

O campo das políticas públicas é emergente nas discussões locais, regionais e nacionais. Com o processo de democratização houve um crescimento natural na representação da sociedade civil com foco na articulação de políticas ocasionado principalmente pelas demandas de grupos específicos

Desde a escolha do Brasil como país sede da Copa do Mundo de futebol, os governos têm feito um enorme esforço de adequação para atender as exigências dos organizadores do evento. Altos investimentos, em sua maioria públicos, são aplicados na construção de estádios, mobilidade urbana, infraestrutura, segurança e demais esferas, principalmente nas cidades-sede e entorno.

Devemos aproveitar o momento desse megaevento para priorizar mudanças que farão diferença na vida dos cidadãos, e não apenas para um mês de espetáculo futebolístico, deixando um legado e reduzindo impactos negativos à população em geral.

DESIGUALDADE REGIONAL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS



Copa do Mundo de 2014: Impactos e legado

DESIGUALDADE REGIONAL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS

COPA DO MUNDO DE 2014:
IMPACTOS E LEGADO



Artur Zimerman (organização)
Adão Francisco de Oliveira
Ana Maria Filgueira Ramalho
Gerardo Alberto Silva
Kamilla Auxiliadora Monteiro Fujita
Paulo Roberto Rodrigues Soares
Rômulo José da Costa Ribeiro
Ronald Fernando Albuquerque Vasconcelos

COPA DO MUNDO DE 2014: IMPACTOS E LEGADO

ARTUR ZIMERMAN

(Organização)

Série:

DESIGUALDADE REGIONAL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS

EQUIPE EDITORIAL:

Realização

Pró-reitoria de Extensão - UFABC

Plínio Zornoff Táboas – Pró-reitor

Francisco Comaru – Pró-reitor em exercício

Juliana Caiteté Cayres – chefe da Divisão de Extensão e projetos

Coordenação geral

Artur Zimerman

Conselho Editorial

Adriana Capuano de Oliveira

Artur Zimerman

Marcos Vinicius Pó

Ramón Garcia Fernandez

Preparação de originais

Queli Cristina Jonas Garcia

Johnny Seron Bispo

Leonara Macedo

Revisão e Diagramação

Di Laroce Consultoria

Arte

Johnny Seron Bispo

Capa

Johnny Seron Bispo

Impressão

Premier Indústria Gráfica

Copa do mundo de 2014: impactos e legado / organização de Artur Zimmerman — Santo André : Universidade Federal do ABC, 2013.

(Desigualdade regional e as políticas públicas, 5)

ISBN 978-85-65212-11-3

1. Eventos públicos: Impactos

2. Políticas públicas

CDD 320

Ficha catalográfica elaborada pela
Biblioteca da Universidade Federal do ABC

AGRADECIMENTOS

Este livro é resultado do projeto de extensão Desigualdade Regional e as Políticas Públicas, realizado na Universidade Federal do ABC, durante o ano de 2012. Foi feito um esforço para registrar e sistematizar os encontros realizados a cada dois meses, tratando de uma temática diferente por evento, relevante em relação ao momento por que o país passa, de crescimento econômico, e precisando reduzir suas desigualdades regionais.

Muitos colaboraram e apoiaram esta ideia que se tornou livro, além de filme, disponibilizado no blog do projeto e acessado pelo *link* desigualdaderegionalufabc.wordpress.com. A equipe da Pró-Reitoria de Extensão da UFABC foi fundamental nesse esforço, desde a figura do Pró-reitor, professor Plínio Zornoff Táboas e do Pró-reitor em exercício, professor Francisco Comaru - que deu continuidade ao trabalho, passando pelos servidores desse setor, Juliana Caiteté Cayres, Glória Maria Mérola de Oliveira, Kelly Ferreira, Marcelo Schiavo e Vinicius Carmo.

O setor da comunicação da UFABC, por meio da Alessandra Castilho, Sandra Santos, Leandro Ferreira e Edna Watanabe fizeram os cartazes dos eventos e participaram de sua divulgação, além de auxiliarem em diversas partes do presente livro.

Os alunos Johnny Seron Bispo, Leonara Macedo Almeida, Queli Cristina Jonas Garcia foram fundamentais para a execução do projeto no dia a dia e tiveram participação variada, desde o planejamento detalhado, seguindo para a preparação dos encontros, a logística, e o pós-preparo. Os bolsistas Johnny e Leonara projetaram e alimentaram o blog do projeto, nosso cartão de visitas frente ao público geral. A voluntária Queli Cristina realizou também a pré-revisão do livro, e o contato com os participantes do encontro para a padronização inicial dos textos. Apenas palavras não bastariam para agradecer aos três alunos que, com garra e coragem, ficaram frente a este inovador projeto.

Diversos órgãos da Universidade Federal do ABC (UFABC) nos apoiaram na aquisição de passagens aéreas e diárias para o encontro que reúne especialistas no assunto dos cinco cantos do país, o que foi fundamental para a concretização deste sonho: Pró-reitoria de extensão (PROEX), Pró-reitoria de pesquisa (PROPES), Pró-reitoria de assuntos comunitários e política afirmativa (PROAP), Pró-reitoria de pós-graduação (PROPG), Núcleo de ciência, tecnologia e sociedade (NCTS).

Queríamos divulgar cursos de graduação (Políticas Públicas, Planejamento Territorial, Relações Internacionais) e de pós-graduação (Planejamento e Gestão do Território, Ciências Humanas e Sociais), pois a universidade é nova e a exposição de tais abordagens e temáticas era essencial para tornar os cursos mais conhecidos, tanto para a comunidade interna como externa.

Os parceiros externos foram fundamentais para a criação do Projeto Desigualdade Regional e as Políticas Públicas, por várias razões e, dentre elas, a preocupação não apenas interna com os trabalhadores, no caso do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC), mas com a sociedade brasileira como um todo, o compromisso com seu desenvolvimento e com a redução das desigualdades via políticas públicas. Os longos encontros de mais de 4 horas foram regados a agradáveis coffee breaks, oferecidos generosamente pelo SMABC. A parceria não terminou nesse ponto, mas com a publicação dos livros da presente série Desigualdade Regional e as Políticas Públicas. E esperamos que esta colaboração

entre a UFABC e o SMABC seja duradoura e profíqua para ambas as partes, preocupadas com a região do ABC e com o país e a sociedade brasileira no geral.

Juntamente com o SMABC, nos auxiliaram os parceiros do sindicato que tratam da mídia escrita e televisiva. O Jornal ABCD Maior e a TV dos trabalhadores (TVT) fizeram matérias de coberturas destes eventos, chamadas ao grande público e reportagens após a realização das mesas. Foram importantes para que nossos encontros tivessem repercussão fora das portas da universidade.

Não poderíamos deixar de mencionar todos os professores e autores que participaram deste projeto de extensão, em especial os do quarto encontro realizado em 08 de outubro de 2012, cujo tema é o nome do livro, ou seja, Ações Afirmativas e a Educação para Pessoas com Deficiência. Em ordem regional: Margareth de Vasconcelos Monteiro (Universidade Federal do Amazonas/AM e Universidade Federal do Rio Grande do Norte/RN), Francisco Horácio da Silva Frota (Universidade Estadual do Ceará/CE), Alexandra Ayach Anache (Universidade Federal do Mato Grosso do Sul/MS), Cristina Borges de Oliveira (Universidade Federal Fluminense/RJ), Álvaro dos Santos Maciel (Universidade Estadual do Norte Paranaense/PR e Unibalsas/MA). O pró-reitor de Ação Comunitária e Políticas Afirmativas, Joel Felipe, nos brindou com sua moderação da mesa e, em adicional, escreveu o texto sobre reflexões de políticas afirmativas para serem implantadas na Universidade Federal do ABC. Além dos autores que estiveram no mencionado evento, Daniel e Paula Targownik redigiram um texto dando seus testemunhos sobre a dificuldade e as adaptações enfrentadas com a educação de sua filha Amili na Alemanha. É um esforço para mostrar os vários aspectos de um mesmo tema, inclusive com abordagens contrastantes, configurando o que a UFABC tem de melhor: a interdisciplinaridade.

Espera-se que, com essa obra, possamos dar uma contribuição para a efervescente discussão sobre políticas públicas no Brasil e, com isso, reduzir as desigualdades nos e dos rincões mais distantes e mais próximos desse Brasil afora.

SUMÁRIO

PREFÁCIO

<i>Artur Zimmerman</i>	9
------------------------------	---

PARTE I – REGIÃO NORTE

A Metropolização e os efeitos da Copa do Mundo de 2014 no desenvolvimento de Manaus

<i>Adão Francisco de Oliveira</i>	12
1. INTRODUÇÃO	13
2. EXPANSÃO URBANA E DESIGUALDADES SOCIOTERRITORIAIS.....	15
3. ARRANJOS INSTITUCIONAIS METROPOLITANOS E GESTÃO URBANA.	19
4. A CONDIÇÃO METROPOLITANA DE MANAUS	26
5. A COPA DO MUNDO DE 2014 E SEUS IMPACTOS NA DINÂMICA URBANA DA RM DE MANAUS	31
6. NO CAMINHO DA CONCLUSÃO, UMA BREVE ANÁLISE.....	33

PARTE II – REGIÃO NORDESTE

A Copa de 2014: Impactos ou Legado para as cidades-sede do Nordeste?

<i>Ana Maria Filgueiras Ramalho, Ronald Fernando Albuquerque Vasconcelos.</i>	39
1. INTRODUÇÃO	40
2. O CITY MARKETING E OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS	41
3. AS CIDADES SEDES DO NORDESTE NA COPA DE 2014.....	44
a. A cidade sede de Natal	45
b. A cidade sede de Fortaleza	47
c. A cidade sede de Salvador.....	48
d. A cidade sede de Recife	50
4. A COPA NO NORDESTE: LEGADOS OU IMPACTOS?.....	57
5. MEDIDAS NECESSÁRIAS VISANDO O ENFRENTAMENTO DOS PROBLEMAS E A SUPERAÇÃO DAS DESIGUALDADES: A QUESTÃO DO PLANEJAMENTO E DE UMA NOVA PRÁTICA DE GESTÃO.	58
6. CONCLUSÃO	60

PARTE III – REGIÃO CENTRO-OESTE

Copa do Mundo de 2014 no Centro-Oeste do Brasil

	<i>Rômulo José da Costa Ribeiro, Kamilla Auxiliadora Monteiro Fujita</i>	64
1	INTRODUÇÃO	65
2.	CARACTERIZAÇÃO GERAL DE BRASÍLIA	67
3.	CARACTERIZAÇÃO GERAL DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE	69
4.	OS PROJETOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES PARA BRASÍLIA 72	
4.	OUTROS PROJETOS PARA BRASÍLIA	81
5.	PROJETOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES PARA CUIABÁ-VÁRZEA GRANDE	84
6.	OBRAS DE DESBLOQUEIO	87
7.	CONCLUSÃO	89

PARTE IV – REGIÃO SUDESTE

Copa do Mundo de 2014: Considerações sobre a Região Sudeste

	<i>Gerardo Alberto Silva</i>	96
1.	INTRODUÇÃO	97
2.	A COPA DO MUNDO NA REGIÃO SUDESTE	99
3.	BELO HORIZONTE	104
4.	RIO DE JANEIRO	106
5.	SÃO PAULO	109
6.	DESAFIOS E CONFLITOS DA COPA NA REGIÃO SUDESTE	111
7.	CONCLUSÃO	114

PARTE V – REGIÃO SUL

A Copa do Mundo de 2014 em um Porto nem tão Alegre: O Grenal dos Estádios quem ganha é o Capital

	<i>Paulo Roberto Rodrigues Soares</i>	116
1.	INTRODUÇÃO	117
2.	O ATUAL MODELO DE DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO E SUAS REPERCUSSÕES NO ESPAÇO URBANO	118
3.	OS MEGAEVENTOS E AS CIDADES	121

4.	A COPA DAS CONFEDERAÇÕES EM PORTO ALEGRE	126
5.	PORTO ALEGRE: DO FÓRUM SOCIAL MUNDIAL À COPA DE 2014	129
6.	O GREINAL DOS ESTÁDIOS E OS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS	134
7.	CONCLUSÃO	136

PREFÁCIO

O presente livro é o resultado do 5º encontro do Projeto Desigualdade Regional e as Políticas Públicas, ocorrido em 03 de dezembro de 2012, e que tratou do tema COPA DO MUNDO DE 2014: IMPACTOS E LEGADO.

As políticas públicas são uma área emergente nas discussões locais, regionais e nacionais. Cada vez mais um número maior de pessoas se interessa por essa temática, quer seja pelo aumento da representação da sociedade civil na articulação de políticas, quer seja pelas demandas de grupos específicos na sociedade. Tivemos à mesa um especialista sobre megaeventos de cada região do país (exceto a região norte), para que pudéssemos ter a diversidade e a representatividade de grande parte da realidade brasileira. Todos os participantes têm doutorado e são pesquisadores ativos nas instituições às quais estão vinculados, além de possuírem vínculo com o Observatório das Metrópoles, sediada na universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

O Brasil está num momento em que precisamos refletir nossa situação para, com isso, projetar novos horizontes e termos claro o que queremos para nosso futuro como sociedade brasileira, tanto a nível local, como regional e nacional, em áreas vitais como a discutida na mesa, a copa do mundo, que pode nos comprometer ou nos contemplar com um futuro promissor, deixando ônus ou bônus para as gerações futuras e a atual. Podemos utilizar grandes eventos mundiais, como a Copa do Mundo, para acionar mecanismos de redução das desigualdades das quais somos testemunhas há décadas. Devemos aproveitar o bom momento econômico por que passamos para debater com nossa sociedade os possíveis rumos a serem tomados nesses anos cruciais. Podemos crescer economicamente e nos tornar ainda mais desiguais. Ou podemos optar pelo crescimento com melhor e mais justa distribuição de renda e, com isso, maior nível de escolaridade, com qualidade e comprometimento na construção de um futuro comum a todos os brasileiros. Não deixemos o espetáculo futebolístico da Copa do Mundo sediada no Brasil durar apenas os poucos dias destinados ao evento, sem que deixe impactos positivos e um legado à maioria dos cidadãos do país.

O Brasil, desde seus primórdios, foi pautado pela divisão muito desigual de recursos. Autores da área de ciências sociais chamavam o país de “Brasis”, exaltando sua múltipla face em relação ao poder aquisitivo, social, político, econômico e cultural

das diferentes camadas. A classe média sempre foi menor em proporção que seus contemporâneos em países desenvolvidos. N. da Rev.: Contexto com perda de sentido pelo uso de “conterrâneos”. Talvez o termo mais adequado fosse “contemporâneos”.

Atualmente, conhecido como país emergente e em crescimento econômico contínuo nos últimos anos, mesmo com crises existentes em países industrializados e desenvolvidos, o Brasil conseguiu seguir a trajetória do crescimento. Porém, o crescimento deveria permitir a redução da miséria e da pobreza, reduzindo as diferenças enormes entre as camadas da população. Nos últimos anos houve uma redução da desigualdade, porém ainda tímida.

A proposta deste livro e dos outros da série Desigualdade Regional e as Políticas Públicas clama pela necessidade de refletir o país e aproveitar este momento único para dar condições e oportunidades às diferentes camadas, reduzindo o abismo entre os que têm e os que não possuem absolutamente nada.

A Universidade Federal do ABC (UFABC) foi criada principalmente para colaborar com a inclusão social e educacional na região do Grande ABC, reduzindo, assim, as desigualdades e proporcionando aos jovens uma educação superior gratuita e de qualidade. Não é à toa que fomos a universidade com a política de cotas mais agressiva do país, ou seja, metade das vagas destinadas a alunos menos privilegiados econômica e socialmente. Esta política está surtindo efeito e, agora, temos aprovada em âmbito nacional a nova “lei de cotas”, em que todas as universidades federais do país deverão se adequar a esta nova realidade, com reserva da metade das vagas para alunos menos privilegiados. Isso prova que estamos no caminho certo, e que a única possibilidade de melhorarmos nossa sociedade é através da educação.

Esta atividade realizada e transformada agora em livro aborda exatamente questões maiores de temas selecionados para discutir e rediscutir nosso país, os rumos que estamos tomando e como satisfazer diferentes camadas da população. Esse é o intuito de registrar o que foi apresentado no encontro sobre a Copa do Mundo de 2014.

O projeto pedagógico da UFABC tem, como diretriz, a interdisciplinaridade, tanto é que os dois cursos de ingresso na graduação são bacharelados interdisciplinares, um de tecnologia e outro de humanidades. Esse livro, portanto, traz autores de diferentes formações acadêmicas, respeitando a interdisciplinaridade na temática das políticas públicas de educação.

A área de políticas públicas demanda um amplo conhecimento interdisciplinar para compreender a complexa máquina pública e os processos de planejamento, implementação e avaliação das políticas públicas, em áreas variadas e em distintos contextos políticos, econômicos e sociais. Nesse livro, por meio dos autores dos textos, temos a honra de juntar numa mesma compilação que trata da Copa do Mundo sediada no Brasil, especialistas das várias regiões do país, pessoas de formação variada, como história, sociologia, geografia, arquitetura e urbanismo, desenvolvimento urbano, geologia, planejamento urbano e regional, e ciências sociais. A liberdade oferecida aos autores para desvendar os impactos e legado de um megaevento sediada no país, em suas regiões de origem e trabalho, na abordagem com que têm familiaridade, foi essencial para contemplar o espírito do projeto pedagógico da UFABC e, ao mesmo tempo, respeitar a diversidade de opções, tendo em mente que caminhos diferentes podem levar a excelentes escolhas, sem a imposição de uma única trilha a seguir.

A elaboração e a compilação deste volume foram regadas por momentos de prazer indescritíveis, visualizando nosso futuro como nação, cada vez mais rica e consciente, pelo entendimento do que significa um livro.

Artur Zimmerman

PARTE I

REGIÃO NORTE

**A METROPOLIZAÇÃO E OS EFEITOS DA COPA DO MUNDO DE 2014 NO
DESENVOLVIMENTO DE MANAUS-AM**

Adão Francisco de Oliveira

Doutor em Geografia pelo IESA/UFG. Historiador e sociólogo.

Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFT de Porto Nacional e pesquisador do Observatório das Metrôpoles – núcleo Goiânia e coordenador do OPTE – Observatório de Políticas Educacionais e Territoriais da Universidade Federal do Tocantins.

Email: adaofrancisco@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

A forma como o Brasil inverteu a sua disposição espacial de país eminentemente rural para um país urbano no intervalo de meio século, com todos os seus adjetivos e signos de desenvolvimento econômico e social assentes na sua condição industrial e na sua posição na divisão internacional do trabalho, surpreende qualquer especialista europeu. Os primeiros 50 anos do século XX foram marcados por uma condição industrial incipiente, sendo que a agricultura era de fato o carro-chefe da produção brasileira, puxada pelo café disperso nas unidades produtoras do Centro-Sul do país. A organização da produção cafeeira demandou, por seu turno, uma reforma agrária às avessas, uma vez que, para participar do mercado internacional, comprando e vendendo, o país precisou se adequar às exigências capitalistas impostas a partir da pujança inglesa.

Tais exigências implicavam na utilização de mão de obra livre e assalariada – o que forçou a libertação dos afrodescendentes escravizados – na especialização produtiva, através da monocultura, no aperfeiçoamento de técnicas de plantio e cultivo, culminando com a importação de trabalhadores europeus, dentre outros fatores. Entretanto, esses três fatores balizam a explicação de dois significativos acontecimentos da história do Brasil: primeiro, a violenta concentração fundiária legitimada pela Lei de Terras de 1850; e segundo, como consequência deste, os fenômenos do êxodo rural e da urbanização, iniciados então e intensificados entre os anos de 1940 e 1980. Como observou Santos (1993, p. 22),

se o índice de urbanização pouco se alterou entre o fim do período colonial até o final do século XIX e cresceu menos de quatro pontos nos trinta anos entre 1890 e 1920 (passando de 6,8% a 10,7%), foram necessários apenas vinte anos, entre 1920 e 1940, para que essa taxa triplicasse passando a 31, 24%.

Se, por um lado, essa condição urbana demandou e favoreceu o desenvolvimento de novas atividades produtivas afeitas à sua dinâmica e realidade, por outro lado ela também produziu novos espaços amorfos, baseados em altas

densidades demográficas, na aleatoriedade da ocupação de solos marginais¹ e caracterizados por uma intensa dualidade social evidente no espaço. Entre 1920 e 1940, capitais mercantis propiciaram, nos novos e dinâmicos centros urbanos, investimentos privados nos setores de energia, telefonia, transportes, ensino e finanças e a população economicamente ativa aumentou no setor terciário, enquanto que nos primário e secundário diminuiu (SANTOS, 1993), sem, contudo, afetar sua pujança.

Porém, foi mesmo nos anos de 1930 e 1940 que as condições materiais objetivas foram lançadas a partir do Estado brasileiro, para que essa “revolução urbana” se concretizasse. Preocupado em fazer a segurança nacional e a integração econômica e social das regiões do país², o governo de Getúlio Vargas iniciou a fase desenvolvimentista do Brasil fortalecendo a indústria de base e promovendo a substituição de importações, designação que exprime a mudança de gênero dos importados para o Brasil, haja vista o fato de o país passar a produzir industrialmente um conjunto de novos bens de base, duráveis e de consumo.

Essa nova condição industrial não só ampliou e dinamizou o setor secundário, como também o primário, haja vista que demandou matéria prima³ para a transformação da indústria, e o terciário, como se viu acima. Isso gerou, por um lado, um grande estímulo à expansão urbana brasileira, especialmente no Centro-Sul do país, onde se concentraram os maiores investimentos de industrialização e de serviços. Esse raciocínio se completa com o fato de, nesse período, ter havido um grande desenvolvimento das redes viárias, o que, segundo Santos (2008, p. 24), se constituiu num forte instrumental de atração urbana. A esse respeito, Santos e Silveira (2008, p. 42) se expressaram da seguinte forma:

¹ Por solos marginais entende-se aqui os lugares inadequados para a ocupação social, tais como os morros, as encostas, os fundos de vale e os cortiços.

² Uma vez que a produção industrial brasileira havia expandido os ramos de atuação pela nova conjuntura econômica e política, houve uma demanda por maior diversificação da matéria prima, o que contribuiu para a integração econômica capitalista de regiões nacionais até então desconectadas daquela divisão regional do trabalho. A esse respeito ver, além de SANTOS (*op. cit.*), CHAUL (*op. cit.*) e BORGES, 2000.

³ O argumento para justificar esse grande empreendimento político pautou-se não só nas intenções políticas de Vargas e da coalizão de forças por ele representada com relação à situação interna do país, que vivia uma verdadeira desarticulação regional. Pautou-se, também, no contexto tenso da política externa, que anunciava as possibilidades de uma nova guerra em função das ações de extremo nacionalismo nazifascistas e da tentativa de coibição de invasões da fronteira nacional por interesses econômicos estrangeiros. Conforme CHAUL, 1995.

A partir da década de 1930, encontra-se no Sul uma indústria importante. São Paulo tornou-se uma grande metrópole industrial, onde estavam presentes todos os tipos de fabricação. Chamado a acompanhar esse despertar industrial, o país inteiro conheceu uma quantidade de solicitações e sobretudo foi impregnado pela necessidade de concretizar a integração nacional. Essa indústria em desenvolvimento, particularmente a partir da Revolução de 1932, precisava ampliar seu mercado. A extinção das barreiras à circulação de mercadorias entre os Estados da União marcou um avanço fundamental no processo de integração econômica do espaço nacional. Faltavam porém outras variáveis de sustentação, entre elas uma rede nacional de transportes. Essa integração começou pela região circunvizinha ao Estado de São Paulo, pois as relações comerciais eram facilitadas pela existência de um embrião de transportes modernos em rede e a relativa proximidade dos mercados permitia um tráfego marítimo mais intenso.

Por outro lado, essa nova condição industrial estimulou também a ocupação de novas áreas do Cerrado e da Amazônia para o plantio diversificado, tanto para a alimentação quanto para o abastecimento das indústrias, buscando se preservar o significado econômico e político da produção cafeeira no Centro-Sul. Esta última situação se concretizou a partir da *Política da Marcha para o Oeste* (FRANCISCO DE OLIVEIRA, 2005).

2. EXPANSÃO URBANA E DESIGUALDADES SOCIOTERRITORIAIS

A partir desse novo cenário de integração nacional desenhado na era Vargas, as bases de ocorrência do *fenômeno urbano* se instituem no Brasil, uma vez que

Para atender às necessidades de uma população de maior nível de vida quanto para dirigir a colheita de produtos exportáveis, surgem inúmeras cidades e outras se desenvolvem. Até então, as cidades maiores situavam-se no litoral ou em áreas próximas. É o caso de Manaus, até onde a navegação marítima podia chegar, ou da São Paulo do café, com seu desdobramento do porto de Santos. É num Brasil integrado pelos transportes e pelas necessidades advindas da industrialização que vão nascer importantes cidades no interior. Estas decorrem do crescimento populacional, da elevação dos níveis de vida e da demanda de serviços em número e frequência maiores que anteriormente (SANTOS e SILVEIRA, 2008, p. 44).

Para Lefebvre (1999), o *fenômeno urbano* consiste na manifestação da

cidade no período pós-industrial, marcada por uma realidade *não visível*, haja vista que os olhos analíticos e os conceitos, quando da manifestação desse fenômeno, estavam impregnados pelos valores que identificavam apenas a cidade industrial. Por isso, na eclosão desse fenômeno prevaleceu, no que concerne ao movimento consciente, um *campo cego*, ou seja, um espaço-tempo (a cidade; o urbano) marcado pelo desconhecido e pelo insignificante. Apesar de o autor referir-se às transformações citadinas que ocorreram a partir da Europa especialmente na primeira metade do século XX, sua leitura conforma-se à realidade brasileira e latino-americana compreendida entre as décadas de 1930 e 1980 em função do significado de seu processo de urbanização diante do escopo de novidade.

O fenômeno urbano encerra a lógica de uma realidade global, uma vez que implica no conjunto da prática social marcada pela dialética urbana. O urbano, enquanto espaço social, é lugar do possível-impossível, da concentração e da dispersão, da centralidade e da policentralidade. Segundo Lefebvre (1999, p. 69), esse fenômeno se caracteriza enquanto

sociedade urbana, que com sua ordem e desordem, se forma. Tal realidade envolve um conjunto de problemas: a problemática urbana. Aonde vai esse fenômeno? Para onde o processo de urbanização arrasta a vida social? Qual a nova prática global, ou quais as práticas parciais que ele implica? Como dominar o processo teoricamente e orientá-lo praticamente? Em direção a quê? Tais são as questões que se colocam (p. 61-62) [...] A sociedade urbana proporciona o fim e o sentido da industrialização simplesmente porque nasce dela, a engloba e a encaminha em direção a outra coisa.

Assim, no século XX, especialmente na sua segunda metade, o Brasil afeiçoou-se à lógica da sociedade urbana. Para Brito, Horta e Amaral (2010), isso é demonstrável no fato de entre 1950 e 2000 a população urbana do país ter saltado de 18.782.891 habitantes para 137.697.439 habitantes, multiplicando-se em 7,33 vezes com uma taxa média anual de crescimento de 4,1% e um incremento real médio anual de 2.378.291 habitantes. O resultado disso foi, obviamente, um forte inchaço urbano, especialmente na região Sudeste do país, nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, não só em suas respectivas capitais como também nos municípios circunvizinhos a elas. Santos (1993, p. 63) explica essa condição pelo fato de haver *“no Sudeste, significativa mecanização do espaço, desde a segunda metade do século passado, ao serviço da expansão econômica, o*

que desde então contribui para uma divisão do trabalho mais acentuada e gera uma tendência à urbanização”. Não obstante, destacam-se também, nesse mesmo processo, os Estados da Bahia, do Ceará e do Pernambuco, no Nordeste, e de Rio Grande do Sul, no Sul.

A tabela a seguir ajuda na compreensão de como que, a partir da década de 1930, o Brasil se conformou à lógica da sociedade urbana.

Tabela 1: índice de urbanização no brasil

		ÍNDICE DE URBANIZAÇÃO NO BRASIL					
		1940	1950	1960	1970	1980	1991
BRASIL	População Total	41.326.315	51.944.397	70.191.457	93.139.037	119.099.706	146.825.475
	População Urbana	10.891.000	18.783.000	31.956.000	52.905.000	82.013.000	115.700.000
	Índice de Urban. (%)	25,35	36,16	45,52	56,8	68,86	77,13

Fonte: Santos, 1993.

Pelos dados expostos, percebe-se que ao longo da década de 1960 o número da população urbana do país suplantou o da rural, tendo atingido o índice, no Censo de 1970, de 56,8% de sua população total. Para além da tendência apontada pelas décadas anteriores, esse resultado se explica ainda e fortemente pela política desenvolvimentista implantada a partir de 1964, com a instituição dos governos militares, que numa perspectiva conservadora de modernização, promoveu (incentivando direta ou indiretamente) uma intensa concentração fundiária, tanto pela subvenção prioritária à grande produção agropecuária, quanto pela violência e repressão à ação dos pequenos proprietários e posseiros rurais. Nesse sentido, se na década de 1950 a população urbana no Brasil cresceu 9%, na década de 1960 esse índice foi de 11% e na década seguinte (1970) de 12%, para a partir de então voltar a diminuir relativamente.

No que se refere à interiorização desse processo, é importante salientar que não só a construção de Goiânia, na década de 1930, como também a de Brasília, em 1960, e a de Palmas em 1990 foram fundamentais. Se a primeira se enquadrou

aos interesses do governo federal como um entreposto comercial e logístico na vinculação do Centro-Sul ao Norte Amazônico, a segunda serviu como a sua concretização política⁴ e a terceira como um *pórtico* à região amazônica. Moraes (2006, p. 103) entende que “*essas cidades representam a modernização urbana de uma parte do Brasil rural*”. Esses empreendimentos, dispersos ao longo do século XX e separados temporalmente por intervalos de 30 anos, demonstram a força do movimento desenvolvimentista no Brasil, que: 1º) plantou 3 cidades-capitais em pleno sertão brasileiro carregadas de significados modernistas; 2º) a partir dessas cidades, se criaram as condições para o movimento de modernização do sertão (na produção rural, nos sistemas viários, nos transportes, na energia, nas comunicações); e 3º) fundamentou o fenômeno da urbanização do Centro-Oeste e no Norte.

Assim, para Souza (2004, p. 61),

Nas décadas de 1960 e 1970, os debates sobre temas relacionados à urbanização brasileira estiveram no centro da agenda de várias instituições. Governos, órgãos de pesquisa, partidos políticos, técnicos e acadêmicos analisaram e propuseram inúmeros planos, programas, projetos e arranjos administrativos para enfrentar os dilemas de uma sociedade e de um país que haviam se urbanizado muito rapidamente.

O ritmo e a intensidade dessa urbanização caracterizam aquilo que Santos (1993) chamou de “*urbanização pretérita*”, lhes sendo própria a violência simbólica e física da segregação socioespacial realizada contra a grande massa de trabalhadores pobres, espoliados das áreas urbanas referenciais e confinados em espaços subnormais para a moradia e a reprodução da vida. Esse processo é característico do que se denominou como *capitalismo tardio*, do qual o Brasil é um dos principais signatários.

⁴ A esse respeito ver FRANCISCO DE OLIVEIRA, Adão (*op. cit.*); MORAES, 2006; e MOYSÉS, Aristides, 2004.

3. ARRANJOS INSTITUCIONAIS METROPOLITANOS E GESTÃO URBANA

Ponto de destaque com relação a essa realidade é a preocupação do regime militar, instalado a partir de 1964, em preparar os principais centros urbanos brasileiros para o conjunto de intervenções políticas ortodoxas que sedimentariam o fenômeno que ficou posteriormente conhecido como o “milagre brasileiro”, compreendido entre os anos de 1967 e 1972. Tais políticas, identificadas por especialistas como parteiras da *modernização conservadora*, haja vista o seu caráter socialmente excludente e repressor, demandavam, por isso mesmo, um forte controle político e militar sobre as áreas que mais pareciam um barril de pólvora, pela intensa concentração populacional. Não se tratava de cidades isoladas, mas de regiões inteiras conurbadas, tamanha era a densidade demográfica. A esse respeito Azevedo e Guia (2004, p. 99) entenderam que

a intensificação dos fluxos migratórios campo-cidade e do processo de urbanização a partir da década de 1950 havia consolidado, em torno das principais capitais do país, regiões urbanas que se comportavam com uma única cidade, em cujo território, submetido a diversas administrações municipais, as relações cotidianas haviam se tornado cada vez mais intensas.

Nesse mesmo sentido, o relatório elaborado pelo Núcleo Goiânia do Observatório das Metrôpoles (2005, p. 10) diz o seguinte:

No Brasil, o processo de metropolização avança e se diversifica, fazendo emergir regiões metropolitanas com diferentes portes de população, até pequenas aglomerações urbanas institucionalizadas como metropolitanas. Algumas crescem a taxas anuais superiores a 3% ao ano, com expansão expressiva, até mesmo nos polos, enquanto outras mantêm elevado apenas o crescimento de suas periferias; regiões com distintos pesos no que se refere à participação na renda e na dinâmica da economia. Muitas delas se articulam configurando novos arranjos espaciais, com redobrada importância no plano econômico e social, e também redobrada complexidade quanto ao compartilhamento de uma gestão voltada à inclusão social e municipal. É o caso dos complexos urbanos, como o que articula num processo único as regiões de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, além de outras aglomerações urbanas vizinhas.

Daí então que a resposta encontrada para o tratamento da questão caminhou no sentido da instituição de regiões metropolitanas, amparada na incorporação de

sua preocupação na Constituição de 1967 e reiterada na Emenda Constitucional nº 1 de 1969. Destarte, em 1973 promulgou-se a Lei Complementar Federal nº 14, que criou 8 (oito) regiões metropolitanas, impondo aos seus municípios a sua participação compulsória e desconsiderando “as peculiaridades regionais na definição dos serviços que deveriam ser alvo da gestão comum” (AZEVEDO e GUIA, 2004, p. 99). As regiões metropolitanas criadas pela LCF nº 14 (discriminadas na tabela a seguir) eram desiguais nas suas dimensões territorial e demográfica, possuíam histórias de ocupação distintas, trajetórias urbanas específicas e suas populações eram diferentes do ponto de vista cultural, o que ilustra a lógica da planificação centralizadora inscrita no regime militar brasileiro. Nesse caso, ao instituir os Conselhos Deliberativos metropolitanos como instrumento de gestão dessas regiões, atribuiu-se mais poder aos representantes dos executivos estaduais que aos representantes dos próprios municípios envolvidos, sendo que as decisões eram principalmente exercidas pelos órgãos federais atuantes no cenário urbano.

A partir de então, a questão urbana foi tratada fundamentalmente no âmbito da constituição das regiões metropolitanas, sendo que após as LCFs nº 14, de 1973, e nº 20 de 1974, a sua instituição só reapareceu após a Constituição Federal de 1988, tendo se tornado prerrogativa dos executivos estaduais.

Tabela 2: Regiões metropolitanas no Brasil

REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL				
GRANDE REGIÃO	ESTADO	REGIÃO METROPOLITANA	LEI DE CRIAÇÃO	POPULAÇÃO
NORTE	Amapá	RM de Macapá	LCE 21, de 26/02/2003	509.883
	Amazonas	RM de Manaus	LCE 52, de 30/05/2007	2.141.667
	Pará	RM de Belém	LCF 14, de 1973 (alterada em 1995)	2.100.319
	Pará	RM de Santarém*	LCE 79, de 17/01/2012	327.363
	Roraima	RM de Boa Vista	LCE 130, de 21/12/2007	311.666
	Roraima	RM Central	LCE 130, de 21/12/2007	27.711
	Roraima	RM do Sul de Roraima	LCE 130, de 21/12/2007	22.058

REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL				
GRANDE REGIÃO	ESTADO	REGIÃO METROPOLITANA	LEI DE CRIAÇÃO	POPULAÇÃO
NORDESTE	Alagoas	RM de Maceió	LCE 18, de 19/11/1998	1.156.278
	Alagoas	RM do Agreste	LCE 27, de 01/12/2009	601.251
	Alagoas	RM de Palmeira dos Índios	LCE 32, de 05/01/2012	162.892
	Bahia	RM de Salvador	LCF 14, de 08/06/1973	3.574.804
	Bahia	RM de Feira de Santana	LCE 35, de 06/07/2011	672.701
	Ceará	RM de Fortaleza	LCF 14, de 08/06/1973	3.610.379
	Ceará	RM do Cariri	LCE 78, de 29/06/2009	537.860
	Maranhão	RM de São Luís	EC 42, 02/12/2003	1.327.881
	Maranhão	RM do Sudoeste Maranhense	LCE 89, de 17/11/2005	345.878
	Paraíba	RM de João Pessoa	LCE 59, de 2003, e LCE 90, de 2009	1.171.641
	Paraíba	RM de Campina Grande	LCE 92, de 15/12/2009	695.931
	Paraíba	RM de Pato*	LCE 103, de 27/12/2011	225.748
	Paraíba	RM de Guarabira*	LCE 101, de 2011	194.051
	Paraíba	RM de Barra de Santa Rosa	LCE 110, de 13/07/2012	77.910
	Paraíba	RM de Cajazeiras	LCE 110, de 13/07/2012	168.822
	Paraíba	RM de Esperança	LCE 110, de 13/07/2012	134.794
	Paraíba	RM do Vale do Riancó	LCE 110, de 13/07/2012	146.561
	Pernambuco	RM do Recife	LCF 14, de 08/06/1973	3.898.470
	Rio Grande do Norte	RM de Natal	LCE 152, de 16/01/1997	1.375.052
	Sergipe	RM de Aracaju	LCE 25, de 29/12/2005	835.654
CENTRO-OESTE	Goiás	RM de Goiânia	LCE 27, de 30/12/1999	2.206.134
	Mato Grosso	RM do Vale do Rio Cuiabá	LCE 359, de 28/05/2009	859.130

REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL				
GRANDE REGIÃO	ESTADO	REGIÃO METROPOLITANA	LEI DE CRIAÇÃO	POPULAÇÃO
SUDESTE	Espírito Santo	RM de Vitória	LCE 58, de 21/02/1995	1.685.384
	Minas Gerais	RM de Belo Horizonte	LCF 14, de 1974	4.882.977
	Minas Gerais	RM do Vale do Aço	LCE 51, 30/12/1998	451.351
	Rio de Janeiro	RM do Rio de Janeiro	LCF 14, de 08/06/1973	11.838.752
	São Paulo	RM da Baixada Santista	LCE 815, de 19/07/1996	1.678.513
	São Paulo	RM de Campinas	LCE 870, de 19/06/2000	2.832.297
	São Paulo	RM de São Paulo	LCF 14, de 08/06/1973	19.822.572
	São Paulo	RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte*	LCE 1166, de 09/01/2012	2.258.956
SUL	Paraná	RM de Curitiba	LCF 14, de 08/06/1973	3.168.980
	Paraná	RM de Londrina	LCE 81, de 17/06/1998	801.756
	Paraná	RM de Maringá	LCE 83, de 1998	690.376
	Santa Catarina	RM de Chapecó	LCE 377, de 17/04/2007	403.458
	Santa Catarina	RM de Florianópolis	LCE 495, de 26/01/2010	1.012.831
	Santa Catarina	RM da Foz do Rio Itajaí	LCE 495, de 26/01/2010	515.756
	Santa Catarina	RM do Norte/Nordeste Catarinense	LCE 495, de 26/01/2010	1.094.570
	Santa Catarina	RM do Vale do Rio Itajaí	LCE 495, de 26/01/2010	689.909
	Santa Catarina	RM de Tubarão	LCE 495, de 26/01/2010	356.790
	Santa Catarina	RM do Contestado	LCE 571, de 24/05/2012	---
	Santa Catarina	RM do Extremo Oeste	LCE 571, de 24/05/2012	---
	Santa Catarina	RM de Lages	LCE 495, de 26/01/2010	350.607
	Rio Grande do Sul	RM de Porto Alegre	LCF 14, de 08/06/1973	3.979.561
	POPULAÇÃO TOTAL			

Fonte: Censo Demográfico do IBGE, 2010; Estimativa Populacional do IBGE, 2012; Observatório das Metrôpoles, 2012.

Perceba que houve um intervalo de quase 20 anos entre a instituição das primeiras regiões metropolitanas e as novas, orientadas juridicamente a partir da CF de 1988. Isso se explica pelo fato de que, se por um lado a questão urbana tenha se tornado uma questão metropolitana, por outro a forma como as primeiras foram geridas, baseada na centralização política e no tratamento homogêneo de territórios muito diferentes, causou reticências na Assembleia Nacional Constituinte para a sua abordagem. Vale lembrar que no período da ditadura militar, estendido temporalmente até o ano de 1984, prevaleceu a centralização das decisões públicas pelo governo federal, de modo que a questão metropolitana era uma questão federal.

Fatalmente, com o fim da ditadura militar e o processo de redemocratização da política brasileira, num momento em que o fenômeno urbano apresentava uma taxa nacional de urbanização de 75,6%⁵, pensar e tratar a questão metropolitana era fundamental. Porém, a questão que se colocava era a de *como fazê-lo*, haja vista que a década de 1980, concebida pelos economistas como “a década perdida” do ponto de vista econômico, caracterizou um momento de profunda crise financeira e fiscal nacional, com radicais no mercado e no sistema financeiro internacionais.

Nesse sentido, a segunda metade da década de 1980 esteve dividida em dois momentos. O primeiro momento marcou os dois primeiros anos do novo governo civil, de 1985 a 1987, quando foram desprendidos dois grandes esforços: o primeiro, de conter a crise econômica, fazendo, primordialmente, o controle inflacionário; e o segundo, de preparar o cenário político para a instituição da Assembleia Nacional Constituinte. O segundo momento decorreu de meados de 1987 a 1990 e teve como principais características a conformação dos anseios populares por direitos⁶ na nova Carta Magna brasileira e o grande desafio de, numa nova perspectiva de descentralização das políticas públicas entre os entes federados, se criar condições de governabilidade aos municípios num contexto de exiguidade de recursos.

Esse quadro histórico configurou um desenho jurídico do pacto federativo na nova Constituição Federal de 1988 em que se descentralizou definições e responsabilidades quanto a políticas públicas em favor dos Estados e municípios.

⁵ Esta informação encontra-se em Moysés, 2004, p. 88, numa tabela elaborada a partir do Censo de 1991 do IBGE.

⁶ É sempre importante lembrar que, ao longo de toda a década de 1980, os movimentos sociais, tanto urbanos quanto rurais, especialmente de caráter popular, estiveram fortemente ativos na tentativa de se instituir direitos (dos quais se destacaram os sociais: educação, saúde, assistência social, previdência, trabalho etc.) e de fazerem a afirmação social da conquista do espaço público, espoliado ao longo de 20 anos de governos militares.

Porém, as regiões metropolitanas institucionalizadas, que desde a década de 1970 passaram a comportar a lógica de tratamento do fenômeno urbano, não adquiriram estatuto político e não incorporaram o poder de definição das políticas de desenvolvimento urbano necessárias para a validação de sua abordagem regional. Ademais, as suas criação e definição passaram a ser de responsabilidade dos Estados e não mais da União.

Contudo, apesar desse esvaziamento de poder referente à condição estatutária das regiões metropolitanas, 41 (quarenta e uma) delas foram criadas entre os anos de 1995 e 2012, como se vê na tabela anterior, tendo sido 9 (nove) entre 1995 e 2000 e 32 (vinte e uma) entre 2001 e 2012. Somente nesta última década, 12 (doze) regiões metropolitanas foram criadas, sendo 8 (oito) delas no Nordeste, 1 (uma) no Norte, 1 (uma) no Sudeste e 2 (duas) na região Sul do Brasil. Para além das regiões metropolitanas, que após a CF/1988 tiveram a sua definição sob a responsabilidade dos Estados, como já dito, foram criadas ainda 3 (três) regiões integradas de desenvolvimento econômico pelo governo federal, que compreendem regiões metropolitanas que se estendem por mais de uma unidade federativa, conforme demonstra a tabela a seguir. N. da Rev.: desconexos os dados

Tabela 3: Regiões integradas de desenvolvimento econômico

REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO				
RIDE	Qtde. Municípios	População	Estados	Lei de Criação
Pólo Petrolina e Juazeiro	8	717.413	Bahia e Pernambuco	LCF 113, de 19/09/2001
Distrito Federal e Entorno	22 mais DF (20)	3.716.996	Goiás, Minas Gerais e DF	LCF 94, de 19/02/1988
Grande Teresina	13	1.151.088	Piauí e Maranhão	Decreto Federal 4.367, de 09/09/2002
TOTAIS	63	5.585.497	7	

Fonte: Censo Demográfico do IBGE, 2010; Estimativa Populacional do IBGE, 2012; Observatório das Metrôpoles, 2012.

Assim, o Brasil inicia a segunda década do século XXI concentrando mais de 51% de sua população em 50 (cinquenta) áreas metropolitanas, conforme acusam as tabelas a seguir.

Tabela 4: População em áreas metropolitanas no Brasil, 2012.

Regiões metropolitanas	92.273.226
RIDE'S	5.585.497
Total	97.858.723

Fonte: Censo Demográfico do IBGE, 2010; Estimativa Populacional do IBGE, 2012; Observatório das Metrôpoles, 2012.

Tabela 5: Porcentual da população em áreas metropolitanas no Brasil, 2012.

Regiões metropolitanas	48,3
RIDE'S	2,9
Total	51,2

Fonte: Censo Demográfico do IBGE, 2010; Estimativa Populacional do IBGE, 2012; Observatório das Metrôpoles, 2012.

Essa população metropolitana está concentrada em apenas 13,4% dos mais de 5.560 municípios brasileiros, o que se percebe na próxima tabela.

Tabela 6: Quantitativo de municípios em áreas metropolitanas no Brasil, 2012.

Escala	Quantidade	Percentual
Brasil	5.566	100
RMs	686	12,3
RIDEs	65	1,1
RMs-RIDEs	751	13,4

Fonte: Censo Demográfico do IBGE, 2010; Estimativa Populacional do IBGE, 2012; Observatório das Metrôpoles, 2012.

Pelo exposto, é possível se dizer que o país vive, hoje, numa perspectiva institucional, um dilema metropolitano, calçado na concentração de sua população nas áreas metropolitanas sem que, contudo, estas tenham o poder político de definirem as diretrizes de seu desenvolvimento regional. No reboque desse dilema, outros se instalam, como o da concentração de riquezas *versus* segregação socioterritorial e o da autosegregação (especialmente em condomínios horizontais fechados) *versus* violência urbana. Tudo isso evidencia que faltam às áreas metropolitanas tanto o poder político quanto o poder econômico para a intervenção e o tratamento de suas mazelas, inscritas, sobretudo, no seu inchaço urbano.

4. A CONDIÇÃO METROPOLITANA DE MANAUS

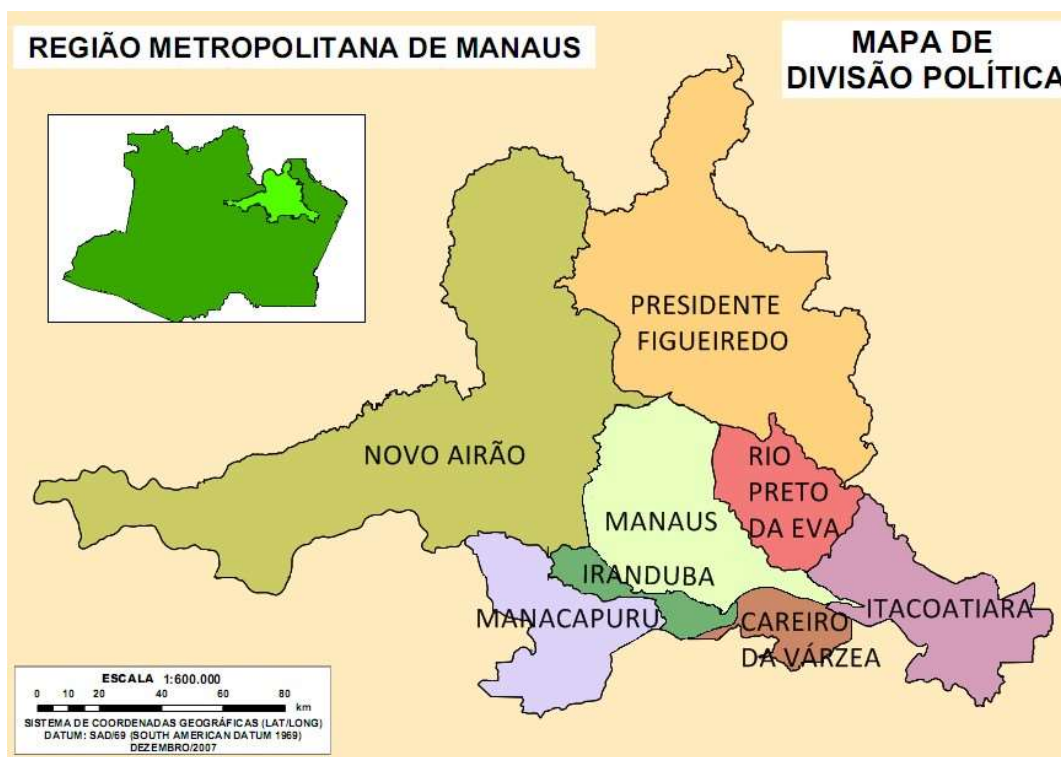
Manaus, capital do Estado do Amazonas, é uma cidade histórica, tendo sido criada ainda na condição de povoado em torno do Forte de São João do Rio Negro, no ano de 1669, no século XVII. Ela foi elevada à categoria de vila no século seguinte, em 1832, e transformada em município em 1848. Fincada no meio da Floresta Amazônica, o seu acesso é garantido principalmente pelos meios aéreo e fluvial e ela dista quase 3.500 km de Brasília, a capital federal.

O território de influência direta de Manaus é essencialmente a Floresta Amazônica, característica por sua imensa biodiversidade que aloja diversos tipos de interesses tanto nacionais quanto internacionais, estatais e empresariais, com

destaque para os setores químico e farmoquímico. Ambiente de ocupação rarefeita, a Floresta Amazônica é local de refúgio e estabelecimento de comunidades tradicionais, especialmente indígenas, tendo sofrido uma forte investida de ocupação, povoamento e exploração no final do século XIX e início do século XX em função do ciclo da borracha, matéria produzida a partir da seiva da seringueira. Essa situação colocou Manaus em evidência internacional, não só em função do produto exportado, mas também pelo fato de nesse movimento ela ter sediado discussões sobre doenças tropicais e saneamento. Já no século XX, a ocupação da região foi o objetivo de vários planos de integração e desenvolvimento nacional, como pudemos verificar na primeira seção desse texto.

Em 2010 a população de Manaus atingiu a casa de 1.802.525 habitantes (Censo Demográfico IBGE), com um crescimento decenal de 33,8%, um dos mais altos do país. Em 2007 o Governo do Estado do Amazonas, através da Lei Complementar Estadual – LCE Nº 52, criou a Região Metropolitana de Manaus, constituída por 8 municípios e com uma população total de 2.175.860 habitantes (Estimativa IBGE 2012), figurando como a maior região metropolitana do Norte e a 11ª do país. Fazem parte da RM de Manaus os seguintes municípios: Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Com essa configuração, a população de Manaus representa 49% da população do Amazonas e a população de sua RM representa 60% da mesma e 14,89% da população da Região Norte. Com a criação na década de 1960 da Zona Franca de Manaus, o seu polo industrial tornou-se o grande motor de sua economia e um dos mais importantes do país, elevando Manaus, no intervalo de 40 anos, à posição de 6ª cidade mais rica do Brasil nesse início do século XXI.

MAPA DA RM DE MANAUS



A pesquisa realizada pelo Observatório das Metrôpoles sob o título *Como Andam as Metrôpoles Brasileiras*, finalizada em 2005 e revisada para publicação em 2009, produziu um sistema de classificação dos espaços urbanos nacionais chamado de Tipologia das Cidades Brasileiras. Nesse, os espaços urbanos foram classificados em metropolitanos e não-metropolitanos a partir da atribuição de um *score* escalado de 1 a 6, de acordo com a participação e o desempenho dos mesmos no conjunto de indicadores selecionados, que consideraram: 1) o tamanho populacional; 2) o volume da atividade econômica; 3) o nível de centralidade a partir do movimento aeroportuário de passageiros; 4) o grau de inserção a partir do número de empregos formais em atividades de ponta (maior conteúdo tecnológico); 5) poder de direção em atividades econômicas a partir do número de sedes de empresas classificadas entre as 500 maiores do país; e 6) poder de gestão em atividades públicas a partir da condição de capital de Estado ou não. A pesquisa revelou que os municípios pertencentes aos *scores* de 1 a 4 caracterizavam a condição metropolitana e os pertencentes às categorias 5 e 6 como espaços

urbanos não-metropolitanos.

Belém se constituiu num caso à parte nos resultados da pesquisa em 2005. Das áreas urbanas analisadas ela era, na ocasião, a única que se caracterizava como metrópole sem estar numa região metropolitana (caráter institucional) ou numa aglomeração metropolitana (realidade urbana). Ela foi classificada com espaço urbano metropolitano de nível 4, cuja polaridade é de caráter regional, juntamente com as regiões metropolitanas de Goiânia, Campinas, Vitória, Belém e Florianópolis. Os indicadores que mais pesaram e contribuíram para definir a condição metropolitana de Manaus foram o número de empregos formais em atividades de ponta e sedes de grandes empresas (RIBEIRO, 2009, p. 17).

Com essas características, Manaus tem se desenvolvido no espaço nacional e sido referência internacional, especialmente na América Latina, resguardando um duplo dilema: 1º. o crescimento econômico X o desenvolvimento social; 2º. o desenvolvimento local X as características regionais. A população do Estado do Amazonas, de um modo geral, vive sob situação de fragilidade social, observável nas condições estruturais de seus assentamentos (precariedade habitacional, carência de saneamento básico, irregularidade fundiária, dificuldades de acesso), na comunicação e na saúde pública. O Estado é territorialmente grande, sendo o maior do Brasil, e tem apenas 62 municípios dispersos na Floresta Amazônica, o que os torna muito dependentes da pujança de Manaus.

Assim, em que pese a posição privilegiada desta no *ranking* das cidades mais ricas do país, figurando no 6º lugar, em termos de desenvolvimento humano esses benefícios não alcançam a contento todos os recantos do Estado e, sequer, do próprio município. O IDH-M de Manaus é de 0,774, ocupando a 1.207ª posição no *ranking* nacional, apesar de o PIB per capita corresponder a mais de 23 mil reais. Já o IDH do Amazonas é de 0,780, que o coloca na 13ª posição entre as unidades federativas brasileiras. Em termos de esgotamento sanitário, o Amazonas conta com apenas 17,7% dos domicílios interligados à rede geral, sendo o 22º Estado brasileiro nesse *ranking*. Na mesma perspectiva, o Estado conta com 19,3% da população vivendo a extrema pobreza, ou seja, com renda per capita de até 70 reais, o que o coloca na 24ª posição dentre as 27 unidades da federação.

Com relação ao PIB, os valores produzidos em Manaus correspondem a mais de 85% do PIB do Estado do Amazonas e a tabela abaixo ilustra a sua evolução em contraste com o Índice de Gini para o mesmo período, indicando o nível da

desigualdade de renda da população.

Tabela 7: PIB e índice de GINI em Manaus.

MANAUS - AM				
	1991	2000	2005	2010
PIB*	---	14.094.080	27.517.836	48.598.153
População**	1.011.501	1.405.835	---	1.802.525
Índice de Gini**	0,57	0,64	---	0,63

Fonte: *IBGE/Munic; **IBGE/Censo Demográfico.

Percebe-se que, ao longo da década de 2000, o PIB de Manaus aumentou em 244,81%, sendo tal aumento justificado por uma significativa ampliação de unidades industriais no município, em função de sua zona franca, bem como no aumento das atividades de serviço. Não obstante, ao longo dessa década a Região Norte foi a que mais cresceu demograficamente no Brasil, sendo que só em Manaus houve um incremento populacional de 38,9% de 1991 para 2000, e de 28,2% de 2000 para 2010. Porém, apesar de o aumento proporcional do PIB ter sido muito mais expressivo do que o aumento demográfico, a distribuição das riquezas praticamente não se alterou e o Índice de Gini acusou, no ano de 2010, para Manaus a sexta capital mais desigual do Brasil.

Diante dessa realidade, três coisas chamam mais a atenção. A primeira delas diz respeito ao fato de que Manaus, no reboque do movimento que ocorre em toda a Região Norte, tem sido um espaço de grandes oportunidades, constituinte do “novo eldorado brasileiro”, sendo que a sua economia cresce mais do que em qualquer outra capital ou mesorregião do Norte do país em função da Zona Franca, que atrai importantes indústrias para o local. Diretamente associada a esse elemento, está o segundo fator a ser observado, que respeita ao intenso crescimento demográfico resultante de migração por busca de oportunidades. Contudo, dos trabalhadores que chegam a Manaus, a grande maioria não está apta a exercer funções nos novos empregos gerados, por causa de sua baixa qualificação técnica. Isso impacta diretamente a reprodução das desigualdades de renda e, por decorrência, das sociais. Por fim, o terceiro elemento a ser destacado dentro dessa lógica de cadeia é a dinâmica territorial de Manaus e entorno, este constituído num curto intervalo de

tempo em aglomerado urbano para, daí, se constituir numa região metropolitana institucionalizada. Isso realça o fato de que o movimento centrípeto de concentração de oportunidades agora transborda, provocando o movimento centrífugo de influência no entorno, com destaque para a distribuição demográfica, a formação de bolsões de pobreza nos municípios periféricos e o aumento dos índices de violência.

5. A COPA DO MUNDO DE 2014 E SEUS IMPACTOS NA DINÂMICA URBANA DA RM DE MANAUS

Um dos grandes motivos para a atração de investimentos e, por decorrência, da incorporação de riquezas e pessoas a solidificar a Região Metropolitana de Manaus é a incidência da capital enquanto arena para a Copa do Mundo de 2014. Na verdade, o fato de sediar jogos da copa, em si, não quer dizer muita coisa nesse processo; essencialmente, isso se constitui em variável secundária. Variável primária nesse caso é o conjunto de investimentos oriundos principalmente dos cofres públicos, tanto do governo estadual do Amazonas quanto do governo federal. Tais investimentos visam adequar o espaço da cidade e de sua região metropolitana aos padrões exigidos pelos organizadores internacionais do evento e são expressos nas seguintes ações e números:

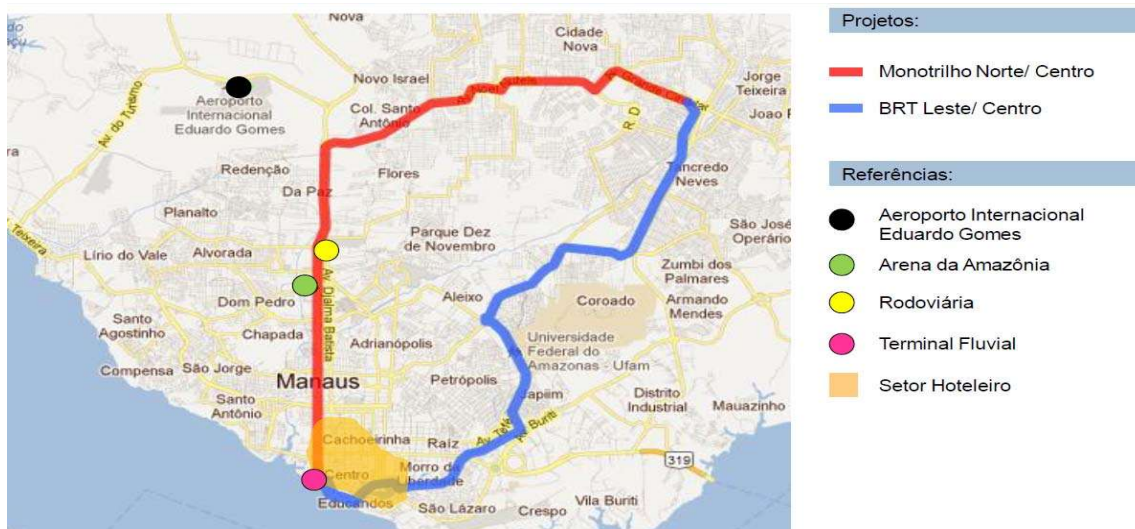
Tabela 8: Empreendimentos para a Copa em Manaus e fontes de financiamento.

Empreendimentos em R\$ milhões	Nº total de Empreendimentos	Investimento Total	Financiamento Federal	Recurso Local	Recurso Federal
Estádio	1	532,2	400,0	132,2	---
Mobilidade Urbana	2	1.844,9	800,0	1.044,9	---
Aeroporto	1	394,1	---	---	394,1
Porto	1	89,4	---	---	89,4
TOTAL	5	2.860,6	1.200,0	1.177,1	483,5

Fonte: Ministério do Esporte, abril/2012.

A tabela acima apresenta o total de empreendimentos diretos a serem implementados em Manaus em função da Copa do Mundo de 2014. São no total 5

(cinco) empreendimentos, expressos na reforma, ampliação e modernização do Estádio Vivaldão, do Porto e do Aeroporto da cidade e na construção de dois instrumentos de mobilidade urbana: um Monotrilho ligando a região Norte da cidade ao Centro; e um BRT – Bus Rapid Transit, que implica num ônibus articulado, com grande capacidade de lotação e com linha exclusiva de circulação, ligando a região Leste ao Centro. No total, serão investidos diretamente mais de 2,8 bilhões de reais para a realização dessas obras que, segundo seus organizadores, permitirão o aumento de 46% do PIB estadual do Amazonas de 2010 para 2014, sendo que o PIB direto e indireto relacionado à copa corresponderá a 10,6% do total do PIB (SEPLAN-AM, 2012).



Fonte: Ministério do Esporte, abril/2012.

As obras de reforma e ampliação do Porto e do Aeroporto terão recursos totalmente vinculados ao orçamento do Governo Federal, sendo que ambas correspondem a 16,9% do total dos recursos investidos. Já o Governo do Estado aplicará uma contrapartida nas obras do estádio e da mobilidade urbana correspondente a 41,1% do total dos recursos e 41,9% dos mesmos serão contratados por esse governo via financiamento. Ou seja, a realização da Arena Manaus para a Copa do Mundo de 2014 não contará com recursos oriundos da iniciativa privada e todas as políticas sociais, econômicas e ambientais do Estado concorrerão recursos com os gastos destinados à Copa.

Segundo a SEPLAN-AM, as obras e serviços diretamente relacionados à copa gerarão algo próximo de 35,3 mil empregos, sendo 10,7 mil nas obras de mobilidade (Monotrilho, BRT, Porto e Aeroporto), 7,5 mil nas obras do estádio, 1,3 mil em obras de saneamento e 15,8 mil nos serviços de turismo.

6. NO CAMINHO DA CONCLUSÃO, UMA BREVE ANÁLISE

A análise de todos esses números e valores mediante a realidade social, econômica e ambiental de Manaus só poderá ter de fato validade no contexto mais imediato de ocorrência do evento e no período posterior. Porém, é possível se fazer algumas inferências sob a luz de experiências semelhantes, tanto relacionadas a megaeventos quanto a superinvestimentos públicos, tais quais encerram o caso em questão.

Um modelo analítico muito utilizado para a avaliação desse tipo de evento é a Análise de Insumo-Produto, que considera o seu impacto na economia. Segundo Betarelli Júnior, Domingues e Magalhães (2010, p. 1),

Alguns autores consideram, entretanto, que os efeitos multiplicadores obtidos superestimam os efeitos reais, pois a metodologia utiliza hipóteses de oferta ilimitada de fatores de produção, não lida com os efeitos de substituição nem custos de oportunidade. Além disso, haja vista que os multiplicadores estão baseados numa estrutura de produção vigente da economia, não capta as mudanças que a realização do evento esportivo pode provocar nas relações produtivas. Existem também casos em que o método de insumo-produto não é capaz de captar certos vazamentos durante o evento esportivo.

Os três autores enfatizam as contestações ao modelo analítico supracitado, apresentando os diversos tipos de críticas elaboradas a ele, com destaque para o fato de que os benefícios previstos pelos gastos públicos nunca se materializam (PORTER, 1999), para a ausência de correlação entre a construção de estádios esportivos e o desenvolvimento econômico regional (NOLL e ZIMBALIST, 1997) e para o fato de que os empregos adicionais são sempre temporários e os custos de infraestrutura são significativos (BRENKE e WAGNER, 2006). Os autores destacam ainda as comparações feitas de megaeventos esportivos em países de capitalismo central e países de capitalismo periférico, constatando que *“o custo do capital é maior em países em desenvolvimento, ou seja, dinheiro gasto no evento representa*

dinheiro não gasto em outras áreas, tal como o sistema de saúde” (BETARELLI JÚNIOR, DOMINGUES e MAGALHÃES, 2010, p. 2).

Porém, os autores também destacam os possíveis efeitos positivos do megaevento esportivo, lembrando o que aconteceu em Seul, na Coreia do Sul (1988) e em Barcelona, na Espanha (1992), onde os investimentos para as Olimpíadas regeneraram as cidades a partir da reordenação de suas infraestruturas urbanas. As transformações daí decorrentes permitiram a essas cidades entrarem no circuito global de atração de investimentos, dadas as suas novas características urbanas, paisagísticas, tecnológicas, de transportes e mobilidade e conceituais.

Para analisarmos o caso específico do Brasil, onde a Copa do Mundo de 2014 acontecerá diretamente em 12 capitais estaduais distintas, vale a apreensão da condição dialética do megaevento, que gera efeitos positivos e negativos, sendo que os resultados dessa avaliação e até mesmo a sua projeção indicam a dimensão e a qualidade do saldo. Interessa nesse caminho o foco mais ampliado que permite que se enxergue a situação de Manaus e a sua reconfiguração urbana de âmbito metropolitano.

Diferentemente de outras capitais-arenas, em Manaus não houve remoções e despejos de unidades habitacionais. Situadas em áreas irregulares e gozando da condição de precariedade, unidades habitacionais foram removidas e as famílias residentes despejadas no Rio de Janeiro, em São Paulo, em Curitiba e no Ceará, pelo menos. Os motivos foram variados, mas todos relacionados às obras referentes à Copa do Mundo de 2014. No Rio de Janeiro ainda houve um fato de destaque: a desativação e remoção da Aldeia Maracanã, uma casa para indígenas localizada na área de influência do Estádio Maracanã. A sua desocupação ocorreu para que no lugar seja construído um estacionamento a ser utilizado especialmente no período da copa. Em todos os casos, as ações, geralmente comandadas pelo poder público municipal em concertação com o poder público estadual e com agentes do mercado, denotaram transgressões a direitos humanos e abusaram do uso de violência (tanto física quanto simbólica).

De toda sorte, é nesse ponto da violência física e simbólica que se pretende construir os signos da conclusão desse artigo. Pelo que se pôde observar na sua primeira parte, a incidência da realidade metropolitana no Brasil vem carregada de problemas, especialmente expressa na dualidade entre a concentração demográfica, por um lado, e o crescimento econômico, por outro, tendo como consequência a desigualdade na distribuição da renda produzida no espaço metropolitano. Ademais, em que pese o fenômeno metropolitano manifestar-se no Brasil há

aproximadamente 60 anos e ser pauta do debate político e do planejamento público há pelo menos 40 anos, até hoje ele é destituído de um estatuto que o regule. Mais ainda, não há uma instância de poder que o governe!

Manaus, antes mesmo de receber a institucionalidade metropolitana em 2007, articulando-a a outros 7 municípios, já vivia a condição metropolitana ausente de um aglomerado urbano, conforme indicou o estudo *Como Andam as Metrôpoles* do Observatório das Metrôpoles. Naquele momento, predominavam o tamanho demográfico e a pujança econômica na cidade ilhada por rios e florestas. A institucionalização de uma região metropolitana serviu, no mínimo, para o alarme de um novo problema: a ressonância e replicação das atividades produtivas e de serviços nos municípios circunvizinhos, articulando-os numa pequena rede urbana, em que se vê a generalização das desigualdades sociais e de renda e, por decorrência, da violência urbana. Nessa nova realidade, a floresta é tomada pela recorrência de um movimento pendular precário, pelas características geográficas da região, o que fragiliza a integração dos municípios vizinhos ao núcleo metropolitano.

Se por um lado os investimentos públicos da Copa do Mundo de 2014 implicam numa requalificação urbana da cidade que também contempla a sua população pobre e segregada, por outro lado eles botam pressão para a sua espoliação da metrópole rumo aos municípios circunvizinhos, pela valorização fundiária e o decorrente aumento dos custos urbanos. Não obstante, àqueles que sofrem a pressão e resistem na cidade, a marca da violência simbólica e, quiçá, física, marcará a sua experiência na metrópole. Tudo isso pelo fato gritante da desigualdade de renda destacado na tabela 7. Ou seja, o megaevento Copa do Mundo de 2014 e os seus bilhões de reais em investimentos em Manaus não alterarão a desigualdade de renda na metrópole amazônica, mas tendem, inclusive, a mantê-la, se não a aumentá-la.

Com a intensificação das relações entre os municípios constituintes da Região Metropolitana de Manaus, consolidando a sua rede urbana, a perversidade da desigualdade social tende a se intensificar, pois toma um escopo metropolitano. E, vale lembrar, a região metropolitana não tem governo. Portanto, a manutenção dos índices de desigualdade agrava o problema da pobreza e da segregação urbanas, contribui para o aumento da violência física e simbólica e é um problema para o qual não há governo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGB. **Geografia, natureza e cidadania**. Presidente Prudente: Caderno Prudentino de Geografia, n. 14, 1988.

AZEVEDO, Sérgio de; GUIA, Virgínia R. dos M. Os dilemas institucionais da gestão metropolitana no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz C. de Q. (org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004.

BETARELLI JÚNIOR, A. A.; DOMINGUES, E. P.; MAGALHÃES, A. S. **Quanto vale o show? Impactos econômicos regionais da Copa do Mundo 2014 no Brasil**. XXXVIII ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA – ANPEC, Salvador, dez./2010.

BORGES, Barsanufio G. A economia goiana na divisão regional do trabalho (1930-1960). In: SILVA, Luiz S. D. da (org.). **Relações cidade – campo: fronteiras**. Goiânia: Editora da UFG, 2000, p. 247-272.

BRENKE, K.; WAGNER, G. G. The Soccer World Cup in Germany: a major sporting and cultural event – but without notable business cycle effects. **DIW Berlin Weekly Report**, v. 2, n. 3, p. 23-31, 2006.

CARLOS, Ana F. A. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CHAUL, Nasr N. F. Goiás: da decadência à modernidade. **Ciências Humanas em Revista**, v. 6, n. 2, jul./dez. 1995, p. 11-26.

FRANCISCO DE OLIVEIRA, Adão. A produção social do espaço. In: **Cultura & liberdade**, ano 2, n. 2, Goiânia, 2002.

_____. A reprodução do espaço urbano de Goiânia: uma cidade para o capital. In: MOYSÉS, Aristides (org.). **Cidade, segregação urbana e planejamento**. Goiânia: Ed. da UCG, 2005.

BRITO, Fausto; HORTA, Cláudia J. G.; AMARAL, Ernesto F. de L. **A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas**. Disponível em: http://www.nre.seed.pr.gov.br/cascavel/arquivos/File/A_urbanizacao_no_brasil.pdf, acessado em 22/03/2010.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In:

SILVA, Catia A. da; FREIRE, Désirée G.; OLIVEIRA, Floriano J. G. de. (Orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006.

LIMA, Antônia J. de. (org.). **Cidades brasileiras: atores, processos e gestão pública**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

MACHADO, Gomes Gustavo. **Gestão Metropolitana e autonomia municipal: dilemas das transações federativas**. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2009.

MOYSÉS, Aristides. **Goiânia: metrópole não planejada**. Goiânia: Ed. da UCG, 2004.

MORAES, Lúcia M. **A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas**. Goiânia: Ed. da UCG, 2006;

NOLL, R. G.; ZIMBALIST, A. Build the stadium – create the jobs. In: Noll, R.G. & ZIMBALIST, A. (Eds.) **Sports, jobs and taxes: the economic impact of sports teams and stadiums**. Washington, DC: Brookings Institution Press, 1997.

PONTES, Beatriz M. S. Globalização, meio-ambiente e pobreza. In: VALENÇA, Márcio M.; GOMES, Rita de C. da C. (orgs.). **Globalização e desigualdade**. Natal: A.S. Editores, 2002.

PORTER, P. K. Mega-Sports events as municipal investments: a critique of Impact Analysis. In: FIZEL, J.; GUSTAFSON, E.; HADLEY, L. (Eds.) **Sports economics: current research**. Westport, CT: Praeger, 1999, p.61-73.

RIBEIRO, Luiz C. de Q. (org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004.

RIBEIRO, Luiz C. de Q. e CARDOSO, Adauto L. (orgs.). **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Cidade**. Rio de Janeiro: Revan/FASE, 2003.

RIBEIRO, L.C. de Q. e SANTOS JÚNIOR, O. A. Das desigualdades à exclusão social, da segregação à fragmentação: os novos desafios da reforma urbana. **Cadernos IPPUR/UFRJ**. Rio de Janeiro: v. 07, n.01, abr. 1993.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Da totalidad al lugar**. Barcelona: Oikos-tau, 1996.

_____. **Pensando o espaço do homem**. 5ª edição. São Paulo: EDUSP, coleção “Milton Santos – 5”, 2004.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. 3ª edição. São Paulo: Edusp, coleção “Milton Santos – 9”, 2008.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 12ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SILVA, Catia A. da; FREIRE, Désirée G.; OLIVEIRA, Floriano J. G. de. (Orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006.

SOUZA, Celina. Regiões metropolitanas: trajetória e influência das escolhas institucionais. In: RIBEIRO, Luiz C. de Q. (org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro, FASE, 2004.

PARTE II

REGIÃO NORDESTE

A COPA DE 2014: IMPACTOS OU LEGADO PARA AS CIDADES-SEDES DO NORDESTE?

Ana Maria Filgueira Ramalho

*Arquiteta e Urbanista, Doutora em Desenvolvimento Urbano, Coordenadora Local da Pesquisa "Metropolização e Megaeventos: Os Impactos da Copa de 2014", Observatório das Metrôpoles/Núcleo Recife/UFPE, Profª da Faculdade Damas da Instrução Cristã.
Email: ana.mramalho@yahoo.com.br*

Ronald Fernando Albuquerque Vasconcelos

*Engenheiro Civil, Doutor em Desenvolvimento Urbano, Prof. da Universidade Federal de Pernambuco
Email: ronald_vascon79@yahoo.com*

1. INTRODUÇÃO

Os megaeventos esportivos, nas últimas décadas, têm-se constituído em uma grande oportunidade para a reestruturação urbana. As cidades e países entram em uma competição internacional para se candidatar a sediar um megaevento esportivo em que a justificativa é de que o mesmo é vetor de crescimento e de desenvolvimento para o país sede. Entre as principais promessas, destacam-se aquelas que se baseiam em que um grande evento esportivo irá dar visibilidade internacional às cidades e, dessa forma, ser vetor de atração de grandes fluxos de turistas estrangeiros, causando, assim, incremento à atividade turística e trazendo grande visibilidade às cidades que lhes servem de sede. Além disso, devido às exigências feitas às cidades pelos organismos internacionais que coordenam os megaeventos esportivos, as mesmas tornam-se obrigadas a implantar em seu território um conjunto de ações de infraestrutura, em curtíssimo prazo, visando à superação dos obstáculos identificados pelos organizadores dos eventos. Toda essa demanda gera um grande processo de transformações para as cidades que abrigam os eventos, o que exige das gestões públicas grandes investimentos para pôr em prática as ações definidas, levando-as, face às indisponibilidades de recurso, à efetivação de parcerias com o capital privado.

No Brasil, em decorrência do processo em curso de transformação das cidades sedes, a questão que se coloca é: como o capital privado se apropria dos megaeventos esportivos e passam a interferir na gestão das cidades, num contexto em que os governos nos diversos níveis da federação são fortes politicamente e legitimamente constituídos, mas há carência de recursos financeiros para investimentos, e a máquina pública se encontra desaparelhada para fazer face aos desafios da gestão urbana democrática, num contexto de globalização?

Neste trabalho, tem-se como hipótese que os processos de reestruturação urbana implementados, nas cidades sedes da região Nordeste, impulsionados pela Copa do Mundo, nos quais o capital privado tem papel preponderante, implicam em mais impactos do que legado para as cidades e para a sociedade.

Dentro desse contexto, este artigo tem como objetivo analisar os impactos e o legado para as cidades nordestinas que serão sedes da Copa do Mundo de 2014 a ser realizada no Brasil, sendo elas Natal, Fortaleza, Salvador e Recife, com ênfase

nesta última, face à dimensão de suas intervenções que são em escala metropolitana.

O suporte metodológico para a elaboração desse artigo se baseou em pesquisa bibliográfica e documental, participação em eventos de discussão sobre a Copa, participação no Comitê Popular da Copa, visitas às obras relacionadas à Copa e entrevistas com gestores públicos e representantes de comunidades carentes, além dos resultados parciais da pesquisa em curso - “Metropolização e Megaeventos: Impactos da Copa de 2014” - desenvolvida pelo Observatório das Metrôpoles.

Além desta introdução, este artigo está estruturado em 4 partes: na primeira, traz uma discussão teórica a respeito do *city marketing* e a sua relação com os megaeventos esportivos; na segunda parte faz uma descrição dos principais projetos e ações da Copa nas cidades nordestinas; na terceira, apresenta algumas medidas necessárias para o enfrentamento dos problemas e a superação das desigualdades sociais; e por fim, as considerações finais, onde se constatou que os processos de reestruturação urbana que vêm sendo implementados nas cidades sedes do Nordeste, impulsionados pelo megaevento esportivo da Copa do Mundo, implicam em mais impactos do que legados para esses núcleos urbanos e para a sociedade.

2. O CITY MARKETING E OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS

Os megaeventos esportivos constituem-se os exemplos mais claros de um novo regime urbano que é denominado por *city marketing* ou planejamento estratégico. Esse modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais, cujo agressivo marketing toma como exemplo de maneira sistemática o sucesso de Barcelona (VAINER, 2000, p. 75). Esse modelo de gestão urbana chega ao Brasil na metade dos anos 90, ao se fazer uma dura crítica ao planejamento urbano tradicional, segundo a qual alega-se que o Estado não é um bom gestor, que os resultados de suas ações não têm proporcionado melhoria nas condições de vida da população, e dessa forma é melhor deixar a gestão das cidades por conta do livre

financiamento do mercado. Conforme pensamento neoliberal, as empresas privadas são mais eficientes do que qualquer intervenção estatal.

Sendo assim, o planejamento estratégico deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas. E, dessa forma, a nova agenda urbana teria, como nexos centrais, a problemática da competitividade urbana, que devem competir pelo investimento de capital, tecnologia e competência gerencial; competir na atração de novas indústrias e negócios; ser competitivas no preço e na qualidade dos serviços; competir pela atração da força de trabalho qualificada (World Economic Development Congress e The World Bank Apud VAINER, 2000, p. 77).

O discurso do planejamento estratégico se estrutura em torno da articulação de três analogias constitutivas: a cidade é uma mercadoria, a cidade é uma empresa e a cidade é uma pátria. A cidade é uma mercadoria a ser vendida em um mercado cada vez mais competitivo, em que outras cidades também estão à venda (VAINER, 2000). Dessa forma o “governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infraestruturas e de serviços que exerçam a atração de investidores, visitantes e usuários solventes” (CASTELLS & BORJA, Apud VAINER, 2000, p 78). A cidade é uma empresa à medida que ela deixa de ser vendida como um produto e passa a agir como uma empresa. Alguns urbanistas dizem que as grandes cidades são as multinacionais do século XXI. Se uma cidade é empresa, ela deve então ser entregue a quem entende de negócios. O setor privado deve assumir a gestão das estratégias econômicas locais. Essa cidade-empresa não é, entretanto, o lugar da política ou da cidadania. É o lugar do trabalho, da produção para o crescimento da nação. E já a cidade como pátria inviabiliza a crítica. Devendo predominar o discurso do consenso. Já que a cidade está competindo com outras, o surgimento de críticas ameaça a competitividade. Havendo, assim, um profundo esforço de esmagar a cidade como um lugar de política e submetê-la como local de negócio.

Harvey (2006) chama esse modelo de gestão urbana de empreendedorismo urbano e, de acordo com o autor, na transição do “administrativo urbano” para o “empreendedorismo urbano” se faz necessário reconhecer os efeitos reflexivos de tal mudança através dos impactos sobre as instituições urbanas, assim como sobre os ambientes urbanos construídos. E que a mudança para o empreendedorismo

deve ser analisada em diversas escalas espaciais, como zonas e comunidades, centro da cidade e subúrbios, região metropolitana, Estado-Nação etc.

Segundo Harvey (2006), é importante especificar quem está sendo empreendedor e a respeito de quê, uma vez que o poder real de reorganização da vida urbana muitas vezes está em outra parte, além do governo. Ou seja, está numa coalizão de forças mais ampla, em que o governo e administração urbana desempenham apenas papel de facilitador e de coordenador. E quando se trata de uma região metropolitana, deve-se considerar a formação da política de coalizão, a formação da aliança de classes, como base de algum tipo de empreendedorismo urbano. O autor apresenta três aspectos desse modelo: o primeiro, que o novo empreendedorismo urbano tem como elemento principal a noção de parceria público-privada, em que a iniciativa tradicional local se integra com o uso dos poderes governamentais locais, buscando e atraindo fontes externas de financiamento e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego; o segundo, que a atividade da parceria público-privada é empreendedora e especulativa, e sujeita a todos os obstáculos e riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racionalmente planejado e coordenado. O que, em muitos casos, significou que o setor público assumiu o risco, e o setor privado ficou com os benefícios; e o terceiro e último aspecto, o empreendedorismo enfoca mais a economia política do lugar, do que o território. Isto é, priorizam-se o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar, ao invés da melhoria das condições num território específico.

Além disso, Harvey (2006) também pontua quatro opções do empreendedorismo urbano, em que cada opção justifica alguma consideração em separado, ainda que seja a combinação dessas opções a forma mais rápida para as mudanças desiguais dos sistemas urbanos do mundo capitalista avançado, sendo elas, em primeiro lugar, alguma forma de subsídio como renúncias fiscais, aquisição de terrenos, flexibilização legal, oferecidas pelos governos locais para atrair investimentos nacionais e internacionais; em segundo, a valorização de regiões urbanas degradadas com atrações para o consumo, como a criação de estádios esportivos, shopping, entretenimentos, etc.; em terceiro, a luta pela obtenção das atividades de controle e comando referentes às altas finanças, ao governo, à coleta de informações e ao seu processamento (incluindo a mídia); e em quarto, a garantia

da redistribuição de superávits pelos governos centrais para o desenvolvimento social (saúde, educação, moradia, etc.).

Ademais, o que parece é que a lógica dos planos estratégicos tende a suplantar qualquer tentativa de planejamento participativo, no qual as gestões brasileiras se pautaram nos últimos anos, como resultado das conquistas de diversos setores da sociedade civil e dos movimentos pela reforma urbana, que, por décadas, reivindicaram por cidades mais justas e democráticas, buscando corrigi-las de processos históricos de fragmentação socioespacial.

No entanto, eventos dessa magnitude, como a Copa, tendem a confundir a lógica do processo de desenvolvimento urbano, no sentido *lato* do termo, isto é num processo de desenvolvimento econômico, social, político, cultural e no plano da preservação ambiental que tenha como objetivo integrar a sociedade e reduzir as desigualdades.

E é dentro desse pressuposto que se busca analisar quais os impactos e qual o legado para as cidades, ainda mais em tempos de grande euforia, uma vez que a Copa do Mundo chegou ao país do futebol...

3. AS CIDADES SEDES DO NORDESTE NA COPA DE 2014

A partir do anúncio da FIFA confirmando o Brasil como o país sede para a Copa do Mundo de 2014, vinte e duas cidades brasileiras de todas as regiões do Brasil entraram na disputa para terem a oportunidade de serem eleitas como cidades sedes da Copa. Para participar de tal disputa, gestores estaduais e municipais elaboraram propostas técnicas, para mostrar à FIFA suas potencialidades locais, com as devidas justificativas técnicas de serem capazes de tornar essas cidades aptas a receber esse megaevento.

No Nordeste, seis cidades participaram da disputa, sendo elas Fortaleza, Maceió, Natal, Olinda, Recife e Salvador, além de Aracajú, que, logo no início do processo, retirou sua candidatura. Dentre essas, as cidades de Fortaleza, Natal, Recife e Salvador foram eleitas entre as 12 cidades sedes escolhidas para sediar a Copa no Brasil. E, com exceção da cidade de Natal, as demais, também sediarão a Copa das Confederações, que ocorrerá em 2013. Destaca-se que as cidades eleitas dessa região já se constituem os polos mais dinâmicos do Nordeste, o que pode

potencializar ainda mais as desigualdades intrarregionais já consolidadas em uma região historicamente pobre.

Na ausência de um plano nacional de desenvolvimento para a região Nordeste, região com os piores indicadores socioeconômicos do Brasil, eventos dessa magnitude consolidam-se como uma oportunidade única para atrair investimentos públicos para responder a antigas demandas, principalmente àquelas relacionadas à infraestrutura urbana. Nesse sentido, os gestores públicos justificam que sediar uma copa permite trazer uma gama de benefícios para essas cidades, em um espaço tão curto de tempo, que em outras circunstâncias não aconteceria, promovendo o desenvolvimento econômico das mesmas. E esse tem sido posto como o grande legado que a Copa está trazendo para essas cidades, mas cujos impactos, que se sabe também são muitos, não são discutidos.

Megaprojetos como a Copa envolvem megaquestões, ainda mais em cidades cujos níveis de desigualdades socioeconômicas se dão das mais variadas formas, como é a realidade das cidades nordestinas, e que já são evidenciados nesta fase de preparação para a Copa.

a. A CIDADE SEDE DE NATAL

Um das justificativas que levou à escolha de Natal para sediar os jogos da Copa foi esta cidade possuir o 3º maior número de leitos de hotéis do Brasil, o que responde a uma das exigências da FIFA. No entanto, algumas transformações estão ocorrendo em seu território. A principal delas, e que é geradora de impactos de diversas ordens, diz respeito à construção de uma nova arena esportiva.

Para atender às exigências da FIFA, o antigo e tradicional estádio de futebol conhecido como “Machadão” foi demolido - além de todo o complexo poliesportivo que possuía, com um ginásio poliesportivo chamado de “Machadinho”, um centro administrativo do Governo do Estado e uma creche. Neste lugar está sendo construída a Arena das Dunas - arena multiuso, com capacidade para 42 mil pessoas - construída através de uma Parceria Público Privada – PPP, entre o Governo do Estado e a Construtora OAS.

O processo de demolição dos equipamentos existentes ocorreu de forma súbita, pressionados por uma visita da FIFA para justificar que as obras não

estavam paradas. O governo estadual demoliu as construções ali existentes, sem licença de demolição e sem inclusive, dar uma alternativa para mães e crianças que desfrutavam de tal espaço. O centro administrativo foi o único equipamento que não foi demolido.

O estádio Machadão foi projetado pelo arquiteto Moacyr Gomes da Costa, originário de Natal, e era considerado um dos mais bonitos estádios de futebol do Brasil, sendo por isso chamado de “um poema de concreto”, o que justificou a solicitação, por parte de grupos constituídos da sociedade civil organizada, para o tombamento do Machadão como patrimônio arquitetônico de Natal - mas não se obteve sucesso.

Sem dúvida, a parte sadia e sensata da sociedade repudia essa esdrúxula ideia de demolir um patrimônio público de valor imaterial incalculável, e de valor pecuniário em torno de R\$ 2 bilhões, e em seu lugar assumir um débito de R\$420 milhões, para um evento de curta duração, sob promessa de um “legado” de desenvolvimento (GOMES, 2011).

Somado a este fato, cabe destacar que Natal, ao contrário das outras cidades sedes do Nordeste, não tem times expressivos de futebol que gerem campeonatos que demandem um grande público em seus estádios, e na Copa irá receber apenas 4 jogos.

Além da construção da arena, outros projetos e ações também estão previstos para a cidade. Entre elas destacam-se projetos de mobilidade urbana, integrando a Arena das Dunas ao aeroporto e o setor hoteleiro; ampliação e melhorias no aeroporto e no porto; ações de desenvolvimento turístico, através da construção de novos hotéis e de Centros de Atendimento ao Turista – CATs; sinalização turística e instalação de redes de telecomunicações para atender ao evento. Observa-se que essas intervenções tendem a consolidar uma nova dinamização de uma área específica da cidade e com investimentos focados na ampliação do setor turístico.

O principal projeto de mobilidade se dá através da reestruturação da Avenida Engenheiro Marcos Freire, que impactará o Parque das Dunas de Natal, Unidade de Conservação de Proteção Integral, legalmente protegida desde a década de 80. A população local também contestou esse projeto que gastará aproximadamente 220 milhões de reais para reduzir de 4 a 7 minutos de percurso em 4 km, além de

impactar uma importante área ambiental da cidade e promover a remoção de muitas famílias pobres.

Foto 1. Estádio Machadão



Fonte: blogdoemilontavares.blogspot.com, 2011.

Foto 2. Arena das Dunas



Fonte: Secopa Rio Grande do Norte, 2012.

b. A CIDADE SEDE DE FORTALEZA

A copa em Fortaleza também tem proporcionado que uma série de investimentos públicos chegue à cidade. Investimentos esses com grande repercussão em torno do Estádio Castelão e da rota turística da cidade. O antigo estádio, agora denominado Arena Multiuso Castelão, passou por reforma e adequações para atender às normas da FIFA, através da primeira contratação de PPP realizada pelo Governo do Estado do Ceará com o Consórcio Galvão Engenharia S/A e Andrade Mendonça Construtora Ltda.

Para melhorar a facilidade de locomoção das pessoas até o estádio, interligando-o aos demais equipamentos de interesse turístico, estão previstos a construção de corredores exclusivos de ônibus, de uma linha de VLT – Veículo Leve sobre Trilhos e duas estações de metrô. Além da reforma e ampliação do terminal de passageiros no aeroporto, terminal marítimo de passageiros, centro de comando e controle regional e instalação de câmeras de monitoramento de segurança em algumas áreas da cidade.

Também estão previstas algumas ações na área de saúde, saneamento e meio ambiente que, de acordo com denúncias dos movimentos populares, servem mais para o atendimento das pessoas que vêm de fora, do que para a população local. Além do que, muitas ações postas não enfrentam os reais problemas da cidade. Ao contrário, aumentam ainda mais a concentração de renda existente no Ceará. Um exemplo disto é a implantação do “Acquario Ceará”, que não tem relação com a Copa e não existia aceitação por parte da população, mas está sendo construído como se fosse um empreendimento necessário para o evento.

Além de as ações que estão sendo implementadas não atenderem às demandas da população, o que se torna ainda mais grave é que, para colocá-las em prática, várias comunidades também estão sendo removidas. É em função desses processos de remoções que os moradores atingidos pelas obras do VLT apelidaram-no de “Vai Levando Tudo”, considerando que levam moradias de famílias pobres, direitos adquiridos, relações de vizinhanças construídas, proximidade do trabalho e de áreas infraestruturadas para os mais pobres.

Também foram feitas mudanças no Plano Diretor da Cidade, especialmente, no tocante aos imóveis vazios destinados à implantação de habitações de interesse social, que perderam a classificação de ZEIS, e, assim, muda-se a prioridade de intervenção no território.

c. A CIDADE SEDE DE SALVADOR

Para Salvador sediar os jogos da Copa de 2014, fez-se necessária a demolição de toda a Vila Olímpica - que continha o Estádio da Fonte Nova, ginásio esportivo e piscina olímpica, ambos públicos - para dar lugar à construção da Arena Multiuso Fonte Nova, com 50 mil lugares, privatizado. A viabilização do empreendimento ocorreu através da PPP criada entre o Governo do Estado da Bahia e a Fonte Nova Negócios e Participações, concessionária formada pelas empresas Odebrecht Participações e Investimentos e Construtora OAS.

Além da reconstrução do estádio, a PPP envolve a exploração econômica pelo período de 35 anos, a título de receitas acessórias, dos empreendimentos que se localizam no entorno da arena, que estão divididas em alas sul e norte com as

seguintes atividades: hotelaria, Shopping Center, Casa de Shows e prédios comerciais, entre outros.

Também estão previstas ações no aeroporto de Salvador, relativas à ampliação do pátio de aeronaves, construção de torre de controle, reforma e adequação do terminal de passageiros; construção no terminal marítimo de passageiros; e ações de desenvolvimento turístico, através de melhorias de acesso aos principais atrativos turísticos, implantação de centros de atendimento ao turista, de hotéis e de sinalização turística, instalação do centro de comando e controle regional e instalação de câmeras de monitoramento - além de investimentos em infraestrutura viária e equipamentos urbanos.

As principais críticas dos projetos da Copa em Salvador se dão em função da falta de transparência, tanto quanto dos próprios projetos, bem como dos recursos utilizados, das áreas afetadas, da estimativa de prazos, e conseqüentemente, dos impactos socioambientais.

Até o presente momento, não foram identificados processos de remoções. No entanto, verifica-se uma dinamização econômica das áreas do entorno, o que poderá provocar possíveis processos de gentrificação. Além do que, houve tentativas de modificação no Plano Diretor da Cidade, propondo alteração na legislação urbanística para adequação dos empreendimentos previstos, além da definição de novos parâmetros de verticalização.

Outra questão polêmica, em Salvador, diz respeito à venda dos acarajés pelas baianas. O acarajé, comida típica da Bahia, é tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) como patrimônio imaterial. E, não se sabe ainda se será possível proceder a sua venda. Pois, de acordo com as normas da FIFA, no raio de 2km da Arena não será permitido o comércio de nenhuma marca que não seja oficial. Em tese, os acarajés não poderão ser concorrentes dos hambúrgueres do McDonald's, que é um dos patrocinadores oficiais da FIFA.

d. A CIDADE SEDE DE RECIFE

Recife, apesar de eleita como uma das cidades sedes do Nordeste, tem parte dos equipamentos necessários à viabilização da Copa em municípios integrantes da Região Metropolitana, o que a torna um caso peculiar e de impactos de dimensões regionais, no seu mais amplo sentido.

Após Recife ser eleita cidade sede, foi constituído o Comitê Pernambuco na Copa, coordenado pelo governo estadual, que inicialmente buscou identificar as opções de implantação do estádio de futebol através das alternativas apresentadas por entes privados e públicos. Além de uma primeira proposta apresentada pelas prefeituras de Recife-Olinda, o setor privado e os grandes clubes do Estado especularam quanto à implantação de um novo estádio ou quanto à reforma dos estádios já existentes – como o caso da Arena Coral, no Estádio do Santa Cruz Futebol Clube e da Arena do Sport Clube Recife, ambos em Recife. Tais propostas foram consideradas pouco viáveis do ponto de vista técnico e econômico. Às apresentadas pelas prefeituras, justificou-se que implicavam em grandes desapropriações e em impactos não facilmente contornáveis no que diz respeito à questão da mobilidade. Quanto às reformas dos estádios dos principais clubes pernambucanos, estas se apresentavam como obstáculos devido à necessidade de realização de elevados investimentos, em decorrência da idade de construção dos estádios, mais de quarenta anos, para adequá-los ao padrão FIFA.

O Governo do Estado passou a analisar, pormenorizadamente, as alternativas apresentadas, além de estudar uma outra proposta, situada na zona oeste da Região Metropolitana do Recife – RMR - que se destacava, principalmente, por agregar condicionantes efetivos à sua viabilização: como a propriedade pública do terreno (do governo estadual), o interesse de grupos privados para executar e gerir o empreendimento e a localização central na RMR; plena acessibilidade e mobilidade; área potencial de adensamento e expansão urbana; disponibilidade do terreno; potencial paisagístico (proximidade de cursos d'água, matas e morros); viabilidade econômica – interesse da iniciativa privada.

Tomando como referência estes critérios, foi proposta uma reestruturação urbana para a RMR através de um conjunto de intervenções físicas distribuídas nesse território, construídas segundo o conceito de Operações Urbanas Consorciadas e integradas através de três elementos estruturadores:

acessibilidade/mobilidade; usos e equipamentos dinamizadores; novo núcleo urbano metropolitano.

Para esta Operação Urbana, foram analisadas diversas alternativas de modelos institucionais, que contemplavam distintos arranjos jurídicos e econômicos. A análise considerou os seguintes requisitos:

- Respeito ao cronograma da FIFA;
- Menor complexidade de licitação;
- Maior interesse dos investidores;
- Menor impacto patrimonial;
- Menor risco do empreendimento para o Estado e impacto no orçamento público;
- Menor risco de ocupação irregular do terreno adjacente;
- Menor complexidade na gestão do contrato;
- Sinergia com a operação imobiliária.

Essa análise indicou que o modelo que se mostrou mais viável foi o de uma PPP, tipo Concessão Administrativa, incluindo a exploração imobiliária como receita acessória.

Face aos aspectos considerados, o local que foi escolhido para implantação do principal equipamento necessário ao evento, a arena esportiva, fica na parte leste do município de São Lourenço da Mata, a 19Km do Recife, que, junto a outros 13 municípios, integra a Região Metropolitana do Recife – RMR. Na época da escolha, os moradores locais comemoraram o fato do município de São Lourenço da Mata, um dos mais pobres da RMR, com uma população de 102.895 (IBGE, 2010) habitantes, e com um PIB per capita de R\$ 4.308,38 (IBGE, 2009), vir a ganhar notoriedade internacional por sediar um megavento esportivo dessa natureza.

Além da arena esportiva, o governo estadual lançou um megaempreendimento – uma cidade planejada, com uma estimativa de absorver aproximadamente 100 mil novos habitantes (mesmo número de habitantes existentes), a qual denominou de “Cidade da Copa”, criando uma nova centralidade urbana/metropolitana (Mapa 1), ao mesmo tempo em que estrategicamente desassocia essa nova centralidade de um lugar já existente, reconhecido pela pobreza, evidenciando uma eficiente estratégia de marketing urbano, à medida que

constrói uma nova imagem de cidade. Fato relevante da escolha do local da Cidade da Copa é que todo o terreno, de 247 hectares, pertencia ao Governo do Estado. E existiam nele mais de 300 famílias de baixa renda - que foram desapropriadas pelo governo. Além disso, o Plano Diretor definia a área como uma Zona Especial de Interesse Social, vindo a ser transformado em uma Zona de Urbanização Preferencial – ZUP, tornando viável o empreendimento.

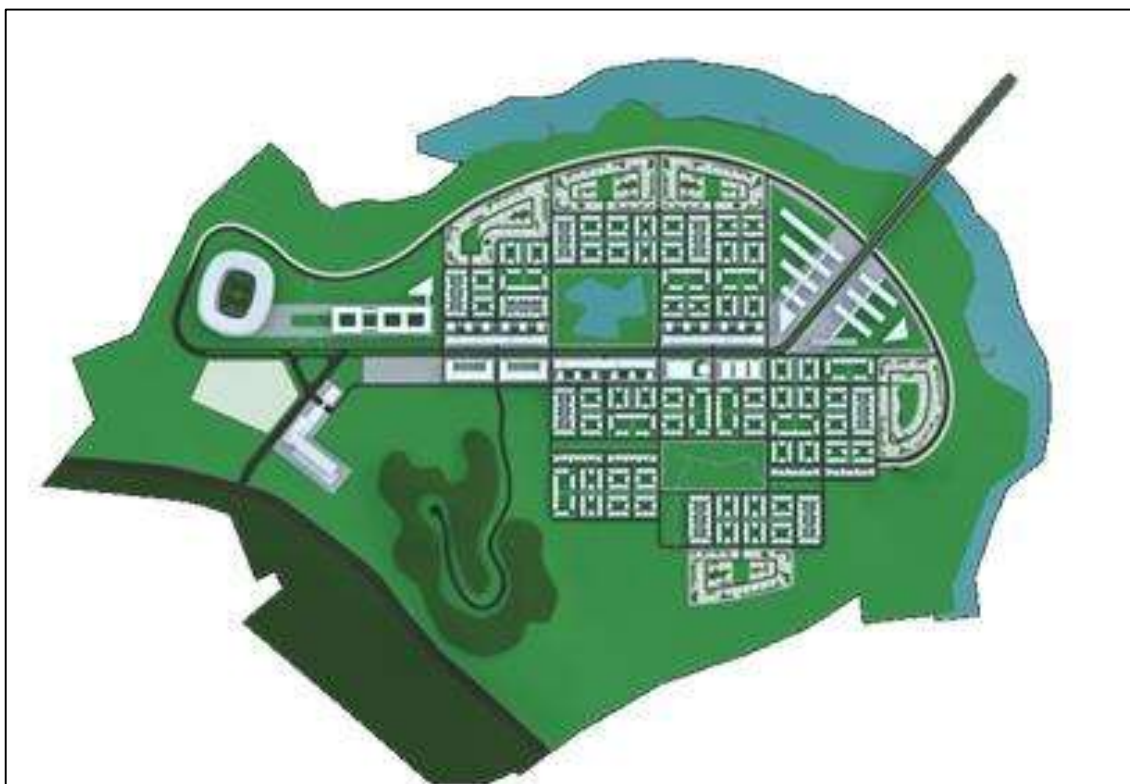
Figura 1. Mapa com Localização da Cidade da Copa na Região Metropolitana do Recife



Fonte: Governo do Estado de Pernambuco.

O projeto inicial da Cidade da Copa ficou sob a responsabilidade do Núcleo Técnico de Operações Urbanas – NTOU, ligado ao governo estadual, que desenvolveu uma proposta técnica que, além da arena esportiva, contaria aproximadamente com 10.500 moradias, a maioria em edifícios de até 3 pavimentos, além de casas térreas, comércio, serviços e equipamentos comunitários.

Figura 2. Projeto Cidade da Copa elaborado pelo NTOU.



Fonte: NTOU, 2008.

Após anúncio de que o Governo Federal entraria com cerca de 500 milhões de reais para investimentos na Cidade da Copa, houve um súbito interesse da iniciativa privada em participar desse projeto, deixando toda a equipe técnica do NTOU afastada do processo, o qual foi todo reformulado.

O projeto da Cidade da Copa, a partir de então, ficou a cargo do grupo privado – Consórcio Arena Pernambuco, constituído pela Odebrechet Investimentos em Infraestrutura Ltda e Odebrechet Serviços de Engenharia e Construção S.A., que contratou o escritório americano Aecom para a elaboração de um plano urbanístico, em parceria com o grupo AEG Development - que desenvolveu o projeto imobiliário.

Assim, a Cidade da Copa é anunciada pelos seus empreendedores como a primeira *SmartCity* da América Latina. Além da construção da arena multiuso, com capacidade para 46 mil pessoas e com estacionamento para 6 mil veículos, conforme exigências da FIFA, no megaprojeto estão previstos os usos habitacional, entretenimento e negócios, hotelaria, centro de convenções e feiras, e campus

universitário. Conforme seus idealizadores, a cidade se estrutura em quatro pilares: “lugar para morar, trabalhar, aprender e se divertir”.

A viabilidade do projeto ocorre através da Parceria Público Privada – PPP, entre o Consórcio Arena Pernambuco e o governo estadual. Toda a área da Cidade da Copa que pertencia ao Estado foi cedida ao consórcio, em troca do mesmo construir a arena, onde ocorrerão os jogos da copa. A construtora terá ainda direito de exploração do uso da arena por 33 anos. Após esse prazo a arena é devolvida ao Governo Estadual para que o mesmo possa renegociar o direito à exploração do uso com um novo empreendedor. Já a área da Cidade da Copa será transferida para o Consórcio através de uma cessão definitiva.

De acordo com dados obtidos junto ao governo do estado, em 2011, a receita da Concessionária será composta por:

- Receita Principal: Contraprestação Pecuniária, a ser paga pelo Estado de Pernambuco ao parceiro privado durante 30 anos;
- Receita Operacional: auferida com a exploração da arena (camarotes e demais produtos *premium*);
- Receitas Adicionais: obtidas com atividades complementares à atividade principal da Arena (propaganda, lojas, estacionamento e outras);
- Receita Acessória: obtida com a exploração imobiliária da Cidade da Copa.

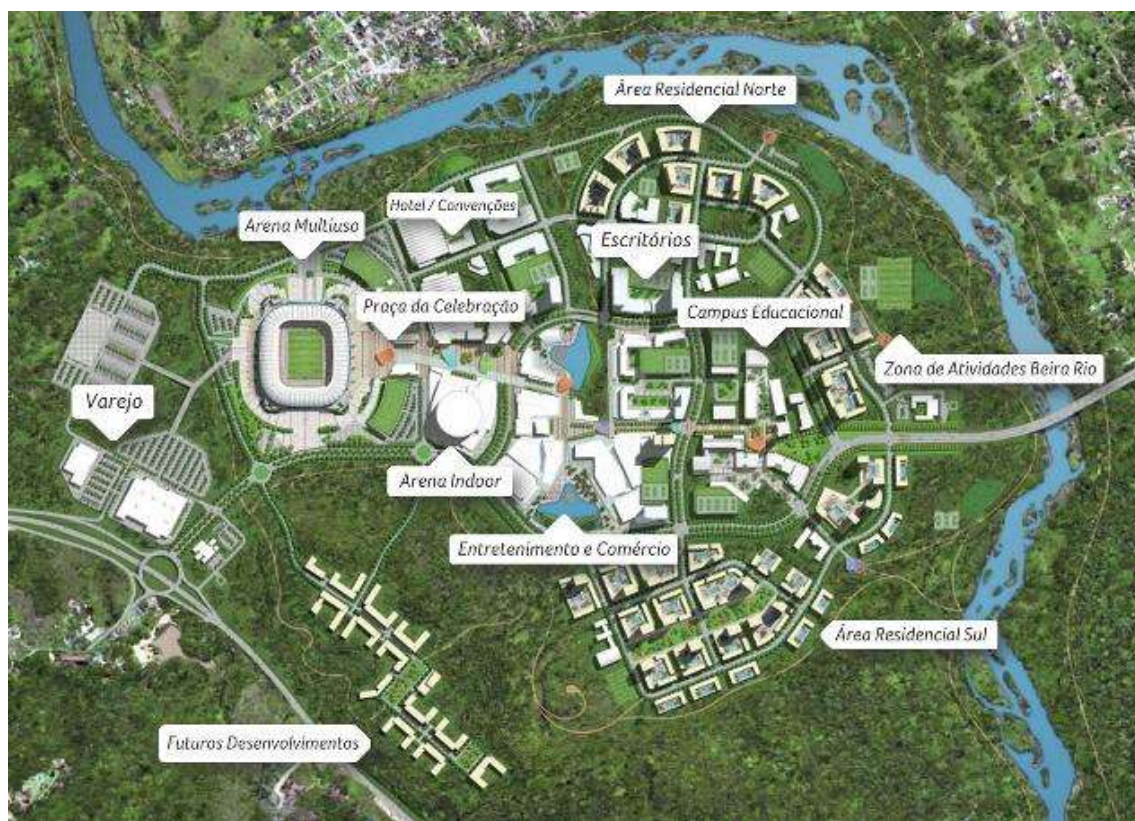
O Governo do Estado também realizará o ressarcimento de parte do investimento realizado para a construção da Arena no primeiro ano de operação da mesma (2013). Para tanto, o Governo assumirá os encargos de um empréstimo tomado pelo parceiro privado junto ao BNDES.

Todas as obras de infraestrutura urbana para receber o empreendimento estão sob a responsabilidade do governo estadual. E ficou a cargo do Consórcio a definição dos parâmetros urbanísticos e ainda a gestão dos serviços e do controle urbano.

A Cidade da Copa foi inspirada na cidade de Minato Mirai, distrito de Yokohama, conhecido como a primeira cidade inteligente do Japão, que conta com um sistema de calefação e ar condicionado central, servindo a quase 90 mil pessoas, gestão automatizada do consumo de energia elétrica, museus, casas de espetáculo e áreas verdes. A cidade iniciou a ser erguida há 30 anos em torno do porto de Yokohama, com o propósito de atrair empresas e criar empregos, já que era praticamente uma cidade dormitório de milhões de pessoas que trabalham em Tóquio. Em Recife, o empreendimento está desenvolvido em torno da arena

esportiva e o “cérebro” da cidade ficará sob a responsabilidade de empresas transnacionais como a Cisco, Nec e Ericsson, com as quais o Consórcio firmou parceria para a elaboração de uma central de controle que vai monitorar desde a segurança até o fluxo de veículos e o consumo de energia.

Figura 3. Projeto Cidade da Copa. São Lourenço da Mata, Pernambuco



Fonte: Consórcio Arena Pernambuco, 2011.

Além da Cidade da Copa, outros projetos estão sendo executados na RMR, como reformas no porto e aeroporto, ampliação da rede hoteleira, centros de atendimento ao turista, e obras de mobilidade urbana, entre as quais se destacam: corredores de transportes público: norte/sul e leste/oeste, projeto de navegabilidade do Rio Capibaribe, terminais integrados de passageiros, estação do metrô. Cabe destacar que parte das obras de mobilidade está sendo priorizada com o objetivo de conectar o Recife à Cidade da Copa, tornando o empreendimento atrativo e viável para a população solvente. Essas obras estão espalhadas pelos municípios de

Camaragibe, Jaboatão dos Guararapes, além de Recife, sem que tenha sido pensado um plano para a Região Metropolitana do Recife como um todo.

É importante destacar que, para viabilizar o projeto da Copa em Recife, já se estima que mais de 1000 famílias de classe pobre estão sendo removidas de suas moradias, seja para viabilizar projetos de mobilidade urbana, seja para ceder lugar ao megaempreendimento.

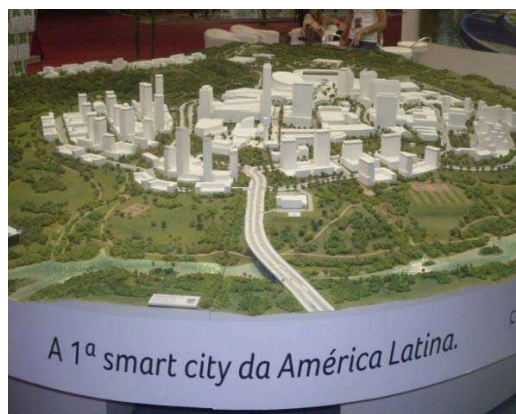
As legislações urbanísticas e ambientais também estão sendo flexibilizadas, modificadas ou desconsideradas para tornar viáveis as intervenções propostas. As obras também foram iniciadas sem que tenham sido realizados os Estudos de Impactos Ambientais e Relatório de Impactos Ambientais – EIA/RIMAS, obrigatórios para projetos dessa natureza.

Observa-se que os empreendimentos imobiliários anunciados para a Cidade da Copa pouco se integram com a cidade existente, que se caracteriza por tipologias simples, de padrão de baixa renda (Foto 3). No entanto, já é verificado que em torno da Cidade da Copa, inicia-se uma nova dinâmica urbana, relativa ao aumento rápido do preço do solo na região. E, sobretudo, que as oportunidades oferecidas para a Região Metropolitana do Recife, devido aos investimentos da Copa, transcendem as ações de infraestrutura urbana tão necessária à região. Mas, cria-se uma nova reconfiguração socioespacial (Foto 4) – que, tudo indica, terá, como marca, mais desigualdades e fragmentação urbana.

Foto 3. São Lourenço da Mata – RMR Foto 4. Maquete da Cidade da Copa.



Fonte: Observatório das Metrôpoles, Núcleo Recife, 2012.



Fonte: Observatório das Metrôpoles, Núcleo Recife, 2012.

4. A COPA NO NORDESTE: LEGADOS OU IMPACTOS?

O principal legado que a Copa do Mundo poderá deixar às cidades do Nordeste são as obras de infraestrutura urbana e de infraestrutura turística que estão sendo realizadas em tão curto espaço de tempo. É comum às cidades sedes da Copa no Nordeste a viabilização de recursos para implantação de projetos de mobilidade urbana, ampliação de portos e aeroportos, aumento da rede hoteleira, entre outros equipamentos. Contudo, muitos impactos estão ocorrendo, cujos principais são destacados:

1. Pouca participação do poder executivo municipal nos projetos da Copa, a despeito de tais projetos impactarem diretamente o território cuja competência é municipal. Diante das fragilidades dos municípios em gerenciar megaprojetos, os governos estaduais são os responsáveis pelas obras da Copa através de Parcerias Público Privadas. Os municípios nesse contexto têm tido papel secundário, cabendo aos mesmos apenas a responsabilidade pelas alterações urbanísticas e aprovações de projetos.

2. Flexibilização ou alteração dos instrumentos do planejamento urbano como os Planos Diretores e modificações no zoneamento, recaindo os impactos mais perversos exatamente em áreas especiais, as ZEIS. Dessa forma, usa-se o argumento da Copa para que o regime urbanístico das cidades seja alterado repentinamente, sem inclusive a discussão com a sociedade.

3. Violação aos direitos humanos, principalmente através de processos de remoções forçadas, afastando prioritariamente famílias pobres para as periferias.

4. Falta de transparência e de mecanismos de participação e de controle social quanto aos projetos, bem como quanto aos recursos financeiros empregados.

5. Endividamento público para beneficiar setores e grupos específicos da sociedade. Além da privatização de espaços públicos.

6. Repercussões na cultura e economia locais. Cabe destacar que os jogos da Copa do Mundo ocorrem nos meses de junho e julho, meses de forte tradição das festas juninas no Nordeste. De acordo com a FIFA, não é permitido ter festas de ruas antes, durante e depois dos jogos da Copa, o que traz forte impacto para economia e cultura locais, além das restrições das tradições nordestinas, como o artesanato e comidas típicas.

Com base nas análises realizadas nas quatro cidades sede do Nordeste, há indícios de que a Copa do Mundo no Nordeste promoverá maiores desigualdades

sociais. E tanto o legado, quanto os impactos gerados, ambos estão associados à ausência de planejamento e governança urbana, fatores que precisam ser repensados e superados.

5. MEDIDAS NECESSÁRIAS VISANDO O ENFRENTAMENTO DOS PROBLEMAS E A SUPERAÇÃO DAS DESIGUALDADES: A QUESTÃO DO PLANEJAMENTO E DE UMA NOVA PRÁTICA DE GESTÃO.

Decerto não é pela falta de políticas públicas que as cidades brasileiras não têm resolvido seus principais problemas urbanos, em direção à superação das desigualdades. Nos últimos 24 anos, após a promulgação da nova Constituição, o país empenhou-se na formulação de um conjunto de políticas públicas de forma a buscar atender as demandas reprimidas nos mais variados setores da vida urbana - esforço que se tornou mais efetivo a partir da primeira década deste novo século. Com efeito, o início dos anos 2000 parecia promissor com a aprovação da lei de reforma urbana, o Estatuto da Cidade e, logo após, a instituição do Ministério das Cidades, do que decorreu a criação da Política Nacional de Habitação e do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social, da Lei de Consórcios Públicos, da nova Política de Saneamento Ambiental, da recém-criada Lei da Mobilidade, bem como dos conselhos gestores e dos fundos de promoção dos investimentos.

A formulação dessas políticas e a melhoria da situação econômica do país pareciam indicar uma mudança de patamar no tratamento de uma série de problemas urbanos, face ao aumento da disponibilidade de recursos. Mas o que se tem visto é uma perda de protagonismo dos movimentos sociais e uma continuidade do imobilismo da gestão pública, ambiente no qual florescem os interesses econômicos de grupos privados.

O que se observa hoje é que tem prevalecido uma visão equivocada do que fazer em termos de desenvolvimento urbano, que tem sido comandado mais por interesses econômicos das empresas de construção e proprietários da terra do que pela constituição de uma cultura cívica e de requalificação das nossas cidades para este novo milênio. Os grandes grupos econômicos é que decidem onde, quando e o que construir. As prefeituras e os agentes financiadores apenas se limitam a verificar se a legislação local está sendo atendida, mas pouco fazem no sentido de decidir para onde e como a cidade deve crescer e se modernizar, como adensar áreas

desprovidas de infraestrutura, ou como definir novos padrões. Quem faz isto são os grupos privados, a despeito das políticas urbanas existentes e dos recursos públicos disponíveis. Desse modo a injeção de recursos não tem servido para melhorar as cidades, mas para produzir um crescimento ainda mais desigual e insustentável social e ambientalmente, como aconteceu durante o regime militar.

Essa problemática tem origem remota e raízes profundas e é consequência de um grande número de fatores, entre os quais dois que são particularmente importantes no momento atual. O primeiro diz respeito à falta de planejamento urbano e o segundo, de uma prática de governança urbana e metropolitana.

A falta de planejamento urbano é ao mesmo tempo consequência e resultado da crise de gestão dos órgãos do poder executivo no Brasil. Os governos eleitos no período pós-democratização, de diferentes vieses ideológicos, mesmo aqueles de caráter progressistas, não conseguiram romper com os problemas estruturais da “máquina pública”, característicos do modelo burocrático-autoritário, refletidos nos entraves institucionais entre diferentes níveis de governo, no centralismo, no corporativismo, no clientelismo, no envelhecimento do corpo funcional e na sua desqualificação, no desaparecimento, e na falta de controle social por parte da população a ser beneficiada pela intervenção do Estado. Como resultado, as intervenções nas cidades se dão de formas pontuais, como tem sido visto nas cidades sedes da Copa.

Aponta-se também a necessidade de implantação de processos de governança urbana e metropolitana, sobre os quais é possível indicar algumas ações fundamentais. A primeira delas diz respeito ao fortalecimento dos governos municipais, uma vez que, tais governos não foram capazes de alterar os arranjos institucionais existentes e de implementar novos mecanismos de gestão, tão necessários à reforma urbana. Nestas circunstâncias a ineficiência tem sido a grande marca das administrações municipais, salvo raras exceções e, principalmente, quando se pensa a cidade de um ponto de vista macro. Para tanto, as administrações municipais devem basear suas ações num modelo de planejamento global, de caráter estruturante, com perspectiva de longo prazo, e no estabelecimento de objetivos, metas e alocação de recursos perfeitamente definidos, capazes de direcionar a cidade para onde se deseja chegar. Esse tipo de ação deve levar em conta a negociação entre agentes públicos, privados e a população diretamente interessada. Além de também desenvolver a capacidade de articulação entre os próprios entes federados, através da constituição de arranjos de cooperação, principalmente quando se trata de cidades em regiões metropolitanas.

Outra ação entendida como fundamental, diz respeito ao fortalecimento dos mecanismos de participação e controle social. Entende-se que não existe política pública exitosa se não se investe na participação da sociedade. É importante ressaltar que, nas últimas décadas, vários canais de participação e controle social passaram a fazer parte da agenda pública, e a sociedade - mais que participar - precisa efetivamente decidir. Além do que, precisa-se ampliar essa questão para além dos espaços institucionais formalmente constituídos. E sim, incorporar a participação social na cultura da sociedade, fazendo-a entender que a cidade pode e deve ser o resultado desse processo.

Nesse sentido, Maricato (2011) aponta a necessidade de combater o “analfabetismo urbanístico”, devido à ignorância generalizada sobre o espaço geográfico e urbano no Brasil, o que exigiria criar uma nova cultura e um novo patamar de conhecimento sobre as cidades e os instrumentos de planejamento resultantes do Movimento de Reforma Urbana.

No tocante à necessidade imperiosa de institucionalização de um novo modelo de governança dos centros urbanos, além das considerações anteriores, há que se ter em conta o movimento de transformação na sociedade, nos modos de produção e no modelo de urbanização que se encontra em curso, decorrente da emergência da sociedade da informação, e que, na abordagem de Ascher (2010), trazem mudanças de escala e de forma para as cidades, na recomposição social dos núcleos urbanos, na redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais, de transformação nos sistemas de infraestrutura, que vão implicar uma necessidade de requalificação da missão do poder público, ampliando, de forma singular, o grau de transformação das novas práticas de governança das cidades e seu impacto nas estruturas existentes. É este o maior desafio...

6. CONCLUSÃO

A análise realizada neste artigo mostrou que o megaevento - a Copa do Mundo de 2014 nas cidades sedes da Região Nordeste - trará mais impactos que legados em função das intervenções que estão sendo realizadas para dar suporte ao evento.

De fato, para a realização das ações programadas, uma grande parcela da população mais carentes das cidades sedes está sendo deslocada para dar lugar às

intervenções previstas, ora para construção das Arenas, ora para a implantação de obras de mobilidade voltadas à viabilização do evento, sem que ações compensatórias venham a ser definidas como forma de atenuar os prejuízos àquela parcela da população que menos tirará proveito da realização da copa no Brasil.

O erário público das cidades sedes também será bastante impactado em decorrência do aumento do endividamento, elevação do déficit público e, em consequência, diminuição da capacidade de investimento, que já é baixo, nos anos seguintes à realização do evento.

Por sua vez, os investimentos que vêm sendo realizados têm privilegiado principalmente dois atores: a *trade* do turismo e as grandes empreiteiras da construção civil, de vez que as intervenções em curso, na grande maioria, têm sido dirigidas para atender aos interesses desses dois atores. A *trade* do turismo se beneficia, principalmente, da divulgação dos novos roteiros, aumento da rede de hospedagem e ampliação da infraestrutura turística, mas tais investimentos são dirigidos aos atores mais fortes dessa atividade, pela falta da definição e implementação de um “cluste” (cadeia produtiva, cuja exceção é Natal) capaz de viabilização os interesses dos demais membros que participam desta atividade. Já as grandes empresas da construção civil têm se beneficiado das deficiências institucionais existentes no poder público, em que se destacam o desaparecimento da máquina pública e a falta de planejamento de longo prazo. Diante desta situação, o que tem prevalecido são projetos concebidos pelas empresas de construção e proprietários da terra, que visam viabilizar seus interesses econômicos em detrimento de um processo de requalificação das cidades brasileiras que visem o interesse do conjunto da sociedade. Nesse processo, dois aspectos são particularmente preocupantes na ação do poder público: a falta de transparência nas ações negociadas com as grandes empreiteiras, e a flexibilização e mudanças nas legislações urbanísticas para atender a interesses particularistas, que visam impor a gestão privada em alguns fragmentos urbanos.

Por fim, a tentativa de comparação dos fatores analisados entre as cidades sedes da Copa no NE, mostrou um comportamento semelhante, inclusive no Recife, em que as intervenções previstas destacam-se pelo seu caráter metropolitano.

FONTE DE IMAGENS

Foto 1. Blogdoemilontavares.blogspot.com, 2011.
Acessado em 25 de outubro de 2012.

Foto 2. Secopa Rio Grande do Norte, 2012.
Acessado em 25 de outubro de 2012.

Foto 3. Núcleo Recife/Observatório das Metrôpoles

Foto 4. Núcleo Recife/Observatório das Metrôpoles

Figura 1. Governo do Estado de Pernambuco

Figura 2. Núcleo Técnico de Operações Urbanas – NTOU

Figura 3. Consórcio Arena Pernambuco, 2011.
Acessado em 12 de março de 2012.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. Romano Guerra Editora: São Paulo, 2010.

BORJA, J. *As cidades e o Planejamento Estratégico: uma reflexão européia e latino-americana*. In: FISCHER, Tânia (Org.) *Gestão Contemporânea, Cidades Estratégicas e Organizações Locais*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1995.

BORJA, J., CASTELLS, M.. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: United Nations for Human Settlements/Taurus/Pensamiento, 1997.

COMPANS, R. *Empreendedorismo Urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

ERNST & YOUNG. *Brasil sustentável. Impactos socioeconômicos da Copa do Mundo de 2014*. 2010. Disponível em http://www.ey.com/BR/pt/Issues/Brasil_Sustentavel_-_Copa_2014. Acessado em 22 de janeiro de 2012.

GOMES, M. Breve Dossiê contra a derrubada do Machadão. GNT. Disponível em <http://protwitter.blogspot.com.br/2011/04/breve-dossie-contra-derrubada-do.html>. Acessado em 20 de setembro de 2012.

HARVEY, D. *Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio*. in: HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2006.

MARICATO, E. *O impasse da política urbana no Brasil*. Editora Vozes: Petrópolis, 2011.

MASCARENHAS, G. *O ideário urbanístico em torno do olimpismo. Barcelona (1992) e Rio de Janeiro (2007): Os limites de uma apropriação*. In: PEREIRA, Elson (Org.). *Planejamento Urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas*. Chapecó: Argos, 2008.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Como anda a Região Metropolitana do Recife*. Observatório das Metrópoles/FASE. Recife, 2006.

SÁNCHEZ, F. *A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial*. Chapecó: Editora Argos, 2003.

VAINER, C. *Pátria, empresa e mercadoria*. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

VASCONCELOS, R. F. A. *Revisitando o planejamento na Região Metropolitana do Recife – RMR: desafios e necessidades*. In: *Revista eletrônica de arquitetura e urbanismo Arquiteon da Faculdade Damas*. Recife, Outubro de 2012, no prelo.

PARTE III

REGIÃO CENTRO-OESTE

COPA DO MUNDO DE 2014 NO CENTRO-OESTE DO BRASIL

Rômulo José da Costa Ribeiro

Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Professor do Programa de Pós-graduação e Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – PPG-FAU-UnB. Coordenador do Núcleo Brasília-RIDE do INCT Observatório das Metrópoles – IPPUR/UFRJ. Email: rjcriveiro@unb.br

Kamilla Auxiliadora Monteiro Fujita

Especialista em Reabilitação Urbanística Sustentável. Arquiteta e Urbanista. Membro da Secopa-MT. Email: kamillamonteiro@hotmail.com.

1 INTRODUÇÃO

A Copa do Mundo de Futebol é caracterizada como um megaevento esportivo, devida à ampla participação internacional no evento e às mudanças estruturais geradas no país e nas cidades-sede, muitas em função de exigências da *Fédération Internationale de Football Association* (FIFA), que sobremaneira impactam positiva e negativamente a vida da população.

No Brasil, para a Copa de 2014, foram escolhidas 12 cidades-sede abrangendo as cinco regiões do país. Cada cidade-sede apresenta características de gestão, planejamento e desenvolvimento diferenciados, em função de sua própria histórica política e de desenvolvimento urbano. Ainda nesta questão, cada cidade-sede possui plano de metas diferenciado devido às suas necessidades locais e regionais e à sua visão de cidade para o futuro, o tão falado legado para a população.

Duas das cidades escolhidas para sediar a Copa de 2014 foram Brasília, capital do Brasil e Cuiabá, capital do Estado do Mato Grosso, ambas localizadas na Região Centro-Oeste brasileira. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Centro-Oeste é a segunda maior região em população urbana do país, onde 86,7% dos habitantes vivem em cidades.

Atualmente Brasília tem uma população de cerca de 2,6 milhões de habitantes (IBGE, 2012) e apresenta diversos problemas urbano-ambientais, relacionados, principalmente, com a capacidade de suporte e com a integração da Região Administrativa 1 - Brasília (onde fica o Plano Piloto) com as demais regiões administrativas do Distrito Federal. Sendo assim, um dos grandes investimentos para a Copa de 2014 em Brasília estaria voltado para a estrutura e para a mobilidade urbana.

Em Cuiabá, cujo processo de evolução urbana está relacionado à descentralização da cidade, a partir de 1970 a população tem considerável aumento. Segundo o censo do IBGE, realizado em 2010, a população de Cuiabá é de 551.098 habitantes, enquanto a população da conurbação Cuiabá-Várzea Grande ultrapassa os 800 mil habitantes.

O tema mobilidade tem sido colocado em destaque nos últimos cinco anos em função, principalmente, do aumento vertiginoso da frota veicular nos centros

urbanos, bem como do aumento da concentração de população nestas áreas, conforme pode ser identificado no resultado dos censos de 2000 e 2010.

Com o crescimento populacional nos últimos 20 anos e a consequente expansão urbana, na maioria das cidades brasileiras ocorreu o fenômeno do espraiamento do território urbano. Esse fato ocasionou um contingente populacional morando cada vez mais distante do centro concentrador de empregos e serviços.

Na capital do Brasil, Brasília, a situação não é diferente; pelo contrário, ela é extremamente reforçada pela estrutura urbana existente e pelo tombamento do centro, o Plano Piloto, o que faz com que o modelo centro-periferia seja dominante e neste a fomentação de cidades dormitórios seja o modelo existente, uma vez que a concentração de emprego ocorre na área tombada. Segundo dados do censo de 2010 9,80% da população de Brasília⁷ vive na área tombada (IBGE, 2012) e segundo dados da Pesquisa Distrital de Amostragem Domiciliar – PDAD (CODEPLAN, 2012), 47,72% dos empregos formais⁸ encontram-se na mesma área.

No Estado do Mato Grosso, a cidade de Cuiabá é conturbada com a de Várzea Grande, sendo que o aeroporto encontra-se na segunda. Dessa forma, os dados e discussão trazidos neste artigo se referirão aos dois municípios.

A malha urbana que liga os municípios de Cuiabá e Várzea Grande é desarticulada, de forma que existem poucas ligações; são apenas cinco pontes entre eles. Isto provoca a estagnação das principais ligações, com frequentes “engarrafamentos” e transtornos para a população. Observa-se que as cidades possuem grandes áreas vazias desarticulando o tecido urbano.

Um dos principais problemas urbanos tanto de Cuiabá quanto de Várzea Grande é o sistema viário, que a cada ano vem se tornando saturado e insuficiente para a demanda da população, além de outros problemas como a falta de água e esgoto, a destinação (ainda inadequada) dos resíduos sólidos, as questões ambientais, principalmente ligadas ao Rio Cuiabá, a falta de moradia e os problemas fundiários e a violência urbana, que vem crescendo mais e mais no aglomerado urbano.

Esse processo de ocupação territorial é gerado pelas necessidades da sociedade em se estabelecer na cidade, mas esse espraiamento interfere diretamente nas relações sociais que são estabelecidas na cidade (MEDEIROS,

⁷ O nome Brasília será utilizado para nos referirmos a todo o Distrito Federal.

⁸ Entende-se neste trabalho o termo “empregos formais” como sendo aqueles com carteira de trabalho assinada.

2006). Essas relações podem ser analisadas sob as mais diferentes óticas, tais como econômicas, políticas, sociais, culturais, ambientais, morfológicas, entre outras. Nosso trabalho abordará o aspecto morfológico no que se refere à estruturação viária da cidade e as obras de mobilidade que constam na matriz de responsabilidade da Copa do Mundo de 2014, com o intuito de discutirmos o impacto (positivo e negativo) dessas obras para a população. Assim, pretendemos trazer à luz aspectos que não têm sido discutidos pelo governo, de forma a clarear para a população como será impactada.

2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DE BRASÍLIA

Alguns autores colocam que a construção de Brasília seria a concretização de uma política territorial específica, resultando em um meio de “harmonizar o complexo jogo de interação entre a economia e a política de uma determinada formação social histórica.” (FARRET, 1985:19)

Brasília surge, assim, como a concretização de um momento histórico brasileiro, que se encontrava em rápido desenvolvimento capitalista, quando era preciso expandir o mercado nacional e “colonizar” o centro-norte do país, que ainda se encontrava “selvagem”. A idealização da nova capital fazia parte do Plano de Metas 1956-1961 do Presidente Juscelino Kubitschek, que tinha como principal característica o investimento, público e privado, de forma setorial, visando às áreas de infraestrutura, indústria básica e de bens de consumo duráveis e recursos humanos. Era um plano de cunho econômico para o desenvolvimento do país, que, para atingir seus objetivos, abriu “setores inteiros da economia nacional para o capital multinacional” (LAFER, 1970; MELLO, 1982 apud FARRET, 1985:23)

A construção da nova capital tornou-se um novo centro polarizador de migrações, atraindo pessoas de diversos Estados brasileiros. A construção nem havia sido iniciada quando, em 1 de novembro de 1956, um mês e meio depois da assinatura da Lei nº 2.874, que determinou a transferência da capital, cerca de 300 pessoas, vindas dos Estados de Minas Gerais, Goiás e Bahia já se instalaram no Sítio Castanho, local designado para a implantação da nova capital. Um mês depois, já havia mil trabalhadores no Distrito Federal, no mês seguinte 2,5 mil. Em julho de 1957, cerca de 13 mil e em 1959, já alcançava o número expressivo de 60 mil

trabalhadores. A ideia inicial era de arremeter operários em outros Estados, mas, em pouco tempo, as empreiteiras já o faziam no Distrito Federal (CORREIO BRASILIENSE, 2000).

Passada a euforia da inauguração, Brasília ficou quatro longos anos abandonada. A cidade surpreendentemente havia crescido: se em maio de 1959, a população era de 64.314, dos quais 42.332 homens e 21.982 mulheres, em 1960 saltou para 140.164 habitantes, a maioria operários vindos das regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil.

Atualmente Brasília possui aproximadamente 2,6 milhões de habitantes (IBGE, 2012) distribuídos em 31 núcleos urbanos, designados Regiões Administrativas (RA). A distância média da população de Brasília à área central (Plano Piloto) é de 21,31 quilômetros. Como essa é uma RA concentradora de empregos e serviços (47,72%) e a população, em média, tem longas distâncias para percorrer, temos, a cada ano, o aumento da circulação veicular. Como pode ser visto no Quadro 1, o aumento veicular superou muito o crescimento populacional.

Quadro 1 – Dados e relação entre crescimento populacional e veicular em Brasília.

Ano	População	Taxa de Crescimento Populacional	Veículos	Taxa de Crescimento Veicular	Pessoas por veículo
2000	2.051.146	25,30%	585.469	110,60%	3,50
2010	2.570.160		1.233.000		2,08

Fonte: IBGE (2012) e Detran-DF (2012).

Esse forte crescimento veicular está alinhado com o péssimo serviço de transporte coletivo fornecido na cidade: ônibus em péssimo estado de conservação e muito antigos, longo tempo de espera, metrô atende menos de 5% da população, longas distâncias a ser percorridas - o que dificulta o uso de transporte não motorizado.

Assim, dentre os efeitos adversos gerados pelo aumento veicular, podemos citar dois que impactam fortemente a população: elevação da quantidade de poluentes no ar e elevação da temperatura, ambos em função da emissão de gases aquecidos pelos veículos. A análise de duas áreas de grande circulação de pessoas

e veículos e concentradoras de empregos - como o Setor Comercial Sul⁹ e o Centro de Taguatinga¹⁰ - demonstrou uma quantidade de metais no ar muito acima do que permite a legislação (BITENCOURT, 2004; DAMASO, 2004). Nos mesmos lugares, valores de temperatura ficaram mais altos se comparados às áreas em seu entorno imediato (RIBEIRO, 2008).

A partir do Quadro 1 podemos inferir outros problemas do sistema viário de Brasília, como a saturação nas vias de ligação entre o Plano Piloto (detentor da maioria de empregos e serviços) e as RAs nos horários de pico. Além disso, a infraestrutura para o transporte coletivo apresenta baixos investimento e manutenção, com terminais e paradas de ônibus precários e deteriorados, em pontos mais periféricos, carência de abrigos nas paradas de ônibus, tarifas considerada das mais altas do país, baixa e precária acessibilidade para portadores de deficiência. Tudo isto dificulta o uso deste tipo de transporte pela população, sendo que seu uso ocorre por falta de outra opção.

Brasília foi estruturada baseada na circulação de veículos; com isso, as pessoas não são estimuladas a apreciar a própria cidade. O pedestre é quase sempre desconsiderado nos processos de planejamento, e a possibilidade de interações sociais torna-se extremamente reduzida. A lógica dessa cidade pode ser considerada perversa, os veículos estão nos espaços públicos e as pessoas nos espaços privados.

3. CARACTERIZAÇÃO GERAL DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE

Cuiabá, assim como várias outras cidades brasileiras, nasceu sem planejamento. Suas ruas tortuosas acompanhavam a topografia, moldando-se naturalmente ao terreno. Da mesma maneira foi crescendo, de forma que a abertura das ruas seguia apenas uma lógica: a de responder às necessidades imediatas, principalmente a de ligar os pequenos aglomerados de casas esparsos e, por isso, o tecido urbano não era contínuo, possuindo muitos recortes.

O Plano Diretor de Cuiabá foi consolidado na Lei Complementar n.º 150, sancionada em 29 de janeiro de 2007. Recebeu a denominação de Plano Diretor de

⁹ Região central no Plano Piloto e concentradora de comércio e serviços.

¹⁰ Única cidade do Distrito Federal que pode ser considerada com “vida própria”. Tendo toda a estrutura urbana que permite que sua população não dependa tanto do Plano Piloto.

Desenvolvimento Estratégico (PDDE). O novo Plano Diretor alterou a denominação da Fundação Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Urbano para Fundação Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU), fazendo parte do Sistema Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá (SMPDE).

Por determinação do PDDE deverão ser elaborados alguns planos setoriais que deverão estar compatíveis com o horizonte temporal do Plano Diretor, em curto prazo, de 2008 a 2012; em médio prazo, 2013 a 2017; e, em longo prazo, de 2018 a 2022, são esses: Transporte e Trânsito; Meio Ambiente e Recursos Naturais; Saneamento e Drenagem; Habitação; Educação; Assistência Social e Desenvolvimento Humano.

Com a aprovação da Lei Complementar 225, de 29 de dezembro de 2010, foi criada uma nova estrutura na administração pública municipal, sendo então extinto o Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU) e criada a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU)

Já Várzea Grande foi conduzida pelo Poder Público de forma alheia a qualquer tipo de planejamento urbano. Eram notórios inúmeros problemas urbanos, mas não se imaginava que o planejamento urbano fosse capaz de trazer alguma solução, já que o que interessava eram as obras e a resolução imediata de seus problemas. Dessa forma, a secretaria de Viação, Obras e Urbanismo (sendo que este urbanismo quer dizer obras no setor urbano e não planejamento) focou em todos os assuntos referentes aos aspectos físicos da cidade.

Segundo o que dispõe no Art. 25, parágrafo 3º, da Constituição Federal de 1988, os Estados poderão criar aglomerados urbanos e regiões metropolitanas, quando ocorrer entre os municípios vizinhos um processo de conurbação ou quando as relações de integração funcional e interação socioeconômica tornassem necessário o planejamento conjunto em alguns assuntos; do mesmo modo, também autoriza o Art. 302 da Constituição Estadual. Tendo em vista a ocorrência desta urbanização e o grande entrosamento entre Cuiabá, e sua vizinha, Várzea Grande, o Governador do Estado criou por meio da Lei Complementar Nº 83, de maio de 2001, o Aglomerado Urbano (AGLURB) abrangendo as duas cidades. O AGLURB se estruturou de forma a ter um Conselho Deliberativo, uma Secretaria Executiva e as Câmaras Setoriais.

A cidade de Cuiabá é um polo regional que forma um caminho natural para o Norte, sendo ponto de convergência de rodovias federais e estaduais. Várzea Grande sofre também as influências do tráfego intenso, especialmente durante a época em que são transportadas as safras para as regiões Sul e Sudeste.

O que é possível notar nos trechos de rodovias que chegam ao Aglomerado Urbano é que as estradas ou rodovias se confundem com a malha das cidades, tornando-se barreiras causadoras de acidentes e deixando o trânsito mais complicado na cidade. A malha viária das cidades apresenta descontinuidade, não se articulando em inúmeros trechos e fazendo com que o usuário dê grandes voltas para chegar ao seu destino final. Quase sempre acaba sendo inevitável a concentração do tráfego nos principais corredores, tornando o trânsito completamente engarrafado, especialmente nos horários de pico, causando transtornos para toda a população.

As cidades de Cuiabá e Várzea Grande contam com poucos meios de comunicação, considerando as intenções de deslocamento da população, que acaba dando inúmeras voltas, transitando por vias congestionadas para se locomover aos pontos desejados. Em Cuiabá uma das grandes dificuldades é a falta de pontes sobre o Rio Coxipó. A região do Coxipó abriga um grande contingente populacional, formada na grande maioria pelas classes mais humildes. Nesta região também se encontra o Distrito Industrial de Cuiabá, e é possível dizer que o único acesso para muitas das localidades é a Av. Fernando Correia da Costa, que conta com grandes congestionamentos.

No que se refere ao transporte coletivo, existem três sistemas no Aglomerado urbano: o sistema de Cuiabá, o de Várzea Grande, gerenciado por suas respectivas prefeituras, e o intermunicipal, gerenciado pelo governo do Estado.

De um modo geral, as linhas são radiais, sendo que em Cuiabá é possível identificar algumas entre bairros, mas em Várzea Grande elas praticamente não existem e todo o sistema é integrado no centro da cidade, no Terminal André Maggi. Este terminal, apesar de pouco tempo de construção, já se encontra saturado e inadequado. É possível, ainda, constatar que algumas localidades urbanas não são servidas por transporte coletivo, a grande maioria das linhas trafegam demasiadamente cheias e não existe um sistema de ônibus especial para o aeroporto Marechal Rondon.

Outros pontos bastante importantes e discutidos são as ciclovias tanto para Cuiabá como para Várzea Grande, e as calçadas de ambas as cidades, que, em sua grande maioria, não estão adaptadas para portadores de deficiências.

Da mesma forma como em Brasília, o Aglomerado Urbano apresentou um crescimento veicular muito além do crescimento populacional (Quadro 2), fato que pode ser observado pela forte redução do número de pessoas por veículos na comparação entre os anos de 2000 e 2010, acarretando todos os problemas já citados.

QUADRO 2 – Dados e relação entre crescimento populacional e veicular em Cuiabá e Várzea Grande.

Ano	População	Taxa de Crescimento Populacional	Veículos	Taxa de Crescimento Veicular	Pessoas por veículo
2000	698.644	15,04%	124.659	99,23%	5,60
2010	803.694		248.364		3,24

Fonte: IBGE (2012) e Detran-MT (2012).

4. OS PROJETOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES PARA BRASÍLIA

De acordo com Ferrari e Piovani (2009), o grande desafio a ser enfrentado dentro da questão de mobilidade é atender às demandas ambientais na geração de novas estruturas viárias. Com a proximidade da Copa de 2014, o desafio da mobilidade se torna cada vez maior, pois o fluxo de turistas para assistir ao megaevento aumentará de forma acentuada.

A grande aposta para Brasília no quesito de mobilidade foi o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), um trem urbano que, por ter tamanho reduzido, pode ser alocado no meio urbano existente. Apesar de ter capacidade e velocidade menores que os trens tradicionais, ele produz menos poluição atmosférica e sonora, devido ao fato de sua matriz energética ser energia elétrica.

O VLT de Brasília foi projetado para atender 120 mil pessoas por dia (4,7% da população total), gerando expectativa de redução do fluxo de veículos individuais em 30%.

Infelizmente, após vários problemas ambientais e paralisação das obras pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e pelo Instituto Brasília Ambiental (IBRAM), em 2010, a obra foi paralisada de forma indefinida devido à acusação de fraude no processo licitatório, como podemos ler no relato do processo:

Para o Ministério Público, em apertada síntese, investigações realizadas no Procedimento Interno nº 0819.052393/07-53, bem assim no bojo dos autos da Ação Judicial de Busca e Apreensão nº 2010.01.1.054338-0, tornaram claro o ajuste fraudulento realizado entre as empresas DALCON ENGENHARIA LTDA, ALTRAN/TCBR TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA S/A e o METRÔ/DF, para favorecimento privilegiado, em detrimento da livre concorrência.

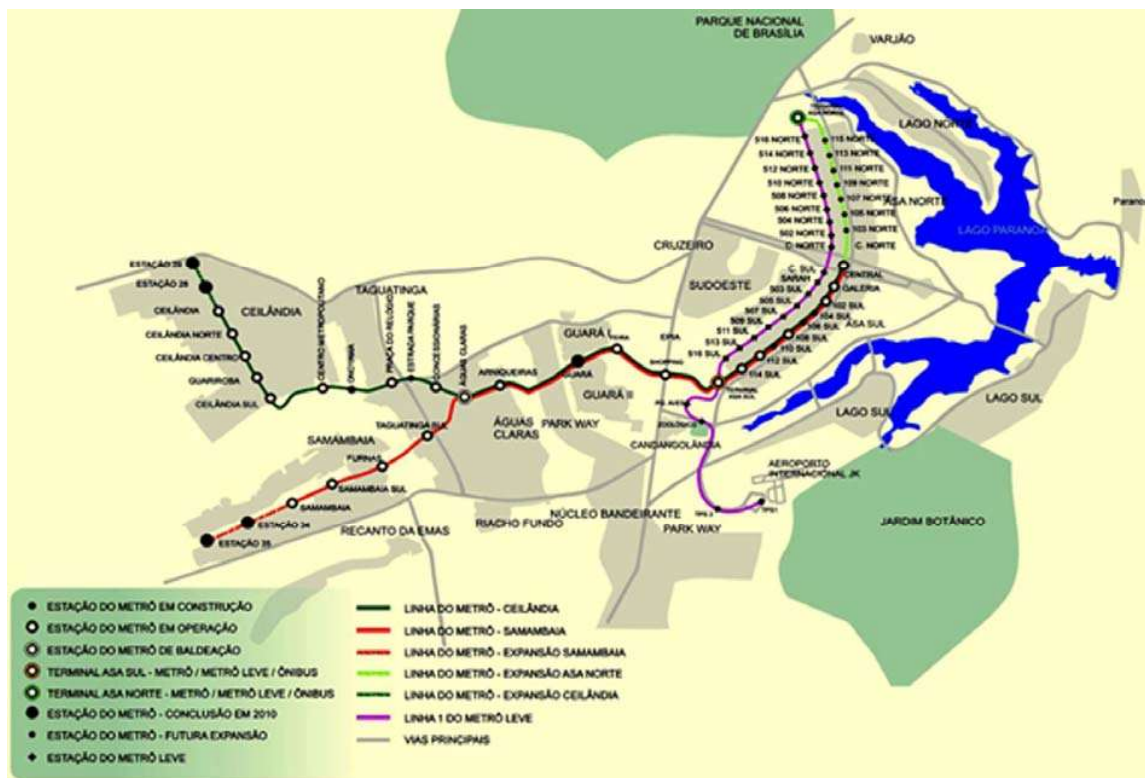
Quanto ao Projeto de Execução, não se lhe pode dar respaldo legal se deveria ser a ultimação do Projeto Básico, fulminado pela ilegalidade da contratação.

Projeto Básico ilegal gera Projeto de Execução ilegal!

Por fim, melhor é parar já com o ilegalmente iniciado, com prejuízo de pouca monta, ainda, para o contribuinte final, como o farei de pronto, cabendo ao atual governo, se de sua conveniência e oportunidade, novo processo licitatório iniciar, com a devida observância à Constituição e à Lei de Licitação, como deveria ser de regra. (TJDFT, 07/11/2012)

Na matriz de responsabilidade referente às obras de mobilidade, há dois itens contemplados: i) obras do VLT Linha 1 – trecho aeroporto-terminal da Asa Sul e ii) ampliação da rodovia DF-047. Já adiantamos que ambas estão fora do cronograma, sendo que a primeira, por problemas ambientais e de licitação está paralisada na justiça e foi retirada da matriz, sendo incluída nas obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2. A segunda ainda não foi licitada, pois depende das obras do VLT - e como essa está suspensa, as obras de ampliação não têm prazo para ocorrer (Figura 1).

FIGURA 1 - Linhas de metrô e sua expansão e a linha 1 do VLT.



Fonte: Brazilia.jor.br, 2012

De toda forma, as duas obras são concentradas na ligação do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek ao Plano Piloto de Brasília, não atenderiam à maioria da população e, portanto, não trariam nenhum legado para Brasília, apenas o alto custo das obras, para atendimento pontual do megaevento.

Dentro do planejamento atual de transportes em Brasília não há clareza na estruturação da integração entre os modais existentes e os planejados. O investimento proposto visa atender à demanda atual dos problemas existentes: falta de estrutura atual, superlotação do transporte coletivo e redução do uso do transporte individual. Há uma série de propostas de melhoria tais como a construção de mais terminais rodoviários junto às estações do metrô; há a intenção de adquirir novos trens equipados para deficientes físicos e idosos, a fim de diminuir o tempo de espera dos passageiros e acabar com a superlotação, e a utilização do mesmo cartão – Cartão Fácil, o qual é utilizado nos ônibus – e, por fim, troca da frota de ônibus. Mesmo que esses projetos não estejam na matriz e nem tenham ligação

explícita com o Megaevento, se forem implementados em tempo, eles contribuirão de alguma forma para a melhoria no transporte.

Neste ponto começamos nossa crítica ao planejamento, obras, execução e legado da Copa de 2014 para a população de Brasília. Como relatamos, não haverá nenhuma obra de mobilidade para a Copa (mas obras paralelas), sendo esse um enorme entrave para a circulação tanto da população quanto de turistas na cidade. A pergunta que já foi feita ao governo do DF e não houve resposta foi: como é esperado que a população e os turistas que vêm para os jogos circulem na cidade? Lembrando mais uma vez que Brasília tem um dos piores e mais caros sistemas de transporte coletivo do país.

O discurso do governo é que “Brasília é a única cidade-sede que fará a Copa em três quilômetros”¹¹. Fica claro, mais uma vez, que não há intenção de envolvimento e integração da população com o evento. No Seminário do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), juntamente com o Ministério dos Esportes, em agosto de 2012, as 12 cidades sedes apresentaram projetos selecionados (muitos sobre mobilidade). O que pudemos observar foi que, nas cidades que trataram de mobilidade, há projetos e intenção de inclusão de diversas partes da cidade, bem como de alguns municípios de suas respectivas regiões metropolitanas. Apenas Brasília está focada na Arena e em seu entorno próximo.

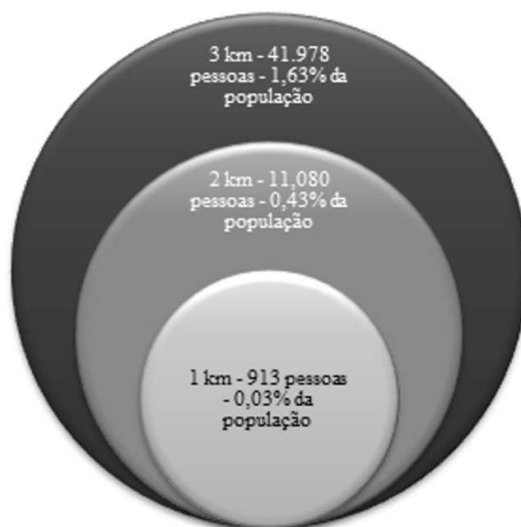
O Comitê Brasília 2014 afirma que o público poderá usar o transporte coletivo sem restrições e circular a pé com tranquilidade por calçadas renovadas no centro da cidade. Uma Copa “a pé”, em que turistas poderão se locomover entre os principais pontos turísticos e hotéis até a Arena andando. Num raio de 3 quilômetros do Estádio Nacional estão localizados os setores hoteleiros Sul e Norte, o Parque da Cidade, os hospitais de Base e da Asa Norte, a rodoviária e shoppings. Com isso, é possível ir da Arena ao shopping, por exemplo, andando. Para que isso seja algo agradável, será feito um investimento em calçamento em toda a área central de Brasília. Isso facilitará tanto para quem não tem nenhum tipo de deficiência como para os deficientes que terão maior acessibilidade. Ressaltamos que as obras de recuperação de calçadas ainda não começaram.

A Figura 2 ilustra esquematicamente a quantidade de pessoas atingidas pelos raios de 1 a 3 quilômetros em torno da Arena Nacional. Podemos perceber que a

¹¹ Palavras proferidas por um dos gestores da Copa de 2014 em Seminário do BID em agosto de 2012.

porcentagem da população que será afetada e terá acesso mais direto ao megaevento não chega a 2% do total de Brasília.

FIGURA 2 – Raios esquemáticos de 1 a 3 quilômetros em torno da Arena Nacional e a respectiva população atingida



Fonte: Censo 2010 – IBGE, 2012.

Uma análise simples pode ser feita a partir desses dados: se em 3 quilômetros tem-se 1,63% da população (contando todos os residentes, crianças, jovens, adultos e idosos) e nem todos irão aos jogos, então temos uma parcela menor ainda de participação da população. O Setor Hoteleiro fica no raio quase todo concentrado no raio de 2 quilômetros. Assim, também podemos perguntar quantas pessoas estarão interessadas em caminhar até 2 quilômetros para a Arena? Como ficam os idosos e portadores de deficiência?

Pois bem, vemos mais uma vez o reforço da centralidade do Plano Piloto de Brasília, em detrimento de outras áreas urbanas da capital. Mais uma vez temos grandes obras e valorização imobiliária em uma das regiões mais ricas da cidade.

Outro projeto de mobilidade - agora em nível regional, nacional e internacional - que podemos citar é a expansão do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek.

O Aeroporto Internacional de Brasília recebe e distribui mais de 500 voos por dia, mobilizando mais de 15 milhões de passageiros por ano (Quadro 3).

Atualmente, é o terceiro aeroporto mais movimentado do país. Por ter grande fluxo de passageiros e estar localizado no centro do território nacional, além de estar na capital do país, ele é um dos principais aeroportos do Brasil e da América Latina (INFRAERO, 2012).

Quadro 3 – Movimento anual de aeronaves (pousos e decolagens), Passageiros (embarcados e desembarcados) e Carga Aérea (carregada e descarregada em toneladas).

Ano	Aeronaves	Passageiros	Carga
2007	126.835	11.119.872	69.170
2008	141.477	10.443.393	56.619
2009	162.349	12.213.825	50.388
2010	176.326	14.347.061	32.651
2011	189.570	15.398.737	40.407

Fonte: Infraero, 2012.

As ações para a Copa preveem a Ampliação do Terminal de Passageiros com a Implantação do Módulo Operacional 2 (MOP2) e reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros (TPS). O MOP2 foi concluído e amplia a capacidade de transporte em 1 milhão de passageiros por ano. A reforma e ampliação do TPS estão em andamento e tem como objetivo elevar o nível de conforto do aeroporto, a previsão é que seja entregue em dezembro de 2012.

As figuras 3 a 7 mostram esquematicamente como será a ampliação do aeroporto. A Figura 3 ilustra esquematicamente a ampliação da pista de pouso e decolagem; a Figura 4 mostra, em amarelo, a 1ª fase de ampliação do terminal de passageiros - a capacidade de passageiros atual de 8 milhões irá aumentar para 25 milhões passageiros por ano e a operação prevista ocorrerá em abril de 2013; a Figura 5 mostra a 2ª fase e a Figura 6 a 3ª fase de ampliação do terminal de passageiros. A Figura 7 ilustra como será a ampliação do estacionamento de veículos, em que haverá um aumento do número de vagas de 1.500 para 10.000 vagas, mas a data prevista para as obras era fevereiro de 2011.

FIGURA 3 – Ampliação sul do terminal de passageiros, vista projetada à esquerda



Fonte: LOPES, 2012

FIGURA 4 - 1ª fase de ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek



Fonte: LOPES, 2012

FIGURA 5 - 2ª fase de ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek



Fonte: LOPES, 2012

FIGURA 6 - 3ª fase de ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek



Fonte: LOPES, 2012

FIGURA 7 - Ampliação do estacionamento de veículos do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek.



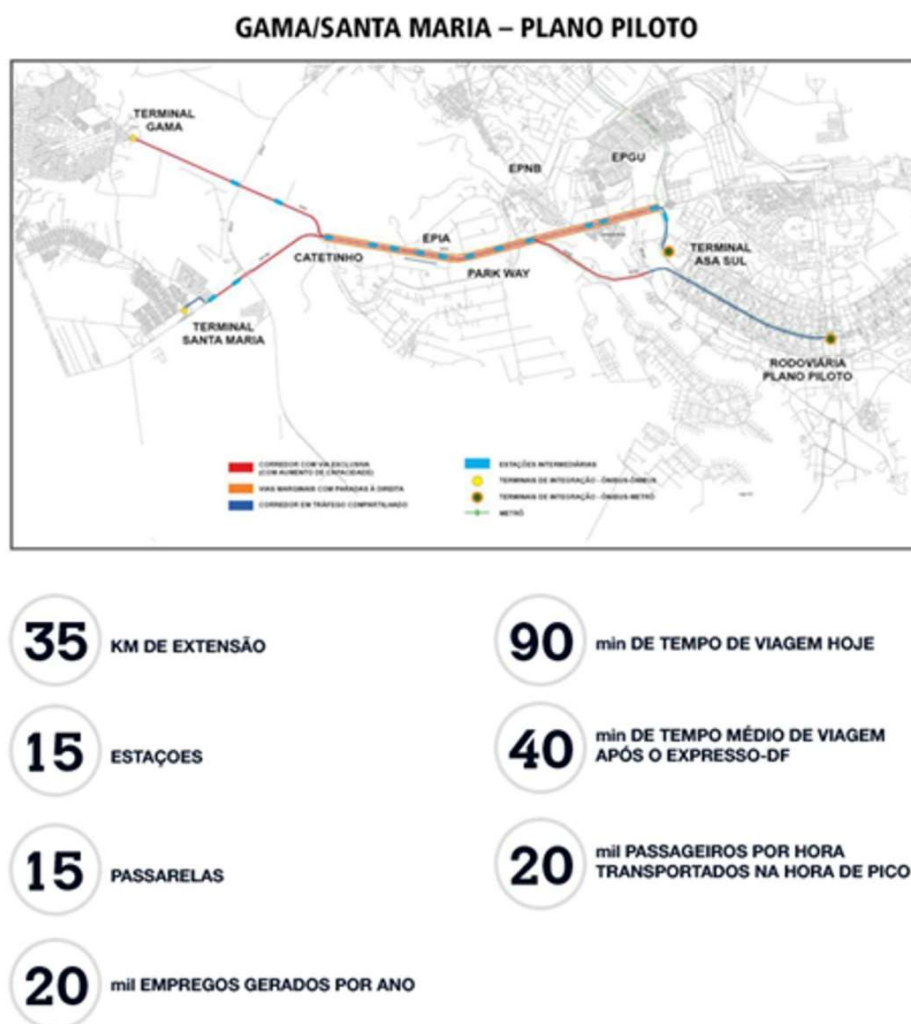
Fonte: LOPES, 2012

Durantes as obras de reforma e ampliação do terminal de passageiros, será construído o Módulo Operacional Provisório – MOP, que terá salas de embarque e desembarque provisórias.

4. OUTROS PROJETOS PARA BRASÍLIA

Mesmo não pertencendo à matriz de responsabilidade cabe ressaltar a existência e execução de outras duas obras ligadas à mobilidade, a rede cicloviária e o *Bus Rapid Transit* (BRT – Ônibus de Trânsito Rápido). A proposta do governo é construir cerca de 600 quilômetros de ciclovias e o BRT vai ligar as cidades do Gama e Santa Maria (região sudeste de Brasília) à Asa Sul do Plano Piloto (Figura 8).

FIGURA 8 – Linha do BRT de Brasília.



Fonte: <http://onibusmtca.blogspot.com.br/2012/09/df-obras-do-expresso-df-devem-ser.html>, 07/11/2012.

Segundo o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), desde 2007 já estavam sendo executadas várias obras de ciclovias, das quais se podem citar a ligação de Ceilândia com Samambaia (DF-459) com 2,6 quilômetros, a ciclovia da DF-079 Estrada Parque Vicente Pires (EPVP) com 8 quilômetros, a ciclovia na Estrada Parque Guará (EPGU) com 3,9 quilômetros e na DF-150 com 14 quilômetros. Ainda em fase de projeto estão as ciclovias do Gama, Planaltina, Paranoá, Estrada Parque das Nações (EPNA) e ainda na Estrada Parque Taguatinga Guará (EPTG) com 12 quilômetros. (Figura 9)

FIGURA 9 – Proposta da malha ciclovitária de Brasília



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1324635&page=7>, 07/11/2012

Por fim, a Arena Nacional – Mané Garrincha. O estádio escolhido em Brasília para receber os jogos da Copa de 2014 foi o Estádio Mané Garrincha, projetado pelo escritório Castro Mello (o mesmo que fez o projeto de reforma para a Copa de 2014) e foi inaugurado em 1974. Este estádio tinha capacidade para 45 mil espectadores e

contava com uma estrutura de sala de fisioterapia, alojamento, restaurante e academias.

Com a reforma, o estádio passa a ser chamado de Arena e terá capacidade para 71 mil espectadores. Este número foi definido na expectativa de Brasília receber a abertura ou o final da Copa, mas foi escolhido para sediar a abertura da Copa das Confederações em 2013 e mais 7 jogos da copa de 2014 (Figura 10).

FIGURA 10 – Projeção da Arena Nacional de Brasília – Mané Garrincha.



Fonte: Castro Mello Arquitetura Esportiva, <http://www.portal2014.org.br/galeria-de-fotos/351/galeria.html>, 07/11/2012.

Além da ampliação de assentos, o projeto cumpre normas impostas pela FIFA, como cobertura em estrutura metálica, sustentabilidade ambiental com a geração de energia por células fotovoltaicas e captação e reuso de água de chuva.

O grande desafio da gestão da Arena é a viabilidade econômica após a Copa. Brasília não tem potencial esportivo para atrair público e manter a Arena somente com a renda de partidas de futebol. A proposta do Comitê Brasília 2014 é que a Arena, em seu formato multiuso, receba grandes shows e eventos, de forma a gerar

a sustentabilidade econômica. Sabemos que Brasília não é roteiro destes grandes shows e eventos. Assim os gestores terão que transformar não apenas a Arena, mas a cidade em local atrativo deste tipo de empreendimento. Ainda é uma grande dúvida se conseguirão manter a Arena, ou se caberá ao governo a gestão de mais um “elefante branco”.

5. PROJETOS DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES PARA CUIABÁ-VÁRZEA GRANDE

O maior objetivo na área de mobilidade urbana para a Copa do Mundo de 2014 é promover a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC), em especial as cidades de Cuiabá e Várzea Grande e propor soluções de mobilidade urbana para elas. Implantar a rede de mobilidade na região de maneira que atenda às necessidades dos jogos da Copa 2014 e, mais ainda, que ofereça à população melhores condições de deslocamento no seu dia a dia.

As principais obras de adequação e modernização na parte de mobilidade urbana nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande a serem implantadas (com algumas delas já em fase de execução) até a Copa do Mundo de 2014 são:

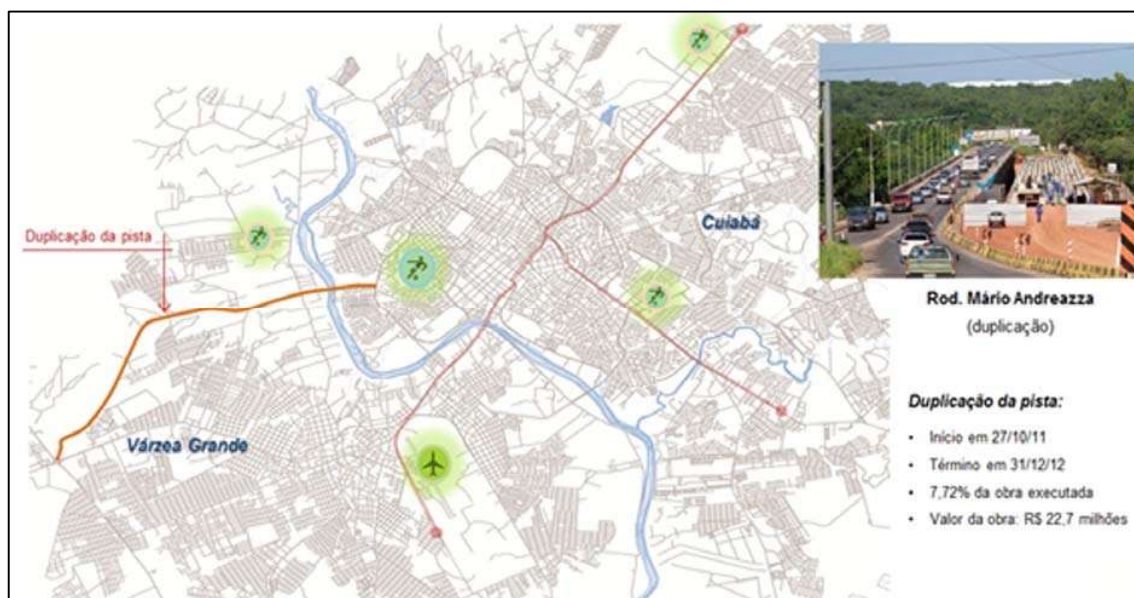
CORREDOR MÁRIO ANDREAZZA

O corredor Mário Andreazza está previsto na Matriz de Responsabilidade da FIFA, documento no qual estão registrados os compromissos assumidos entre os governos municipais e estaduais junto ao governo federal e à FIFA. Duas obras compõem o corredor: a duplicação da rodovia e a duplicação da ponte sobre o rio Cuiabá. Ela faz parte do plano B de locomoção entre aeroporto-arena e aeroporto-rede hoteleira. Além de facilitar o acesso das regiões Norte, Nordeste e Noroeste, de Mato Grosso à capital.

As obras ligadas ao corredor Mário Andreazza também são importantes para a trafegabilidade até o Centro Oficial de Treinamento (COT) da Barra do Pari, em Várzea Grande.

A primeira grande intervenção de mobilidade urbana foi a duplicação da ponte Mário Andreazza, iniciada em maio de 2011. A nova ponte já está concluída, faltando apenas a junção entre a estrutura de concreto e a pista da rodovia. (Figura 11)

FIGURA 11 - Duplicação da Rodovia Mário Andreazza



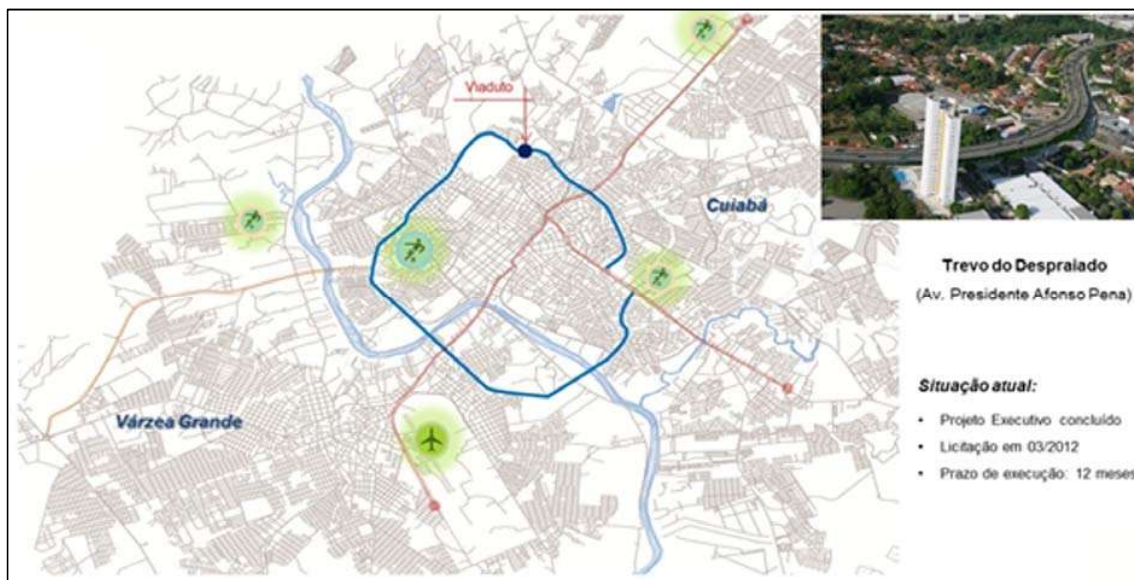
Fonte: MORAES, 2012

TRAVESSIA URBANA

As obras de Travessia Urbana estão sendo realizadas com recursos do governo federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). Estão sendo construídos viadutos, trincheiras e elevados, entre outras intervenções viárias, ao longo das três rodovias federais (BR 364/163/070) que, em seus trechos urbanos, compreendem as avenidas Fernando Corrêa, Miguel Sutil e FEB. Estão em andamento as obras das trincheiras da Jurumirim /Trabalhadores, Santa Rosa e Verdão, todas na Miguel Sutil.

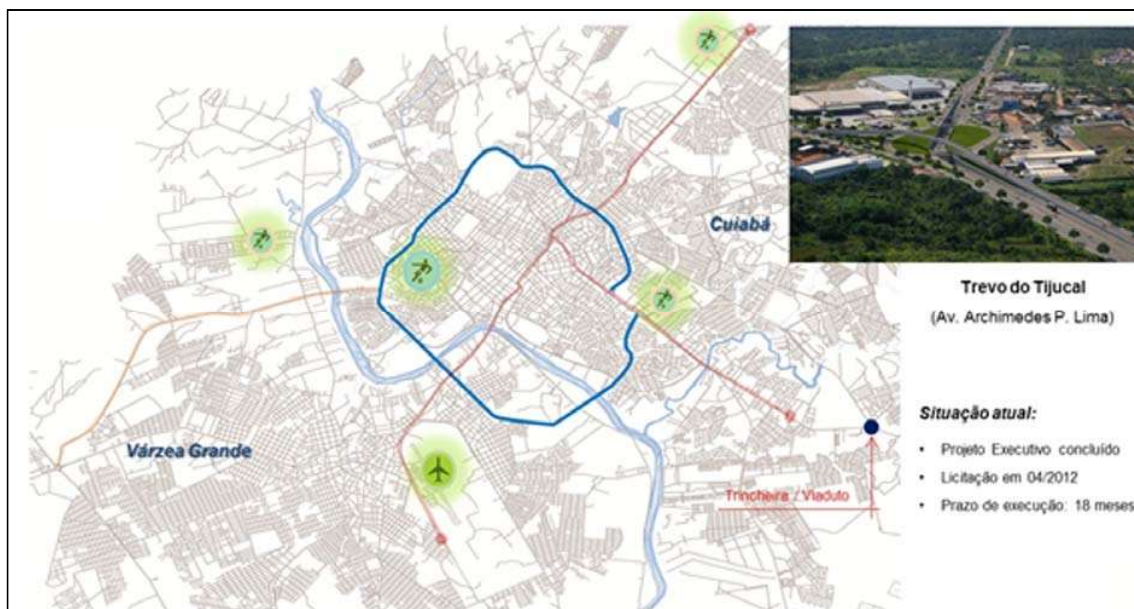
Também já se encontram em fase de execução a obra do viaduto do Despraiado e o Complexo Viário do Tijucal, que incluem a construção de um viaduto e uma trincheira. A obra do viaduto Dom Orlando Chaves, em Várzea Grande, encontra-se em fase de licitação. (Figuras 12 e 13)

FIGURA 12 - Viaduto do Despraido – Avenida Presidente Afonso Pena



Fonte: MORAES, 2012

FIGURA 13 - Trevo do Tijucal, localizado na Avenida Archimedes Pereir Lima



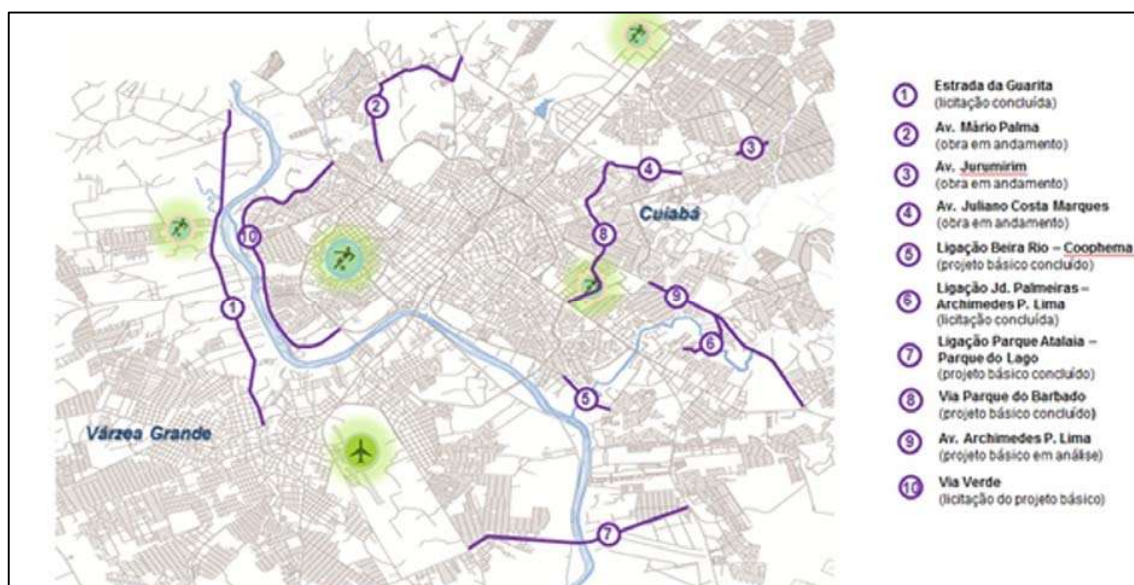
Fonte: MORAES, 2012

6. OBRAS DE DESBLOQUEIO

A Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo – Secopa, também realiza obras de desbloqueio para criar alternativas de trânsito durante a execução das grandes obras de mobilidade urbana, como o VLT. Estão em andamento a duplicação da Avenida Vereador Juliano Costa Marques, prolongamento da Av. Jurumirim, prolongamento da Rua Eucaliptos e uma nova ponte sobre o Rio Coxipó (ligando o bairro Jardim das Palmeiras à Av. Arquimedes Pereira Lima). A construção da ponte sobre o córrego Gumitá já está concluída.

O primeiro trecho da pavimentação da Mário Palma também está finalizado. Outras obras que já estão em andamento são a pavimentação da Av. Camboriú/Rua Cabeceiras, na região do Coxipó, a pavimentação da Av. Itaparica (Bairro Vista Alegre/Coxipó) e a implantação da ligação da Av. Beira Rio à Rua Antônio Dorileo (região do CoopHEMA), que inclui uma nova ponte de concreto sobre o rio Coxipó (região do CoopHEMA). Já está licitada a duplicação da Av. Arquimedes Pereira Lima e pavimentação de vias. (Figura 14)

Figura 14 - Obras de desbloqueio realizadas para a Copa de 2014



Fonte: MORAES, 2012

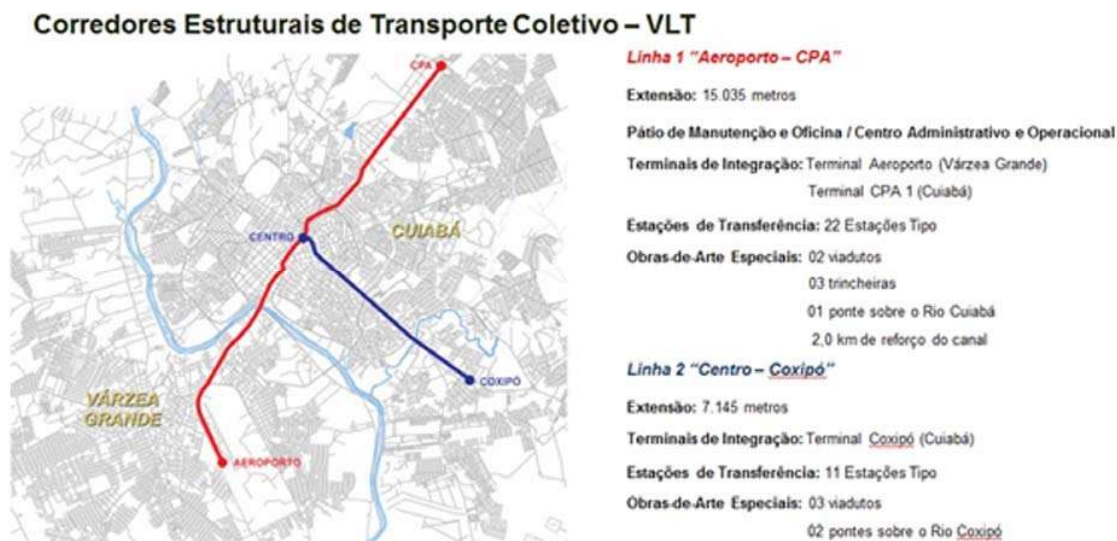
VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT

A implantação do VLT é tida como a obra mais importante para o Mundial de 2014, pois pretende melhorar a qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, além de propiciar melhores padrões de deslocamento urbano.

O projeto do VLT conta com 22,18 quilômetros de trilhos, 33 estações, 03 terminais de integração com o sistema de ônibus, um complexo de manutenção, administração e operação, além de um pátio ferroviário de estacionamento.

O percurso se dará pelos dois eixos mais importantes de Cuiabá e Várzea Grande (Aeroporto CPA e Coxipó), fazendo a ligação entre o Aeroporto Internacional Marechal Rondon, localizado em Várzea Grande, a Arena Pantanal e a rede hoteleira de Cuiabá, além do centro da cidade e do Centro Político Administrativo. (Figura 15)

FIGURA 15 – Corredores Estruturais de Transporte Coletivo – VLT.



Fonte: MORAES, 2012

7. CONCLUSÃO

Os vários problemas urbanos não são causados pela falta de planos, mas sim pela falta de planejamento. Os planos sempre existiram, mas a realidade política e social nas quais as cidades brasileiras se inserem exigem mais que planos e projetos, exigem ações concretas. Sendo assim, as formas como são conduzidas as cidades não se mostraram eficazes. O planejamento é mais que planos, é formado por diagnóstico, projetos, políticas, ações, avaliações e revisões num ciclo contínuo.

O planejamento urbano no Brasil sempre foi tratado de forma secundária pelos gestores governamentais. Estes sempre preferiram executar projetos numa visão de curto prazo, para solucionar, de imediato, problemas já agravados e, quando se pensava um planejamento de forma mais geral, que abrangesse toda a cidade (ou mesmo uma região), em curto, médio e longo prazo, as ações neste sentido tendiam a ser desconsiderada.

Apesar de todo o discurso do governo e da FIFA quanto aos benefícios de sediar um evento deste porte e o legado pós-evento, questionamos se cidades sem tradição em futebol, com Brasília e Cuiabá-Várzea Grande, realmente comportarão Arenas tão grandes, sem se tornarem locais abandonados ou com pouquíssimo uso, acarretando mais um custo para os cofres públicos e conseqüentemente para a população.

Em relação à Brasília, a questão de mobilidade será o grande entrave para aqueles que virão para o evento e para a população durante o evento, pois pouco será feito para melhorar a infraestrutura atual, já ruim e supersaturada. Vemos que, apesar da oportunidade de investimentos no setor, proporcionado pelo governo federal a fim de melhorar as condições das cidades-sede, essa não foi aproveitada pelo governo local. Outra questão que deve estar no rol de temas críticos é a falta de participação popular e integração da população no evento. Como o discurso do governo local é “a Copa em 3 quilômetros”, a população está totalmente desconectada e excluída do processo de planejamento e decisão, cabendo tudo aos gestores locais do evento.

A indicação de Cuiabá como uma das sedes da Copa do Mundo de 2014, irá trazer grandes benefícios tanto para a Capital quanto para Várzea Grande, melhorando sensivelmente a qualidade de vida da população. As duas cidades ganharão melhorias na parte de mobilidade urbana, principalmente porque o tempo

de viagens diminuirá muito em relação ao que ocorre hoje, pois as principais vias de circulação das duas cidades ganharão um novo modal de transporte que irá reorganizar o trânsito tanto para o transporte coletivo como para o transporte individual. Essas obras referentes à mobilidade urbana serão o grande legado que ficará para as duas cidades.

Os desafios são imensos. As mudanças, de certa forma, acontecerão de maneira rápida, mas farão parte de um processo. Os munícipes precisarão estar integrados e preparados para seu papel, o que requer medidas eficazes para levar conhecimento às diversas camadas sociais e às diversas localidades. Também os técnicos e os políticos deverão estar preparados para enfrentar estes novos desafios de como lidar com a população numa relação de conflitos de interesses, disputas e divergências, como é o caso de Regiões Metropolitanas.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, ao Decanato de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade de Brasília – DPP-UnB e a Financiadora de Estudos e Projeto – FINEP, por financiarem este projeto de pesquisa.

Agradecemos também aos alunos da disciplina de Gestão Ambiental Urbana e Regional, do curso de Gestão Ambiental da Faculdade UnB Planaltina, dos 1º e 2º semestre de 2011, que levantaram dados e informações relevantes para este trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BITENCOURT, L. P. S., *Exposição Pessoal a Particulados Atmosféricos no Centro de Taguatinga, DF*. Brasília, DF, Monografia de Conclusão de Curso, Engenharia Ambiental, Universidade Católica de Brasília, 2004.

Brazilia.jor.br. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/TrMetro/Metro-DF-expansao-2010.shtml>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

CORREIO BRASILIENSE, *Brasília 40 Anos*, Brasília, DF, 2000. CD-ROM. Produzida por: Ciclope Multimídia.

DÂMASO, K. S., *Exposição Pessoal a Particulados Atmosféricos no Centro de Brasília, DF*. Brasília, DF, Monografia de Conclusão de Curso, Engenharia Ambiental, Universidade Católica de Brasília, 2004.

DETRAN-DF - Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.detran.df.gov.br>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012

DETRAN-MT Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso. Disponível em: <<http://www.detran.mt.gov.br>>. Acessado em: 12 de novembro de 2012

FARRET, R. L., *O Estado, A Questão Territorial e as Bases da Implantação de Brasília*, 1985, in: PAVIANI, A (org), *Brasília, Ideologia e Realidade, Espaço Urbano em Questão*, São Paulo, SP, Projeto Editores Associados, 1985.

FERRARI, R. D. e PIOVANI, V. *Pedalar na Copa 2014 e nas Olimpíadas 2016 no Brasil?* Motrivivência Ano XXI, N° 32/33, P. 89-104 Jun-Dez./2009 <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1324635&page=7>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

LOPES, J. *Ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília*. Disponível em: <<http://www.sinaenco.com.br/downloads/Jonas%20Lopes%20-%20Infraero.pdf>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

MEDEIROS, V. A. S. de. *Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas*.

Tese de Doutorado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação, 2006.

PORTAL 2014. Disponível em: <<http://www.portal2014.org.br/galeria-de-fotos/351/galeria.html>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO. *DF: Obras do Expresso DF deve ser finalizadas até dezembro de 2013*. Disponível em: <<http://onibusrmtca.blogspot.com.br/2012/09/df-obras-do-expresso-df-devem-ser.html>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

RIBEIRO, R. J. C., *Índice Composto de Qualidade de Vida Urbana – Aspectos de Configuração espacial, Socioeconômicos e Ambientais Urbanos*. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação, 2008.

TJDFT – Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. *Jornal Jurídico*. Disponível em: <jornal.jurid.com.br/download-anexo?id=3184>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.

FONTE DE IMAGENS

- Figura 1 - Linhas de metrô e sua expansão e a linha 1 do VLT. (Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/TrMetro/Metro-DF-expansao-2010.shtml>). Acessado em: 07 de novembro de 2012.)
- Figura 2 – Raios esquemáticos de 1 a 3 quilômetros em torno da Arena Nacional e a respectiva população atingida (dados Censo 2010 – IBGE, 2012)
- Figura 3 – Ampliação sul do terminal de passageiros, vista projetada à esquerda. (LOPES, 2012. Disponível em: <http://www.sinaenco.com.br/downloads/Jonas%20Lopes%20-%20Infraero.pdf>). Acessado em: 07 de novembro de 2012.)
- Figura 4 - 1ª fase de ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek. (LOPES, 2012. Disponível em: <http://www.sinaenco.com.br/downloads/Jonas%20Lopes%20-%20Infraero.pdf>). Acessado em: 07 de novembro de 2012.)
- Figura 5 - 2ª fase de ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek. (LOPES, 2012. Disponível em: <http://www.sinaenco.com.br/downloads/Jonas%20Lopes%20-%20Infraero.pdf>). Acessado em: 07 de novembro de 2012.)
- Figura 6 - 3ª fase de ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek. (LOPES, 2012. Disponível em: <http://www.sinaenco.com.br/downloads/Jonas%20Lopes%20-%20Infraero.pdf>). Acessado em: 07 de novembro de 2012.)
- Figura 7 - Ampliação do estacionamento de veículos do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek. (LOPES, 2012. Disponível em:

<<http://www.sinaenco.com.br/downloads/Jonas%20Lopes%20-%20Infraero.pdf>>. Acessado em: 07 de novembro de 2012.)

- Figura 8 – Linha do BRT de Brasília. (Disponível em: <<http://onibusrmtca.blogspot.com.br/2012/09/df-obras-do-expresso-df-devem-ser.html>>, Acessado em: 07 de novembro de 2012).
- Figura 9 – Proposta da malha cicloviária de Brasília. (Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1324635&page=7>>, Acessado em: 07 de novembro de 2012)
- Figura 10 – Projeção da Arena Nacional de Brasília – Mané Garrincha. (Créditos: Castro Mello Arquitetura Esportiva, Disponível em: <<http://www.portal2014.org.br/galeria-de-fotos/351/galeria.html>>, Acessado em: 07 de novembro de 2012).
- Figura 11 - Duplicação da Rodovia Mário Andreazza. (MORAES, R. Apresentação sobre Acessibilidade. Secopa-MT, 2012)
- Figura 12 - Viaduto do Despraiado – Avenida Presidente Afonso Pena. (MORAES, R. Apresentação sobre Acessibilidade. Secopa-MT, 2012)
- Figura 13 - Trevo do Tijucal, localizado na Avenida Archimedes Pereira Lima. (MORAES, R. Apresentação sobre Acessibilidade. Secopa-MT, 2012)
- Figura 14 - Obras de desbloqueio realizadas para a Copa de 2014. (MORAES, R. Apresentação sobre Acessibilidade. Secopa-MT, 2012)
- Figura 15 – Corredores Estruturais de Transporte Coletivo – VLT. (MORAES, R. Apresentação sobre Acessibilidade. Secopa-MT, 2012)

PARTE IV

REGIÃO SUDESTE

COPA DO MUNDO DE 2014: CONSIDERAÇÕES SOBRE A REGIÃO SUDESTE

Gerardo Alberto Silva

Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e Doutor em Sociologia pelo Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro/UCAM.

Atualmente é professor adjunto da área de Planejamento e Gestão do Território da Universidade Federal do ABC (UFABC)

Email: gerardo.silva@ufabc.edu.br

1. INTRODUÇÃO

Em 2014, o Brasil vai sediar a Copa do Mundo de Futebol, um dos espetáculos esportivos mais importantes da terra. Apesar da importância adquirida pelo futebol brasileiro, cinco vezes campeão mundial e um dos principais exportadores de talentos para os mercados europeus, o país organizou apenas uma Copa do Mundo no ano de 1950. Não por falta de interesse, evidentemente, mas por não estarem dadas as condições políticas e/ou econômicas para tornar realidade essa possibilidade sempre latente. Agora o momento é outro, muito mais favorável aos grandes investimentos implicados na organização desse megaevento que afeta diretamente doze cidades do Brasil, as chamadas cidades-sede, e outros tantos lugares que porventura venham ser incluídos nos roteiros dos organizadores e dos visitantes.

Como sabemos, das doze cidades-sede duas pertencem à região Sul (Porto Alegre e Curitiba), 1 ao Centro-Oeste (Brasília), 2 à região Norte (Cuiabá, Manaus), 4 à região nordeste (Fortaleza, Natal, Recife e Salvador) e 3 à região Sudeste (Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte). A escolha dessas cidades obedeceu a critérios técnicos nos quais foram valorizados, além dos estádios, aspectos tais como a rede hoteleira, o sistema de transporte urbano, aeroportos, segurança pública e opções de lazer, entre outros¹². Cada cidade-candidata apresentou um projeto com as prioridades e alternativas de investimento que, por sua vez, foram avalizadas pelo governo federal como principal fonte de recursos. Para cada uma delas, enfim, foram estabelecidos metas e prazos a cumprir em função dos objetivos da Copa. A finalidade deste capítulo é avaliar os projetos e investimentos nas cidades-sede da região Sudeste, considerando suas especificidades e principais dimensões problemáticas.

Antes de entrar no assunto, entretanto, podemos oferecer uma primeira perspectiva da distribuição dos investimentos para a Copa entre as regiões do Brasil. De acordo com a tabela 1, 41,81% dos recursos previstos se concentram na região Sudeste, 26,60% na região Nordeste, que pode se considerar “afortunada” pelo volume de investimentos, e o restante 31,59% é dividido entre as regiões Norte, Centro-Oeste e Sul. Os investimentos, portanto,

¹² Ao todo foram 16 cidades candidatas. Ficaram fora da lista Belém (PA), Campo Grande (MS), Florianópolis (SC), Goiânia (GO) e Rio Branco (AC). O número máximo de cidades-sede estabelecido pela Fifa é de 10. O Brasil conseguiu selecionar 12.

parecem seguir um padrão de “concentração” (na região Sudeste) e um padrão de “beneficiamento” (na região Nordeste). Em termos de cidades, destacam-se Rio de Janeiro e São Paulo que, em conjunto, abocanham praticamente 1/3 dos recursos totais (32,51%). Observe-se, entretanto, que a tabela foi construída com valores previstos no ano de 2010, sendo que o custo total do evento estima-se hoje em (aproximadamente) o dobro desse valor. Contudo, essa estimativa inicial não deixa de ser reveladora do padrão de distribuição regional dos investimentos da Copa.

TABELA 1 – Investimentos previstos por Cidades-Sede para a Copa-2014

Cidades-Sede	Valor (R\$ milhões)	Part. (%)
Manaus (AM)	1.837,80	11,93
Fortaleza (CE)	1.031,60	6,70
Natal (RN)	695,00	4,51
Recife (PE)	1.168,00	7,58
Salvador (BA)	1.131,30	7,35
Belo Horizonte (MG)	1.431,60	9,30
Rio de Janeiro (RJ)	1.910,00	12,40
São Paulo (SP)	3.096,50	20,11
Curitiba (PR)	603,90	3,92
Porto Alegre (RS)	498,60	3,24
Cuiabá (MT)	894,70	5,81
Brasília (DF)	1.101,00	7,15
Região		
Norte	1.837,80	11,93
Nordeste	4.025,90	26,14
Centro-Oeste	1.995,70	12,96
Sudeste	6.438,10	41,81
Sul	1.102,50	7,16
Total	15.400,00	100

Fonte: Ministério do Esporte *apud* Domingues, Edson et al. (2010).

Algumas outras considerações se fazem necessárias antes de nos voltarmos para a região Sudeste. Além do fato de ser um país com uma enorme cultura esportiva vinculada ao futebol e de possuir uma infraestrutura já instalada (estádios, centros de treinamento, etc.), a realização da Copa do Mundo no Brasil conta com uma grande dose de oportunidade, considerando o momento de crescimento econômico e reposicionamento do país na economia mundial. Em boa medida, o conjunto de megaeventos que acontecem no Brasil desde os Jogos Panamericanos de 2007, passando pelas Olimpíadas Militares de 2011, a Copa das Confederações de 2013, a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, pode ser considerado como elemento da “pauta publicitária” dessa nova condição de país emergente.

No que diz respeito especificamente à Copa do Mundo de Futebol, estamos numa fase de contagem regressiva, na qual o que importa é o aprimoramento dos investimentos realizados e os que ficaram para outra instância, sejam os que saíram da matriz de responsabilidades (mas em condições de serem finalizados através de outras modalidades de financiamento, como, por exemplo, a ligação por monorail Congonhas-Morumbi em São Paulo), sejam os que foram retirados definitivamente da pauta (como a construção do VLT de Brasília ligando o aeroporto com a asa sul da capital). Assim, no momento em que este capítulo está sendo escrito, as possibilidades de incidir sobre os projetos ou sobre seus efeitos são limitadas, como também um debate mais aprofundado sobre o legado.

2. A COPA DO MUNDO NA REGIÃO SUDESTE

Como assinalado, a Copa do Mundo na região Sudeste compreende três cidades-sede: Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, as três regiões metropolitanas mais importantes do país. Nelas acontecerá o jogo inaugural (São Paulo) e o jogo final (Rio de Janeiro), e nelas também estará localizado o centro de mídia (Rio de Janeiro). Ou seja, o comando da Copa estará localizado na região sudeste, para onde deverão ser direcionadas as principais atenções. Rio de Janeiro e São Paulo, em particular, ocuparão um lugar de destaque não apenas por sediarem os jogos da estréia e da final, mas também por constituírem os principais nós de distribuição do tráfego aéreo internacional do

país. Em termos gerais, todas as três cidades-sede da região Sudeste dispõem de serviços e meios de sustentação para a Copa, com exceção da capacidade hoteleira de Belo Horizonte. Os investimentos previstos vêm sem dúvida reforçar essas vantagens comparativas, com relação às outras regiões do Brasil.

Outro indicador da vantagem comparativa da região Sudeste no âmbito da Copa do Mundo de Futebol é a localização dos Centros de Treinamento de Seleções (CTS), pelo menos após a primeira lista homologada em julho de 2012 pela FIFA e o Comitê Organizador Local (COL). Os CTS, com efeito, são os lugares recomendados pelas instituições organizadoras para a concentração e prática das seleções (que, por sua vez, não são obrigadas a escolher entre eles, podendo considerar alternativas mais convenientes). Como mostra a tabela 2, dos 54 CTS selecionados 4 correspondem à região Norte, 3 à região Nordeste, 3 à região Centro-Oeste, 14 à região Sul e 30 à região Sudeste – sendo que desses trinta, 20 correspondem ao Estado de São Paulo, 3 ao do Rio de Janeiro, 4 ao de Minas Gerais e 3 ao do Espírito Santo.

TABELA 2 – Lista de Centros de Treinamento de Seleções homologados pela FIFA

Região	Estado	Cidade	Centro de Treinamento de Seleções (CTS)
CENTRO-OESTE	Goiás	Goiânia	Blue Tree Towers Goiania / CT Urias Magalhães
	Goiás	Goiânia	Castro's Park Hotel / Estádio Serra Dourada
	Goiás	Goiânia	Mercure Goiânia / Estádio Hailé Pinheiro
NORTE	Amapá	Macapá	CETA Ecotel / Estádio Milton Corrêa
	Pará	Belém	Hilton Belém / Estádio Mangueirão
	Roraima	Boa Vista	Boa Vista Eco Hotel / Estádio Flamarion Vasconcelos
	Tocantins	Palmas	Hotel Girassol Plaza / Estádio Nilton Santos
NORDESTE	Alagoas	Maceió	Radisson Hotel Maceió / Estádio Rei Pelé
	Bahia	Porto Seguro	Resort La Torre / Estádio Municipal Antônio Carlos Magalhães
	Bahia	Praia do Forte	Tivoli Ecoresort / CT Praia do Forte - Mata de São João

Região	Estado	Cidade	Centro de Treinamento de Seleções (CTS)
SUL	Paraná	Curitiba	Clube Atlético Paranaense / CT do Caju
	Paraná	Curitiba	Slaviero Rockfeller Conceptual / Estádio Durval de Brito e Silva
	Paraná	Cascavel	Deville Express Cascavel / Estádio Arnaldo Busato
	Paraná	Maringá	Hotel Deville Maringá / Estádio Regional Willie Davids
	Rio Grande do Sul	Bento Gonçalves	Dall'onder Grande Hotel / Estádio das Castanheiras (Farroupilha)
	Rio Grande do Sul	Bento Gonçalves	Hotel & SPA do Vinho / Parque Esportivo Montanha dos Vinhedos
	Rio Grande do Sul	Lajeado	Inn Italy Hotel / Centro Esportivo Lajeadense
	Rio Grande do Sul	Caixas do Sul	Intercity Premium / Estádio Francisco Stédile
	Rio Grande do Sul	Caixas do Sul	Samuara Hotel / Estádio Alfredo Jaconi
	Rio Grande do Sul	Porto Alegre	Plaza São Rafael Hotel e Centro de Eventos / Complexo Esportivo da ULBRA (Canoas)
	Rio Grande do Sul	Viamão	Vila Ventura Hotéis / Centro de Treinamento Vila Ventura
	Santa Catarina	Joinville	Bourbon Joinville Business / Estádio Municipal Arena Joinville
	Santa Catarina	Florianópolis	Costão do Santinho Resort Golf & SPA / Costão do Santinho Resort Golf & SPA
	Santa Catarina	Florianópolis	Majestic Palace / Estádio Orlando Scarpelli

Região	Estado	Cidade	Centro de Treinamento de Seleções (CTS)
SUDESTE	Espírito Santo	Domingos Martins	Hotel Fazenda Parque do China / CT Parque do China
	Espírito Santo	Vitória	Sheraton Vitória / Estádio Estadual Kleber Andrade
	Minas Gerais	Belo Horizonte	San Diego Suites / Toca da Raposa I
	Minas Gerais	Ipatinga	San Diego Hotel Ipatinga / Estádio João Lamego Neto
	Minas Gerais	Uberlândia	San Diego Suites Uberlândia / Complexo Municipal Virgílio Galassi
	Minas Gerais	Juiz de Fora	Village Haras Morena / Estádio Municipal Radialista Mário Helênio
	Rio de Janeiro	Barra do Piraí	Aldeia das Águas Resort / Estádio Raulino de Oliveira (Volta Redonda)
	Rio de Janeiro	Pinheiral	Centro de Treinamento Dr. João Havelange
	Rio de Janeiro	Mangaratiba	Portobello Resort & Safari
	São Paulo	Barueri	Bourbon Alphaville Business Hotel / Centro de Treinamento Vila Porto
	São Paulo	Guarujá	Casa Grande Hotel Resort & Spa / Estádio Municipal Antônio Fernandes
	São Paulo	Araraquara	Comfort Inn / Estádio Dr. Adhemar Pereira de Barros
	São Paulo	Presidente Prudente	Gralha Azul Park Hotel / Estádio Eduardo José Farah
	São Paulo	Jaguariúna	Hotel Duas Marias / Estádio Alfredo Chiavegato
	São Paulo	Álvares Machado	Hotel Fazenda Campo Belo / Centro de Formação de Atletas Flávio Araújo
	São Paulo	Ribeirão Preto	Hotel JP / Estádio Santa Cruz
	São Paulo	Santos	Hotel Parque Balneário / Vila Belmiro

São Paulo	Santos	Mercure Santos / CT Rei Pelé
São Paulo	Sorocaba	Hotel Pitangueiras / Clube Atlético Sorocaba
São Paulo	São Bernardo do Campo	Liau Hotel Parque Plaza / Estádio Primeiro de Maio
São Paulo	São Caetano do Sul	Mercure São Caetano do Sul / Estádio Municipal Anacleto Campanella
São Paulo	São Paulo	Novotel São Paulo Center Norte / CT Palmeiras - Academia
São Paulo	Ribeirão Preto	Olé Brasil Futebol Clube SA
São Paulo	Águas de Lindóia	Oscar Inn Eco Resort
São Paulo	Mogi das Cruzes	Paradise Golf & Lake Resort
São Paulo	São José dos Campos	Promenade Enterprise / Estádio Martins Pereira
São Paulo	Barueri	Radisson Alphaville / Arena Barueri
São Paulo	Itu	San Raphael Country Hotel / Estádio Dr. Novelli Junior
São Paulo	Itu	SPA Sport Resort

A seguir apresentamos a problemática da Copa do Mundo de Futebol na região Sudeste considerando os projetos e investimentos previstos em cada uma das cidades-sede: Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. Os quadros de investimentos para cada cidade foram elaborados a partir de informações oficiais disponíveis na página web do Ministério do Esporte do Brasil, em particular o Balanço 2012 da Copa do Mundo por Cidades-Sede, apresentado em abril de 2012. Outras informações adicionais foram obtidas de fontes diversas, indicadas em cada caso. Como sabemos, trata-se de recursos estimados para obras que em muitos casos ainda não foram começadas ou se encontram em andamento, portanto não são números definitivos. No final,

tecemos algumas considerações sobre os desafios e conflitos abertos pelos projetos da Copa em cada uma das cidades-sede.

3. BELO HORIZONTE

A cidade-sede de Belo Horizonte possui 2,3 milhões de habitantes, número que ascende a 6,3 milhões quando considerada sua área metropolitana, a terceira maior do Brasil. Tem importância econômica e política no âmbito nacional e destaque esportivo através de dois grandes clubes: Atlético Mineiro e Cruzeiro. Assim, o projeto de ampliação e modernização do estádio Magalhães Pinto – Mineirão, que se encontra em estágio avançado, pretende valorizar não apenas a participação desses clubes nos campeonatos estadual, nacional e internacional (Sul Americana, Libertadores etc.), como também atrair espetáculos de grande apelo midiático, como megashows, concertos e outras apresentações do gênero que atualmente não dispõem de condições de realização em Belo Horizonte. Seguindo a tendência internacional, o Mineirão será entregue à iniciativa privada através de concessão pública por 25 anos¹³.

¹³ O Mineirão pertence ao Estado de Minas Gerais. Uma vez finalizada a obra, ele será administrado pelo Consórcio Minas Arena, uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), integrada pelas construtoras Construcap, Egesa e HAP Engenharia, responsável pelo financiamento e pela execução das obras de reforma e modernização do Mineirão, por meio de contrato de parceria público-privada (PPP) firmado com o Governo do Estado de Minas Gerais, e gerenciado pela Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo (SECOPA). <<http://minasarena.com.br>>

ESTÁDIO	MOBILIDADE	AEROPORTO	TURISMO*	OUTROS
Ampliação e modernização do estádio Magalhães Pinto – Mineirão Capacidade: 64.000 lugares Investimento total: R\$ 695,0 milhões	-BRT Antônio Carlos / Pedro I -Corredor Pedro II -Via 210 -Via 710 -BRT Cristiano Machado -Boulevard Arrudas / Tereza Cristina Investimento total: R\$ 1.357,2 milhões (BRT Antônio Carlos / Pedro I: R\$ 633.9 milhões)	-Terminal de passageiros 3 (Confins) -Reforma, Modernização e Ampliação do TPS (Confins) - Pista de Pouso e Sistema de Pátios (Confins) Investimento total: R\$ 508,7 milhões	-Ações de Infraestrutura do Turismo: Investimento total: R\$ 18,5 milhões	-Expansão da Central de Controle de Tráfego Investimento total: 31,6 milhões

Fonte: GECOPA, Plano de turismo para a Copa 2014, Setembro 2012.

Dois projetos guardam estreita relação com as obras do Mineirão: as melhorias no aeroporto internacional Tancredo Neves – Confins (incluindo a construção de um novo terminal de passageiros, que até agora não saiu do papel), e o BRT (*Bus Rapid Transit*) Antônio Carlos/Pedro I, que aparece no quadro representando 46,7% do investimento total em mobilidade. Trata-se de um corredor de 16 km de extensão que facilitará o acesso da região hoteleira de Belo Horizonte com o Mineirão. É composto pelas atuais avenidas Vilarinho (entre av. Baleares e Complexo Vilarinho), Pedro I (a partir do Complexo Vilarinho) e Antônio Carlos, e terá uma capacidade de transporte de 650 mil pessoas por dia, com 26 estações de transferência. Ganha destaque também a expansão e modernização (informatização) da Central de Controle de Tráfego, não tanto pelo valor do investimento como pela importância para a organização dos fluxos de trânsito na cidade. Considera-se, com efeito, que praticamente todos os habitantes da cidade serão beneficiados com a nova central.

Uma das dimensões reconhecidamente deficitárias de Belo Horizonte com relação à Copa e a outros grandes eventos é a capacidade da rede hoteleira. Por um lado, o número de leitos disponíveis não é suficiente (segundo Ricardo Ritter, da Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação, a cidade contava com 18.000 leitos em 2010, 3300 a menos do mínimo exigido pela FIFA, que é de 1/3 da capacidade do estádio); pelo outro lado, é notória a falta de serviços de hotelaria de padrão internacional. Nesse sentido, a prefeitura tem criado condições para favorecer esse tipo de empreendimentos, como a sanção da Lei Municipal 9.952/2010, que traz benefícios para a implantação de estabelecimentos culturais, hospitaleiros e hoteleiros na capital, de forma a atender à demanda da Copa do Mundo no Brasil em 2014 – mas que também traz consequências especulativas sobre as áreas nobres da cidade, como veremos mais adiante.

4. RIO DE JANEIRO

Considerada o principal cartão postal do Brasil, a cidade do Rio de Janeiro conta com mais de 6 milhões de habitantes, que somam 12 milhões quando considerada sua região metropolitana. Diferentemente de Belo Horizonte e São Paulo, no Rio de Janeiro os impactos da Copa 2014 ficam em segundo plano perante os projetos que estão sendo desenvolvidos para os Jogos Olímpicos de 2016. O dimensionamento das obras e dos investimentos, com efeito, está sendo realizado em função de um evento mais complexo e abrangente que afeta estruturalmente a relação (e o equilíbrio) entre os diversos âmbitos da cidade¹⁴. Pode se afirmar que o Rio de Janeiro está se reinventando através de um ciclo de eventos que teve seu início com a organização da Conferência Internacional Eco 92, passando pelos Jogos Panamericanos (2007), o Fórum Urbano Mundial (2010), os Jogos Olímpicos Militares (2011), a Conferência Rio+20 (2012), a Copa das Confederações (2013), a Copa do Mundo de Futebol (2014) e os Jogos Olímpicos (2016) (Cf. Silva, 2012). É nesse contexto que os projetos da Copa estão acontecendo.

¹⁴ Os jogos olímpicos compreendem a Barra da Tijuca, Marechal Deodoro, Maracanã, Zona Sul e Centro da cidade.

ESTÁDIO	MOBILIDADE	AEROPORTO	TURISMO*	OUTROS
-Reforma do estádio Mario Filho – Maracanã Capacidade: 78.639 lugares Investimento: R\$ 808,4 milhões	-BRT Corredor Transcarioca Investimento: R\$ 1.883,6 milhões	-Reforma do TPS 1 (Galeão) -Finalização do TPS 2 (Galeão) -Ampliação e Revitalização do Sistema de Pistas (Galeão) Investimento: R\$ 813,2 milhões	Ações de Infraestrutura do Turismo Investimento: R\$ 25,9 milhões	- Implantação de píer em formato de “Y” (Porto do Rio de Janeiro) Investimento: R\$ 314,0 milhões -Centro de Mídia da Copa Investimento: R\$ 184,9 milhões

Fonte: GECOPA, Plano de turismo para a Copa 2014, Setembro 2012.

Sem dúvida, a modernização do estádio Mario Filho – Maracanã é a obra mais emblemática da Copa, não apenas pelo valor do investimento (um dos maiores destinados à modernização e/ou construção dos estádios), como também pela sua significação simbólica. Ícone da cidade e do futebol mundial (equivalente ao que algum dia foi o mítico estádio de Wembley na Inglaterra), palco principal do futebol brasileiro, as reformas do Maracanã geram grandes polêmicas. Por um lado, há um desconforto com o próprio desenho da reforma, que resguarda poucos elementos da sua configuração interna tradicional. Com efeito, as arquibancadas foram demolidas na sua maior parte e reconstruídas com critérios mais “comerciais” e foram construídos camarotes e áreas VIP para um nicho de mercado mais seletivo. Também foi demolida definitivamente a famosa “geral do Maracanã”, o lugar mais popular do estádio. Por outro lado, existe uma grande desconfiança com relação ao processo de concessão do estádio para a iniciativa privada e sobre os rumos que sua exploração comercial irá seguir¹⁵. A sensação é de que alguma coisa se perdeu nesse

¹⁵ O Maracanã pertence ao Estado do Rio de Janeiro, e o principal candidato à concessão para a exploração privada é o empresário Eike Batista. Existe um movimento de resistência e questionamento a esse processo de privatização chamado “O Maracã é nosso”, do qual fazem parte conhecidos artistas de televisão, atletas de renome e autores e compositores consagrados, como Chico Buarque. O Maracanã tem sido historicamente utilizado pelos quatro grandes clubes cariocas: Flamengo, Vasco, Botafogo e Fluminense. Hoje o Clube Botafogo de Futebol e Regatas é arrendatário do Estádio Olímpico João Havelange – Engenhão, construído em ocasião dos Jogos Panamericanos de 2007. O Engenhão

processo, alguma coisa importante relativa à memória e à tradição do futebol brasileiro. Contudo um novo ciclo deverá se abrir para o Maracanã com a final da Copa do Mundo de 2014.

Os projetos relativos à mobilidade e ao aeroporto também merecem destaque, seja pelo montante seja pela dimensão estratégica dos investimentos. No caso do BRT Corredor Transcarioca, trata-se uma via de circulação exclusiva para veículos articulados de aproximadamente 39 km de extensão, ligando a Barra da Tijuca ao aeroporto internacional Antônio Carlos Jobim – Galeão¹⁶. No que diz respeito a este último, a tendência parece ser a de recuperar através da Copa e das Olimpíadas um papel de destaque na distribuição do tráfego aéreo internacional (condição assumida progressivamente pelo aeroporto internacional de Guarulhos em São Paulo), processo iniciado com a inauguração do Terminal de Passageiros 2 (em agosto de 1999), porém em situação ainda indefinida.

Por último, o Centro Internacional de Transmissão da Copa do Mundo de 2014 (Centro de Mídia) e a implantação do píer em formato de “Y”, para atracação de cruzeiros no porto do Rio, são também projetos estratégicos para a cidade. O Centro de Mídia implica ampliação e modernização de infraestruturas de comunicação e informação, e a presença de equipes de jornalismo esportivo e emissoras de televisão e rádio (na Copa da África do Sul o centro de mídia para emissoras de TV e rádio que participaram da cobertura reuniu cerca de treze mil profissionais de 179 emissoras de mais de setenta países). Já a implantação do píer em formato de “Y” faz parte do processo de renovação do waterfront portuário da cidade, um dos projetos urbanos mais ambiciosos da prefeitura vinculado à Copa e às Olimpíadas: a recuperação do centro do Rio ou “Porto Maravilha” (Cf. Silva e Szaniecki, 2011).

pertence à prefeitura do Rio, e permitiu o fechamento para reformas do Maracanã sem grande ônus para os times. Resta saber se continuará assim.

¹⁶ A rigor, o BRT Transcarioca foi projetado e dimensionado em função dos Jogos Olímpicos, cujo epicentro será na Barra da Tijuca. Apenas uma parte dele corresponde às exigências da Copa.

5. SÃO PAULO

Com 11 milhões de habitantes na cidade, 19 milhões na metrópole e quase 30 milhões na macrometrópole, São Paulo constitui uma das maiores aglomerações urbanas do mundo. Possui um sólido parque industrial (o mais importante do Brasil) e concentra atividades comerciais e financeiras de porte continental. Também se destaca no âmbito esportivo, tanto no futebol quanto em outros esportes de alto rendimento (ginástica, vôlei, basquete, natação, automobilismo, etc.). O projeto original para a Copa de 2014 era a reforma do estádio Cícero Pompeu de Toledo – Morumbi, pertencente ao São Paulo Futebol Clube (em 2010 a reforma estava orçada em R\$ 630 milhões). Porém a decisão final foi pela construção de um novo estádio com a participação no investimento do Sport Club Corinthians Paulista na região de Itaquera, zona leste de São Paulo.

ESTÁDIO	MOBILIDADE	AEROPORTO	TURISMO*	OUTROS
-Construção de novo estádio - Itaquera Capacidade: 48.000 lugares (68.000 no jogo de abertura) Investimento: R\$ 820,0 milhões (Sport Club Corinthians: R\$ 420,0 milhões)	-Construção do Monotrilho Linha 17 – Ouro Investimento: R\$ 1.881,5 milhões -Complexo viário Itaquera Investimento: R\$ 478,2 milhões	-Terraplenagem do Pátio de Aeronaves do TPS 3 (Guarulhos) -Terminal TPS 4 (Guarulhos) -Ampliação e Revitalização do Sistema de Pistas (Guarulhos) Investimento: R\$ 651,0 milhões	Ações de Infraestrutura do Turismo: Investimento: R\$ 15,5 milhões	-Alinhamento do Cais de Outeirinhos (Porto de Santos) Investimento: R\$ 235,0 milhões -Implantação do Módulo Operacional (Viracopos) Investimento: 7,0 milhão

Fonte: GECOPA, Plano de turismo para a Copa 2014, Setembro 2012.

Em termos de mobilidade, a mudança do projeto do estádio significou alterações no dimensionamento urbanístico das obras de acompanhamento. Junto com o projeto de reforma do Morumbi estava prevista a construção do Monotrilho Linha 17 – Ouro, ligando o terminal metropolitano Jabaquara, o aeroporto de Congonhas e a estação de trem São Paulo-Morumbi, e com investimento estimado em R\$ 1,8 bi. A obra começou a ser construída em abril de 2012, no trecho Jardim Aeroporto e Morumbi; porém será finalizada fora da matriz de responsabilidade da Copa. Agora as prioridades estão concentradas no Complexo Viário Itaquera, que deverá resolver o problema dos acessos não apenas ao estádio como também ao Polo Institucional. Novas alças facilitarão a interligação entre a Nova Radial (Avenida José Pinheiro Borges) e a Avenida Jacu Pêssego, os dois principais eixos viários do extremo Leste, facilitando o acesso à Marginal Tietê e ao Rodoanel.

As obras de ampliação e modernização do aeroporto de Guarulhos, com destaque para o Terminal de Passageiros 4, já em funcionamento para vôos de cabotagem, não somente irão reforçar sua condição de hub aeroportuário internacional, como também ampliar as conexões de São Paulo com outras cidades e regiões do país, uma vez que o aeroporto de Congonhas se encontra no limite da sua capacidade operacional. O Módulo Operacional do aeroporto de Viracopos, em Campinas, inaugurado em 30 de setembro de 2012, amplia a capacidade de movimentação de passageiros da macrometrópole paulista¹. O projeto Alinhamento do Cais de Outeirinhos no Porto de Santos, enfim, permitirá aumentar o número de cruzeiros atracados simultaneamente, e com isso trazer maior número de turistas para a Copa e outros grandes eventos – os navios de cruzeiro podem ser utilizados inclusive para ampliar a oferta hoteleira da cidade de Santos, distante a apenas 72 km de São Paulo.

6. DESAFIOS E CONFLITOS DA COPA NA REGIÃO SUDESTE

Como dissemos nas páginas iniciais deste capítulo, os grandes desafios da Copa atualmente são os preparativos finais. Trata-se de um momento de transição, no qual novos projetos não serão acrescentados e o legado ainda não pode ser avaliado – porque também não se sabe ao certo quais as obras que ficarão prontas, quais deverão ser terminadas e quais não sairão do papel. O que sabemos, por enquanto, é que o orçamento da Copa foi para o dobro do valor previsto em 2010, que a maioria das obras em andamento estão atrasadas, e que os aeroportos e rodoviárias interestaduais continuam em condições de extrema vulnerabilidade operacional. Vale à pena lembrar que, ao todo, calcula-se em 600.000 o número de turistas estrangeiros no Brasil durante a Copa, mais de um milhão de brasileiros viajando para as cidades-sede.

Alguns conflitos de caráter geral merecem ser destacados. O primeiro tem a ver com as “rigorosas” condições legais relacionadas com a comercialização de produtos, produção de imagem e transmissão e proteção de marcas, isto é, com a Lei 12.663/2012 ou Lei Geral da Copa. De feição claramente corporativa, a Lei protege os organizadores e patrocinadores da Copa, em um contexto em que a maior parte dos investimentos provém dos cofres públicos, e estabelece severas medidas repressivas (de cunho penal) contra o comércio ambulante e o uso de imagens e manifestações públicas que possam prejudicar o projeto comercial da Copa. Com isso criam-se empecilhos ao aproveitamento de uma importante fonte de recursos dos trabalhadores do setor informal, que historicamente tem sido parte e tem sabido explorar espetáculos massivos e populares, como o futebol. A Lei também alcança criações artísticas, uso impróprio de marcas e estratégias publicitárias de empresas nacionais e internacionais.

O conflito mais grave, entretanto, acontece em torno das remoções forçadas da população de favelas e comunidades por causa das obras da Copa, acontecida praticamente em todas as cidades-sede. Milhares de pessoas estão sendo retiradas de seus lares de forma compulsória, muitas delas sem amparo legal algum. Diversas instituições, pesquisadores, redes sociais e movimentos têm denunciado veementemente essa prática, que expõe

o grau de desigualdade social e vulnerabilidade das populações mais pobres que caracteriza o Brasil, tanto perante o mercado quanto perante o estado. Como afirma o Dossiê da Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa (2011):

“estes megaeventos têm gerado efeitos negativos sobre diversos segmentos sociais, especialmente sobre aqueles que historicamente são excluídos/as, como: moradores/as de assentamentos informais, migrantes, moradores em situação de rua, trabalhadores/as sexuais, mulheres, crianças e adolescentes, comunidades indígenas e afrodescendentes, vendedores/as ambulantes e outros trabalhadores/as informais, inclusive da construção civil. As remoções e os despejos forçados destes grupos sociais são as violações mais comuns no Brasil e em outros países sede de megaeventos. Seus efeitos perversos são particularmente ampliados através da imposição do Poder Público e comitês promotores dos eventos, de um verdadeiro “estado de exceção”, instituído especialmente no contexto dos jogos, que permite a flexibilização das leis e suspensão de direitos antes e durante os jogos, ameaçando, assim, os mecanismos de defesa, proteção social, garantia e promoção de Direitos Humanos” (p. 83).

O terceiro conflito, enfim, refere-se à possível elitização do público nos estádios, uma vez que o modelo que parece se impor é o da concessão para a iniciativa privada, com o aumento da capacidade de público VIP e diminuição dos setores populares. Evidentemente, as reformas visam transformar os estádios em arenas de espetáculos, onde o futebol constitui apenas a atividade âncora, mas não a única. Com isso outros critérios de exploração comercial entram em pauta, com exigências diferenciadas de marketing, público alvo e segmentação do mercado. Também é objeto de debate o caráter segregador das obras da Copa que, em termos gerais, tendem a favorecer regiões já valorizadas das cidades-sede, ou a abertura de fronteiras de crescimento e expansão imobiliária especulativa e de alto padrão social.

Com relação aos conflitos mais pontuais e específicos, podemos destacar os próprios de cada cidade-sede da região Sudeste. Em Belo Horizonte, a construção de dois hotéis de 13 e 15 andares na região da Pampulha, cartão postal da cidade e patrimônio histórico do Brasil, foi autorizada pelo Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR), em

fevereiro de 2012. Isso originou uma ampla mobilização da população (notadamente dos vizinhos da Pampulha e associações de moradores de BH), questionando os processos que levaram o poder público a tomar essa decisão. De acordo com os moradores, pelo fato de se tratar de uma Área de Diretrizes Especiais (ADE), qualquer projeto que afete o interesse histórico e paisagístico da região deve ser objeto de um debate público através de audiências e consulta às entidades de classe e ao Fórum da Área de Diretrizes Especiais (Fade) da Pampulha, o que não foi respeitado. O que está em jogo, evidentemente, não é (apenas) a forma institucional das decisões públicas relativas à ADE, mas a abertura à especulação imobiliária desse tradicional setor da cidade.

No Rio de Janeiro, o conflito mais acirrado tem a ver com a reforma do estádio Maracanã. Com a justificativa de melhorar a circulação e ampliar as condições de acesso, o governo do Estado pretende derrubar prédios do entorno e aumentar a superfície para estacionamento de carros. Dentre esses prédios incluem-se alguns de valor institucional e histórico, como a Escola Municipal Friedenreich e o Museu do Índio ou Aldeia Maracanã (também seriam demolidos os tradicionais Estádio de Atletismo Célio de Barros e o Parque Aquático Júlio Delamare, do complexo esportivo do Maracanã). O Museu do Índio, em particular, tem oferecido uma forte resistência, e tem contado com apoio de movimentos, militantes e personalidades engajadas na luta pelo patrimônio histórico da cidade, a memória dos povos indígenas e a cultura das comunidades que o habitam. No momento de finalizar este capítulo, o batalhão de choque da polícia militar do Rio de Janeiro, sob comando direto do governador do Estado, encontra-se no local à espera de liminar para realizar, caso seja necessário, o despejo mediante o uso da força.

Em São Paulo, a mudança do projeto (da reforma do Morumbi para a construção do Itaquerão) deslocou a frente de conflitos. Além dos moradores em situação de remoção pela construção do monotrilho da linha 17 – Ouro (400 famílias das favelas Buraco Quente, Comando e Buté), temos agora as comunidades afetadas pelas obras do estádio e do complexo viário Itaquera (aproximadamente 1000 famílias das favelas do entorno: Caititu, Vila Progresso, Paracana, Zorrilho, Três Cocos, Pedreira I, Vila da Paz, Miguel Ignácio Curi e Francisco Munhoz Filho). Questiona-se a viabilidade do polo

institucional que acompanha o projeto de construção do novo estádio, e a sua capacidade de promover o desenvolvimento econômico e social da região. Por outro lado, a provável desativação do estádio Pacaembu significará perda de receita e elevados custos de manutenção para a prefeitura, pelo menos até que se redefina seu papel. São Paulo, enfim, perdeu a chance de uma conexão de alta capacidade e eficiência (sobre trilhos) com o aeroporto internacional de Guarulhos, uma das principais praças aeroportuárias (*hub*) do continente (e que recebeu investimentos da Copa para sua ampliação e modernização).

7. CONCLUSÃO

Apesar dos desafios e conflitos colocados (alguns de extrema gravidade), a Copa de 2014 será realizada no ano próximo. O momento atual, como dissemos, é de contagem regressiva, no qual o que importa é o aprimoramento dos investimentos realizados e os ajustes que ainda deverão ser equacionados. A principal questão hoje colocada é se o Brasil dará conta do recado, e qual será o custo final de tudo isso. A questão do legado é ainda nebulosa e pouco debatida (apesar de muita falada), e vai depender, em grande medida, em uma primeira instância, do balanço da matriz de responsabilidades, que enquadra institucionalmente os projetos e os investimentos da Copa. Por enquanto, as conclusões provisórias que podemos tirar, especificamente da região sudeste, é que elas confirmam as dimensões conflituais gerais, sem prejuízo de as obras e investimentos previstos se integrarem na dinâmica urbana das cidades-sede sem riscos de se transformarem em “elefantes brancos” ou “projetos insustentáveis” (com exceção, talvez, do estádio Pacaembu, em São Paulo, na medida em que sua provável desativação requer um projeto alternativo). A rigor, o legado mais problemático da Copa na região Sudeste será o novo regime de exploração comercial das arenas, com maior participação da iniciativa privada (à custa do dinheiro público investido nelas!), e que parece se impor como modelo hegemônico. Mas ainda é cedo para avaliar consequências e resultados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa. *Megaeventos e Violações de Direitos Humanos no Brasil (Dossiê da Copa)*. In: <http://comitepopulario.files.wordpress.com/2011/12/dossie_violacoes_copa_completo.pdf> Página acessada em 27/11/2012.

BUENO, M.. *Metrô Mangueira: remoções, reassentamentos e conflitos*. Rio de Janeiro: LABTeC/UFRJ, 2011 (paper/pesquisa).

DOMINGUES, E. et al. *Copa do Mundo 2014: Impactos econômicos no Brasil, em Minas Gerais e Belo Horizonte*. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 2010.

Grupo Especial da Copa – GECOPA. *Plano de turismo para a Copa 2014*. Brasília, Setembro de 2012.

Ministério do Esporte do Brasil. *Balanço 2012 Copa do Mundo Cidades-Sede: Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo*. Brasília, Abril de 2012.

RITTER, R. *Copa 2014: Infraestrutura de serviços turísticos*. Rio de Janeiro: Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação, s/d.

SILVA, G. "O legado imaterial dos Jogos Olímpicos: processos, dimensões, perspectivas e conflitos". In: *III Seminário Internacional de Políticas Culturais*. Rio de Janeiro, Casa Rui Barbosa, 19-21 de Setembro de 2012.

SILVA, G. e Szaniecki, B. "Rio: dois projetos para uma cidade do conhecimento". In: <<http://outraspalavras.net/2010/09/28>>

PARTE V

REGIÃO SUL

**A COPA DO MUNDO DE 2014 EM UM PORTO NEM TÃO ALEGRE: O GRENAL
DOS ESTÁDIOS QUEM GANHA É O CAPITAL**

Paulo Roberto Rodrigues Soares

*Doutor em Geografia Humana. Professor do
Departamento de Geografia da Universidade
Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).
Pesquisador do Observatório das Metrópoles,
Núcleo Porto Alegre.
Email: geoprps@gmail.com*

1. INTRODUÇÃO

Este artigo discute como os Megaeventos Esportivos, especialmente a Copa do Mundo de 2014, estão gerando impactos socioespaciais e nas políticas públicas das suas cidades-sedes, enfocando o caso da cidade de Porto Alegre. Trata-se, em nosso entendimento, de um caso especial, uma vez que a cidade de Porto Alegre ao longo da década de 1990 até início dos anos 2000 foi reconhecida mundialmente como a "capital mundial da democracia participativa", tendo despertado a atenção de militantes de diversas tendências políticas democráticas e progressistas, movimentos sociais, pesquisadores acadêmicos e agências internacionais de cooperação e desenvolvimento.

A base deste reconhecimento foi o "Orçamento Participativo", uma política urbana de reversão de prioridades por parte do governo local: da aplicação de recursos e investimentos públicos nas áreas mais valorizadas e nobres da cidade, como é tradicional, para os setores menos favorecidos do território municipal - áreas pobres e periferias urbanas. A democracia local porto-alegrense não se resumiu ao Orçamento Participativo. O período das chamadas "administrações populares" (1989-2004) foi um momento efervescente de políticas públicas em diferentes setores (transporte, saúde, educação, cultura, políticas sociais) que pretendiam - e em muitos casos conseguiram - "mudar a cara da cidade".

O auge destas políticas se deu com a realização do I Fórum Social Mundial (FSM) em 2001, o qual reuniu ativistas políticos e movimentos sociais e populares de todo o mundo na cidade¹⁷. Porém a partir de 2004 as políticas urbanas populares passaram por um período de esgotamento e observamos uma nova etapa na política local de Porto Alegre. Some-se a esta exaustão a designação da cidade como uma das sedes da Copa do Mundo de 2014, a qual desencadeou uma série de intervenções urbanas visando preparar o espaço da cidade para receber os jogos.

Neste artigo refletiremos sobre essa inflexão das políticas urbanas, bem como trataremos das intervenções urbanas em si, tendo como foco a construção

¹⁷ Porto Alegre ainda recebeu o segundo (2002), o terceiro (2003) e o quinto (2005) Fórum Social Mundial, além de dividir com outras cidades da sua região metropolitana o Fórum Social Temático de 2012.

dos novos estádios dos principais clubes de futebol da cidade e seu papel como catalisadores de novos investimentos imobiliários no espaço da cidade.

Questionaremos as atuais políticas urbanas da cidade de Porto Alegre em termos de expansão urbana, de políticas habitacionais para os setores menos favorecidos e no tratamento dos espaços públicos. Nossa intenção é contrapor um modelo democrático de desenvolvimento urbano e o atual modelo vigente na cidade. Não pretendemos aqui santificar o modelo anterior, porém, em nossa visão, as atuais políticas urbanas não conduzem para o caminho de minimizar os contrastes sociais vigentes na cidade. Do contrário, tendem a acirrar os contrastes sociais e a ratificar um modelo de cidade mais privada, mais segregada, menos solidária e mais fragmentada socialmente.

2. O ATUAL MODELO DE DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO E SUAS REPERCUSSÕES NO ESPAÇO URBANO

No Brasil, o estágio atual de desenvolvimento econômico se caracteriza por uma ampla reestruturação socioespacial, especialmente reestruturação urbana, a qual atinge todo o território nacional, mas com forte repercussão nos principais espaços urbanos e metropolitanos. Esta reestruturação está baseada no crescimento das atividades econômicas agrárias, industriais, comerciais e de serviços. De fato, o país saiu de longo período de letargia econômica, no qual se mantinha como décima economia mundial, para um novo período de crescimento, no qual alcançou a sexta posição entre as grandes economias mundiais, na esteira do crescimento dos chamados "países emergentes", capitaneados pelo crescimento acelerado da economia chinesa.

Assim, temos neste período um forte crescimento da exportação de *commodities* (minério de ferro, soja), uma expansão da produção petrolífera, um novo ciclo da indústria naval, bem como o crescimento da indústria de bens de consumo duráveis (especialmente a automobilística). Na mesma direção, a diminuição dos índices de desemprego e o crescimento da renda da população, seja pelos rendimentos do trabalho, seja pelos efeitos das políticas sociais redistributivas, provocou a explosão do consumo das famílias e uma forte expansão do setor de serviços.

O atual crescimento brasileiro tem um forte componente de financiamento público, seja pelo fomento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), seja pelas obras públicas de infraestrutura do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), os quais também contribuem para a expansão do emprego e da renda da população.

Considera-se ainda neste grande "pacote" de reestruturação da economia brasileira o novo ciclo de desenvolvimento da construção civil e da produção imobiliária, o qual se reproduz em duas frentes principais: por um lado, a expansão dos empreendimentos imobiliários de alto padrão e para a classe média, ocupando setores valorizados do espaço urbano, elevando nacionalmente o preço dos imóveis novos e usados. De outro, os projetos de habitação popular financiados pelo programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), os quais ocupam as novas periferias urbanas criando novos vetores de valorização. Ambas as expansões abrem novas fronteiras para o capital imobiliário e se produzem sobre espaços muitas vezes já ocupados por assentamentos informais consolidados, os quais sofrem processos de desintegração e expulsão/remoção para periferias ainda mais distantes onde desempenharão o papel de "colonizadores".

Os Megaeventos Esportivos programados para o Brasil nos próximos anos (Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016) encaixam-se neste amplo movimento de reestruturação urbana como estratégia do Estado - em diferentes níveis - e dos grandes capitais para acelerar o processo de produção espacial na definição de obras, de projetos de infraestrutura e programas de "revitalização urbana".

A partir dos Jogos Olímpicos de 1992, em Barcelona, os Megaeventos Esportivos adotaram uma dimensão mais ampla no processo de acumulação capitalista tendo como foco a cidade. Os Megaeventos e as obras necessárias para a adaptação da cidade às suas necessidades passaram a catalisar uma série de ações por parte do poder público local e dos capitais globais interessados no processo de reestruturação urbana e na produção de mais-valias imobiliárias. É particularmente notável o número cada vez maior de cidades inseridas nesta nova realidade ao longo das últimas décadas. Estabelece-se uma "guerra de lugares" pela atração dos Megaeventos,

encarados como "janela de oportunidades" para os governos locais apresentarem e inserirem sua cidade no circuito de negócios e do turismo global.

Este movimento acompanha significativas mudanças no escopo do planejamento urbano, o qual é progressivamente direcionado à captação de recursos externos e à aplicação de técnicas empresariais na administração de municípios, caracterizando o que se convencionou chamar de "empresariamento urbano". Assim, a atração de eventos de porte internacional, sobretudo os Megaeventos Esportivos, tem sido encarada por empresários, planejadores e governantes como uma forma de se dinamizar a economia local em grandes cidades e de se tentar resolver graves problemas relacionados às desigualdades sociais e aos efeitos das "deseconomias de aglomeração" percebido nas diversas metrópoles globais. Acrescente-se ainda o forte componente ideológico dos Megaeventos, os quais contribuem para a fabricação do "consenso urbano" em torno do apoio político aos governos locais e suas "coalizões de crescimento" urbano.

As corporações responsáveis pela organização dos jogos (FIFA, COI), em associação com grandes corporações internacionais, lançam seus "pacotes" de encargos e exigências, aos quais as cidades e países-sede devem responder com uma série de investimentos em infraestrutura urbana e de transportes e comunicações. Abre-se, portanto, uma ampla oportunidade para novos negócios, que se realizam com as empresas "associadas", patrocinadoras dos megaeventos.

Na última década, vinculado à nova conjuntura econômica internacional, percebe-se o deslocamento dos Megaeventos Esportivos rumo aos chamados "países emergentes", os quais se apresentam como nova fronteira de acumulação, dada a crise econômica configurada nos principais centros do capitalismo global (Estados Unidos, Europa, Japão). Acrescente-se a este "poder de atratividade" dos países emergentes a necessidade de investimentos em infraestrutura, uma maior disposição de financiamento público e o menor controle por parte do Estado e da sociedade civil sobre as corporações responsáveis pelas obras das instalações esportivas e de infraestrutura urbana.

No caso brasileiro, os Megaeventos Esportivos inserem-se no chamado "novo desenvolvimentismo", encaixando-se neste ciclo atual de expansão econômica baseado na mobilização do financiamento estatal (BNDES, PAC,

MCMV) e na inserção de grandes grupos econômicos nacionais (empresárias, construtoras, bancos, mineradoras, agronegócio) no processo de acumulação. Soma-se a este processo a expansão dos serviços e do consumo na esteira da elevação da renda da população no fenômeno propagandeado pelos meios de comunicação como "nova classe média".

As cidades brasileiras respondem por este processo de reestruturação. Novo ciclo da construção civil, projetos de infraestrutura urbana, expansão dos serviços e projetos de "revitalização" das áreas centrais estão alterando significativamente a estrutura espacial de nossas principais metrópoles, gerando fortes impactos socioespaciais que atingem especialmente as parcelas da população já excluídas do "direito à cidade".

Entre os impactos mais visíveis e perversos das obras vinculadas aos Megaeventos, temos as remoções e deslocamento de populações dos setores urbanos valorizados pelas obras. Estas remoções se fazem em nome do "interesse geral" da cidade nas obras relacionadas ao Megaevento. É notório que os governos locais estão aproveitando os megaeventos como aceleradores de projetos de infraestrutura, bem como para alterações e afrouxamento dos marcos reguladores da produção do espaço urbano (planos diretores, leis de zoneamento, instrumentos urbanísticos). Acrescentem-se também as políticas de "higienização", ordenamento controlado dos espaços públicos e militarização da questão urbana empreendidas pelos governos locais em associação com os governos estaduais e federal.

3. OS MEGAEVENTOS E AS CIDADES

Muito já se tem falado e escrito sobre os megaeventos, principalmente esportivos, e as cidades e as políticas urbanas¹⁸. De como estes acontecimentos internacionais, hoje em dia praticamente todos eles mercantilizados e vendidos por poderosas corporações (FIFA, COI, FIA) em associação com outras corporações econômicas (parceiros estratégicos, patrocinadores), estão condicionando e direcionando as políticas de

¹⁸ Entre os trabalhos que abordam as transformações das cidades pelo modelo neoliberal e empreendedorista de gestão urbana destacam-se os trabalhos de David Harvey (1996), Otilia Arantes, Ermínia Maricato e Carlos Vainer (2000) e Fernanda Sánchez (2010).

planejamento urbano das cidades que disputam a ferro e fogo e muito dinheiro, o "direito" de sediar esses megaeventos. A partir do momento em que a cidade é escolhida como sede, uma série de projetos, programas e obras é deslançada em função das necessidades de adaptar a infraestrutura urbana às necessidades do público afluente ao evento. O maior exemplo de transformação urbana derivado de um megaevento, os Jogos Olímpicos de 1992 em Barcelona, tornou-se ele mesmo um paradigma de desenvolvimento urbano, o chamado "Modelo Barcelona"¹⁹, vendido internacionalmente como "melhor prática" de aproveitamento de um megaevento esportivo para promover o "giro" de imagem de uma cidade e inseri-la no seleto grupo das cidades globais, especialmente pela sua inserção nos circuitos cada vez mais densos do turismo de massas internacional.

Mas os megaeventos pressupõem também outros negócios mais rentáveis que o ingresso de divisas via turismo. As obras de infraestrutura, a construção de estádios e instalações esportivas, abrem um novo ciclo de construção e valorização do solo urbano na cidade-sede. Em muitas se produz um amplo processo de reestruturação urbana, a reorganização por parte do poder público e do capital imobiliário da estrutura da cidade, com novas frentes de expansão urbana, novos vetores de valorização, revalorização e "gentrificação" de setores "ociosos" da cidade, e a construção de novas centralidades urbanas, sejam estádios, centros empresariais ou shopping centers. Antigos projetos saem das gavetas. Frequentemente este processo de reestruturação apresenta consequências nefastas para parcelas importantes da população urbana. As novas frentes de valorização e os processos de revalorização nunca ocorrem sobre "território vazio". Neste avanço do capital imobiliário, populações, comunidades estabelecidas são impactadas fortemente pelas obras. Seja diretamente, pela remoção (eufemisticamente chamados de deslocamentos involuntários), seja pela valorização do solo e a consequente expulsão das populações pela impossibilidade de continuar vivendo onde sempre viveram e construíram seus laços de identidade e solidariedade.

Não é mera coincidência que nos últimos anos os megaeventos esportivos (Copa do Mundo, Jogos Olímpicos, grandes prêmios de F-1) tem

¹⁹ Para uma análise crítica do "Modelo Barcelona" e uma perspectiva comparada com o Rio de Janeiro, ver o número especial da Revista Biblio 3W, Barcelona 1992 - Rio de Janeiro 2016: Juegos Olímpicos y movimientos populares (2010).

sido orientados para os chamados países emergentes. Por um lado as organizações que os controlam fogem da crise econômica que afeta os países centrais, especialmente a Europa. Por outro, nos países emergentes, com a economia e a renda familiar em expansão, os megaeventos encontram palco ideal para se inserir nos circuitos econômicos, dada a necessidade de construção de infraestruturas, e pela expansão do mercado consumidor vigente. Ou seja, nos países emergentes há muita coisa por fazer, o que representa muitos negócios por realizar. Some-se ainda a fragilidade institucional e de controle da sociedade civil em muitos países, o que permite celeridade nos acordos econômicos e menores barreiras para o trânsito de divisas entre os países-sede e as organizações controladoras dos eventos (não é por acaso que COI e FIFA estão sediadas na Suíça).

Os megaeventos esportivos são catalisadores de grandes programas de reestruturação urbana. Esta reestruturação urbana se dá via obras de infraestrutura e de um novo ciclo da construção civil que se abre a partir do planejamento dos megaeventos. Mesmo a noção de "legado" incorporada aos megaeventos tem em seu escopo a transformação urbana, o enfrentamento dos problemas urbanos e a "(re) organização social urbana" (*sic*)²⁰.

A reestruturação urbana, se proporcionada pelos megaeventos, se realiza em três frentes: a da criação de novas centralidades; a de reforço de centralidades já existentes e a de "revitalização" de centralidades decadentes.

Com relação à primeira frente, muitos estádios e instalações esportivas atraem novas estruturas que se convertem em centralidades. Em uma época de explosão do consumo e da mercantilização da vida cotidiana os megaeventos logicamente estão associados com o ato de comprar e grandes estruturas de consumo para os turistas que acedem aos megaeventos são construídas. Estas estruturas tendem a se converter em novas centralidades uma vez que são amplamente expostas na mídia antes e durante a realização dos jogos, o que colabora para que se consolidem no imaginário da população como lugares centrais. Da mesma forma, no caso brasileiro, temos observado que as instalações esportivas estão atraindo negócios imobiliários para o seu entorno, o que se deve em grande parte às estruturas de acessibilidade que

²⁰ Sobre os legados dos megaeventos esportivos ver o livro organizado a partir das apresentações do Seminário "Gestão de Legados de Megaeventos Esportivos", promovido pelo Ministério do Esporte e publicado em 2008.

são construídas, tanto para o transporte público, como especialmente para o transporte privado²¹.

Os megaeventos também reforçam centralidades já existentes, pois os governos locais aproveitam as obras necessárias para sua realização como pretexto para a concentração de investimentos públicos em determinadas áreas das cidades, as quais tradicionalmente já são beneficiadas por estas ações. Assim, observa-se a melhoria de setores comerciais, de lazer e hoteleiros que já são prestigiados pelos setores de maior renda da população, especialmente áreas que concentram grandes *shopping centers*.

Por fim, um componente importante dos megaeventos é a "revitalização" de antigas centralidades que estavam decadentes na cidade. Neste sentido, em primeiro lugar devemos esclarecer que se os setores degradados das cidades no momento atual se constituem em áreas de baixo valor do solo urbano, igualmente se constituem em importantes "reservas de valor" para futuros investimentos urbanos, a partir do diferencial de renda (*rent gap*) entre o valor atual e o valor futuro do solo urbano pós-revitalização²². É nos processos de revitalização que a face neoliberal e empreendedorista da gestão urbana dos megaeventos se apresenta com maior evidência. Primeiramente porque esta se dá sobre terrenos geralmente públicos (frentes marítimas, instalações portuárias, pátios ferroviários, etc...) ou solo industrial "abandonado". Segundo, porque os processos de revitalização envolvem grandes operações urbanas, para as quais se mobilizam recursos públicos e parcerias público-privadas que, ao final, auferem escandalosas *plusvalias* urbanas aos "empreendedores" privados da revitalização. Por fim, estes processos de regeneração urbana seguem modelos já consagrados mundialmente (*Docklands* de Londres, *Port Vell* de Barcelona e *Puerto Madero* em Buenos Aires) e contribuem para a perda de identidade e para a padronização da imagem urbana nas cidades que se inserem no circuito turístico global²³.

²¹ Seria demasiado forçoso aceitar a ideia de que estádios de futebol se constituem em "amenidades urbanas", daí nossa hipótese da acessibilidade como atrativo dos empreendimentos imobiliários.

²² Sobre os processos de gentrificação e/ou regeneração urbana ver, sobretudo, os trabalhos do geógrafo Neil Smith (2005, 2006 e 2007).

²³ No Rio de Janeiro também há um megaprojeto de reestruturação da orla portuária visando a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, o "Porto Maravilha".

Os estádios e instalações esportivas muitas vezes se colocam como vetores da colonização de áreas. A colocação de novas infraestruturas urbanas atrai investimentos imobiliários. Estes investimentos normalmente não se caracterizam como de "alto" padrão, porém, ao serem destinados a setores de renda média, auxiliam na "colonização" das novas periferias. Porém, este processo de avanço da fronteira urbana encontra com populações tradicionais e comunidades que estavam instaladas na periferia urbana há muito tempo. Como aponta David Harvey (2008:32):

La absorción de excedente mediante la transformación urbana tiene un aspecto todavía más siniestro, que ha implicado repetidas explosiones de reestructuración urbana mediante la "destrucción creativa", que tiene casi siempre una dimensión de clase, dado que son los pobres, los no privilegiados y los marginados del poder político quienes sufren primero y en mayor medida las consecuencias de este proceso en el que la violencia es necesaria para construir el nuevo mundo urbano a partir de las ruinas del viejo.

Portanto, a escolha do Brasil como sede para o mundial de 2014 e do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 se encaixa neste amplo movimento de reorientação dos megaeventos para os países emergentes da periferia do capitalismo²⁴, os quais aproveitam-se da conjuntura econômica favorável de crescimento econômico, de alargamento do mercado consumidor e de obras de infraestrutura (as obras do Programa de Aceleração do Crescimento - o PAC).

Resta ainda comentar sobre a escolha das sedes dos jogos no Brasil. Entre as doze cidades escolhidas estão dez das principais metrópoles brasileiras, as quais concentram infraestruturas e serviços capazes de comportar um evento da magnitude de um Campeonato Mundial de Futebol. Das doze cidades-sede, nove se encontram entre os dez maiores Produtos Internos Brutos dos municípios brasileiros²⁵. Assim, entre estas doze cidades, temos as metrópoles do Sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte),

²⁴ A Copa do Mundo de 2018 será na Rússia, país gigante-emergente da Europa e a Copa de 2022 será no Qatar, país produtor/exportador de petróleo e com um gigantesco "fundo soberano" disponível para as obras do Mundial. O Brasil ainda sediará a Copa América de Futebol de 2015, a qual incluirá entre suas sedes cidades que se candidataram à Copa do Mundo e não foram contempladas (como é o caso de Belém e Goiânia).

²⁵ A referência é o ano de 2010. Apenas Recife (14º), Natal (42º) e Cuiabá (46º) não se encontram entre os dez maiores PIBs municipais segundo o IBGE (2012).

a capital federal (Brasília), as metrópoles do Nordeste (Fortaleza, Salvador e Recife) e uma metrópole "amazônica" (Manaus). Outras duas sedes não apresentam a mesma infraestrutura e inserção na rede urbana nacional, porém Natal é importante destino turístico (inclusive internacional) e apresenta uma ampla rede hoteleira. Cuiabá ao que parece se insere como vitrine internacional para promoção de um novo destino turístico, o Pantanal (não por acaso o estádio foi batizado de "Arena Pantanal").

As metrópoles do Sul do país - Porto Alegre e Curitiba - apresentam vantagens e desvantagens: embora se destaquem como cidades com infraestrutura e qualidade de vida elevada para os padrões nacionais apresentam desvantagem climática, pois a Copa será disputada em um período em que as mesmas podem estar sob baixas temperaturas com relação ao Nordeste brasileiro. Porém, o maior diferencial destas duas sedes é a presença de estádios privados (Beira-rio e Arena da Baixada), o que alterou significativamente o modelo de financiamento dos mesmos para o Mundial. As consequências desta tipologia para o caso de Porto Alegre veremos a seguir.

4. A COPA DAS CONFEDERAÇÕES EM PORTO ALEGRE

Em 2011, ao serem anunciadas as cidades-sede para a Copa das Confederações - o ensaio geral para a Copa do Mundo - que ocorrerá entre 15 e 30 de junho de 2013, reunindo as seleções campeãs continentais em Brasília, Belo Horizonte, Fortaleza, Rio de Janeiro, Recife e Salvador, uma crise política abalou a cidade de Porto Alegre: a capital gaúcha ficou de fora da Copa das Confederações por conta das obras do Estádio oficial da Copa, o Gigante da Beira-rio, que estavam paralisadas em função de problemas contratuais entre o Sport Club Internacional, o proprietário, e a construtora Andrade Gutierrez, responsável pela reforma geral do estádio para a Copa de 2014.

Para se ter uma ideia da repercussão da "perda", transcrevemos um trecho da reportagem do Jornal do Comércio de 21 de outubro de 2011:

Se o 20 de setembro, que marca a Revolução Farroupilha, é emblemático para o ego dos gaúchos, o 20 de outubro **entrará para a história como o dia da decepção** [sic] pela perda dos jogos da Copa das Confederações (grifo nosso).²⁶

Prefeitura, Governo do Estado e entidades empresariais apressaram-se em anunciar o "prejuízo" para Porto Alegre em termos de empregos, oportunidades, *city-marketing* e da própria "imagem da cidade" (uma vez que a não escolha poderia passar uma imagem de "ineficiência" a investidores internacionais), por não haver sido selecionada como sub-sede do "minimegaevento" próximo.

O setor turístico chegou até mesmo a calcular "perdas" de até R\$ 30 milhões pela ausência da Copa das Confederações na cidade. A Federação de *Convention e Visitors Bureau* do RS, mais afeta aos conceitos de *city marketing*, considerou que "pior que os prejuízos econômicos" foi "a perda de uma oportunidade para divulgar a imagem da Capital como uma cidade adequada para sediar eventos importantes", uma vez que Porto Alegre possui "infraestrutura de turismo e hotelaria muito melhor que algumas das cidades escolhidas". Lamentou também a perda de "uma grande chance para colocar o nome de Porto Alegre na vitrine mundial" (Jornal do Comércio, Porto Alegre, 21 de outubro de 2011).

Como no estado do Rio Grande do Sul os embates políticos são como o GRENAL (Grêmio X Internacional, o maior clássico futebolístico do estado), onde não existe o meio termo, o consenso, o "em cima do muro", este jogo tem outros lances que tentaremos relatar e interpretar de agora em diante.

Iniciamos pelo próprio GRENAL, uma vez que o outro grande clube da cidade, o Grêmio Football Portoalegrense, tão logo Porto Alegre foi anunciada como cidade-sede da Copa do Mundo apressou-se em anunciar a construção de um novo estádio (a Arena) nos padrões requeridos pela FIFA para uma Copa do Mundo. Este apresenta-se então como um "Plano B" oculto de Porto Alegre caso o Estádio Beira-rio não tenha sua reforma concluída a tempo para a Copa do Mundo de 2014.

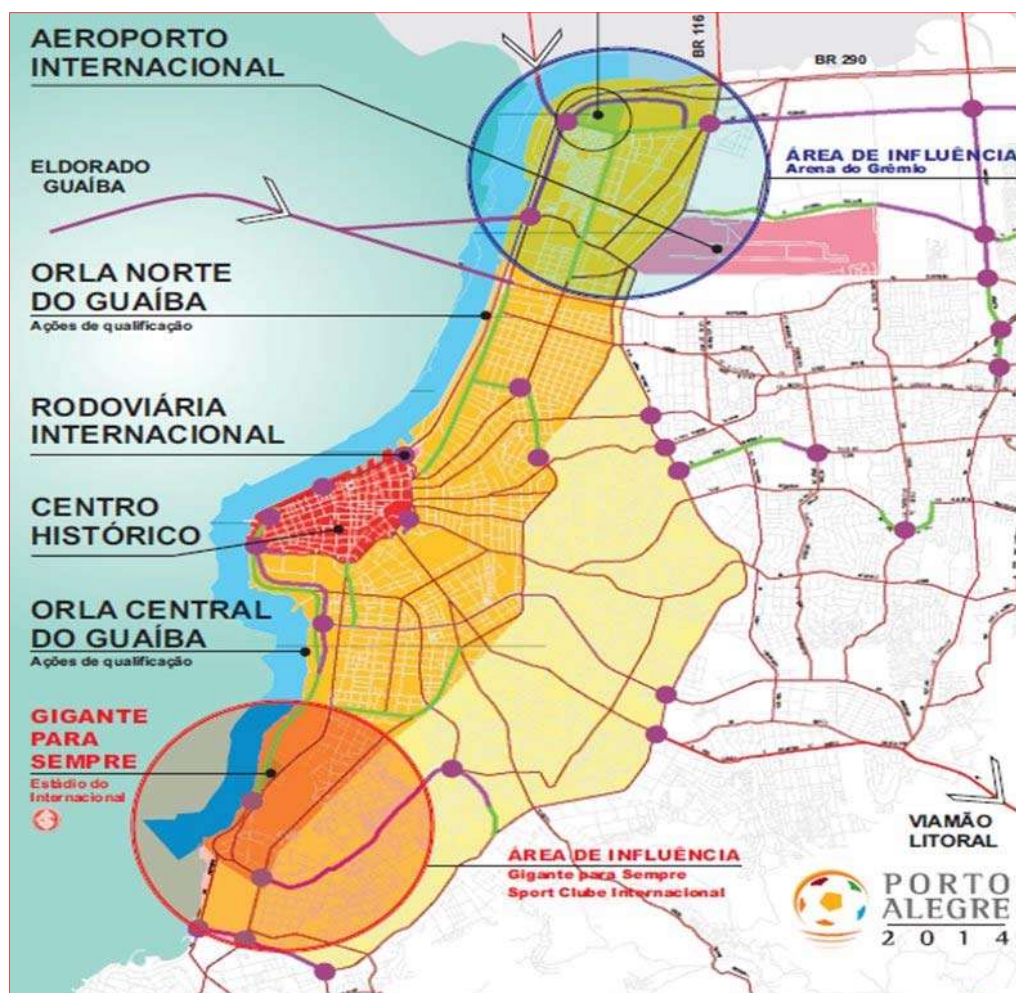
A Arena do Grêmio foi construída pela empreiteira OAS, uma das "grandes-irmãs" que integra o "pacote" de empreiteiras que está tocando as

²⁶ **Jornal do Comércio**, edição online, Porto Alegre, 21 de outubro de 2011 (www.jcrs.uol.com.br).

obras dos estádios para o mundial²⁷. Mais adiante trataremos do modelo de financiamento da construção da Arena, que embora não se inscreva como um estádio para o mundial de futebol apresenta todas as características da relação entre construção de estádio e políticas urbanas empresarialistas, como veremos adiante.

Prefeitura, Governo do Estado, FIFA, CBF afirmam que não existe "Plano B" para Porto Alegre. Embora, de acordo com o esquema da Prefeitura das áreas prioritárias de intervenção para a Copa de 2014 (Figura 1), ambos os estádios (e a área central) estejam contemplados.

FIGURA 1 – Áreas prioritárias de intervenção



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

²⁷ Referimos as grandes empreiteiras que concentram as obras dos estádios da Copa, especialmente Odebrecht, OAS, Andrade Gutierrez e Delta.

As cartas estão na mesa. Vamos então aos lances deste jogo de interesses políticos, econômicos e, quem sabe, esportivos.

5. PORTO ALEGRE: DO FÓRUM SOCIAL MUNDIAL À COPA DE 2014

Em um artigo anterior (SOARES, 2010), já nos referimos às mudanças da política urbana de Porto Alegre a partir de 2005, quando se encerrou o ciclo de dezesseis anos dos governos da "Frente Popular".

Inicialmente, as mudanças nas políticas públicas e nas políticas urbanas em especial ocorreram lentamente, uma vez que as novas forças políticas que ascenderam ao poder municipal atuaram com certa cautela, temendo uma forte reação dos movimentos sociais e populares que tinham forte trânsito na administração local. Assim adotaram o lema "preservando conquistas, construindo mudanças" e implantaram o conceito de "governança local solidária" em substituição à proposta de "administração popular". Porém, desde o início foram constatadas as mudanças na gestão urbana e a opção do novo modelo de governo local pelos megaprojetos privados de desenvolvimento urbano. A definição da cidade como uma das sedes da Copa de 2014 foi tratada como uma "carta branca" dos gestores urbanos aos promotores imobiliários para levar adiante seus projetos de "modernização" do espaço urbano da cidade.

Grandes obras de ordenamento espacial estão programadas, as quais devem cumprir os prazos estabelecidos pela entidade organizadora do Mundial (FIFA). Na maioria das vezes estes prazos são mais comprimidos que os prazos normais de realização de obras públicas no Brasil (geralmente prazos bastante alargados). Entretanto, a situação é de total submissão do poder público (local, estadual e federal) aos ditames da organização. Por exemplo, no Termo de Compromisso da cidade-sede é possível ler que

"as cidades candidatas se comprometem (...) a firmar os instrumentos necessários à conjugação de esforços entre elas, a União Federal, os Estados e Municípios relacionados à sua candidatura para a definição de prioridades, prazos e responsabilidades relativos aos empreendimentos direcionados às competições. A não efetuação destes instrumentos no prazo determinado pelo Comitê Organizador poderá implicar na imediata desqualificação da cidade apontada como 'cidade-sede'" (disponível em www.copa2014.rs.gov.br).

Ou seja, o poder da entidade organizadora para "desqualificar" a cidade-sede que não cumprir seus compromissos é imenso e evidente, sendo esta uma entre as muitas interferências na soberania nacional decorrentes da aceitação do país como sede da Copa do Mundo²⁸.

No anexo à "Matriz de Responsabilidades" encontra-se a lista das obras necessárias para a realização da Copa do Mundo na cidade, com um custo de mais de 500 milhões de reais. Entre elas, as obras relativas à mobilidade urbana: Avenida Tronco, Avenida Beira-rio, os BRTs (*Bus Rapid Transit*) e a Terceira Perimetral. Outras obras de interesse da Prefeitura e de grupos privados também passam a ser justificadas pela necessidade da municipalidade cumprir com os prazos determinados para o Mundial. A abertura de novas vias de circulação e a conclusão das obras planejadas está sendo realizada com a remoção de comunidades há muito tempo assentadas nestes lugares. Além disso, grandes grupos imobiliários estão atentos a estes projetos que liberam e valorizam áreas para seus empreendimentos, uma vez que a construção civil é um dos setores prioritários na recente expansão econômica da cidade.

A designação da cidade como uma das sedes da Copa do Mundo é considerada uma oportunidade para levar adiante projetos urbanos que estavam "no limbo" por dificuldades gerenciais ou carências de recursos. Os favoráveis às grandes intervenções buscam no cenário internacional exemplos de êxito, sendo o caso de Barcelona 1992 o mais citado. Entretanto, Porto Alegre não tem um programa de reforma urbana para a cidade. O máximo que podemos vislumbrar é um conjunto de obras viárias e de infraestrutura urbana

²⁸ Ver por exemplo as exigências com relação aos patrocinadores do evento, o tratamento dos espaços públicos a serem utilizados pela FIFA e a polêmica Lei Geral da Copa.

para os setores da cidade afetados pela Copa, sendo que estas obras se realizam ao custo de remoções.

Por outro lado, os prazos estreitos para a conclusão das obras contribuem para que os governos tentem abreviar os trâmites necessários para sua realização, especialmente com relação aos impactos socioambientais e urbanos das intervenções. A contestação desta situação é encarada como oposição à Copa e, até mesmo, oposição à cidade como um todo, num claro exemplo de tentativa de construção do "patriotismo urbano" ou de "fabricação do consenso urbano".

O próprio Orçamento Participativo teve sua primazia na definição de prioridades na gestão da cidade reduzida drasticamente, embora não seja possível creditar esta situação somente na conta da Copa do Mundo. A própria concepção de governo das atuais forças políticas dominantes na administração municipal é menos permeável às reivindicações dos movimentos sociais e populares nas assembleias do Orçamento Participativo.

Todas estas mudanças - esgotamento do ciclo das administrações populares, nova gestão urbana, Porto Alegre cidade-sede da Copa - coincidem com uma conjuntura que aponta para um novo ciclo de acumulação capitalista no Brasil, o qual está assentado fortemente na acumulação urbana.

Neste período a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) de Porto Alegre foi aprovada (novembro de 2009) "flexibilizando" as regulamentações do uso do solo e diminuindo os degraus de aprovação dos "Projetos Especiais de Impacto Urbano", o que caiu como uma luva para os grandes construtores interessados em megaprojetos imobiliários. Também neste período, a própria construção civil se reorganizou em nível nacional, com a adoção de novas formas de financiamento para as construtoras (ações em bolsa, fundos imobiliários) e a ampliação da escala territorial da sua atuação, com a formação de um grupo de grandes construtoras que atuam em escala nacional²⁹. Some-se a este processo a disponibilidade de crédito imobiliário e os recursos do Programa Minha Casa

²⁹ Como por exemplo Rossi, Goldzstein-Cyrella, Capa Rodobens, MRV, Gafisa, PDG, entre outras.

Minha Vida, os quais irrigaram o setor imobiliário brasileiro possibilitando taxas elevadas de crescimento nos últimos anos³⁰.

Grandes construtoras do cenário nacional aportaram em Porto Alegre realizando grandes empreendimentos imobiliários, os quais tem forte impacto na estrutura urbana da cidade. São os chamados "bairros planejados" que normalmente congregam conjuntos de torres residenciais (muitas vezes com mais de mil unidades habitacionais) e torres comerciais (escritórios, espaços comerciais), além de áreas de lazer privadas³¹. Estes empreendimentos ratificam uma nova forma de morar, de estar na cidade, além de fragmentarem ainda mais a estrutura urbana da cidade, uma vez que se caracterizam como empreendimentos fechados e sem conexão com o seu entorno urbano e sim com as grandes avenidas que garantem a acessibilidade necessária aos seus moradores. Além do mais, situam-se próximos a grandes equipamentos comerciais (shopping centers), os quais também estão desconectados do tecido urbano tradicional da cidade.

Assim, vai se construindo uma nova Porto Alegre, muito diferenciada do projeto de cidade anterior, o qual visava a redução das desigualdades e a recomposição do tecido social e urbano da cidade.

Outras políticas urbanas em curso, como as remoções de população, a designação das áreas prioritárias para os empreendimentos do programa MCMV, e a revitalização da área central, também estão contribuindo para a construção de uma cidade mais privada e menos solidária em Porto Alegre.

As obras da Copa estão removendo populações de seus tradicionais territórios de moradia. Segundo a própria Secretaria Especial da Copa mais de 5,5 mil famílias serão realocadas nos processos de readequação da estrutura urbana da cidade. No entorno do Aeroporto Salgado Filho (em obras pela Copa) são mais de 4 mil famílias afetadas (2,8 mil da Vila Dique e 1.3 mil da Vila Nazaré); na área da Avenida Tronco (Vilas Cruzeiro, Postão e Cristal) são afetadas mais 1,4 mil famílias³².

A lei das Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) aprovada pela base governista na Câmara Municipal em novembro de 2010 ratifica a segregação

³⁰ A construção civil brasileira cresceu com taxas próximas aos 10% ao ano entre 2006 e 2009, 11% em 2010, 4,8% em 2011 e com um crescimento estimado em 5% em 2012 (dados da Revista EXAME).

³¹ A análise de alguns destes megaprojetos imobiliários realizados em Porto Alegre está em SOARES, 2010.

³² <http://comitepopularcopapoa2014.blogspot.com.br/>.

especial dos pobres, ao definir como área prioritária de expansão dos projetos de moradia popular a Restinga e o extremo-sul do município, além de abrir uma exceção para os projetos relativos à Copa do Mundo, os quais não necessariamente terão que ser realizados na mesma "região de planejamento" de origem das populações afetadas (FERU-RS, 2010).

As políticas de revitalização da área central e dos espaços públicos também apontam para uma cidade privada e fragmentada. Por um lado, os espaços públicos da área central estão sendo revitalizados via parcerias público-privadas, através do patrocínio de empresas (preferencialmente patrocinadoras da Copa de 2014). Este é o caso, por exemplo, do Largo Glênio Peres, em frente ao Mercado Central, local destinado à *fan fest*³³ durante a Copa de 2014. Da mesma forma a "revitalização" do Cais Mauá (o frente portuário da cidade) envolve sua privatização e transformação em espaço para o turismo global. Por outro, a determinação de novas ordenanças visando o controle e a ordem nestes espaços (como por exemplo a proibição de todo tipo de manifestações populares - políticas, culturais, religiosas - sem prévia autorização da autoridade pública) impõe seu uso controlado, de acordo com um padrão pré-determinado de apropriação do espaço.

A Cidade Baixa, o tradicional bairro boêmio da cidade, também vem sofrendo seu "choque de ordem" com o fechamento de bares e casas noturnas fora das regulamentações. Coincidentemente, novos empreendimentos, agora destinados a um público de maior poder aquisitivo, estão surgindo nas principais ruas do bairro, alterando sua paisagem tradicional.

Com tudo isso, é possível questionar se as políticas para os espaços públicos empreendidas em Porto Alegre são de "revitalização" ou de "higienização" da cidade para receber os turistas do megaevento esportivo. Questão para analisar durante e após o evento.

³³ A *fan fest* é um evento organizado pela FIFA concomitante à realização das partidas da Copa do Mundo. Trata-se da exibição dos jogos por telão em um espaço público pré-determinado. Nas áreas de *fan fest* somente poderão ser comercializados produtos licenciados pela FIFA e de seus patrocinadores.

6. O GRENAL DOS ESTÁDIOS E OS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS

Por fim, resta-nos discutir o GRENAL dos estádios, as disputas dos dois principais clubes de futebol da cidade pela hegemonia em termos de arena esportiva. Já apontamos anteriormente que o estádio Beira-rio, do Sport Club Internacional, foi escolhido como palco da Copa por estar mais próximo do "padrão-FIFA". Na ocasião, o estádio do Grêmio Football Portoalegrense, o Olímpico, estava sucateado e o projeto da Arena do Grêmio não estava definido, sendo apenas especulação.

Deslançado o projeto da Arena do Grêmio, Porto Alegre foi contemplada com a construção de dois estádios privados de padrão para uma Copa do Mundo, sendo este um diferencial da cidade. Embora o processo venha a público como mais uma disputa entre os dois grandes clubes da cidade e do estado pela hegemonia econômica e esportiva, encontramos mais coincidências que divergências entre as duas entidades: primeiramente, ambos contam com isenções de impostos e facilidades urbanísticas para a construção e/ou reforma de seus estádios. Leis municipais e estaduais facilitaram a aprovação dos projetos, a regularização fundiária dos terrenos dos estádios, e os empreendimentos imobiliários que se realizarão em áreas liberadas pelas instalações esportivas desativadas (Estádio Olímpico do Grêmio e Estádio dos Eucaliptos do Internacional). Uma lei estadual garante a isenção de até 30 milhões de reais em impostos para as obras em cada um dos estádios. Os dois estádios tem como âncoras de financiamento empreendimentos imobiliários de alto padrão. E, finalmente, tanto um como outro estão sendo realizados por empreiteiras que estão no grupo de "credenciadas" pela FIFA e o Governo Federal para a construção dos estádios da Copa.

A construção da Arena do Grêmio foi viabilizada através da doação de um terreno de 38 hectares por parte do Governo do Estado. Como a doação de áreas públicas é proibida por lei, foi realizada uma triangulação entre Governo, uma escola privada e a Grêmio Empreendimentos (a empresa constituída para administrar a construção da Arena) que possibilitou a operação. Da área total do terreno, apenas 8 hectares são destinados ao Grêmio para a construção da sua Arena e de um Centro de Treinamento para a equipe principal de futebol.

Os 30 hectares restantes foram repassados à construtora para a realização de empreendimentos imobiliários que "pagam" a construção da Arena. Além destes terrenos, a construtora ainda recebe a área do antigo estádio (Olímpico) que será implodido e dará lugar a novos empreendimentos imobiliários. Nas duas áreas os índices de construção foram adequados aos interesses do clube e da construtora dando mais viabilidade ao negócio.

O estádio Gigante da Beira-rio foi construído no final da década de 1960 sobre terrenos acrescidos à cidade através de aterro do Lago Guaíba. O Internacional abandonou então sua antiga casa (o Estádio dos Eucaliptos, palco da Copa de 1950), sem, entretanto, se desfazer do terreno. A área do Beira-rio foi "regularizada" em 2008 através de lei municipal. Em 2010 o terreno do Estádio dos Eucaliptos foi vendido pelo clube em uma operação visando levantar fundos para a reforma do Beira-rio. Na área do antigo estádio será realizado um grande empreendimento imobiliário com a construção de torres residenciais.

A Arena do Grêmio, por sua localização, é beneficiada por obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Localiza-se junto ao viaduto de entrada da nova BR-448 (Rodovia do Parque) na cidade. Esta rodovia se caracterizará como um "anel viário" da Região Metropolitana e facilitará a chegada à capital do fluxo de veículos vindos do interior do estado. A Arena se localiza ainda próxima à futura nova ponte sobre o Lago Guaíba, dando-lhe, portanto, uma futura posição de centralidade dos fluxos da região metropolitana. Os negócios imobiliários relacionados ao estádio se beneficiarão destas estruturas de mobilidade, tornando-se, assim, mais atrativos para o mercado.

O Beira-rio, como estádio da Copa, está sendo beneficiado com as obras no seu entorno (duplicação de avenidas, construção de viadutos) e ganhará uma nova situação de centralidade na cidade. Esta futura situação possibilitará que os planos de conversão do estádio em "arena multiuso" sejam mais viáveis. Igualmente os empreendimentos imobiliários na área de influência do estádio estão se beneficiando de uma ampla valorização em função destas obras de mobilidade.

Em resumo, os dois estádios estão servindo de estruturas facilitadoras de operações urbanas que de alguma forma estão dando uma "nova cara" à

Porto Alegre. Se a Arena se apresenta como uma estrutura "colonizadora" que abre uma nova fronteira de negócios imobiliários na cidade, o Beira-rio se configura como estrutura de valorização de um vetor que está se constituindo entre a cidade, a área central e a já valorizada Zona Sul da cidade, mas que ganha ainda mais impulso com as obras de duplicação das avenidas Beira-rio e Tronco. Ou seja, os dois estádios estão em profunda relação com o capital imobiliário nacional no processo de valorização do espaço e de reestruturação urbana em curso na cidade de Porto Alegre.

7. CONCLUSÃO

Nossa intenção com este artigo foi demonstrar como as políticas urbanas derivadas da designação da cidade de Porto Alegre como uma das sedes da Copa do Mundo de 2014 estão servindo ao amplo processo de reestruturação urbana na cidade.

Porto Alegre de cidade símbolo da democracia local está se convertendo em uma cidade mais alinhada com os modelos privados de desenvolvimento urbano. Se por um lado, as forças políticas dominantes na cidade estão de acordo com este modelo, por outro, uma conjuntura internacional e nacional permitem um novo ciclo de expansão da construção civil, o qual necessita de ajustes institucionais e nos marcos regulatórios urbanos para que possa se viabilizar.

Assim, o momento é de intensa revisão das políticas e da legislação urbana local, visando permitir aos capitais imobiliários liberdade de atuação. Trata-se também de um contexto de "guerra de lugares", onde cada cidade quer atrair mais empreendimentos que outras, já que nesta fase o capital imobiliário tem ampla autonomia de localização de seus empreendimentos.

A Copa do Mundo converteu-se em um acelerador deste processo, pois o horizonte de 2014 impõe um prazo para a realização de obras, adequações e reformas no espaço da cidade, visando esta estar preparada para o "megaevento esportivo".

Finalmente, os estádios de futebol também aparecem como catalisadores de negócios imobiliários. As operações urbanas que envolvem

sua reforma (Beira-rio) e construção (Arena do Grêmio) são similares, envolvem agentes com esfera de atuação nacional, e quiçá, global. A lógica e a racionalidade imposta nos projetos de reforma e construção dos estádios impacta na estrutura urbana da cidade e, mais ainda, no próprio cotidiano urbano. A própria "readequação" dos espaços públicos em curso também impõe um novo cotidiano urbano, mais privatizado e regulado, mais ordenado e menos espontâneo e solidário.

Neste artigo nos limitamos a uma crítica ao processo de fragmentação e privatização do espaço da cidade. Evidentemente que estes processos encontram resistências organizadas ou espontâneas. Em jogo projetos de cidade e de sociedade distintos que disputam as políticas públicas e as políticas urbanas. Até o momento este GRENAL de estádios está sendo vencido pelo capital. Temos esperança de que o jogo pode virar em favor de uma cidade mais democrática, mais alegre e aberta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, O.; VAINER, C e MARICATO, E. (orgs.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

COMITÊ POPULAR DA COPA PORTO ALEGRE. Disponível em: <http://comitepopularcopapoa2014.blogspot.com.br/>.

DaCOSTA, L. et. all.(Eds.), *Legados de Megaeventos Esportivos*. Brasília: Ministério do Esporte/ Sistema CONFEF/CREFs, 2008.

FORUM ESTADUAL DE REFORMA URBANA (FERU-RS). *Por uma Porto Alegre democrática, livre e de todos*. Manifesto disponível em: www.observatoriodasmetrololes.net/. Rio de Janeiro, 10 de novembro de 2010.

HARVEY, D. *El Derecho a la ciudad*. *New Left Review*, nº 53, 2008, p. 23-40.

HARVEY, D. *Espaços da esperança*. São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, D. *Do Gerenciamento ao Empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Espaço & Debates, NERU, n. 39, p. 48-64, 1996.

HARVEY, D. y SMITH, N. *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona: UAB/MACBA, 2005. Col. Contratextos.

IBGE. *Produto Interno Bruto dos Municípios 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012 (www.ibge.gov.br).

OLIVEIRA, F.; CAPEL, H.; BARBOSA, J. L.; ZAAR, M. (Coords. y Eds). Barcelona 1992 - *Rio de Janeiro 2016: Juegos Olímpicos y movimientos populares*. Número extraordinario. *Biblio 3W*. Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 895, 5 de noviembre de 2010. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895.htm>>.

RIO GRANDE DO SUL. Portal Oficial do Governo do Rio Grande do Sul para a Copa do Mundo da FIFA 2014 (www.copa2014.rs.gov.br).

SÁNCHEZ, F. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.

SMITH, N. *A fronteira e a reestruturação do espaço urbano*. Geousp - Espaço e Tempo, São Paulo, nº 21, p. 15 - 31, 2007.

SMITH, N. *A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global*. In: Bidou-Zachariasen, C.

(ed.), *De volta à cidade. Dos processos de gentrificação às políticas de « revitalização » dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

SMITH, N. *El redimensionamiento de las ciudades: la globalización y el urbanismo neoliberal*. In HARVEY, D. y SMITH, N. *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona/MACBA, 2005, p. 59-78.

SOARES, P. R. R. *Del presupuesto participativo a los megaproyectos: la producción del espacio urbano en Porto Alegre en el siglo XXI*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331(28). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-28.htm>>.