanos como Estados Unidos e Brasil; e asiáticos como Japão e Coréia do Sul, apresentam em 2005 percentual de população urbana de mais de 60%, enquanto a China apenas de 40% - apesar do censo da China não contabilizar os imigrantes ilegais rurais, esse é o dado oficial.

Gráfico 18– PIB per capita em relação a taxa de urbanização
Per capita PIB que cresce em paralelo a taxa de urbanização
Per capita PIB e urbanização¹



¹ Definição da urbanização que varia por país; antes de 1950 os dados do Reino Unido são estimados.

² Histórico do conjunto da renda per capita GDP representadas em 1990 Geary-Khamis dólares que refletem na PPP.

FONTE: Divisão da População das Nações Unidas; Angus Maddison via Timetrics; Global Insight; Relatórios do censo da Inglaterra e país de Gales

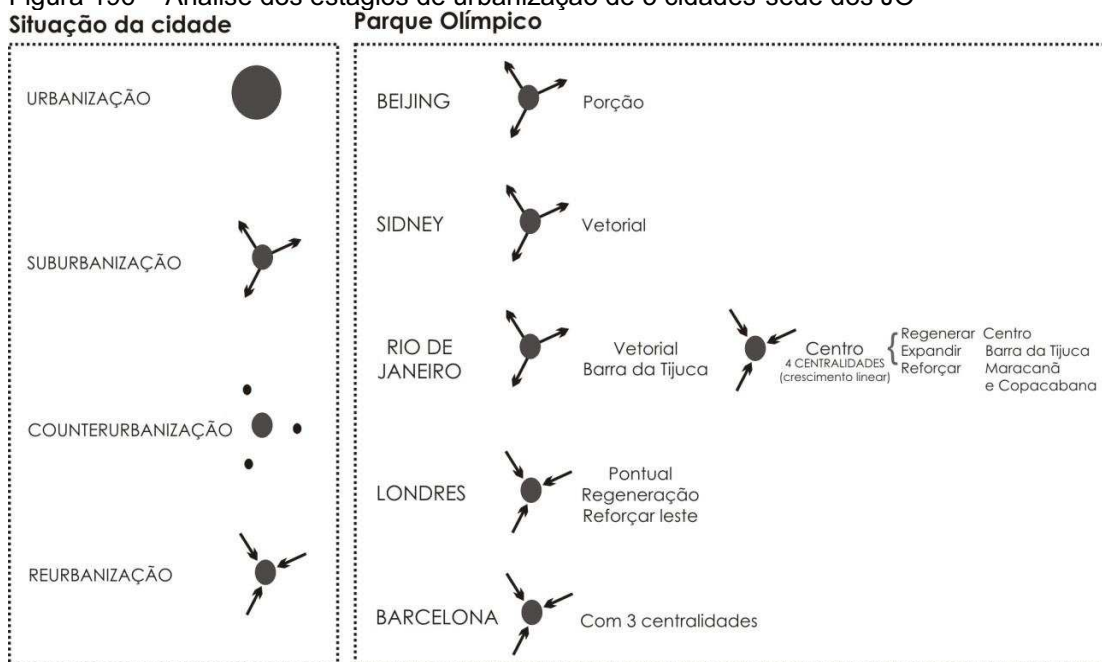
Fonte: Dobbs et al, 2011.

Londres e Barcelona, quando sediaram os JO estavam no estágio de reurbanização; portanto a primeira interviu pontualmente em uma área degradada e a outra em três centralidades existentes. No caso de Londres, a adoção dessa forma de planejamento faz parte de uma diretriz nacional, no qual 60% das intervenções

precisam recuperar áreas degradadas (DETR, 1998). Uma das justificativas para o seu estabelecimento é a melhoria da equidade social. De acordo com Williams, Burton e Jenks (2000, p. 7) a busca pelo planejamento compacto da cidade neste estágio de consolidação auxiliaria a atingir esse objetivo.

O Rio de Janeiro parece ter adotado as duas estratégias simultaneamente. Por seu tradicional crescimento linear, em função das barreiras naturais existentes (mar e montanhas), pretende promover o crescimento vetorial na porção oeste (Barra da Tijuca), onde está sendo construído o PO e; para os três outros núcleos (centro histórico, Maracanã e Copacabana), a reurbanização e o reforço como centralidade.

Figura 196 – Análise dos estágios de urbanização de 5 cidades-sede dos JO



Fonte: adaptado de Hall, 1971.

Atlanta e Atenas aproveitaram grande parte das estruturas esportivas existentes, portanto não direcionaram sua localização para obter algum ganho em termos urbanísticos para a cidade. Após o evento, Atlanta apagou a maior parte dos vestígios olímpicos, desmontando e demolindo estruturas; enquanto Atenas não conseguiu implantar suas propostas de melhorias em infraestrutura por falta de recursos financeiros.

Diferente de buscar replicar o planejamento de Barcelona, vistos nessa tese que contextos diferentes requerem intervenções específicas, a principal aproximação com os estudos de caso de Beijing e Sydney foi a existência de um plano claro da

intenção da cidade para si mesma, que se impõe sobre o planejamento para sediar os JO.

Portanto, o termo Legado Olímpico no âmbito físico pode ser questionável. Os JO proporcionam à cidade-sede a concentração de investimentos e esforços que aceleram o processo, segundo Preuss (2008) em 10 anos. No entanto, por si só, não transformam a cidade. O planejamento urbano, que contém as mudanças necessárias para atender à população, com a consideração de seu contexto é que o faz.

Beijing, por propor um plano que abrangia grandes porções da cidade e para isso investiu em infraestrutura de transporte, obteve resultados mais positivos. Sydney tinha uma proposta pontual de intervenção, distante da área central (14,0 km) da cidade polo. Esse fator pode ter influenciado significativamente na dificuldade de consolidar o plano. Em Beijing, as ZEEs que mais se dinamizaram estavam próximas do centro, o que parece ter auxiliado no processo de fortalecimento das novas centralidades (máximo 9,2 km).

Tabela 42 – distância do centro principal em relação as centralidades de Beijing e Sydney

Sydney	Centro do CBD ao centro do PO	14,0 km
Beijing	Cidade Proibida ao centro do CBD	6,14 km
	Cidade Proibida ao centro de Sanlitun	5,47 km
	Cidade Proibida ao centro do PO	9,20 km

Fonte: adaptado de Google Earth.

Mesmo em termos econômicos, os objetivos de Sydney e Beijing ao sediar o evento também eram diferentes. Enquanto a primeira traçou diretrizes de desenvolvimento do turismo internacional, Beijing almejou a consolidação do comércio com o exterior e estar entre as 10 cidades mais globalizadas. Atualmente ocupa o 14º lugar; no entanto as projeções indicam que poderá atingir as primeiras colocações em 10 ou 20 anos (AT Kearney Global Cities Index, 2012).

A partir disso, o planejamento urbano de Beijing visou expandir a infraestrutura de transporte público e promover a cidade compacta. De acordo com Dobbs et al. (2011, p.2) a concentração populacional resulta em aumento de produtividade, que impacta positivamente no PIB. E para atrair população de serviços especializados são necessários investimentos em infraestrutura com vistas à melhoria das condições de vida.

O projeto para sediar os JO tem resultados positivos quando faz parte de um

plano mais amplo, que auxilie a cidade ou a região a se desenvolver e resolver problemas preexistentes. Apesar de afirmar preocupação com o legado das cidades-sede, o interesse do COI é que, durante os anos que antecedem a realização do evento, a cidade se comprometa a prepara-la adequadamente. Mesmo depois de a cidade explicitar publicamente qual seria o legado e firmar compromissos posteriores ao evento, o COI não tem mais interesse em fiscalizá-los, uma vez que dificilmente a cidade sediará os JO num prazo menor que 50 anos.

Pelos motivos explicitados, o planejamento para a cidade que fica para a população e a consciência de que este deve se sobrepôr a qualquer exigência do COI - uma entidade privada – é de responsabilidade do poder público. Uma empresa privada não poderia exigir de uma cidade e de um país que modifique suas regras e nem que invista dinheiro público em intervenções que a beneficie, e que deixe o ônus de manter estruturas desnecessárias em troca de um legado restritamente mensurado.

No entanto, o ‘estado de exceção’ apesar de ocorrer recorrentemente nas cidades brasileiras e demonstrar que a flexibilização das leis se tornou uma nova forma de gestão urbana, é mais evidente no período que antecede os grandes eventos esportivos. Ao mesmo tempo em que leis específicas ampliam as concessões nas áreas do entorno das obras de intervenção para o evento sem análises aprofundadas de seus impactos, aumentam o rigor das regras de conduta e expulsão de moradores.

Mesmo considerando o planejamento com vistas a um legado, o êxito ainda depende do momento em que a cidade sediou o evento. Os resultados pouco significativos dos JO de Atlanta (1996) estavam relacionados ao movimento de expansão empresarial dos Estados Unidos em direção ao sul do país, enquanto o legado de Barcelona (1992) recebeu o impulso favorável do estabelecimento da União Europeia (PREUSS, 2008).

Somadas as influências econômicas pós-evento, a própria escolha da sede pode estar relacionada a circunstâncias econômicas, políticas e sociais que fortalecem as chances de algumas cidades. Portanto, não somente as cidades querem se associar a marca JO, mas também, o COI quer que a cidade de um país emergente e com potencial de ascensão econômica seja escolhida com vistas a obtenção de lucros próprios e de seus patrocinadores.

Apesar do estabelecimento de regras de avaliação, a escolha da cidade-sede

é política. Isso pode ser verificado no parecer técnico do COI sobre as cidades que se candidataram a sede de 2016. Tóquio, Madri e Chicago obtiveram notas muito superiores à do Rio de Janeiro em todos os indicadores avaliados, no entanto não foram atribuídos pesos suficientes para modificar a escolha.

Figura 197 – Barreiras físicas de acesso ao PO do Rio de Janeiro



OBS: A Estação de transportes, bem como o raio de abrangência não estão presentes no mapa, mas há previsão da extensão de uma das linhas do metrô até a Barra da Tijuca, nas proximidades do Complexo Olímpico.

LEGENDA

Complexo Olímpico do Rio de Janeiro Vias Principais Lagoa de Jacarepaguá

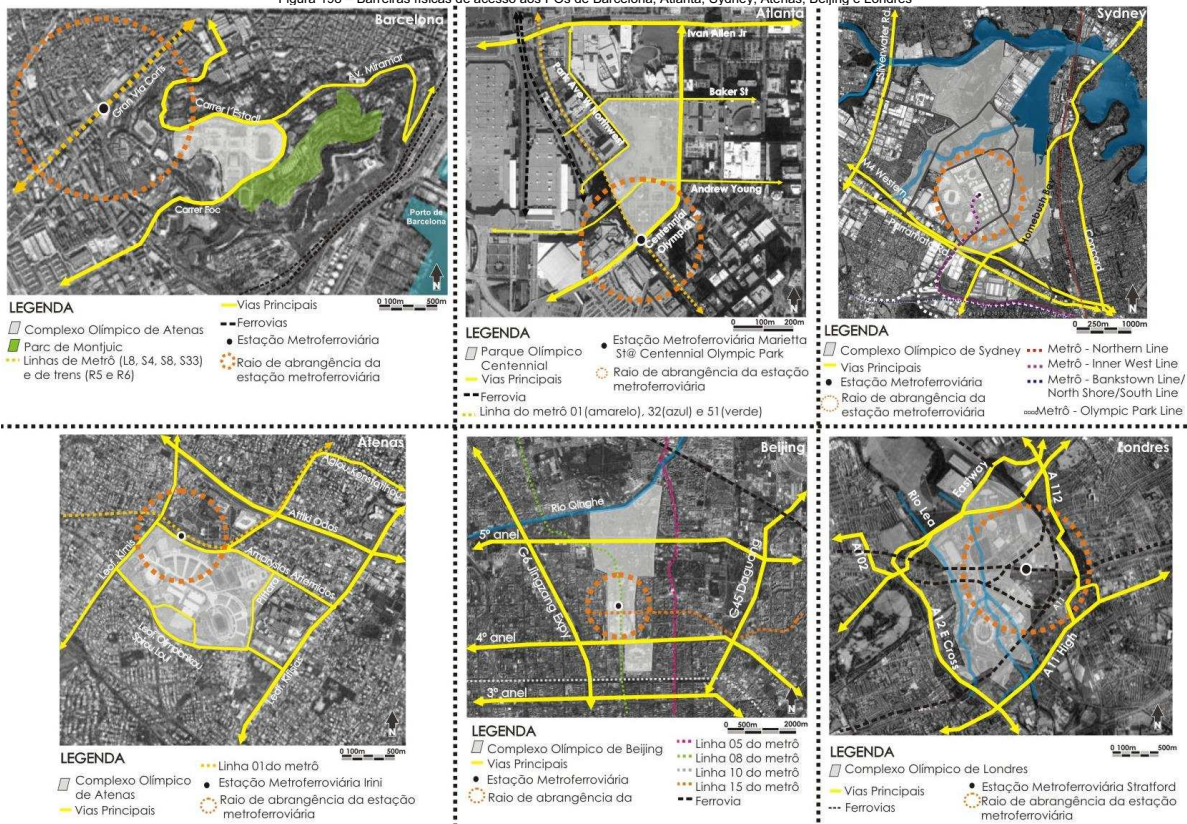
Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth

Tabela 43 – Área de circulação em relação a área total dos POs a partir de 1996

	Sede dos Jogos Olímpicos	Ano	Área total PO	Área de circulação PO
1.	Atlanta, EUA	1996	187.427,79 km ²	706.544,76 km ²
2.	Sydney, Austrália	2000	1.925.263,82 km ²	1.079.095,04 km ²
3.	Atenas, Grécia	2004	1.284.063,93 km ²	133.956,71 km ²
4.	Beijing, China	2008	9.793.899,58 km ²	6.288.022,11 km ²
5.	Londres, Reino Unido	2012	2.589.420,40 km ²	1.604.463,20 km ²

Fonte: a autora, 2013 e base cartográfica do Google Earth.

Figura 198 – Barreiras físicas de acesso aos POs de Barcelona, Atlanta, Sydney, Atenas, Beijing e Londres



Fonte: a autora, 2013
 Nota: base cartográfica do Google Earth.

Em termos morfológicos, os POs realizados com o intuito de promover a integração têm sido, segundo análise aqui apresentada, um elemento desagregador, verificados tanto em Sydney como em Beijing. A baixa ocupação e frequência de uso, associadas a imensas áreas de circulação de pedestres, geralmente ladeadas por significativas áreas de florestas, causam interrupções na malha urbana. São áreas bem dotadas de infraestrutura, sendo que seus usos posteriores acabam gerando pouca demanda.

O que se percebe em Barcelona, Beijing, Sydney, Atenas, Rio de Janeiro e Londres são interrupções nos acesso viários por imensas áreas impermeáveis em meio a edificações monumentais não condizentes com a escala humana. O entorno com ocupações mais densas permanece segregado em função de barreiras naturais (lagos, rios, montanhas e áreas verdes) ou edificadas como as vias expressas.

Apesar de diversas críticas no que se refere ao legado, o PO de Atlanta, ao contrário dos demais, tinha boa acessibilidade no período dos JO e, após o evento, foi segmentado por vias que conectaram a cidade, e o Estádio Olímpico se transformou em estacionamento. Essas intervenções, somadas ao aproveitamento de estruturas esportivas de universidades locais, fizeram desaparecer os vestígios do evento. No entanto Atlanta não deixou nenhuma estrutura esportiva ociosa, nem dívidas em relação à preparação do JO.

O que se verificou foi que a construção do PO não trouxe benefícios às cidades-sede. Apesar de Sydney ter proposto um plano pós-evento em 2002, que contemplava um novo zoneamento para a área, com a permissão de construir edifícios residenciais, comerciais e voltados à pesquisa, este não se concretizou.

Desde 1992, não foi verificada cidade-sede que tenha conseguido adensar o PO e atribuir novos usos aos grandes espaços de circulação ociosos. Mesmo Barcelona, evidenciada pelo êxito de seu plano, mantém o Parc Monjuic aberto apenas à visita de turistas que circulam ao redor das estruturas esportivas fechadas. O PO de Londres, planejado com foco no legado e nos usos posteriores, recebe críticas da imprensa local, por não definir o uso do Estádio Olímpico pós-jogos (LYALL, 2013).

Se verificada na teoria, a configuração do PO tem características bem distintas de um espaço projetado para ser centralidade ou elemento de costura da malha urbana, pela presença de barreiras; grandes áreas desnecessárias após o

evento; baixa densidade; edificações de usos específicos que não promovem a atratividade de pessoas; e a escala monumental das estruturas que causa sensação de isolamento aos visitantes.

Portanto, são os investimentos em infraestrutura que beneficiam a cidade e os JO apenas justificam a concentração de investimentos e a rapidez com que as intervenções precisam ser concluídas. Cabe ao poder público implantar planos elaborados para a cidade ou região, que comumente envolveriam intervenções complexas e que perpassariam mandatos políticos para sua realização.

A responsabilidade de propor algo positivo à cidade-sede torna-se ainda mais importante, à medida que se analisa que os investimentos estarão concentrados, passando por um processo de exclusões: o impacto na escala metropolitana envolve o benefício de alguns municípios em detrimento de outros; na escala municipal, produzirá novas centralidades, valorização imobiliária do entorno às estruturas esportivas, novas infraestruturas de transporte e de lazer e incremento na dinâmica econômica. Portanto, o planejamento das intervenções para a cidade-sede pressupõe privilegiar por meio de investimentos de diferentes instâncias de governo a uma única cidade ou região.

Não é possível afirmar que o resultado do planejamento para a cidade seja considerado o legado dos JO. Isso seria atribuir grau de importância maior do que o evento realmente tem para um espaço que naturalmente se modifica constantemente.

6 REFERÊNCIAS

ABOTT, J. Regions of Cities: metropolitan governance and planning in Australia. In: XU, J.; YEH, A.G.O. **Governance and Planning of Mega-City Regions**: an international comparative perspective. London: Routledge, 2010, p.172-190.

ABRAMO, P.; FARIA, T.C. Mobilidade residencial na cidade do Rio de Janeiro: considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário. Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, XI, Belo Horizonte, 1998. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP: 1998. p. 421-456.

ACER ARENA. **History**. Disponível em: <http://www.allphonesarena.com.au/Venue_Information/History.aspx> Acesso em dez. 2010.

AGAMBEN, G. **Estado de exceção**. São Paulo: Ed. Boitempo, 2004.

ANDRANOVICH, G., BURBANK, M.J.; HEYING, C.H. Olympic cities: lessons learned from mega-event politics. **Journal of Urban Affairs**, v. 23, n. 2, p. 113-131, 2001.

ARANTES, O. B. F. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: Edusp, 1998.

ASCHER F. **Les Nouveaux Principes de l'urbanisme** Lisboa: l'Aube, 2001.

ASHTON, P.; FREESTONE, R. **Planning**, Sidney: City of Sydney, 2008. Disponível em: <<http://www.dictionaryofsydney.org/entry/planning>>. Acesso em: jan. 2012.

ASHTON, P. **The accidental city**: planning Sydney since 1788. Sydney: Hale and Iremonger, 1995.

AT KEARNEY GLOBAL CITIES ÍNDEX. **Global cities index and emerging cities Outlook**. Seoul: AT Kearney, 2012. Disponível em: <<http://www.atkearney.com/documents/10192/dfedfc4c-8a62-4162-90e5-2a3f14f0da3a>> Acesso em dez.2012.

AUBURN CITY COUNCIL. **Transport & Accessibility Study**. Auburn: Auburn city council, 2012. Disponível em: <<http://www.auburn.nsw.gov.au/Develop/PlanningProposals/StrategicPlanningDocuments/Transport%20and%20Accessibility%20Study%20for%20FSR%20PP.pdf>> Acesso em: jan. 2012.

AUSTRALIA TOURISM SECTOR. **Australian Government: Department of Resources, Energy and Tourism**. Sidney: Australian Tourism Sector, 2010. Disponível em: <http://www.ret.gov.au/tourism/Documents/Tourism%20Statistics/Tourism_Key_Facts_web.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2011.

AUSTRALIA TOURIST COMISSION. **Olympic Games Tourism Strategy**, Sidney:

Australia Tourist Comission, 2001. p.1-31. Disponível em: <<http://fulltext.ausport.gov.au/fulltext/2001/atc/olympicreview.pdf>> Acesso em: jan.2012.

AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS. **Census QuickStats**. Sidney: Australian Bureau of Statistics, 2006. Disponível em: <<http://www.censusdata.abs.gov.au/ABSNavigation/prenav/LocationSearch?collection=Census&period=2006&areacode=UCL184800&producttype=QuickStats&breadcrumb=PL&action=401>>. Acesso em dez. 2011.

AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS. **New South Wales in Focus**. Sidney: Australian Bureau of Statistics, 2005. Disponível em: <[http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/DFEC868736725435CA25701B00760CC6/\\$File/13381_2005.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/DFEC868736725435CA25701B00760CC6/$File/13381_2005.pdf)> Acesso em dez. 2011.

AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS. **Census Quick Stats**. Sidney: Australian Bureau of Statistics, 2011. Disponível em: <http://www.censusdata.abs.gov.au/census_services/getproduct/census/2011/quicksat/SSC12192?opendocument&navpos=220>. Acesso em dez. 2011.

AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS. **Statistical Geography**: Australian Standard Geographical Classification. Sidney: Australian Bureau of Statistics, 2001. Disponível em <[http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/AA73DF0A91A3F71BCA256AD500017147/\\$File/12160_jul2001.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/AA73DF0A91A3F71BCA256AD500017147/$File/12160_jul2001.pdf)> Acesso em dez. 2011.

BAGLEY, M., MOKHTARIAN, P.; KITAMURA, R. A methodology for the disaggregate, multidimensional measurement of residential neighbourhood type. **Urban Studies**, n.39, 2002, p.689–704.

BALIBREA, M. P. Barcelona: del modelo a la marca, investigación realizada. **Forum de Cultura**, v.9, nov. 2004. Disponível em: <<http://e-barcelona.org/index.php?name=News&file=article&sid=5932>>. Acesso em: 03 fev. 2011.

BANISTER, D. Energy use, transport and settlement patterns. In: Breheny. M. (org.) **Sustainable development and urban form**. London: Pino, 1992, p.160-181.

BARCELONA REGIONAL; AGÈNCIA METROPOLITANA DE DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC. **Barcelona nous projectes**: Barcelona new projects. Barcelona: Ajuntament de Barcelona - Barcelona Regional, 1999.

BARCZAK, R. S. e DUARTE, F. **Olympic and Transportation Legacy**: Beijing 2008, 4 years later, 2010. Inédito.

BARNETT, J. **Smart Growth in a Changing World**. Planners Press, American Planning Association, Chicago, 2007.

BARROS C. P.; CHEN, Z. GIL-ALANA, Luís A. **Housing sales in Urban Beijing**. Working papers ISSN N° 0874-4548. Lisbon: School of Economics and Management

- Department of Economic - TEchnical University of Lisbon, 2011.

BBC. IN PICTURES: **Beijing's olympic venue legacy.** London: BBC news in pictures, 10 jul. 2012. Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk/news/in-pictures-18780003>> Acesso em out. 2012.

BEIJING INSTITUTE OF ARCHITECTURAL DESIGN (Ed.) Olympic architecture Beijing 2008. Birkhauser: Basel, 2008.

BEIJING MUNICIPAL INSTITUTE OF CITY PLANNING AND DESIGN. **Beijing City Master Plan** 2004-2020. Disponível em: <<http://www.bjghy.com.cn>>. Acesso em: Jan. 2013.

BEIJING MUNICIPAL INSTITUTE OF CITY PLANNING AND DESIGN. **Planning and Development.** Disponível em: <http://www.bjghy.com.cn/English/Planning_and_Development/Planning_and_Development.html>. Acesso em: 05 fev. 2010.

BEIJING ORGANISING COMMITTEE FOR THE GAMES OF THE XXIX OLYMPIAD. **Official Report of the Beijing 2008 Olympic Games.** Beijing: BOCOG, 2008.

BEIJING ORGANIZING COMMITTEE OF OLYMPIC GAMES. **Bidding Report for Olympic Games.** Beijing: BOCOG, 2001. Disponível em: <<http://en.beijing2008.cn/spirit/beijing2008/candidacy/files/>>. Acesso em: 10 nov. 2010.

BENGSTON, D.N., FLETCHER, J.O., NELSON, K.C. Public policies for managing urban growth and protecting open space: policy instruments and lessons learned in the United States. **Landscape and Urban Planning**, v.69, 2004, p.271-286.

BERRY, B. J. L. Migration reversal in perspective: the long wave evidence. **International Regional Science Review**, n.11, v.3, 1976, p.245-252.

BERTAUD, A.; MALPEZZI, S. **The spatial distribution of population in 35 world cities: the role of markets, planning and topography.** Madison, Wisconsin, 1999. Disponível em: <<http://www.bus.wisc.edu/realstate/pdf/pdf/Bertaud%20and%20Malpezzi%20Part20One.pdf>> Acesso em: 27/09/2003.

BITTENCOURT, V. Planejamento do ciclo de vida dos projetos olímpicos e do valor agregado da cidade sede à franquía olímpica: um estudo exploratório com base no Pan 2007. In: Rodrigues, R. P. et al. (Orgs.) **Legado de megaeventos esportivos.** Brasília: Ministério dos Esportes, 2008. p 227-238.

BLUNDEN, H. **The impacts of the Sydney Olympic Games on housing rights.** Centre on Housing Rights and Evictions, p.1-59, 2007.

BOARNET, M.; R. CRANE. The influence of land use on travel behavior: Specification and estimation strategies. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, n. 35, 2001, p.823-845.

BOGDON, A.; CAN, A. Indicators of local housing affordability. **Real Estate Economics**, v. 25, n.1, 1997, p. 43-80.

BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, E. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BOVY, P. Beijing 2008 Olympic Games success: massive public transport developments and major road traffic reduction. **Public Transport International**, n. 3, mai./jun. 2009a, p. 52-55. Disponível em: <www.mobility-bovy.ch >. Acesso em: 29 mar. 2010.

BRANIGAN, T. London 2012: Legacy of Beijing is that Bird's Nest will take 30 years to pay off. **The Guardian**, 26 jul. 2012. Disponível em: <<http://www.guardian.co.uk/sport/london-2012-olympics-blog/2012/jul/26/2008-olympics-birds-nest-beijing> > Acesso em: ago. 2012.

BREHENY, M. Centrists, decentrists and compromisers. In: Jenks, M.; Burton, E.; Williams, K. (orgs.) **The compact city: a sustainable urban form?** London: E&FN Spon, 1996.

BROUDEOUX, Anne-Marie. **Imagens do Poder: Arquiteturas do espetáculo integrado na olimpíada de Pequim**. Tradução de Alexandre Morales. Artigo originalmente publicado em: *Journal of Architectural Education*, v. 63, 2010.

BRUNET F.; XINWEN Z. **The economy of the Beijing Olympic Games: An analysis of first impacts and prospects**. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB, 2009. Disponível em: <http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp116_eng.pdf>. Acesso em jan. 2012.

BEIJING TRAFFIC MANAGEMENT BUREAU. In: **Beijing transport**. 2010. Disponível em: <<http://www.bjtgl.gov.cn> >. Acesso em: 05 fev. 2010.

BUNKER, R.; HOLLOWAY, D. How much “city of cities, a plan for Sydney’s future” is likely to happen? **Cities future research centre**, Issues paper, n. 2, 2006. Sydney: University of New South Wales, 2006.

BURTON, E. (2000) The compact city: just or just compact? A preliminary analysis. **Urban Studies**, Glasgow, v.37, n. 11, out. 2000: 1969-2006.

CARMONA, M. et al. **Public places, urban spaces: the dimension of urban design**. Amsterdam: Elsevier, 2003.

CASHMAN, R. Olympic legacy in an Olympic city: monuments, museums and memory. Fourth International Symposium for Olympic Research, Ontario, 1998. **Proceedings...** Disponível em: <http://www.aafra.org/SportsLibrary/ISOR/ISOR1998m.pdf1998> > Acesso em dez. 2011. p.107-114.

CASHMAN, R. **Impact of the Games on Olympic host cities**: university lecture on the Olympics. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics (UAB) - International Chair in

Olympism, 2002. p.1-16. Disponível em: <<http://olympicstudies.uab.es/lectures/web/pdf/cashman.pdf> > Acesso em jan. 2012.

CASHMAN, R. *Sydney Olympic Park 2000 to 2010: History and Legacy*. 1 ed. Sidney: Walla Walla Press, 2011.

CASHMAN, R.; HUGHES, A. (Eds.) **Staging the Olympics: the event and its impact**. Sydney: University of New South Wales Press, 1999.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura**. v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CERVERO, R. Built environments and mode choice: next term toward a normative framework. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, n. 7, p.265–284, 2002.

CHAMPION, T. Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization. In: PADDISON, R. (Ed.). **Handbook of Urban Studies**. London: SAGE Publications, 2001.

HUANG, C. China property market: Beijing property market watch. **My Decker Capital**, Beijing, jul. 2011.

CHEN et al. Assessment of the Urban Development Plan of Beijing by Using a CA-Based Urban Growth Model. In: **Photogrammetric Engineering & Remote Sensing**, Bethesda, v. 68, n. 10, p. 1063–1071, out. 2002.

CHINA BUREAU OF STATISTICS. **Statistical data**. Disponível em: <<http://www.stats.gov.cn/english/2012> > Acesso em set. 2012.

CITY OF AUBURN. Auburn Local Environmental Plan. Auburn: City of Auburn, 2000. Disponível em: <<http://www.auburn.nsw.gov.au/Develop/PlanPolicies/LEP2000/LEP2000.pdf>> Acesso em jan. 2012.

CITY OF CANADA BAY COUNCIL. **Concord planning scheme ordinance**. Canada Bay: City of Canada Bay council, 2007. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fedas.canadabay.nsw.gov.au%2Fdwroot%2Fdatawrks%2Fstores%2Fdefault%2Fdefault%2Forig%2Fdocsetid%2F1729442%2Fcurrentflag%2F1%2Fdw_get&ei=o_c0UYiJM4jQ9ATTkYCQBA&usq=AFQjCNG3c-MBuueqRP21kulOBAg5oKalpA&bvm=bv.43148975,d.eWU > Acesso em dez. 2011.

CITY OF STRATHFIELD. **Strathfield planning scheme ordinance**. Strathfield: City of Strathfield, 2003. Disponível em: <<http://www.strathfield.nsw.gov.au/resources/4710> > Acesso em jan.2012.

CITY OF SYDNEY. **Central Sydney DCP 1996**. Sydney: City of Sydney, 1996. Disponível em: <http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/data/assets/pdf_file/0005/119345/dcp1996_c >

[onsolidated-may2011_Part2.pdf](#) > Acesso em jan. 2012.

CITY OF SYDNEY. **Central Sydney Strategy**. Sydney: City of Sydney Council, 1988.

CITY OF SYDNEY. **City of Sydney planning review**. V.2 Sydney: City of Sydney Council, 1992.

CNC WORLD. Beijing Olympic venue legacy: CNC report from Beijing, 13 ago. 2012. Disponível em: http://www.cncworld.tv/news/v_show/26817_Beijing_Olympic_venue_legacy.shtml > Acesso em out. 2012.

CNCWORLD. Beijing Olympic venue legacy: CNC report from Beijing. Beijing: CNCWORLD, 2012. Disponível em: http://www.cncworld.tv/news/v_show/26817_Beijing_Olympic_venue_legacy.shtml > Acesso em ago. 2012.

COAFFEE, J. Urban regeneration and renewal. In: GOLD, J. R.; GOLD, M. M. (Orgs.). **Olympic Cities: city agendas, planning and the world's games, 1896-2012**. New York, Routledge, 2009. p.150-162.

COMISSION OF EUROPEAN COMMUNITIES. **Green Paper on the urban environment**. Brussels: Comission of European Communities, 1990.

CRANE, R.; R. CREPEAU. Does neighborhood design infjuence travel?: a behavioral analysis of travel diary and GIS data. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, n.3, p.225–238, 1998.

DARGAY, J; GATELY, D; SOMMER, M. Vehicle ownership and income growth, worldwide: 1960-2030. **Energy Journal**, vol. 28, n. 4, p. 1-32, jan. 2007. Disponível em: http://www.econ.nyu.edu/dept/courses/gately/DGS_Vehicle%20Ownership_2007.pdf >. Acesso em: 23 ago. 2008.

DAYAN, D.; KATZ, E. **Media Events**. London: Harvard University Press, 1992.

DEAR PASSENGERS. **Beijing Subway**, 2013. Disponível em: <http://www.dearpassengers.com/chnmetro/bjsubway/> >. Acesso em: 05 jan. 2013.

DEGROVE, J.M., MINESS, D.A. **The new frontier for land policy: planning and growth management in the States**. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 1992

DEL RIO, V. **Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos**. Portal Vitruvius: Arqutextos, 006.10, 2000. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/01.006/963> >. Acesso em: 06 dez. 2006.

DENG, F. F.; HUANG, Y. Uneven land reform and urban sprawl in China: the case of Beijing. **Elsevier Progress in planning**, v.61, p.211-236, 2003.

DEPARTMENT OF ENVIRONMENT AND PLANNING. **Sydney into its third century**: metropolitan strategy for the Sydney region. Sydney: Department of Environment and Planning, 1988

DEPARTMENT OF URBAN AFFAIRS AND PLANNING. **Shapping our cities**: the planning strategy for the Great Metropolitan Region of Sydney: Newcastle, Wollongong and the Central Coast Sydney, NWS Department, 1998.

DEPARTMENT OF THE ENVIROMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS – DETR. **Planning for the communities of the future**. London: The Stationery Office, 1998.

DOBBS, R. et al. **Building globally competitive cities**: The key to Latin American growth. McKinsey Global Institute, 2011.

DEPARTMENT OF PLANNING. Cities for the 21st Century. Sydney: Department of Planning, 1995.

DOXIADIS T. The Effects of the Olympic Games on the Form and Function of Athens. **Architektones**, 2003, issue 39, pp.53-54.

DUAN, B. R. (Ed.) **Beijingshi Gaige Shinian 1979 – 1989**: Ten Years of Beijing's transformation 1979 - 1989. Beijing: Beijing Chubanshe, 1989.

DUARTE, F.; SABATÉ, J. 22@Barcelona. **Theoretical and Empirical Researches in Urban Management**, v.8, issue 2, mai./2013. Inédito.

DUARTE, F.; ULTRAMARI, C. Inflexiones urbanas y ciudades globales: evidencias y jerarquias. **Biblio 3W - Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v.XII, n. 743. Barcelona: Universidad de Barcelona, 20 ago, 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-743.htm>> Acesso em jan. 2012.

DUNN, K.M.; McGUIRK, P.M. Hallmark events. In: Caschman, R.; Hughes, A. (orgs.). **Staging the Olympics**: the event and its impact. Sydney: University of New South Wales Press, 1999.

ERTEN S. & OZFILIZ. Stadium Constrution and Sustainability: The Review of Mega-event Stadium (1990-2012). In: International CIB Endorsed METU Postgraduate Conference Built Environment & Information Technologies, 1, 2006, Ankara. **Preceedings...**Ankara: 2006.

ESSEX, S; CHALKLEY, B. **Urban transformation from hosting the Olympic Games**: University lecture on the Olympic. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics - International Chair in Olympism, 2003. Disponível em: <http://olympicstudies.uab.es/lectures/web/pdf/essex.pdf> Aceso em: dez. 2011.

ESSEX, S; CHALKLEY, B. Olympic Games: catalyst of urban change. **Leisure Studies**, n.17, 1998, p. 187–206. Devon: Department of Geographical Sciences - University of Plymouth, 1998.

ESSEX, S; CHALKLEY, B. Urban development through hosting international events: a history of the Olympic games. **Planning Perspectives**, v.14, 1999, p. 369-70.

ESSEX, S; CHALKLEY, B. **Urban transformation for hosting the Olympic Games**: university lectures on the Olympics. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics (UAB), 2003. Disponível em: <<http://olimpicstudies.uab.es/lecture/web/pdf/essex.pdf> > Acesso em: jan. 2012.

FARRELLY, E. **The Sydney heights of building story**: an examination of the intellectual, cultural and political background to development control in Sydney city centre 1900–1960. 1997. Tese (Department of Architecture) - University of Sydney, Sydney, 1997.

FLORIDA, R. **Cities and the creative class**. Washington: Routledge, 2005.

FRANK, L.; PIVO, P. Impacts of mixed use and density on utilization of three modes of travel: Single-occupant vehicle, transit, and walking. **Transportation Research Record**, Washington, p.44–52, 1994.

FRIEDMANN, J. **China's urban transition**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2005.

FUCS, J. O guia essencial dos imóveis. **ÉPOCA**, 2011, Rio de Janeiro, n. 663, Disponível em : < <http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EMI206472-15259,00-O+GUIA+ESSENCIAL+DOS+IMOVEIS.html> > Acesso em: fev. 2012.

GARCÍA VÁZQUEZ, C. **Ciudad hojaldre**: visiones urbanas del siglo XXI. Barcelona: G. Gili, 2004. 231 p.

GAUBATZ, P. China's urban transformation: patterns and process of morphological change in Beijing, Shanghai and Guangzhou. **Urban Studies**, Thousand Oaks, v. 36, n. 9, p. 1945 - 1521, 1999.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GIVONI, B. **Climate considerations in building and urban design**. New York: Nostrand Reinhold, 2002.

GOLD, J. R.; GOLD, M. M. Introduction. In: GOLD, J. R.; GOLD, M. M. **Olympics Cities**: City Agendas, Planning and the World's Games, 1896-2012. London: Routledge, 2007.

GOLD, J. R.; GOLD, M. M. **The Making of Olympic Cities**: critical concepts in urban studies. New York: Routledge, 2012.

GORDON, P.; RICHARDSON, H. W. Where's the sprawl?. **Journal of the American Planning Association**, Washington, v. 2, n. 63, p.275-278, 1997.

GRECO, C.; SANTORO, C. **Beijing**: The new city. Milano: Skira editore, 2007.

GUILLAMÓN, I.M. London 2012: espacio de excepción. **Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 3, n. 2, p. 179-190, jul./dez. 2011.

GUO, F.; IREDALE, R. Unemployment among the Migrant Population in Chinese Cities: Case Study of Beijing. In: ANNUAL CONFERENCE OF THE ASSOCIATION FOR CHINESE ECONOMICS STUDIES AUSTRALIA, 15, 2003. Melbourne. **Proceedings...**Melbourne: RMIT University, 2003.

GUY, S. MARVIN, S. Models and pathways: the diversity of sustainable urban futures. In: WILLIAMS, K; BURTON, E; JENKS, M. (Eds.) **Achieving sustainable urban form**: an introduction. New York: Routledge, 2000. p. 9-18.

HALL, P. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. Tradução de P. de Carvalho. São Paulo: Perspectiva, 2009.

HALL, P. Spacial structure of metropolitan england and wales. In: Chisholm, M.; MANNERS, G. (orgs.). **Spacial polices problems of the British economy**. Cambridge: Cambridge University Press, 1971, p.96-125.

HALL, T.; HUBBARD, P. **The entrepreneurial city**: Geographies of Politics, Regime and Representation. Hoboken: John Wiley, 1998.

HAMNETT, S. E FREESTONE, R. (eds) **The Australian metropolis: a planning history**. St Leonards: Allen & Unwin, 2000, p.80-97.

HAN, H. et al. Effectiveness of urban construction boundaries in Beijing: an assessment. **Journal of Zhejiang University SCIENCE A**, Zhejiang, 2009, n.10, p.1285-1295.

HARVEY, D. **Espaços de esperança**. Tradução de A. U. Sobral e M. S. Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2000.

HASSENPFUG, D. Sobre centralidade urbana. **Portal Vitruvius – Arquitextos**, São Paulo, n. 85, 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg085/arg085_00.asp>. Acesso em: 29 jun. 2007.

HASSENPFUG, D. **The urban code of China**. Basel: Birkhauser, 2010.

HEARGREAVES. **Sydney Olympic Park**. Hargreaves Association, 2000. Disponível em: <<http://www.hargreaves.com/projects/UrbanDesign/CircularQuay/>>. Acesso em: 2 fev.2011.

HENSHER, D. A.; BREWER, A. M. Going for gold at the Sydney Olympics: how did transport perform? **Transport Reviews**, v. 22, n. 4, p. 381-399, 2002.

HILLER, H. **Assessing the impact of mega-events: a linkage model**. Current

Issues in Tourism, p. 47-57, 1998.

HILLER, H. H. Toward a science of Olympic outcomes: the urban legacy. International Symposium on the legacy of the Olympic Games 1984-2000, Laussane, 2003. **Proceedings...**Lausanne, 14-16 nov. 2003, p.102-109.

HILLER, H. Post-event outcomes and the post-modern turn. **European Sport Management Quarterly**, n. 6, p.317-332, 2006.

HOBBSAWM, E. **Era dos extremos: o breve século XX 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

HOLANDA, F. A determinação negativa do movimento moderno. In: HOLANDA, F. (Org.) **Arquitetura & Urbanidade**. 2 ed. Brasília: FRBH Edições, 2011.

HOMEBUSH BAY CORPORATION AND PROPERTY SERVICES GROUP. **Urban design studio brief: the future redevelopment of Homebush Bay and the XXVII Olympiad 2000**. Sydney: Property Services Group. 1994

HOU, L.; CAI, Y. An Essential Analysis and Review on Land Use/Cover Change Research, **Department of Resources and Environmental Geosciences - School of Environmental Sciences**, Beijing, 2004, v. 23, n.6, p. 96-104.

HOU, Y. Housing price bubbles in Beijing and Shanghai? A multi indicator analysis. **International Journal of Housing Market and Analysis**, v. 3, n. 1, p. 17-37, 2009.

HOWE, R. A new paradigma: planning and reconstruction in the 1940s. In: HSUAN, K. 2006. **Comparison of economic effects between China and other host countries**. Disponível em: <<http://nccuir.lib.nccu.edu.tw/bitstream/140.119/37406/9/803009.pdf>> Acesso em jan. 2012.

HUANG et al. Detection and prediction of land use change in Beijing based on remote sensing and GIS. **The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences**, Beijing, v. XXXVII, part B6b. 2008.

HUANG C.; AUSTIN I. **Chinese investment in Australia: Unique from the mining industry**. London: Palgrave, 2011.

HUANG, Y. Urban spatial patterns and infrastructure in Beijing. **Land Lines**, v. 16, n. 4, out. 2004. Disponível em: <http://www.lincolninst.edu/pubs/969_Urban-Spatial-Patterns-and-Infrastructure-in-Beijing>. Acesso em: 10 jun. 2010.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Olympic charter**. Lausanne: International Olympic Committee, 1993.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Olympic charter**. Lausanne: International Olympic Committee, 2003.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Olympic Charter**, Lausanne: International Olympic Committee, 2007. Disponível em: < <http://www.olympic.org.asp> > Acesso em: 20 jan. 2011.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Olympic charter**. Lausanne: International Olympic Committee, 2010.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Olympic charter**. Lausanne: International Olympic Committee, 2011.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Report by the IOC candidature acceptance working group to the IOC executive board**. Lausanne: International Olympic Committee, 12 mar. 2004.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **Report of candidature acceptance group of 2012 games**. Lausanne: International Olympic Committee, 2004, p.36-37.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. **sources and distribution**.. Disponível em: < <http://www.olympic.org/ioc-financing-revenue-sources-distribution> >. Acesso em: nov. 2011.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JAMESON, F. **A virada cultural**: reflexões sobre o pós-modernismo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

JENKS, M.; BURTON, E.; WILLIAMS, K. (Orgs.) **The compact city: a sustainable urban form?** London: E&FN Spon, 1996.

JIAN, S. An old neighborhood street in Kunming. 2008. 1 fotografia. Color. In: WILEY, J. Street Life and the 'people's city'. **AD New Urban China**, London, v. 78, n. 5, 2008.

JUN, J.; XIAOMING, K. The taxonomy of contemporary Chinese cities (we make cities): a sampling. . **AD New Urban China**, London, v. 78, n. 5, 2008, p. 16 - 21.

KITCHIN, P. **Financing the games**. In: GOLD, J. R.; GOLD, M. M. (Orgs.). **Olympic Cities: city agendas, planning and the world's games, 1896-2012**. New York: Routledge, 2009, p.103-119.

KLAASSEN, L.H.; SCIMENI, G. Theoretical issue in urban dynamics. In: KLAASSEN, L.H.; MOLLE, W.T.M.; PAELYNCK, J.H. (orgs.). **Dynamic of urban development**. Aldershot: Gower, 1981, p.8-28.

KRIER, L. Urban components. In: PAPADAKIS, A.; WATSON, H. (orgs). **New classisism**. London: Academy Editions, 1990, p.196-211.

KRIZEK, K. Residential relocation and changes in urban travel: Does neighborhood-scale urban form matter? **Journal of the American Planning Association**, 2003, n.69, p.265–281.

LEE, B. et al. The attributes of residence/workplace areas and transit commuting. **The Journal of Transport and Land Use**, 2001, v. 4, n. 3, p.43-63.

LEFF, E. **Epistemologia ambiental**. 4. ed. São Paulo: Cortex, 2007.

LEITE, C. Metrô X Retrô: Califórnia 2004. Cidades, diversidade, inovação, clusters e projetos urbanos. **Portal Vitruvius – Arquitectos**, São Paulo, n.59, 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq059_00.asp >. Acesso em: 12 mar. 2007.

LENNON, M. The revival of metropolitan planning. In: HAMNETT,S.; FREESTONE, R. (Eds.). **The Australian metropolis: a planning history**. Sydney: Allen & Unwin, 2000. p. 149-167.

LOCAL ENVIROMENT PLAN , AUBURN. **Auburn 2000 LEP Zoning Map**. Auburn: Auburn city council, 2000. Disponível em: <<http://www.auburn.nsw.gov.au/Develop/PlanPolicies/LEP2000/LEP2000.pdf> > Acesso em: out. 2011.

LOCAL ENVIROMENT PLAN , AUBURN. **Auburn LEP 2000 Instrument**. Auburn: Auburn city council, 2000. Disponível em: <<http://www.auburn.nsw.gov.au/Develop/PlanPolicies/LEP2000/Auburn%20LEP%202000%20February%202009.pdf> > Acesso em: out. 2011.

LI, F. et al. Comprehensive concept planning of urban greening based on ecological principles: a case study in Beijing, China. In: **Elsevier Landscape and Urban Planning**, vol. 72, p. 325-336, 2005. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com> >. Acesso em: 27 mar. 2010.

LIAUW, L. Leaping forward, getting rich gloriously, and letting a hundred cities bloom. **AD New Urban China**, London, v.78, n.5, 2008. p. 06 - 15.

LIAUW, L., BOLCHOVER M. J., SOLOMON, J. Urbanization of post-Olympic Beijing. **Sustain and Develop**, 2009, v. 13, 2009. Disponível em: <<http://www.306090.org/MEDIA/00120.pdf>> Acesso em: set. 2012.

LIMA JUNIOR, P. N. **Uma estratégia chamada Planejamento Estratégico: deslocamento espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2010.

LIU, M. et al. Comparison of Pre- & Post-Olympic traffic: a case study of several roads in Beijing. **Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology**, dez. 2008, v. 08, n. 06, p. 67-72. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com> >. Acesso em: 27 mar. 2010.

LIU, X; GUO, J; SUN, Z. Traffic operation with comments during Beijing Olympic Games. **Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology**, dez. 2008, v. 08, n. 06, p. 16-24. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com> >. Acesso em: 27 mar. 2010.

LLEWELYN-DAVIES. **Urban design compendium 1**. London: English Partnership e The Housing Corporation, 2007.

LOCHHEAD, H. A new vision for Sydney Olympic Park. **Urban Design International**, Hampshire, set./dez. 2005, v. 10, n. 3-4, p. 215-222.

LYALL, S. London games over, future of Olympic Stadium remains uncertain. In: **The New York Times**, New York, 22 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2013/01/23/sports/olympics/london-games-over-future-of-olympic-stadium-remains-uncertain.html?pagewanted=all>> Acesso em: jan. 2013.

MADDEN, J. R.; CROWE, M. **Estimating the economic impact of the Sydney Olympic Games**. Sydney: Centre for Regional Economic Analysis, 2000, p.1-26.

MAO, B. Analysis on transport policies of post-Olympic times of Beijing. **Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology**, dez. 2008, v. 08, n. 06, p. 138-145. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com>>. Acesso em: 27 mar. 2010.

MARS, N. The chinese city: a self-contained Utopia. **AD New Urban China**, London, v.78, n.5, 2008. p. 40-43.

MAZO, J.; ROLIM, L. H.; COSTA, L. P. Em busca de um a definição de legado na perspectiva de megaeventos olímpicos. In: Rodrigues, R. P. et al. (Orgs.) **Legado de megaeventos esportivos**. Brasília: Ministério dos Esportes, 2008. p 117-120.

MEADOWS, D.H. So what can we do – really do – about sprawl. **Sprawl articles**, Sierra Club, 2003. Disponível em: <<http://www.sierraclub.org/sprawl/articles/meadows3.asp>>. Acesso em: jun. 2005.

MEYER, R. M. P. O urbanismo: entre a cidade e o território. *Ciência e Cultura*, São Paulo, v. 58, n. 1, jan./mar. 2006.

MEYER, R. M. P. Atributos da metrópole moderna. In: **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.14, n.4, 2000.

MILLER, D. **Athens to Athens: the oficial history of the olympic games**. Edinburg: Mainstream, 2003.

MINNAERT, L. An Olympic legacy for all? The non-infrastructural outcomes of the Olympic Games for socially excluded groups : Atlanta 1996 and Beijing 2008. **Tourism Management**. Guildford: School of Hospitality and Tourism Management - University of Surrey, 2011.

MONCLÚS, F. J. El “modelo barcelona” ¿una fórmula original? de la “reconstrucción” a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004). **Planning Perspectives**, v. 18, n. 4, 2002.

NELSON, A.C., DUNCAN, J.B. **Growth management principles and practices**.

Chicago: Planners Press, 1995.

NEW HAMPSHIRE. **Innovative land use planning techniques**: a handbook for sustainable development, 2011. Disponível em: <www.des.nh.gov/organization/divisions/water/wmb/repp>. Acesso em: jun. 2011.

NEW SOUTH WALES GOVERNMENT. **Annual Development Monitoring Report 1996–2002**. Sidney: City of Sydney Council, 1996. Disponível em: <<http://pandora.nla.gov.au/tep/40181>> Acesso em jan.2012.

NEW SOUTH WALES GOVERNMENT. **Metropolitan Strategy Review**: Sydney towards 2036. Sydney: Department of planning, 2005.

NEWMAN, H. K. Neighborhood impacts of Atlanta's Olympic Games. **Oxford University Press And Community Development Journal**, Oxford, abr. 2009, v. 34 n. 2, p. 151 -159.

NSW TRANSPORT CITY RAIL. Facts and Stats, 2011. Disponível em: <<http://www.cityrail.info/about/facts>>. Acesso em dez. 2011.

O GLOBO. **Pequim 2008 será Olimpíada mais vista da história, diz COI**: mais de 1 bilhão de chineses assistiu a pelo menos um evento dos Jogos. Portal de Notícias da Globo, 20 ago. 2008. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Sites/Especiais/Noticias/0,,MUL729994-15913,00-PEQUIM+SERA+OLIMPIADA+MAIS+VISTA+DA+HISTORIA+DIZ+COI.html>>. Acesso em: 02 fev. 2011.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **As metrópoles no Censo de 2010**: novas tendências? São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetrosoles.net>> . Acesso em: 3 jan. 2011.

OFFICIAL REPORT OF THE XXVII OLYMPIAD. **Preparing the games**. Sydney: Sydney Organizing Committee for the Olympic Games, 2000.

OJIMA, R. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.24, n.2, jul./dez. 2007.

OLIVEIRA, F de. O estado e a exceção ou o estado de exceção? In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 5 , n. 1, p. 9-14, mai. 2003.

OLIVEIRA, F. J. G. de. Participação social e gestão democrática dos fundos e investimentos destinados aos JO do Rio de Janeiro: uma tarefa para 2016. Biblio **3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XV, n. 895 (25), 5 nov. 2010. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895-25.htm>>. Acesso em: 3 fev. 2011.

OLYMPIC CO-ORDINATION AUTHORITY. **Sydney Olympic Park draft Post Olympic Masterplan**. Sydney: OCA, 2001.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **Athens, Greece:** Territorial Review. Paris: OECD Publications Service, 2004.

ORGANISING COMMITTEE FOR THE GAMES. **Official Report of the XXVIII Olympiad Athens.** Athens: ATHOS, 2004.

OWEN, K. A. The local impacts of the Sydney 2000 Olympic Games: processes and politics of venue preparation. **The Centre for Olympic Studies and School of Geography:** Monograph Series, n. 3, p. 1-63, 2001.

OWENS, S. **Energy, planning and urban form.** London: Pion, 2001.

PENDALL, R., MARTIN, J., FULTON, W. **Holding the Line:** urban containment in the United States. Washington: The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002.

PITTS, A.; LIAO, H. **Sustainable Olympic design and urban development.** London: Routledge, 2009.

POLÈSE, M. **Economia urbana e regional:** lógica espacial das transformações econômicas. Coimbra: Instituto de Estudos Regionais e Urbanos da Universidade de Coimbra, 1998.

PORTER, D. R. **Growth management keeping on target?** Washington: Urban Land Institute and Lincoln Institute of Land Policy, 1986.

PORTER, D.R., DUNPHY, R.T., SALVESEN, D. **Making smart growth work.** Washington: Urban Land Institute, 2002.

POSTON JR., D. L.; DUAN, C. C. Non-agricultural Unemployment in Beijing: A Multilevel Analysis. **Research in Community Sociology**, Greenwich, v. 10, 2000, p. 289-303. Disponível em: <<http://sociweb.tamu.edu/faculty/poston/unemployment.pdf>> Acesso em jan. 2012.

POULANTZAS, N. **Poder político e classes sociais.** São Paulo, Martins Fontes, 1986.

POWELL, K. **La transformación de la ciudad.** Madrid: Blume, 2002.

POYNTER, G. **From Beijing to Bow Bells:** Measuring the Olympic Effect” London: University of East London - London East Research Institute, mar. 2006.

POYNTER, G. 2008. Regeneração urbana e legado olímpico de Londres 2012. In: Rodrigues, R. P. et al. (Orgs.) **Legado de megaeventos esportivos.** Brasília: Ministério dos Esportes, 2008. p. 121-152.

PREUSS, H. Aspectos Sociais dos Megaeventos Esportivos. In: RUBIO, K. (Org.). **Megaeventos esportivos, legado e responsabilidade social.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2008. p. 13-35.

PREUSS, H. **The economics of staging the olympics**: a comparison for the games 1972-2008. Massachusetts: Edward Elgar Publishing Limited, 2004.

PREUSS, H. **Economics of the Olympic games**: hosting games 1972-2000. Sydney: Walla Walla Press, 2000.

PUNTER, J. Urban design in central Sydney 1945–2002: laissez-faire and discretionary traditions in the accidental city. **Progress in Planning**, Cardiff, n. 63, p.11–160, 2005.

RENT AND SALE REPORT, n. 23. Sydney: New South Wales Government, 1992. Disponível em: <<http://www.housing.nsw.gov.au/NR/rdonlyres/59CA8100-7FCC-4A1A-85AD-3A06292A690D/0/RentReport23DECEMBERQuarter1992.pdf>> Acesso em ago. 2011.

RENT AND SALE REPORT, n. 38. Sydney: New South Wales Government, 1996. Disponível em: <<http://www.housing.nsw.gov.au/NR/rdonlyres/AD8D786C-B64A-4611-8657-E17932F82E00/0/RentReport38DECEMBERQuarter1996.pdf>> Acesso em ago. 2011.

RENT AND SALE REPORT, n. 54. Sydney: New South Wales Government, 2000. Disponível em: <http://www.housing.nsw.gov.au/NR/rdonlyres/00C4B06C-7FD6-429D-A9DE-F7D77BB2398C/0/54_RSR.pdf> Acesso em ago. 2011.

RENT AND SALE REPORT, n. 70. Sydney: New South Wales Government, 2004. Disponível em: <<http://www.housing.nsw.gov.au/NR/rdonlyres/D1909BB6-CD6B-4E61-836C-C08C413D2760/0/RSR04q4.pdf>> Acesso em ago. 2011.

RENT AND SALE REPORT, n. 86. Sydney: New South Wales Government, 2008. Disponível em: <<http://www.housing.nsw.gov.au/NR/rdonlyres/E4829154-0B18-4367-8290-D43CDC1C209B/0/RSReport86.pdf>> Acesso em ago. 2011.

REUTERS. **Beijing grapples with games legacy four year on**, 10 abr. 2012. Disponível em: <<http://in.reuters.com/article/2012/04/09/olympics-beijing-legacy-idINDEE83805G20120409>> Acesso em: jun. 2012.

RIBEIRO, F. T. Legado de Megaeventos Esportivos Sustentáveis: a importância das instalações esportivas. In: Rodrigues, R. P. et al. (Orgs.) **Legado de megaeventos esportivos**. Brasília: Ministério dos Esportes, 2008. p 107-116.

RICHARDSON, H.; BAXAMUSA, M. **Compact Cities in Developing Countries: Assessment and Implications**. London: Spon Press, 2000.

ROCHE, M. Mega-Events, Time and Modernity: On time structures in global society. **Time & Society**, London, 2003, v. 12, n.1. p. 99–126.

ROCHE, M. **Mega-Events and Modernity**: Olympics and Expos in the Growth of Global Culture. London: Routledge, 2000.

ROCHE, M. Mega-Events, time and modernity on time structures in global society. **Time Society**, Thousand Oaks, v. 12, n. 1, p. 99-126, 2003.

RODRIGUES, R. P. Debate. In: Rodrigues, R. P. et al. (Orgs.) **Legado de megaeventos esportivos**. Brasília: Ministério dos Esportes, 2008. p 159-160.

RONG, Y. **China Institute of International Studies: A Blue Book on International Situation and China's Foreign Affairs 2005/2006**. Beijing: The Contemporary World Press, 2006

RONG, C. et al. Linking the regions: A continuing challenge. In: GODFREY (Ed.). **China's New Spatial Economy: Heading Towards**. Hong Kong: Oxford University Press, 2008.

RYAN-COLLINS, J.; JACKSON, P. **Fool's gold**. London: Community Links & nef, 2008.

SABATÉ, J.; TIRONI, M. Rankings, criatividade y urbanismo. **Revista Eure**, v. 34, n. 102, ago, 2008.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SAVIA. **Cuando la ciudad es la marca**. Revista Savia: abr, 2008. Disponível em: <http://savia_57gestion_marcaCiudades>. Acesso em: 03 fev. 2011.

SCHIZAS Y. **Urban Planning Empricism and the Olympic Projects, Architektones**, issue 39, pp. 77-78, 2003.

SCHWANEN, T.; MOKHTARIAN, P. What affects commute mode choice: Neighborhood physical structure or preferences toward neighborhoods? **Journal of Transport Geography**, n. 13, p.83–99, 2005.

SEARLE, G. Uncertain legacy: Sydney's Olympic stadiums. In: ACSELRAD, H.; STIFTEL, B.; WATSON, V. (Eds.) **Dialogues in urban and regional planning.**, London, v. 2., p.37-58, 2007.

SGS Economic and Planning. **Canada Bay Housing and Employment Study**. Canda Bay: City of Canada Bay Council, 2006.

SGS Economic and Planning. **Canada Bay Housing and Employment Study**. Canada Bay: City of Canada Bay Council, 2008.

SHAW, C. A. **Five ring circus: myths and realities of the olympic games**. Gabriola Island: New Society, 2008.

SMYTH, H. **Running the gauntlet: a new compact city within a doughnut of decay**. London: E & F Spon, 1996.

SONG, Y; DING, C; KNAAP, G. Envisioning Beijing 2020 through sketches of urban

scenarios. **Habitat International**, v. 30, 2006, p. 1018 -1034. Disponível em: <<http://www.elsevier.com/locate/habitatint>>. Acesso em: 27 mar. 2010.

SPEARRITT, P.; DEMARCO, C. **Planning Sydney's future**. Sydney: Allen & Unwin, 1988.

SRINIVASAN, S. Quantifying spatial characteristics of cities. **Urban Studies**, n.39, p. 2005–2028, 2002,

STEIN, J.M. **Growth management: the planning challenge of the 1990s**. Newbury Park: Sage Publications, 1993.

SYDNEY COUNCIL. **Sydney olympic park master plan**. Sydney: Sydney Council, 1995.

SYDNEY OLYMPIC PARK ASSOCIATION. **Sydney Olympic Park Master Plan**, mai. 2002, p.1-155.

SYDNEY OLYMPIC PARK AUTHORITY. **Environmental guidelines**. Sydney: Sydney Olympic Park Authority, 2008. Disponível em: <http://www.sopa.nsw.gov.au/data/assets/pdf_file/0008/344627/environmental_guidelines_2008_web.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2011.

SYDNEY. **Master Plan 2002**. Sydney: City of Sydney, 2002. Disponível em: <http://www.sydneyolympicpark.com.au/developing_and_commercial/master_plan_2002/master_plan_2002>. Acesso em: 29 jan. 2011.

SYDNEY. **Planning for the living city**. Sydney: City of Sydney, out. 2000. Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/APCITY/UNPAN007491.pdf>>. Acesso em: 29 jan. 2011.

SYDNEY. **Ryde Aquatic Leisure Center**. Sydney Olympic Park Authority, 2011. Disponível em: <<http://www.ryde.nsw.gov.au/ralc.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2011.

SZOLD, T.S., CARBONELL, A. **Smart growth: form and consequences**. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2002.

TAVARES, O. Beijing 2008: Os JO, a cidade e os espaços. In: **Revista Brasileira Ciência e Esporte**, Florianópolis, v.33, n. 2, p.357-373, abr./jun. 2011.

TAYLOR, P.; WLAKER, D.; BEAVERSTOCK, J. Firms and their global service networks. In: Sassen, S. (org.), **Global networks, linked cities**. London: Routledge, 2002.

The Atlanta Committee for the Olympic Games. **Official Report of the Games of the XXVI Olympiad Atlanta**. Atlanta: Peachtree Publishers, 1996.

THE INDEPENDENT. After the party: what happens when the Olympics leave town. **The Independent**, 19 ago. 2008. Disponível em:

<<http://www.independent.co.uk/sport/olympics/after-the-party-what-happens-when-the-oly>>. Acesso em: jan. 2010.

THOMPSON, J. B. **A mídia e a modernidade**: uma teoria social da mídia. Petrópolis: Vozes, 1998.

TORRENS, P. M.; ALBERTI, M. **Measuring sprawl**. London: Centre for Advanced Spatial Analysis - University College London, 2000.

UEHARA, Y. Unknown city: towards the village in the city. **AD New Urban China**, London, v.78, n.5, 2008. p. 52 - 55.

ULTRAMARI, C. **O Fim das utopias urbanas**. São Paulo: Editora Nobel, 2005

ULTRAMARI, C.; DUARTE, F. **Inflexões urbanas**. Curitiba: Champagnat, 2009.

ULTRAMARI, C.; DUARTE, F. **Desenvolvimento Local e Regional**. 1. ed. Curitiba: Ibpex, 2009.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAM. **Beijing 2008 Olympic Games**: an environmental review. Beijing: UNEP, 2007. Disponível em: < www.unep.org >. Acesso em: 10 fev. 2010.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAM. **Independent environmental assessment**: Beijing 2008 Olympic Games. Beijing: UNEP, 2009. Disponível em: < www.unep.org >. Acesso em: 10 fev. 2010.

URBAN LAND INSTITUTE. **Smart growth economy, community, environment**. Washington: Urban Land Institute, 1998.

UYSAL, M. **Global tourist behavior**. New York: International Business Press, 1994.

VAINER, C. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. Encontro Nacional da ANPUR, XIV, 2011, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUR, 2011.

VIRILIO, P. **Open Sky**. London: Verso, 1997.

VISTONITIS A. Olympic Games: Return to the Future. **Hellenic Quarterly**, n. 7, Winter, pp. 26-30.

WAITT, G. Social impacts of the Sydney Olympics. **Annals of Tourism Research**, n.30, p.194-215, 2003.

WANG, Jun. **Beijing Record**: a physical and political history of planning modern Beijing. Singapore: World Scientific Publishing CO, 2011.

WARD, S.V. Promoting the olympic city. In: GOLD, J. R.; GOLD, M. M. (Orgs.). **Olympic Cities**: city agendas, planning and the world's games, 1896-2012. New York: Routledge, p.120-137, 2009.

WEIRICK, J. Sydney Olympics. **Architecture Australia**, 1995. Disponível em: <<http://www.architecturemedia.com/aa/aaissue.php?article=14&issueid=199603&typeon=3> > Acesso em 02 nov.2010.

WENJUN, Z.; YUYANG, L. Post-Event Cities. **AD New Urban China**, London, v.78, n.5, 2008. p. 60 - 63.

WILLIAMS, K.; BURTON, E.; JENKS M.. **Achieving Sustainable Urban Form: an introduction**. Londres: E & FN Spon, 2000.

WILLOUGHBY CITY COUNCIL. **Commercial and retail floor space**. Willoughby: Willoughby Council, 2011. Disponível em: <<http://www.willoughby.nsw.gov.au/community/community/community/business/local-economy/> >. Acesso em: dez. 2011.

YAMAWAKI, Y. **Cortes sobrepostos dos estádios olímpicos de Beijing e Londres**. 2012. 1 fotografia. Color. London: Exposição Design Stories - The Architecture Behind 2012.

YAN, M. Urban Villages. **AD New Urban China**, London, 2008, v. 78, n. 5. p.56-59.

YUKATA et al. **Beijing Hutong Conservation Plan: The future of Old Beijing and the conflict between modernization and preservation**. Tibet Heritage Fund. In cooperation with Beijing Tsinghua University, 2004. Disponível em : <http://www.tibetheritagefund.org/media/download/hutong_study.pdf > Acesso em fev. 2012.

ZHANG, L.; ZHAO, S. X.. City branding and the Olympic effect: A case study of Beijing. **Elsevier Cities**, v. 26, p.245-254, 2009.

ZHOU C. et al. **Olympic Architecture: Beijing 2008**. 1 fotografia, colorida, pg.134-135. Beijing Institute of Architectural Design. Boston: Birkhauser, 2008.