

MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL:

AS INFRAESTRUTURAS URBANAS
E SEUS REBATIMENTOS NAS CIDADES-SEDE



MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL:

AS INFRAESTRUTURAS URBANAS
E SEUS REBATIMENTOS NAS CIDADES-SEDE

MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL:

AS INFRAESTRUTURAS URBANAS
E SEUS REBATIMENTOS NAS CIDADES-SEDE

Brasília / 2019

**ANDERSON
FERREIRA DA SILVA**

Tese de doutoramento apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pesquisa e Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro

Área de concentração: Projeto e Planejamento

Linha de Pesquisa: Projeto e Planejamento Urbano e Regional

Capa: fotomontagem realizada por Flávia Alves a partir
de Cartazes das Copas do Mundo e das Olimpíadas, 2019.
Projeto Gráfico/ Template: Flávia Alves, 2019
Colagens: Flávia Alves, 2019.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro

PPG | FAU | Universidade de Brasília

(Presidente)

Prof. Dr. Valério Augusto Soares de Medeiros

PPG | FAU | Universidade de Brasília

(Membro Interno)

Prof. Dr. Neio Campos

CET | Universidade de Brasília

(Membro Externo)

Prof. Dr. Patrick Di Almeida Vieira Zechin

CCET | AU | Universidade Estadual de Goiás

(Membro Externo)

Prof^a. Dr^a. Liza Maria Souza de Andrade

PPG | FAU | Universidade de Brasília

(Suplente)

AGRADECIMENTOS

**“É PRECISO TER GRAÇA
É PRECISO TER SONHO, SEMPRE
QUEM TRAZ NA PELE ESSA MARCA
POSSUI A ESTRANHA MANIA
DE TER FÉ NA VIDA”
(MILTON NASCIMENTO, 1978)**

**“PRESENTEMENTE EU POSSO ME CONSIDERAR UM SUJEITO DE SORTE
PORQUE APESAR DE MUITO MOÇO ME SINTO SÃO E SALVO E FORTE”
(BELCHIOR, 1976)**

Nos versos de Milton Nascimento e Belchior, fica minha gratidão ao dom da vida e ao trajeto diário. Agradeço aos amigos, aos professores, aos animais, às instituições e às cidades que passaram e ficaram durante e após esta pesquisa:

Eurides Ferreira – Divino Orlando – João Gato – Ana Gata – Eduardo Oliveira – Thiago José – Raffaele Ciampi – Inez Janaina – Luiza Antunes – Flávia Alves – Ana Amélia Moura – Maryana Pinto – Madalena Bezerra – Ramom Fortunato – Prof. Rômulo Ribeiro – Prof. Patrick Di Almeida – Prof. Neio Campos – Prof. Valério Medeiros – Prof^a. Liza Andrade – Prof. Joaquin Sabaté – Júnior/FAU – Diego/FAU – Edima Ribeiro – Prof. Alexandre Ribeiro – Jhon Frank – Fabiane Santos – Edson Oliveira – João Carlos Mendes – Rafael Ribeiro – Richara Vitória – Presidente Lula da Silva – Presidenta Dilma Rousseff – Universidade de Brasília – Universidade Federal de Goiás – Universidade Politécnica da Catalunha – Universidade de Sevilha – CAPES – FINATEC – Manaus/AM – Cuiabá/MT – Porto Alegre/RS – Curitiba/PA – São Paulo/SP – Rio de Janeiro/RJ – Salvador/BA – Recife/PE – Natal/RN – Fortaleza/CE – Belo Horizonte/MG – Brasília/DF.

RESUMO

Os megaeventos esportivos no Brasil são lembranças ainda muito recentes nos cenários das cidades brasileiras, sobretudo naquelas que foram utilizadas como capitais-sede. Desses, muito se falou sobre projetos, obras, usos e investimentos financeiros. Apesar da existência de inúmeras pesquisas sobre o tema, pouco se trabalhou no sentido reunir as doze cidades-sedes e colocá-las sob um único modelo analítico a partir dos custos, projetos, obras, finanças e comportamentos urbanos. O intuito desta pesquisa é fazer um estudo lato sensu a partir da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016, e stricto sensu, sobre as cidades-sede da Copa. O universo de trabalho é composto por 12 cidades-sedes, no recorte temporal de uma década, a partir do anúncio das cidades-sede pela FIFA e a definição das Olimpíadas do Rio pelo COI, ambos em 2009. São estabelecidas duas abordagens sobre as obras de infraestrutura urbana do Primeiro Ciclo de Planejamento da FIFA (arenas/estádios, aeroportos, portos e mobilidade urbana/transporte). Na primeira, para construção do cenário total de investimentos, são considerados os documentos oficiais da Copa e das Olimpíadas, matrizes de responsabilidades e planos de políticas públicas, suas primeiras versões, variações e versões finais. A segunda abordagem se ocupa em analisar os projetos e obras das doze cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 e para isso são desenvolvidas duas frentes: uma pelos custos e usos, considerando as fases de projetos, obras, finanças, usabilidade e gestão e a outra avalia os impactos causados pelos projetos dentro de raios estabelecidos, verificando as existências de intervenções, transformações e adaptações urbanas e rebatimentos na estruturação e/ou reestruturação urbanas e sociais das cidades. A condução do estudo foi através do respaldo teórico e da contextualização dos megaeventos esportivos no mundo e no Brasil e suas reverberações, a partir dos aspectos teóricos da estruturação do espaço urbano e da leitura e construção da paisagem urbana. Foram argumentadas as implantações dos edifícios e das obras urbanas, suas pertinências, investimentos, especulação urbana imobiliária e os censos e contrassensos entre planejamento, projeto, obra, execução e funcionamento. Dos resultados, ficaram três grandes inferências: (1) os valores investidos extrapolaram as previsões e as prestações de contas feitas pelo estado, (2) as obras foram construídas sem previsões mais certeiras de usos futuros e (3) as infraestruturas construídas atuaram como estruturadoras e transformadoras dos espaços urbanos juntamente com os valores por elas motivados.

Palavras-chave: megaevento esportivo; infraestrutura urbana; cidade-sede; estruturação urbana.

ABSTRACT

Sports mega-events in Brazil are still very recent in the memory of Brazilian cities, especially in those that were used as headquarters capitals. Of them, much was said about projects, works, uses and financial investments. Despite the existence of countless researches on the subject, little effort was made to bring together the twelve host cities and place them under a single analytical model based on urban costs, projects, works, finances, and behaviors. The purpose of this research is to make a *lato sensu* study from the 2014 World Cup to the 2016 Olympic Games in Rio de Janeiro, and *stricto sensu* study, about the host cities of the World Cup. The universe of work was made by 12 host cities, within the time frame of a decade, from the announcement of the host cities by International Football Federation (FIFA) and the announcement of the Rio Olympic Games by the International Olympic Committee (IOC), both in 2009. Two approaches were established for the works of urban infrastructure in the first planning cycle of FIFA (arenas / stadiums, airports, ports, and urban mobility / transport). First, the official documents of the World Cup and the Olympics, the matrix of responsibilities and public policy plans, their first versions, variations, and final versions were considered for the construction of the total investment scenario. The second approach was the analysis of the projects and works of the twelve host cities of the 2014 World Cup. For these, two fronts are developed: one for costs and uses, considering the phases of projects, works, finances, usability and management; and other to evaluate the impacts caused by the projects within established radiuses, verifying the existence of interventions, transformations and urban adaptations and rebates in the structuring and / or urban and social restructuring of cities. The study was conducted through the theoretical support and contextualization of sport mega-events in the world and in Brazil and its reverberations, based on the theoretical aspects of the structuring of urban space and the reading and construction of the urban landscape. The implantation of buildings and urban works, their pertinence, investments, urban real estate speculation and the censuses and counter-insights between planning, design, construction, execution and operation were argued. From the results, there were three major inferences: (1) the invested values extrapolated the forecasts and the renderings of accounts made by the state, (2) the works were constructed without more accurate forecasts of future uses, and (3) the built infrastructures acted as structuring and transforming urban spaces together with the values they motivate.

Keywords: sports mega event; urban infrastructure; main city; urban structuring

RESUMEN

Los mega eventos deportivos en Brasil aún son recuerdos muy recientes en las ciudades brasileñas, especialmente en aquellas que se utilizaron como capitales sede. De ellos, se habló mucho sobre proyectos, obras, usos e inversiones financieras. A pesar de la existencia de innumerables investigaciones sobre el tema, se hizo un pequeño esfuerzo para reunir a las doce ciudades sede y colocarlas bajo un modelo analítico único basado en los costos, proyectos, obras, finanzas y comportamientos urbanos. El propósito de esta investigación es hacer un estudio lato sensu de la Copa del Mundo 2014 y los Juegos Olímpicos 2016 en Río de Janeiro, y stricto sensu, sobre las ciudades sede de la Copa del Mundo. El universo de trabajo se compone de 12 ciudades sede, en el plazo de una década, desde el anuncio de las ciudades sede por parte de la FIFA y la definición de los Juegos Olímpicos de Río por parte del COI, ambas en 2009. Se han establecido dos enfoques en las obras de infraestructura urbana en el primer ciclo de planificación de la FIFA (estadios / estadios, aeropuertos, puertos y movilidad / transporte urbano). En la primera, se consideran los documentos oficiales de la Copa del Mundo y los Juegos Olímpicos, las matrices de responsabilidades y los planes de políticas públicas, sus primeras versiones, variaciones y versiones. El segundo enfoque es analizar los proyectos y obras de las doce ciudades sede de la Copa del Mundo 2014 y para esto se desarrollan dos frentes: uno para costos y usos, considerando las fases de proyectos, obras, finanzas, usabilidad y gestión y el otro evalúa los impactos causados por los proyectos dentro de los radios establecidos, verificando la existencia de intervenciones, transformaciones y adaptaciones urbanas y acciones en la estructuración y / o reestructuración urbana y social de las ciudades. El estudio se realizó a través del apoyo teórico y la contextualización de mega eventos deportivos en el mundo y en Brasil y sus reverberaciones, en base a los aspectos teóricos de la estructuración del espacio urbano y la lectura y construcción del paisaje urbano. Se discutió la implantación de edificios y obras urbanas, sus pertinencias, inversiones, especulación inmobiliaria urbana y los censos y contrasentidos entre planificación, proyecto, construcción, ejecución y operación. De los resultados, hubo tres inferencias principales: (1) los valores invertidos extrapolaron los pronósticos y las representaciones de cuentas realizadas por el estado, (2) las obras se construyeron sin pronósticos más precisos de usos futuros y (3) las infraestructuras construidas actuaron como estructuradoras y transformadoras de los espacios urbanos junto con los valores que los motivan.

Palabras clave: mega evento deportivo; infraestructura urbana; ciudad sede; estructuración urbana

SOMMARIO

I mega eventi sportivi in Brasile sono ancora molto recenti nella memoria delle città brasiliane, specialmente in quelle utilizzate come quartier generale. Di questi mega eventi, si è molto parlato soprattutto di progetti, opere realizzate ed investimenti finanziari. Nonostante l'esistenza di molte ricerche a riguardo, si sono fatti pochi sforzi per riunire le dodici città che hanno ospitato questi eventi e metterle sotto un unico modello analitico basato su costi, progetti, opere realizzate, finanze e comportamenti. Lo scopo di questa ricerca è quello di realizzare sia uno studio lato sensu che copre dalla Coppa del Mondo del 2014 ai Giochi Olimpici di Rio de Janeiro del 2016 che uno studio stricto sensu sulle città che hanno ospitato la Coppa del Mondo. Il lavoro è stato realizzato analizzando le 12 città ospitanti, nel periodo di un decennio che intercorre dall'annuncio delle città che ospitano la Coppa del Mondo da parte della International Football Federation (FIFA) e dalla proclamazione dei Giochi Olimpici di Rio da parte del International Olympic Committee (CIO), entrambi avvenuti nel 2009. Sono stati stabiliti due approcci per l'analisi delle infrastrutture urbane realizzate nel primo ciclo di pianificazione della FIFA (arene / stadi, aeroporti, porti, mobilità / trasporto urbano): prima di tutto, sono stati considerati i documenti ufficiali della Coppa del Mondo e delle Olimpiadi, la matrice delle responsabilità e i progetti di politica pubblica; per la ricostruzione del piano di investimento totale sono state prese in esame le versioni preliminari dei progetti, i successivi rimaneggiamenti e le versioni finali. Il secondo approccio è stato invece l'analisi dei progetti e delle opere realizzate nelle dodici città ospitanti la Coppa del Mondo 2014. Per questo tipo di analisi, sono stati sviluppati due fronti: uno relativo ad i costi ed usi, considerando le fasi di progetti, lavori, le risorse finanziarie, l'accessibilità e la gestione; il secondo fronte è stato utilizzato per valutare l'impatto causato da questi progetti all'interno di un raggio prestabilito, verificando l'esistenza di interventi, trasformazioni e adattamenti urbani nella struttura esistente e/o nella ricostruzione urbana e sociale delle città. Lo studio è stato condotto attraverso il supporto teorico e la contestualizzazione di questi mega eventi sportivi nel mondo e in Brasile e la loro influenza, sulla base degli aspetti teorici legati alla ristrutturazione dello spazio urbano e della lettura della costruzione del paesaggio urbano. Nella tesi sono stati discussi: la costruzione degli edifici e delle altre opere urbane, la loro pertinenza, gli investimenti fatti, le speculazioni immobiliari e censimenti ed eventuali incongruenze tra la pianificazione, la progettazione, la costruzione, esecuzione ed il loro funzionamento. Dai risultati ottenuti, si sono potute fare 3 osservazioni principali: (1) i valori investiti estrapolando le previsioni ed i conti effettivi fatti dallo stato, (2) le opere sono state costruite senza una previsione accurata degli usi futuri, (3) le infrastrutture costruite hanno strutturato e trasformato gli spazi urbani insieme ai valori che le hanno motivate.

Parole chiavi: mega eventi sportivi; infrastrutture urbane; città principali; strutturamento urbano

LISTA DE FIGURAS

PARTE 1

Figura 1.1: Quadro geral do modelo de planejamento por ciclo, Copa do Mundo FIFA 2014.	56
Figura 1.2 – Tipologias estruturais de crescimento urbano. Proposta de Manuel de Solà-Morales em 1971, em Les formes de creixement urbà (1993).	69
Figura 1.3 – Comparação durante e pós obras na Zona Portuária e Orla Marítima de Barcelona, Praia de Barceloneta.	73
Figura 1.4 – Definição do Programa @22 BCN para região de Poblenou e Glories, Barcelona.	74
Figura 1.5 – Museu Guggenheim de Bilbao e Orla do Rio Nervi, Bilbao.	75
Figura 1.6 – Distrito Financeiro de Yujiapu, China.	76
Figura 1.7 – Represamento e Usina Hidrelétrica Três Gargantas no Rio Yang Tsé, China.	77
Figura 1.8 – Aqueduto Mediceo, Pisa.	81
Figura 1.9 – Estruturas de comunicação contemporâneas da Avenida Paulista, São Paulo.	81
Figura 1.10 – Estação de Tratamento de Esgoto Industrial.	84
Figura 1.11 – Convite oficial para participação nos Jogos Olímpicos de 1896, datado de 30 de dezembro de 1895. Arquivos do Comitê Olímpico Helênico.	86
Figura 1.12 – Anúncio do Agente de Viagens Thomas Cook and Son para viagens em grupo para o primeiro Jogo Olímpico da Era Moderna em Atenas. Extraído de Bulletin du Comité International des Jeux Olympiques, n. 4, 1985.	87

PARTE 2

Figura 2.1: Cartaz de divulgação da Exposição Universal de Paris de 1900.	98
Figura 2.2: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Paris de 1900.	99
Figura 2.3: Cartaz de divulgação da Exposição Universal de St. Louis de 1904.	100
Figura 2.4: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de St. Louis de 1904.	101
Figura 2.5: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Londres de 1908.	102
Figura 2.6: White City Stadium.	103
Figura 2.7: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Estocolmo de 1912.	103
Figura 2.8: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Antuérpia de 1920.	104
Figura 2.9: Estádio Olímpico Memorial Coliseum.	106
Figura 2.10: Cerimônia de abertura das Olimpíadas de Londres de 1948.	108
Figura 2.11 – Poblenou e Barceloneta antes e depois das Olimpíadas de 1992.	109
figura 2.12 – Estádio Centenário, em Montevideu/Agência AP.	111
figura 2.13 – Campo de Blikkiesdorp.	118
figura 2.14 – Campo de Blikkiesdorp.	119
Figura 2.15: Diagonal, Praça de les Glories Catalanes e Torre Agbar.	121
Figura 2.16: Distrito de tecnologia e Inovação em Poblenou.	121
Figura 2.17 – Manifestação no entorno do Maracanã em junho de 2013.	124

Figura 2.18 – Ato Público ”O Maraca é nosso”.	124	Figura 3.11: Estação Integradora Região Central de Belo Horizonte.	200
Figura 2.19: Planejamento metrô + VLT Brasília.	138	Figura 3.12: Via 210 implantada.	200
Figura 2.20: Traçado completo do VLT Brasília	139	Figura 3.13: Terminal 3, implantado a partir da Matriz de Responsabilidade.	202
Figura 2.21: Estrutura metálica abandona do Terminal Asa Sul.	139	Figura 3.14: Novo Estacionamento.	202
Figura 2.22: Projeto BRT Manaus.	149	Figura 3.15: Sistema Viário.	202
Figura 2.23: Smart City na região da Arena Pernambuco.	159	Figura 3.16: Aeroporto de Confins em 07/2010.	203
Figura 2.24 – Manifestações De 2013.	184	Figura 3.17: Aeroporto de Confins em 03/2019.	203
Figura 2.25 – fonte: Acompanhamento e inspeção da entrega das obras no metrô do Rio.	185	Figura 3.18: Estrutura Viária (LMG-800) do Aeroporto de Confins em 07/2010.	203
Figura 2.26: Cerimônia de Abertura dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro.	185	Figura 3.19: Estrutura Viária (LMG-800) do Aeroporto de Confins em 03/2019.	203
 PARTE 3		Figura 3.20: Raio de 2km de Análise do Estádio Mineirão, 2009/2019.	205
Figura 3.1: Vista Superior do Mineirão, praça e estacionamento.	195	Figura 3.21: Estádio Mineirão, 2009/2019.	205
Figura 3.2: Show realizado na Esplanada do Mineirão.	196	Figura 3.22: Viaduto José Alencar, 2009/2019.	206
Figura 3.3: Crianças na Esplanada.	196	Figura 3.23: Raio de 2km de Análise do Aeroporto de Confins, 2009/2019.	206
Figura 3.4: Loja Oficial do Cruzeiro Esporte Clube.	197	Figura 3.24: Duplicação da LM-800, 2009/2019.	207
Figura 3.5: Locadora de bicicletas, patins e skate.	197	Figura 3.25: Viaduto de Acesso ao Terminal de Passageiros de Confins, 2009/2019.	207
Figura 3.6: Restaurante.	197	Figura 3.26: Viaduto de Acesso ao Terminal de Cargas de Confins, 2009/2019.	207
Figura 3.7: Loja de produtos esportivos.	197	Figura 3.27: Estações do MOVE.	208
Figura 3.8: Complexo viário e Estação MOVE Pampulha.	199	Figura 3.28: Estações da alça de acesso bairro/aeroporto.	209
Figura 3.9: Complexo viário Dom Pedro I.	199	Figura 3.29: Estações do MOVE inserida na vegetação existente.	209
Figura 3.10: Complexo viário Presidente Antônio Carlos e Estação MOVE integradora.	200	Figura 3.30: Via 210.	209

LISTA DE FIGURAS

Figura 3.31: Estádio Nacional Mané Garrincha.	211	Figura 3.49: EPAA Trecho 2, 2009/2019.	222
Figura 3.32: Estádio Nacional Mané Garrincha.	211	Figura 3.50: SRPN Trecho 1, 2009/2019.	222
Figura 3.33: Estádio Nacional Mané Garrincha.	211	Figura 3.51: Jardim Burle Marx, 2009/2019.	223
Figura 3.34: Galerias de conexão da parte de serviços e transição área externa e arquibancadas.	213	Figura 3.52: Raio de 2km de Análise do Aeroporto Internacional de Brasília, 2019.	223
Figura 3.35: bares e lanchonetes fechados em dias de eventos e jogos.	214	Figura 3.53: Acesso ao aeroporto – vias EPDB, EPAR e Balão do Aeroporto, 2009/2019.	224
Figura 3.36: Vidros de proteção das arquibancadas rompidos.	214	Figura 3.54: Complexo Arena Pantanal.	227
Figura 3.37: Torneiras dos banheiros danificadas.	214	Figura 3.55: Alunos da Escola Estadual Governador Jose Fragelli.	228
Figura 3.38: Mapa de localização da linha 1 do VLT com terminais.	215	Figura 3.56: Sala de aula da Arena Escola.	229
Figura 3.39: Obras abandonadas do Terminal do VLT.	215	Figura 3.57: Alunos em atividades no Ginásio Poliesportivo nas comemorações de um ano da escola arena.	229
Figura 3.40: Ampliação terminal de passageiros e pista de pouso e decolagem.	217	Figura 3.58: Eventos com recorde de público realizados no Complexo Arena Pantanal em 2015.	229
Figura 3.41: Primeira fase da ampliação do terminal de passageiros.	218	Figura 3.59: Evento #VemPraArena em 2015.	230
Figura 3.42: Segunda fase da ampliação do terminal de passageiros.	218	Figura 3.60: Corredores do VLT de Cuiabá.	232
Figura 3.43: Terceira fase da ampliação do terminal de passageiros.	218	Figura 3.61: Composições a caminho do Porto de Bilbao.	232
Figura 3.44: Aeroporto de Brasília com via de acesso (DF-047) em 09/2009.	219	Figura 3.62: Composições estacionadas no pátio e nunca operadas.	232
Figura 3.45: Aeroporto de Brasília com via de acesso (DF-047) em 04/2019.	219	Figura 3.63: Integração do VLT.	233
Figura 3.46: Novo terminal de passageiros / expansão.	220	Figura 3.64: Estações abandonadas.	233
Figura 3.47: Novo terminal de passageiros / expansão.	220	Figura 3.65: Parte de trilhos implantados e abandonados.	233
Figura 3.48: Raio de 2km de Análise do Estádio Nacional, 2019.	221	Figura 3.66: Base para implantação de trilhos.	233
		Figura 3.67: Trincheira da avenida Ciríaco Cândia.	234

Figura 3.68: Via duplicata e Ponte Mário Andreazza.	234	Figura 3.83: Expansão da área construída do Aeroporto de Curitiba.	247
Figura 3.69: Aeroporto de Cuiabá, comparativa entre área ocupada pelo terminal entre 2009/2019.	236	Figura 3.84: Viaduto estaiado.	248
Figura 3.70: Raio de Análise de 2 Km, Aeroporto de Cuiabá, 2009/2019.	238	Figura 3.85: Corredor Aeroporto / Rodoferroviária com obras paralisadas.	249
Figura 3.71: Cruzamento das avenidas da FEB, 31 de março e João Ponce de Arruda, 2009/2019.	238	Figura 3.86: Corredor Marechal Floriano.	249
Figura 3.72: Cruzamento das avenidas João Ponce de Arruda e Couto Magalhães, 2009/2019.	239	Figura 3.87: Corredor Marechal Floriano.	249
Figura 3.73: Cruzamento das avenidas Senador Filinto Muller, Presidente Artur Bernardes e João Ponce de Arruda, 2009/2019.	239	Figura 3.88: Corredor Marechal Floriano.	249
Figura 3.74: Raio de Análise de 2 Km, Arena Pantanal, 2009/2019.	240	Figura 3.89: Terminal Santa Cândida.	250
Figura 3.75: Trincheira Avenida Miguel Sutil com Avenida Agrícola Paes de Barros, 2009/2019.	240	Figura 3.90: Subsolo comercial do Terminal Santa Cândida.	250
Figura 3.76: Trincheira Avenida Ciríaco Cândia com Avenida Miguel Sutil, 2009/2019.	241	Figura 3.91: Implantação da Rodoferroviária.	251
Figura 3.77: Cruzamento da Avenida das Flores com Avenida Miguel Sutil, 2009/2019.	241	Figura 3.92: Projeto de Acessos e urbanização da Rodoferroviária.	252
Figura 3.78: Cruzamento da Avenida Senador Metelo com Avenida Oito de Abril, 2009/2019.	241	Figura 3.93: Saguão da Rodoferroviária.	252
Figura 3.79: Cruzamento da Avenida Senador Metelo com Avenida Oito de Abril, 2009/2019.	242	Figura 3.94: Escadas rolantes implantadas na reforma da Rodoferroviária.	242
Figura 3.80: Cruzamento da Rua Barão de Melgaço com Avenida Oito de Abril, 2009/2019.	242	Figura 3.95: Nova implantação da Rodoferroviária.	253
Figura 3.81: Orla do Rio Cuiabá e Museu do Rio, 2009/2019.	243	Figura 3.96: Sistema Curitiba de Controle Operacional.	254
Figura 3.82: Localização da Arena da Baixada em relação ao centro.	246	Figura 3.97: Raio de Análise de 2 km da Arena da Baixada, 2019.	255
		Figura 3.98: Entorno da Arena da Baixada, as modificações com a ZE-D e a remoções de imóveis, 2009/2019.	256
		Figura 3.99: Raio de Análise de 2 km do Aeroporto Internacional de Curitiba, 2019.	256
		Figura 3.100: Paisagem urbana com estádio e complexo de formação olímpica.	259

LISTA DE FIGURAS

Figura 3.101: Paisagem urbana com estádio e complexo de formação olímpica.	259	Figura 3.119: Comunidades do Trilho com estrutura antiga da RFFSA.	266
Figura 3.102: Arena Castelão.	259	Figura 3.120: Construção linha do VLT.	266
Figura 3.103: Complexo de Formação Olímpica do Nordeste.	259	Figura 3.121: Construção da nova linha do VLT, ladeada pela antiga linha da RFFSA.	266
Figura 3.104: Pista de skate ao lado do Complexo de Formação Olímpica.	260	Figura 3.122: Construção dos muros de contenção e limites entre casas e linha do VLT.	266
Figura 3.105: Área de embarque e desembarque com sinalização de obras.	261	Figura 3.123: Mapa metrô e VLT de Fortaleza com previsto para 2025.	267
Figura 3.106: Área de embarque e desembarque com sinalização de obras.	261	Figura 3.124: Roupas secando no gradil da linha do VLT.	268
Figura 3.107: Área de retirada de bagagens com manutenção no teto e tapumes verticais.	261	Figura 3.125: Cruzamentos e muros da linha do VLT utilizado como banco.	268
Figura 3.108: Sinalização da Ampliação do terminal de passageiros.	262	Figura 3.126: Estação de VLT Papicu.	268
Figura 3.109: Tubulação hidráulica improvisada em banheiro público.	262	Figura 3.127: Praça em frente à Estação Papicu.	268
Figura 3.110: Tubulação hidráulica improvisada em banheiro público.	262	Figura 3.128: Linha Verde, município de Maracanaú.	269
Figura 3.111: Área urbanizada e edifício do Terminal de Passageiros.	262	Figura 3.129: Estação Carlito Benedites, Maracanaú.	269
Figura 3.112: Varanda com vista para o Mar.	263	Figura 3.130: Escavação do Túnel da Via Expressa.	269
Figura 3.113: Saguão principal.	263	Figura 3.131: Área de 2km a partir da Arena Castelão, 2019.	270
Figura 3.114: Fachada do Terminal de Passageiros.	263	Figura 3.132: Implantação de Trincheira no cruzamento das avenidas Alberto Craveiro e Deputado Paulino da Rocha, alargamento das vias no entorno da Arena, 2009/2019.	271
Figura 3.115: Estação de VLT Mucuripe.	264	Figura 3.133: Implantação da Rua Brisa Oeste, 2009/2019.	271
Figura 3.116: Trilhos do VLT em finalização na zona portuária.	264	Figura 3.134: Área de 2km a partir do corpo central do Aeroporto de Fortaleza, 2019.	272
Figura 3.117: Integração Parangaba - À esquerda, Estação do Metrô e à direita, estação do VLT.	265	Figura 3.135: Área de acesso ao embarque e desembarque do Aeroporto de Fortaleza, 2009/2019.	273
Figura 3.118: Integração Parangaba - Terminal de Ônibus, visto da Estação do VLT.	265		

Figura 3.136: Bairro Serrinha, 2009/2019.	273	Figura 3.153: Acesso à Estação Hidroviária do Amazonas.	282
Figura 3.137: Linha do VLT, 2009/2019.	273	Figura 3.154: Acesso à Estação Hidroviária do Amazonas.	283
Figura 3.138: Raio de 2 km a partir do Terminal Marítimo de Passageiros, 2019.	274	Figura 3.155: Parte interna de acesso a Roadway.	283
Figura 3.139: Zona de implantação do Terminal de Passageiros, 2009/2019.	275	Figura 3.156: Raio de 2 km a partir da Arena da Amazônia.	284
Figura 3.140: Urbanização do Morro Santa Terezinha e linha do VLT, 2009/2019.	275	Figura 3.157: Avenida Constantino Nery, acesso ao complexo esportivo e cultural.	285
Figura 3.141: Implantação do Residencial Alto da Paz (PMCMV), Bairro Vicente Pinzón, 2009/2019.	275	Figura 3.158: Cruzamento das Avenidas Constantino Nery e Pedro Teixeira, implantação do Centro de Convenções do Amazonas.	285
Figura 3.142: Escala humana em relação a escala da arquitetura da Arena da Amazônia.	277	Figura 3.159: Raio de 2 km a partir do Aeroporto de Manaus.	286
Figura 3.143: Escala humana em relação a escala da arquitetura da Arena da Amazônia.	277	Figura 3.160: Estacionamento e sistema viário.	286
Figura 3.144: Alambrado de divisão Arena Amazônia e Ginásio Poliesportivo.	277	Figura 3.161: Raio de 2 km a partir do Porto Hidroviário de Manaus.	287
Figura 3.145: Estacionamento e entorno da Arena Amazônia.	277	Figura 3.162: Sistemas de Praças e entorno do Mercado.	287
Figura 3.146: Demonstrativo dados financeiros da Arena Amazônia.	278	Figura 3.163: Praça da Igreja da Matriz, 2009/2019.	287
Figura 3.147: Área de checkin Aeroporto Internacional de Manaus.	279	Figura 3.164: Montagem de Parque de Diversões no estacionamento da Arena.	290
Figura 3.148: Área de checkin Aeroporto Internacional de Manaus.	279	Figura 3.165: Vendedores ambulantes no estacionamento da Arena.	290
Figura 3.149: Área de checkin Aeroporto Internacional de Manaus.	279	Figura 3.166: Trincheira e Elevado construídos na Avenida Prudente de Moraes.	291
Figura 3.150: Localização das obras de mobilidade, BRT e Monotrilho.	280	Figura 3.167: Passarela aérea de pedestres e trincheira construídas na Avenida Prudente de Moraes.	291
Figura 3.151: Paradas de ônibus com do BRS.	281	Figura 3.168: Trincheira da Avenida Capitão-Mor Gouveia.	292
Figura 3.152: Sinalização de passarela de pedestres em frente ao Amazonas Shopping.	281	Figura 3.169: Limitadores de cruzamento na Avenida Lima e Silva e Trincheira da Avenida Romualdo Galvão.	292

LISTA DE FIGURAS

Figura 3.170: Elevado existente na Avenida Senador Salgado Filho.	292	Figura 3.188: Estádio Beira Rio em noite de evento.	305
Figura 3.171: Localizações do antigo e do novo aeroporto de Natal.	293	Figura 3.189: Estádio Beira Rio em construção na década de 1960.	305
Figura 3.172: Pista do acesso Sul ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, 2016.	294	Figura 3.190: Camarote no Beira Rio.	307
Figura 3.173: Via de acesso aeroporto sentido centro de Natal.	294	Figura 3.191: Obras do Terminal de Passageiros.	309
Figura 3.174: Corredor de acesso ao embarque do Aeroporto de Natal.	295	Figura 3.192: Sem a implantação das três vias, 2009.	311
Figura 3.175: Terminal Marítimo de Passageiros, Antigo Frigorífico e Largo da Rua Chile.	297	Figura 3.193: Com a implantação das três vias, 2019.	311
Figura 3.176: Terminal Marítimo de Passageiros com vista para o Salão com mirante.	298	Figura 3.194: Rua Fernando Lúcio da Costa.	312
Figura 3.177: Terminal Marítimo de Passageiros com Frigorífico antigo.	298	Figura 3.195: Área pavimentada no entorno do estádio.	312
Figura 3.178: Raio de 2 km a partir da Arena das Dunas.	299	Figura 3.196: Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre.	313
Figura 3.179: Avenidas Prudente de Moraes com Lima e Silva.	299	Figura 3.197: Zona da Arena do Grêmio e Rodovia do Parque.	313
Figura 3.180: Avenida Prudente de Moraes.	300	Figura 3.198: Quadras Zona Aeroportuária.	314
Figura 3.181: Avenidas Prudente de Moraes com Raimundo Chaves.	300	Figura 3.199: Implantação do Aeromóvel.	314
Figura 3.182: Avenida Senador Salgado Filho.	300	Figura 3.200: Quadras Zona Aeroportuária.	314
Figura 3.183: Raio de 2 km a partir do Aeroporto de Natal.	301	Figura 3.201: Raio de 2 km a partir do Estádio Beira Rio.	315
Figura 3.184: Acesso e infraestrutura viária do Aeroporto de Natal.	301	Figura 3.202: Ponte Avenida Edvaldo Pereira Paiva.	315
Figura 3.185: Área no lado norte do Aeroporto de Natal.	301	Figura 3.203: Avenida Praia de Belas com a Avenida Borges de Medeiros.	316
Figura 3.186: Raio de 2 km a partir do Terminal de Passageiros do Porto de Natal.	302	Figura 3.204: Rua Nestor Ludwig.	316
Figura 3.187: Praça do Pátio da Feira das Rocas e Praça Irmã Vitória.	303	Figura 3.205: Rua Fernando Lúcio da Costa.	316
		Figura 3.206: Rua Carlos Medina.	317
		Figura 3.207: Viaduto Mazembe.	317
		Figura 3.208: Implantação da Arena Pernambuco.	319

Figura 3.209: Implantação da Arena Pernambuco.	319	Figura 3.228: Comparativo da urbanização na gleba no entorno da Arena, 2009/2019.	330
Figura 3.210: Implantação da Arena Pernambuco.	319	Figura 3.229: Ramal Arena Pernambuco (Várzea), 2009/2019.	330
Figura 3.211: Implantação da Cidade da Copa, Arena e empreendimentos imobiliários – Divulgação do Residencial Reserva São Lourenço.	321	Figura 3.230: Ocupação nos Bairros Santa Mônica e Viana, 2009/2019.	330
Figura 3.212: Empreendimentos Cidade da Copa.	321	Figura 3.231: Raio de análise de 2 quilômetros a partir do Aeroporto Internacional de Recife.	331
Figura 3.213: Empreendimentos Cidade da Copa.	322	Figura 3.232: Passarela de integração com a Estação de Metrô, 2009/2019.	332
Figura 3.214: Ramal da Copa.	323	Figura 3.233: Raio de análise de 2 quilômetros a partir do Terminal Marítimo de Passageiros.	332
Figura 3.215: Ramal da Copa.	323	Figura 3.234: (1) Implantação do Anexo do Terminal de Passageiros e seu acesso, 2009/2019.	332
Figura 3.2016: Terminal Integrado Cosme e Damião.	323	Figura 3.235: (2) Implantação do Cais do Sertão e orla, 2009/2019	333
Figura 3.2017: Estação de Metrô Cosme e Damião.	324	Figura 3.236: (3) Praça de Alimentação e entretenimento do Cais do Porto, 2009/2019	333
Figura 3.218: Via do BRT Norte/Sul.	325	Figura 3.237: Maracanã, Radial Oeste e Linha Férrea.	334
Figura 3.219: Via do BRT Leste/Oeste, Corredor Caxangá.	325	Figura 3.238: Edifício do Museu do Índio.	337
Figura 3.220: Estação do BRT Norte/Sul.	325	Figura 3.239: Área ocupada pelos indígenas.	337
Figura 3.221: Morador da Comunidade Deus nos Acuda transferido para Conjunto Habitacional Via Mangue.362	326	Figura 3.240: Área ocupada pelos indígenas.	338
Figura 3.222: Palafitas insalubres da comunidade Deus nos Acuda.	326	Figura 3.241: Estação Multimodal Maracanã.	338
Figura 3.223: Via Mangue.	326	Figura 3.242: Estação Multimodal Maracanã.	338
Figura 3.224: Anexo do Terminal de Passageiros do Porto do Recife.	327	Figura 3.243: Estação Multimodal Maracanã.	338
Figura 3.225: Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional do Recife.	327	Figura 3.244: Imóveis para comercialização.	388
Figura 3.226: Passarela de Integração Aeroporto – Metrô.	328	Figura 3.245: Imóveis para comercialização.	388
Figura 3.227: Raio de análise de 2 quilômetros a partir da Arena Pernambuco.	329		

LISTA DE FIGURAS

Figura 3.246: Imóveis para comercialização.	389	Figura 3.266: Arena Fonte Nova.	349
Figura 3.247: Imóveis para comercialização.	339	Figura 3.267: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019.	352
Figura 3.248: Imóveis para comercialização.	339	Figura 3.268: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019.	352
Figura 3.249: Estação Multimodal e ao fundo Edifícios do PMCMV.	339	Figura 3.269: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019.	352
Figura 3.250: Inauguração do Galeão em janeiro/1977.	340	Figura 3.270: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019.	352
Figura 3.251: Mapa de principais deslocamentos do Rio de Janeiro.	341	Figura 3.271: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019.	353
Figura 3.252: Estação Galeão BRT.	341	Figura 3.272: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019.	353
Figura 3.253: Estação de Acesso ao BRT.	341	Figura 3.273: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019.	353
Figura 3.254: Estação de Acesso ao BRT.	342	Figura 3.274: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019.	353
Figura 3.255: Terminal Centro Olímpico.	342	Figura 3.275: Shuttle exclusivo de integração metrô-aeroporto, 02/2019.	354
Figura 3.256: Raio de 2 quilômetros a partir do Estádio Maracanã.	344	Figura 3.276: Passarela de integração estações de Metrô-Shuttle, 02/2019.	354
Figura 3.257: Implantação da Estação Multimodal Maracanã e Conjuntos Habitacionais.	344	Figura 3.277: Estação Metrô destino Aeroporto, 02/2019.	354
Figura 3.258: Implantação Travessia e pistas de patins e Snaker.	345	Figura 3.278: Uso de tomadas usb no shuttle metrô-aeroporto, 02/2019.	355
Figura 3.259: Implantação da Estação São Cristóvão.	345	Figura 3.279: Espaços exclusivos para bagagens Shuttle Metrô-Aeroporto, 02/2019.	355
Figura 3.260: Demolição dos edifícios no entorno do Museu do Índio.	345	Figura 3.280: Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Salvador.	355
Figura 3.261: Adaptação dos usos da pista de atletismo para estacionamentos.	346	Figura 3.281: Placa Informativa das obras do BRT de Salvador.	357
Figura 3.262: Raio de 2 quilômetros a partir do Aeroporto do Galeão.	346		
Figura 3.263: Unidade de serviços de locação de automóveis.	347		
Figura 3.264: Corredor BRT Transcarioca.	347		
Figura 3.265: Expansão e construção do terminal de passageiros.	347		

Figura 3.282: Placa Informativa das obras do BRT de Salvador.	358	Figura 3.399: Raio de Análise de 2 quilômetros a partir da Arena Corinthians.	371
Figura 3.283: Obras do BRT de Salvador.	358	Figura 3.300: Cruzamento Avenida Radial Leste e Jacu Pêssego, 2009/2019.	372
Figura 3.284: Obras do BRT de Salvador.	358	Figura 3.301: Complexo Avenida Radial Leste e José Pinheiro Borges, 2009/2019.	372
Figura 3.285: Raio de 2 quilômetros a partir da Arena Fonte Nova e Terminal Marítimo de Passageiros.	360	Figura 3.302: Implantação e expansão do Shopping Metrô Itaquera, 2009/2019.	372
Figura 3.286: Implantação da Arena e reestruturação viária no entorno, 2009/2019.	361	Figura 3.303: Elevado da Rua Dr. Luís Aires, 2009/2019.	373
Figura 3.287: Construção do Porto Marítimo de Passageiros no Bairro do Comércio, 2009/2019.	361	Figura 3.304: Implantação e entorno da Arena Corinthians, 2009/2019.	373
Figura 3.288: Raio de 2 quilômetros a partir do Aeroporto Internacional de Salvador.	361	Figura 3.305: Raio de Análise de 2 quilômetros a partir do Aeroporto Internacional de Guarulhos/São Paulo.	373
Figura 3.289: Alça de retorno e acesso da Avenida Carybé, 2009/2019.	362	Figura 3.306: Sistema viário interno do aeroporto, 2009/2019.	374
Figura 3.290: Reestruturação e acessos da Avenida Santos Dumont (Lauro de Freitas), 2009/2019.	362	Figura 3.307: Ocupação das glebas na Cidade Serodio (Guarulhos), 2009/2019.	374
Figura 3.291: Estruturas internas do aeroporto, 2009/2019.	362	Figura 3.308: Expansões dos terminais e zonas de taxiamento no aeroporto, 2009/2019.	375
Figura 3.292: Implantação da Arena Corinthians e seu entorno, 2009.	364	Figura 3.309: Estação de Trem Aeroporto de Guarulhos, 2009/2019.	375
Figura 3.293: Implantação da Arena Corinthians e seu entorno, 2019.	364		
Figura 3.294: Zona de Imigração Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos.	365		
Figura 3.295: Mapa com as três fases das obras do Monotrilho.	367		
Figura 3.296: Pilares abandonados no bairro do Morumbi.	368		
Figura 3.297: Obras de Alinhamento do Cais de Outeirinhos.	369		
Figura 3.398: Obras de Alinhamento do Cais de Outeirinhos.	369		

LISTA DE TABELAS

PARTE I

Tabela 1.1 – Tabela de análises financeiras dos ciclos. 57

Tabela 1.2 – Modelo de monitoramento e verificação de valores de metro quadrado por capital no período de 2009 – 2016, alimentado com dados fornecidos pela FIPEZAP. 61

PARTE 2

Tabela 2.1 – Principais estádios e arenas mundiais. 113

Tabela 2.2 – Torneios da Copa do Mundo 1930 - 2018. 114

Tabela 2.3 – Estádios de Futebol no Brasil para Copa de 2014. 115

Tabela 2.4 – Investimentos previstos por Cidades-Sede para a Copa-2014 (Ministério do Esporte). 125

Tabela 2.5 – Belo Horizonte: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor. 133

Tabela 2.6 – Belo Horizonte: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011), Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014) e dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor. 134

Tabela 2.7 – Brasília: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor. 137

Tabela 2.8 - Cuiabá: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor. 141

Tabela 2.9 - Cuiabá: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor. 142

Tabela 2.10 - Curitiba: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor. 144

Tabela 2.11 - Curitiba: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor. 145

Tabela 2.12 - Fortaleza: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor. 147

Tabela 2.13- Fortaleza: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor. 148

Tabela 2.14 - Manaus: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor. 150

Tabela 2.15 - Manaus: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.	151	Tabela 2.22 – Rio de Janeiro: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.	166
Tabela 2.16 - Natal: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.	153	Tabela 2.23 – Rio de Janeiro: Barra - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.	167
Tabela 2.17 - Natal: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.	154	Tabela 2.24 – Rio de Janeiro: Copacabana - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.	168
Tabela 2.18 – Porto Alegre: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.	156	Tabela 2.25 – Rio de Janeiro: Deodoro - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.	169
Tabela 2.19 – Porto Alegre: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.	157	Tabela 2.26 – Rio de Janeiro: Maracanã - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.	170
Tabela 2.20 – Recife: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.	160	Tabela 2.27 – Rio de Janeiro: Multirregião - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.	170
Tabela 2.21 – Recife: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.	162	Tabela 2.28 – Rio de Janeiro: Governo Municipal - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.	171
		Tabela 2.29 – Rio de Janeiro: Governo Municipal - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.	171

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.30 – Rio de Janeiro: Governo Estadual - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.	172	Tabela 3.2: Totalização de investimentos em obras de Arenas/Estádios – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.	376
Tabela 2.31 – Rio de Janeiro: Governo Federal - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.	173	Tabela 3.3: Totalização de investimentos em obras de Aeroportos – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.	377
Tabela 2.32 – Salvador: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.	175	Tabela 3.4: Totalização de investimentos em obras de Portos Marítimos – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.	378
Tabela 2.33 – Salvador: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.	176	Tabela 3.5: Totalização de investimentos em obras de mobilidade e transporte – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.	379
Tabela 2.34 – São Paulo: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.	179		
Tabela 2.35 – Copa do Mundo 2014 - Custo por cidade.	183		
Tabela 2.36 – Jogos Olímpicos 2016 – Rio de Janeiro com custos totais.	183		
PARTE 3			
Tabela 3.1: Quadro Financeiro Arena Fonte Nova. Fonte: IAF (2017) com dados da Transparência Bahia. Adaptado pelo autor	350		

LISTA DE SIGLAS

AGLO	Autoridade de Governança do Legado Olímpico
ANAC	Agencia Nacional de Aviação Civil
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APO	Autoridade Pública Olímpica
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento e Social
BRS	Bus Rapid System
BRT	Bus Rapid Transit
CCCB	Centro Cultura Contemporânea de Barcelona
CEF	Caixa Econômica Federal
CEO	Centro de Estudos Olímpicos
CGU	Controladoria Geral da União
CIAM	Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna
CODEBA	Companhia das Docas da Bahia
CODERN	Cia das Docas do Rio Grande do Norte
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
COI	Comitê Olímpico Internacional
COMEC	Região Metropolitana de Curitiba
CONMEBOL	Confederação Sul-Americana de Futebol
COPLI	Comissão Permanente de Licitação para Venda de Imóveis
COT	Centro Oficial de Treinamento
CPAC	Programa de Financiamento das Contrapartidas de Aceleração do Crescimento
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DER	Departamento de Estradas e Rodagens
DTCEA	Centro de Controle Aéreo

ETSAB	Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona
FA	Football Association
FATEC	Faculdade de Tecnologia de São Paulo
FCF	Federação Cearense de Futebol
FGTS	Fundo de Garantia de Tempo de Serviço
FIFA	Fédération Internationale de Football Association
FNP	Fonte Nova Negócios e Participações S/A
GAJ-OLIMPIADAS	Grupo de Auxílio Jurídico das Olimpíadas
GECOPA	Grupo Executivo da Copa
IAF	Instituto dos Auditores Fiscais do Estado da Bahia
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MACBA	Museu de Arte Contemporânea de Barcelona
METROFOR	Metrô de Fortaleza
MPBA	Ministério Público da Bahia
MPC-PR	Ministério Público de Contas
MPE-MT	Ministério Público do Estado do Mato Grosso
NAP	Nova Administração Pública
NPM	New Public Managemet
OUCJP	Operação Consorciada Rio Verde Jacu
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCD	Pessoas com Deficiência

PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PPI	Programa de Parcerias de Investimentos
PPP	Parceria Público Privada
RA	Relatório de Auditoria
RDC	Regime Diferenciado de Contratações
RESA	Áreas de Segurança de Fim de Pista
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SCCO	Sistema Curitiba de Controle Operacional
SECEX/MT	Secretaria de Controle Externo no Estado do Mato Grosso
SECID	Secretaria de Estado das Cidades
SEINF	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SESPORTE	Secretaria do Esporte do Estado do Ceará
SETUREL	Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer
SIMM	Sistema Integrado de Monitoramento
SMTU	Superintendência Municipal de Transporte Urbano
SPE	Sociedade de Propósito Específico
SUS	Sistema Único de Saúde
TAC	Termo de Ajuste de Conduta
TCDF	Tribunal de Contas do Distrito Federal
TCE	Tribunal de Contas do Estado
TCU	Tribunal de Contas da União
TECA	Terminal de Logística de Carga

TJPR	Tribunal de Justiça do Paraná
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
USAFSA	Exército Americano no Atlântico Sul
USFSA	União das Sociedades Francesas de Esportes Atlético
VIGIAGRO	Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
ZE-D	Zona Especial Desportiva

SUMÁRIO

	RESUMO	
	ABSTRACT	
	RESUMEN	
	SOMMARIO	
	LISTA DE FIGURAS	
	LISTA DE TABELAS	
	SUMÁRIO	
	A CONVOCAÇÃO	42
	PARTE I: O TREINAMENTO	48
1.	MÉTODO, ESTRUTURAÇÃO TEÓRICA E CONCEITOS	51
1.1.	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	51
1.1.1.	QUESTÃO INICIAL, OBJETIVOS E HIPÓTESE	52
1.1.2.	DEFINIÇÃO DA QUESTÃO NORTEADORA DA PESQUISA:	52
1.1.3.	OBJETIVOS	52
1.1.4.	HIPÓTESE	52
1.1.5.	NORTEAMENTOS PARA DEFINIÇÕES DO MÉTODO E DA PESQUISA	53
1.1.6.	ESTRUTURAÇÃO, VARIÁVEIS E ETAPAS DA PESQUISA	54
1.1.7.	CENÁRIO DAS PESQUISAS SOBRE OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL	58
1.2.	TEORIZAÇÃO	60
1.3.	FALANDO DE CONCEITOS	65
1.3.1.	A TERRA... A LOCALIZAÇÃO... A CIDADE...	65
1.3.2.	A FORMA... COMO É FEITA... A MORFOLOGIA	67
1.3.3.	O CAPITAL DA TERRA, A MERCANTILIZAÇÃO DAS CIDADES	70
1.3.4.	INFRAESTRUTURA URBANA	78
1.3.5.	OS MEGAEVENTOS	82
	PARTE 2: A ABERTURA DOS JOGOS	92
2.	OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E AS CIDADES	95
2.1.	OS JOGOS OLÍMPICOS DA ERA MODERNA	95
2.1.1.	A FASE DE ESTABELECIMENTO: DE ATENAS 1896 A ESTOCOLMO 1912	96
2.1.2.	A FASE DE AFIRMAÇÃO: DE ANTUÉRPIA 1920 A BERLIM 1936	104



2.1.3.	A FASE DE CONFLITOS: DE LONDRES 1948 A LOS ANGELES 1984	106
2.1.4.	A FASE DO PROFISSIONALISMO: DE SEOUL 1988 AO RIO DE JANEIRO 2016	109
2.2.	A COPA DO MUNDO FIFA	110
2.3.	A ESPETACULARIZAÇÃO DAS CIDADES	116
2.4.	OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NAS CIDADES BRASILEIRAS	122
2.5.	AS MUDANÇAS PROPOSTAS PARA CAPITAIS SEDES BRASILEIRAS	128
2.5.1.	CARACTERIZAÇÃO DAS CIDADES-SEDE E SUAS MATRIZES DE RESPONSABILIDADES	132
2.5.1.1.	BELO HORIZONTE	132
2.5.1.2.	BRASÍLIA	136
2.5.1.3.	CUIABÁ	140
2.5.1.4.	CURITIBA	143
2.5.1.5.	FORTALEZA	146
2.5.1.6.	MANAUS	149
2.5.1.7.	NATAL	152
2.5.1.8.	PORTO ALEGRE	155
2.5.1.9.	RECIFE	158
2.5.1.10.	RIO DE JANEIRO	163
2.5.1.11.	SALVADOR	174
2.5.1.12.	SÃO PAULO	176
2.6.	A FINALIZAÇÃO DOS MEGAEVENTOS	180
2.6.1.	COMO SERÃO OS LEGADOS URBANOS?	180
2.6.2.	OS EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS E OBRAS QUE RESTARAM	186
	PARTE 3: OS JOGOS EM CURSO	190
3.	AS CIDADES-SEDE BRASILEIRAS E SUAS NOVAS CONFIGURAÇÕES URBANAS, SOCIAIS E ECONÔMICAS	193
3.1.	COMO ESTÃO AS CIDADES-SEDES DOS MEGAEVENTOS?	193
3.1.1.	BELO HORIZONTE	193
3.1.1.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	193
A.	ESTÁDIO: ESTÁDIO MINEIRÃO	193



B.	MOBILIDADE URBANA:	198
C.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS TAN- CREDO NEVES	201
3.1.1.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	214
3.1.2.	BRÁSÍLIA	210
3.1.2.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	210
A.	ESTÁDIO: ESTÁDIO NACIONAL DE BRÁSÍLIA MANÉ GARRINCHA	210
B.	MOBILIDADE URBANA: VLT LINHA I TRECHO I E AMPLIAÇÃO DA DF 047	214
C.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRÁSÍLIA JUSCE- LINO KUBISTCHEK	216
3.1.2.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	220
3.1.3.	CUIABÁ	226
A.	ESTÁDIO: ARENA MULTIUSO PANTANAL	226
B.	MOBILIDADE URBANA: VLT CUIABÁ / VÁRZEA GRANDE, BRT CPA / AEROPORTO CENTRO, BRT COXIPÓ / CENTRO E CORREDOR MÁRIO ANDREAZZA	230
C.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ	235
3.1.3.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	237
3.1.4.	CURITIBA	243
3.1.4.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	243
A.	ESTÁDIO: ARENA DA BAIXADA	243
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA - AFONSO PENA	245
C.	MOBILIDADE: CORREDOR AEROPORTO / RODOFERROVIÁRIA / BRT EXTENSÃO DA LINHA VERDE SUL / OBRAS COMPLEMENTA- RES DA REQUALIFICAÇÃO DO CORREDOR MARECHAL FLORIANO	246
D.	VIAS DE INTEGRAÇÃO RADIAL METROPOLITANAS	249
E.	REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL SANTA CÂNDIDA REFORMA E AMPLIAÇÃO	250
F.	REQUALIFICAÇÃO DA RODOFERROVIÁRIA	251
G.	SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO (SIMM)	253



3.1.4.2.	TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS	254
3.1.5.	FORTALEZA	258
3.5.1.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	258
A.	ESTÁDIO: ARENA CASTELÃO	258
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA PINTO MARTINS	261
C.	PORTO: TERMINAL MARÍTIMO DE FORTALEZA - MUCURIBE	262
D.	MOBILIDADE URBANA: VLT, METRÔ E ESTAÇÕES, BRT E EIXOS DE CIRCULAÇÃO	265
3.1.5.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	269
3.1.6.	MANAUS	276
3.1.6.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	276
A.	ESTÁDIO: ARENA DA AMAZÔNIA	276
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANAUS	279
C.	MOBILIDADE URBANA: BRT E MONOTRILHO	279
D.	PORTO: PORTO HIDROVIÁRIO DE MANAUS	281
3.1.6.2.	TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS	283
3.1.7.	NATAL	288
3.1.7.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	288
A.	ESTÁDIO: ARENA DAS DUNAS	288
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE NATAL GOVERNADOR ALUÍZIO ALVES	292
C.	MOBILIDADE URBANA: ACESSO AO NOVO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE, CORREDOR ESTRUTURANTE ZONA NORTE/ARENA DAS DUNAS E INTEGRAÇÃO NOVO AEROPORTO/ARENA DAS DUNAS SETOR HOTELEIRO	295
D.	PORTO: PORTO DE NATAL	296
3.1.7.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	298
3.1.8.	PORTO ALEGRE	304



3.1.8.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	304
A.	ESTÁDIO: ESTÁDIO BEIRA RIO	304
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE SALGADO FILHO	307
C.	MOBILIDADE URBANA:	309
3.1.8.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	312
3.1.9.	RECIFE	318
3.1.9.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	318
A.	ESTÁDIO: ARENA PERNAMBUCO	318
B.	MOBILIDADE URBANA: OBRAS DO ENTORNO DA ARENA, BRTS CAXANGÁ E NORTE/SUL E VIA MANGUE	322
C.	TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO PORTO DO RECIFE	326
D.	AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE/GUARARAPES GILBERTO FREYRE	327
3.1.9.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	328
3.1.10.	RIO DE JANEIRO	334
3.1.10.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	334
A.	ESTÁDIO: MARACANÃ	334
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO ANTÔNIO CARLOS JOBIM (GALEÃO)	340
C.	MOBILIDADE URBANA: BRT TRANSCARIOCA (AEROPORTO/PENHA/BARRA)	341
3.1.10.2.	REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS	343
3.1.11.	SALVADOR	348
3.1.11.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	348
A.	ESTÁDIO: ESTÁDIO FONTE NOVA	348
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES	350
C.	PORTO: PORTO MARÍTIMO DE SALVADOR	355
D.	MOBILIDADE URBANA: BRT CORREDOR ESTRUTURANTE/ACESSO NORTE	356

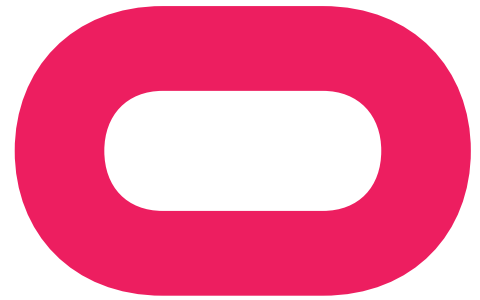


3.1.11.2.	TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS	359
3.1.12.	SÃO PAULO	363
3.1.12.1.	OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS	363
A.	ESTÁDIO: ARENA CORINTHIANS ITAQUERÃO	363
B.	AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO GUARULHOS GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTOURO	365
C.	MOBILIDADE URBANA: OBRAS DO ENTORNO DO AEROPORTO E CONEXÕES COM AEROPORTOS (LINHA 13-JADE E LINHA 17-OURO)	366
D.	PORTO: ALINHAMENTO DO CAIS DE OUTEIRINHOS	378
3.1.12.2.	TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS	370
3.2.	UM FECHAMENTO SOBRE AS SEDES DAS COPA ENCERRAMENTO DA PARTIDA	376 382
4.	REFLEXÕES FINAIS	385
5.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	390



Aos que não sabem assinar o nome na carteira de identidade, aos que nunca se sentaram nos bancos de escola e aos que sonham com dias melhores.





A CONVOCAÇÃO

A CONVOCAÇÃO

Os megaeventos representam um momento de festa, falam sobre rituais de celebração e de afirmação. Quando são classificados como esportivos adquirem os postos de espaços temporais, de disputas, da superação e sobretudo da marcação de um trabalho feito durante anos em inúmeras modalidades do esporte. As afirmações deles como ritos e como momentos festivos são emprestados de reflexões daqueles que discutem como tais fenômenos impactam inúmeros grupos sociais, além de países que participam com suas comitativas e cidades e nações que os recebem e os sediam (IVO, 2015; AFFERNI, 2012; VENTURI, 1994; HUTTON, 2001).

Embora os Jogos Olímpicos da Antiguidade tivessem objetivos religiosos e atléticos, a versão da Era Moderna, encabeçada pelo Barão de Coubertin, pretendia fazer um retorno com essas práticas e ideologias, mas o megaevento passou a se configurar como um espetáculo, se transmutando como um grande evento televisivo com uma perspectiva midiática de abrangência mundial. Segundo Bourdieu (1997, p. 127) tal evento coloca à prova a capacidade do anfitrião de cada edição, principalmente no tocante aos aspectos da organização, da realização e da promoção da visibilidade universal nos contextos esportivos, agindo através das ferramentas de

marketing. Assim, países e cidades-sede, tanto para as Olimpíadas como para a Copa do Mundo FIFA, se tornaram detentores da possibilidade de receber bem, de surpreender e de se superar enquanto donos da grande festa esportiva.

Tais fatores colocam essa sede dentro de um momento reflexivo, já que o papel do anfitrião é gerar qualidade de recepção e êxito durante toda a realização do megaevento, o que acaba sugerindo que muitas fisionomias e estruturas urbanas sejam melhoradas, adaptadas ou totalmente feitas para tal momento. Assim, variados espaços das cidades se tornam os resultados do que exis-

te de necessidade para as realizações dos espetáculos esportivos (CARLOS, 1997), atendendo exigências colocadas pelos comitês gestores nacionais e internacionais com rigorosos padrões. Mas vale considerar que este também pode ser entendido como um bom momento para transformações urbanas importantes, que por tempos são esquecidas ou congeladas por não possuírem meios pagadores de tais projetos de mudanças e melhorias para as populações locais (HARVEY, 2006).

Mudanças que fazem com que as sociedades anfitriãs se vejam de maneira voluntária ou involuntariamente atingidas por essas alterações nas sedes, fazendo-as passarem por isso durante anos, durante a fase da preparação, por poucas semanas durante a realização dos jogos e por tantos outros anos após o megaevento. Em muitos casos se transforma tudo: modos de deslocar e transitar pelas cidades, maneiras de ver as paisagens urbanas que são adicionadas de novos traços e volumetrias e no modo e no lugar de viver de cada cidadão. A princípio parece uma narrativa muito meteórica, principalmente no que diz respeito às transformações urbanas, mas elas também abrem possibilidades de alterações sociais, ambientais, econômicas e culturais por onde quer que passem.

Esta pesquisa é construída para levantar e compreender partes desse dueto, Megaeventos Esportivos e Cidades Anfitriãs. É feito o comprometimento de estudar como os dois megaeventos esportivos mundiais realizados no Brasil, na segunda década do século XXI, Copa do Mun-

do FIFA de 2014 e Jogos Olímpicos Mundiais Rio 2016, aconteceram e quanto custaram à sociedade brasileira. Ainda, analisar como o mundial de futebol ocorrido nas doze cidades-sede fez sua atuação e ressoou em aspectos como as inserções de novos equipamentos e infraestruturas urbanas, novas construções e/ou alterações de paisagens e estruturas dos espaços urbanos nas cidades.

Assim, o escopo geral é sobre as investigações que se centram em realizar levantamentos sobre os investimentos financeiros para projetos e obras nas doze cidades-sede da Copa do Mundo e no Rio de Janeiro para as Olimpíadas. Na sequência, é desenvolvida a investigação sobre as doze sedes para a Copa, compreendendo os propósitos dos projetos de infraestrutura urbana organizados dentro do Primeiro Ciclo de Planejamento estabelecido pelo GECOPA e FIFA para 2014, que elenca quatro temas componentes, são eles: Estádios/Arenas, Mobilidade Urbana, Aeroportos e Portos. Tais itens foram adotados como variáveis e são utilizadas durante o roteiro de compreensão das mudanças urbanas, nos impactos nas paisagens e no processo de estruturação dos espaços das cidades. Para isso, o trabalho apresenta de modo quantitativo e qualitativo como as obras foram procedidas, desde a ideia do projeto até os seus momentos atuais em funcionamento.

Tais análises são norteadas pela observância aos aspectos teóricos que discutem temas concernentes aos megaeventos, cidades e suas transformações, além de tratar da

monetização das terras urbanas e dos embasamentos teóricos sobre processos de estruturações urbanas e que são promotores de mudanças sociais nas cidades (VILLAÇA, 1998); (BOTELHO, 2008); (SMOLKA (1987); (MENDONÇA, 2003). Metodologicamente, são construídas delimitações de espaços-tempo, marcando estudos nas doze cidades-sedes dentro do trajeto de dez anos, iniciados com a data da definição das sedes para o primeiro megaevento, em 2009. Procedimento que possibilitou uma leitura individualizada, mas ao final comparativa do que foi realizado dentro escopo de cada uma das variáveis adotadas do Primeiro Ciclo de Planejamento. Para isso, são estudados os documentos oficiais de planejamento, Matrizes de Responsabilidades para Copa e Olimpíadas, Plano de Políticas Públicas, considerando suas alterações de itens e investimentos aplicados, além de dados baseados em bibliográficas pertinentes, demais documentações oficiais, apontamentos de valores imobiliários, reportagens e discussões. Por fim, são realizadas as observações em campo com o objetivo de confrontar as primeiras informações, reforçar conceitos e cenários, além de agregar novas conclusões.

Sobre o tema proposto, a questão norteadora para a pesquisa é:

Dez anos após o anúncio das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA de 2014 e dos Jogos Olímpicos do Rio de 2016, quais são os reais investimentos financeiros nos dois megaeventos, como foram os processos de projetos, obras, usos, manutenções dos equipamentos de

infraestrutura que compõem esse quantitativo e quais seus impactos nas estruturas e nas estruturações dos espaços urbanos das capitais que os receberam?

A partir desta questão, a pesquisa se inicia com a hipótese de que tais megaeventos, associados aos cenários econômicos favoráveis à época de lançamentos da Copa e Olimpíadas, não tiveram seu dados de investimentos devidamente publicados, embora tenham sido responsáveis pelo impulsionamento nos projetos de desenvolvimento e alterações em infraestrutura urbana, mobilidade e ao novo arranjo das cidades-sedes, sobretudo nas áreas ligadas às implantações dos temas trabalhados pelo primeiro ciclo de planejamento. Fatores que também geraram câmbios de paisagens, inserção e deslocamento de grupos moradores.

Tal pesquisa e texto foram construídos e organizados a partir de três partes, cada uma que se centra em um aspecto relevante na estruturação das ideias, etapas, fatos e análises. A primeira parte é nominada como Treinamento, a segunda a Abertura dos Jogos e a terceira Os Jogos Rolando.

No Treinamento estão postos os procedimentos metodológicos, teorizações e conceitos utilizados para compreender a estrutura e o tipo de pesquisa, assim como todas as suas partes como uma pesquisa exploratória (SILVEIRA E CÓRDOVA, 2009). Também, foram discutidas as estruturações teóricas que conduziram as análises e conclusões, além das conceituações para os subtemas

adotados durante o trabalho.

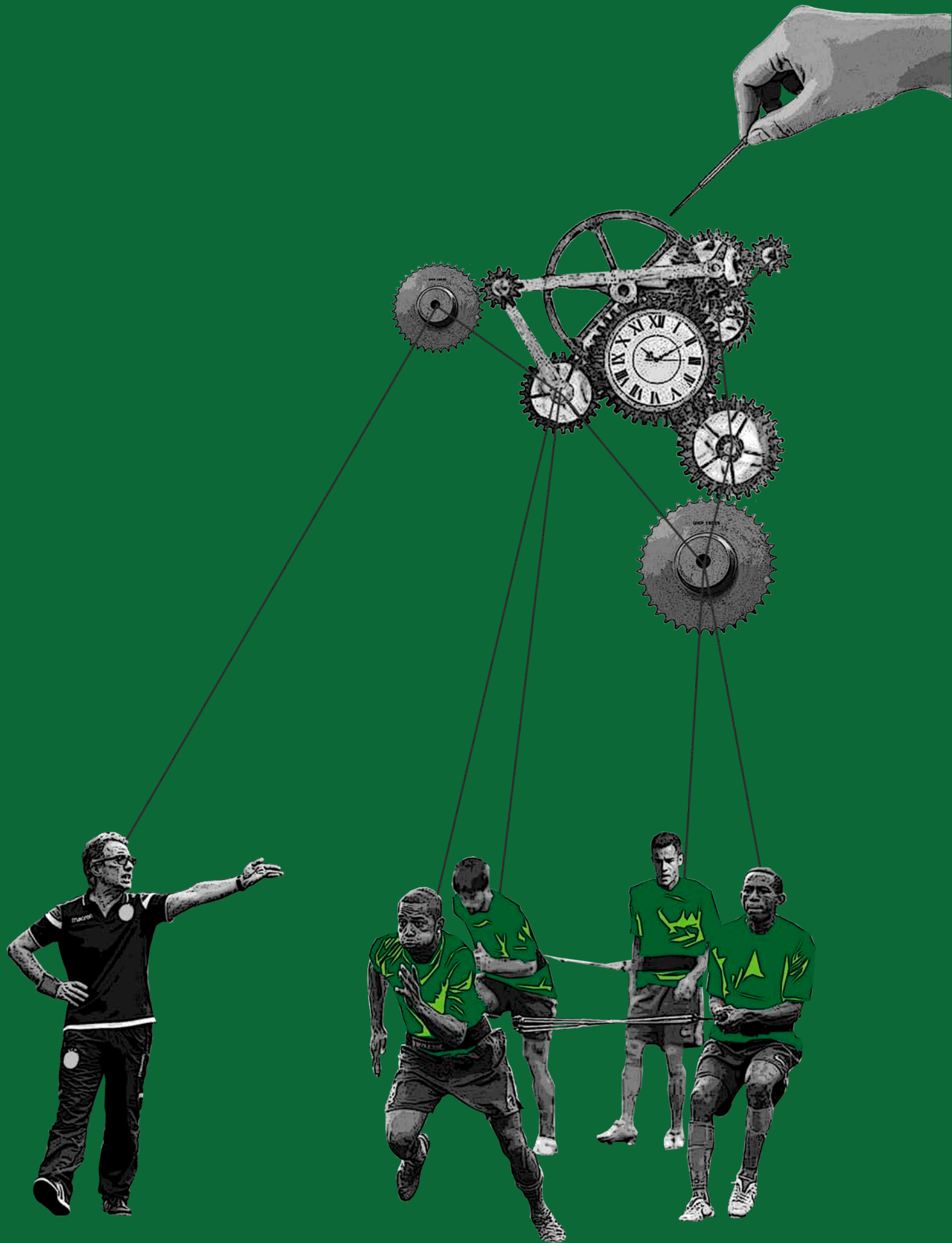
Na segunda parte, Abertura dos Jogos, são realizadas leituras e construções da ideia dos primeiros megaeventos mundiais, discutindo o retorno dos Jogos Olímpicos com a versão da Era Moderna, no final do século XIX, as fases e pormenores nas organizações e acontecimentos do jogos de 1896 a 2014, a discussão sobre a instituição da Copa do Mundo na primeira metade do século XX. Adiante, a discussão se centra na chegada dos eventos no Brasil, com anúncios na primeira década do século XXI e nas definições das doze cidades-sede e os inícios de suas preparações. Evidenciando os grandes planos de ações, suas propostas e frentes de trabalhos e os aspectos nacionais de tal momento.

Seguidamente, são feitas as caracterizações de todas as cidades-sede, elas valem como etapas de reconhecimentos de cada uma das capitais, criando a possibilidade de conhecer as matrizes de responsabilidades propostas para cada capital, considerando os três ciclos de planejamento no caso da Copa, além de demonstrar os valores e maneiras de pagamentos dos investimentos, o que acontece com uma análise das atualizações dos valores gastos e a mensuração dos aumentos de recursos para cada tema. Ao fim, com as atualizações dos valores investidos nos projetos dos três ciclos de planejamento, são realizadas as totalizações dos investimentos feitos para os dois megaeventos, assim como a discussão das expectativas de legados para as dozes sedes.

Na última parte, Os Jogos Ro-

lando, são analisados e discutidos os temas específicos do Primeiro Ciclo de Planejamento que fazem parte das Matrizes de Responsabilidades. Nessa etapa, foram levantados todos os projetos dentro dos temas de Mobilidade Urbana, Estádios/Arenas, Aeroportos e Portos, compreendendo-os em duas categorias de análises: 1) Custos e Usos - as etapas de projeto, propósitos, execuções, finalizações, embargos, manutenções e apropriações pelas sociedades e 2) Rebatimentos nas paisagens e estruturas urbanas – que trata das alterações nas paisagens, nos aspectos morfológicos com inserção/modificação ou ampliação de componentes urbanos como ruas, quadras, parques, linhas férreas etc. e no comportamento da estruturação do espaço urbano a partir desses elementos.

Tais categorias de análises possibilitam uma leitura detalhada de cada grupo de variáveis, dos projetos e obras adotadas para cada uma delas, considerando cada realidade local e o cenário total e nacional. Ao final, durante a etapa conclusiva do trabalho, são apresentados os dados comparativos entre as capitais e a leitura sobre quais foram os resultados em âmbitos gerais sobre cada categoria de análise e variável adotada. Essas estratégias produzem condições de uma pesquisa que trabalha de modo a compreender cada sede, mas que entende quais os rebatimentos desses fatores frente às sociedades locais e nacional, além de visualizar os impactos sociais, econômicos e estruturais a partir dos acontecimentos dos megaeventos esportivos no Brasil.



01

PARTE I:

0 TREINAMENTO

I. MÉTODO, ESTRUTURAÇÃO TEÓRICA E CONCEITOS

I.1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A clareza na aplicação do método pode gerar a possibilidade mais assertiva dos levantamentos, das conceituações, das categorias de análise, dos procedimentos e fases de pesquisa e formatações. Refletir, assim, a maneira como será desenvolvida a tese depõe sobre quais foram os caminhos e argumentos utilizados durante a pesquisa.

Esse processo de investigação deve estar fundamentado primeiramente na clareza do que se trata o todo ele e suas partes. Segundo Gil (2008, p. 10):

“Para que um conhecimento possa ser considerado científico, torna-se necessário identificar as operações mentais e técnicas que possibilitam a sua verificação. Ou, em outras palavras, determinar o método que possibilitou chegar a esse conhecimento. Pode-se definir método como caminho para se chegar a determinado fim. E método científico como conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento”.

O que comprova que para triilhar os percursos e avançar até o final vislumbrado, é importante ter domínio do método utilizado, suas possibilidades e o que ele proporciona na pesquisa, sobretudo para nesse caso das ciências sociais e aplicadas. O entendimento das fases visa justamente colaborar na forma de estabelecer estratégias, frentes de ações e abordagens, tanto na pesquisa na sua fase inicial, quanto nas etapas seguintes, observando inúmeras situações e questões que podem ser analisadas a partir de seus contextos de acontecimentos (GIL, 2008).

1.1.1. QUESTÃO INICIAL, OBJETIVOS E HIPÓTESE

De acordo com Gerhardt e Silveira (2009) a questão inicial serve de fio condutor da pesquisa. Assim, é importante que ela apresente clareza, exequibilidade e pertinência, de modo que aponte a realidade e a intenção da compreensão dos fenômenos estudados. Conceituações como essa conduziram a definição do questionamento inicial, a organização dos objetivos e sinalização da hipótese da pesquisa, servindo para estruturar as etapas e delimitando discussões ao longo do desenvolvimento de todo o trabalho.

1.1.2. DEFINIÇÃO DA QUESTÃO NORTEADORA DA PESQUISA:

Dez anos após o anúncio das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA de 2014 e dos Jogos Olímpicos do Rio de 2016, quais são os reais investimentos financeiros nos dois megaeventos, como foram os processos de projetos, obras, usos, manutenções dos equipamentos de infraestrutura que compõem esse quantitativo e quais seus impactos nas estruturas e nas estruturas dos espaços urbanos das capitais que os receberam?

1.1.3. OBJETIVOS

De maneira seguinte, o objetivo geral da tese se centra em:

Compreender como os dois megaeventos esportivos internacionais ocorridos no Brasil se tornaram responsáveis por transformações urbanas, sociais e econômicas a partir das implantações e intervenções oriundas de projetos de infraestruturas urbanas, categorizados no grupo de estádios, portos, aeroportos e mobilidade urbana.

Já de modo específico, os objetivos são:

a) Identificar os investimentos financeiros dos projetos e implantações de todas as obras do Primeiro Ciclo de Planejamento (projetos de infraestrutura urbana), definidos pelas Matrizes de Responsabilidades FIFA 2014, do COI 2016 e do Plano

de Políticas Públicas – Legado COI Rio 2016;

b) Verificar as execuções, fases de implantação dos projetos e usos posteriores dos equipamentos de infraestrutura previstos para as doze capitais-sede da Copa do Mundo de 2014 e seus impactos por novas (re) definições nas estruturas urbanas das capitais-sede;

c) Avaliar os processos de estruturação e reestruturação urbana a partir das implantações dos projetos e obras de infraestrutura e suas intervenções nas doze cidades-sede da Copa do Mundo 2014;

d) Compreender as transformações nas paisagens urbanas a partir das implantações dos projetos e obras de infraestrutura nas doze cidades-sede da Copa do Mundo 2014;

1.1.4. HIPÓTESE

Para Gil (2008) as hipóteses são oriundas de inúmeras fontes, surgem da observação dos fatos, de outras pesquisas já realizadas, de teorias já obtidas ou mesmo da intuição. Assim, ela deve ser estabelecida de forma clara, específica, possuir referências empíricas, ser parcimoniosa, ser vinculada com técnicas disponíveis e se relacionar com uma teoria. Reflexões e gestos que conduziram a definição da hipótese para esta pesquisa, conforme descrita abaixo:

Os megaeventos esportivos no Brasil, 2014 e 2016, foram suficientemente responsáveis pelas implantações de grandes projetos de infraestrutura e por um novo arranjo

urbano, muitos de necessidade e desejo de tempos anteriores e outros como novidades. Eles, mesmo sem a prestação de contas adequada, foram vetores para modificações nas paisagens urbanas das cidades-sede e elementos chave na definição de processos de estruturação urbana nas terras das cidades.

1.1.5. NORTEAMENTOS PARA DEFINIÇÕES DO MÉTODO E DA PESQUISA

Seguindo as definições necessárias para a pesquisa, a investigação se apoiou no nível de uma pesquisa exploratória, a qual Silveira e Córdova (2009) tratam como o tipo que tem como objetivo proporcionar mais proximidade com o problema. Assim, é possível deixá-lo mais evidente e chegar a uma construção de hipótese de maneira mais coerente. A vantagem de adotar tal nível foi justamente por se tratar de um tema amplo e que era necessário estabelecer esclarecimentos e delimitações para o trabalho, inclusive porque, nesse caso, se exige levantamento bibliográfico, revisão de literatura, estudos de campo/caso e análises que estimulem a compreensão.

Essa compreensão e as demais etapas só foram possíveis a partir da adoção de procedimentos de investigação que contemplavam variadas categorias, como: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, pesquisa de campo, pesquisa *ex-post-facto* e estudo de caso. Elas foram relevantes na estruturação dos pro-

cedimentos metodológicos, pois acabaram sendo empregadas e utilizadas em distintos momentos do trabalho:

a) A pesquisa bibliográfica possibilitou o levantamento das referências teóricas sobre noções da compreensão dos fenômenos vividos pelas cidades e seus indivíduos, serviu durante a fase de levantamento de dados conceituais para a construção do referencial teórico e dar clareza aos conceitos adotados durante a tese. Também foi fundamental a todo o processo de identificação do estado da arte nas pesquisas sobre os megaeventos, suas preparações, seus impactos, suas sedes e os cenários posteriores, além de outras questões que permeavam pela mídia, pela sociedade e pela academia;

b) A pesquisa documental deu base para o levantamento e uso de documentos e materiais ainda não processados analiticamente ou outros que foram reelaborados. Foram consideradas relevantes fontes como documentos oficiais (planilhas, tabelas, prestações de contas etc.), reportagens de jornal (sobretudo pela quantidade de divulgações promovida pela imprensa e que deveriam ser selecionadas e analisadas), contratos (construção, concessão, permissão etc), fotografias, imagens de satélites (principalmente comparativas) e outros que já haviam sido elaborados por outros pesquisadores e com análises prévias;

c) Sobre a pesquisa de campo, Gil (2008) afirma que ela procura o aprofundamento no que foi proposto, podendo se valer muito mais da técnica de observação que inter-rogação, possibilitando a descrição precisa do que se investiga. A par-

tir dessas prerrogativas, a parte de campo foi aplicada na etapa de reconhecimento das cidades e seus objetivos que interessaram à pesquisa, após o processo de caracterização. Sendo necessário o deslocamento às doze capitais-sede dos dois megaeventos e a observação das variáveis traçadas para cada uma delas;

d) Sobre eventos ocorridos, a pesquisa *ex-post-facto* se objetiva em investigar a partir da coleta de dados referentes aos cenários e ações já acontecidas. De acordo com isso, para várias etapas da investigação também foi adotada essa categoria, principalmente por se tratar de um trabalho no recorte temporal de dez a partir do anúncio das cidades-sede dos dois megaeventos esportivos no Brasil de 2014 e 2016, o que dá base para investigação de fatos em grande parte encerrados;

e) Um dos propósitos do estudo de caso é a descrição do contexto da investigação e como ela está inserida. Utilizar essa categoria de foi relevante para a compreensão sobre cada cidade-sede, seu papel no contexto geral, mas as especificidades das ações sofridas com os acontecimentos dos megaeventos. Além de gerar um conhecimento aprofundado de cada uma para que, ao final, pudessem ser comparadas e entendidas dentro de um cenário macronacional.

Quanto a abordagem do tipo de pesquisa, foram adotadas duas possibilidades que se completavam e foram relevantes em cada etapa da investigação: quantitativa e qualitativa. A primeira que tem matrizes no pensamento positivista lógico, nas regras da lógica e na mensuração, com o objetivo de apreender a

totalidade dos aspectos e variáveis propostos na pesquisa. Já a segunda, recusa o modelo positivista e se propõe a explicar de maneira qualitativa os porquês das situações e coisas, não atribuindo valores métricos, mas produzindo informações mais aprofundadas e ilustrativas do objeto pesquisado (SILVEIRA; CÓRDOVA, 2009). Assim, as duas abordagens apresentaram pontos importantes no desenvolvimento da investigação, pois era solicitada a sistematização de dados, colocados como comuns à todas cidades, principalmente a partir dos documentos oficiais analisados e utilizados no desenvolvimento do trabalho. Mas, também eram solicitadas e foram realizadas leituras mais interpretativas e interativas sobre os resultados dos dados ou as variáveis que os compunham. Esses fatores quantificáveis e de interpretação e interação qualificáveis tornaram os resultados de toda a pesquisa de mais completa e com uma sistematização ideal ao processo de leitura e conclusão.

1.1.6. ESTRUTURAÇÃO, VARIÁVEIS E ETAPAS DA PESQUISA

A partir de todo o entendimento sobre os procedimentos metodológicos que deveriam ser utilizados para o desenvolvimento da pesquisa, foi passada à fase de organização das etapas e das frentes de trabalho que eram relevantes para serem determinadas ao processo de organização, apuração, manipulação, compreensão e conclusão de todos os

dados e informações sobre o assunto de investigação, estabelecidas em:

1. Teorização e conceituação;
2. Estabelecimento do objeto de pesquisa e definição temática;
3. Recorte temporal e espacial;
4. Categorias de análises e os recursos estratégicos.

O primeiro passo foi definir as linhas que a pesquisa deveria se embasar para seu desenvolvimento e posteriores análises. O que conduziu ao percurso das discussões travadas sobre os processos de estruturação e reestruturação intra-urbana, dando direções para a compreensão sobre como as cidades são (re) organizadas a partir de definições estabelecidas, sobretudo, para e pelas classes altas e pelo mercado de empreendedores, pelos eixos de deslocamentos e pelas zonas industrializadas, apontando os rumos que o espaço urbano e metropolitano vai assumir ao longo dos anos. A esse respeito, Villaça (1998) e Abramo (1988) afirmam que o que determina a estruturação do espaço intra-urbano é justamente onde as camadas mais ricas se encontram, delas são originadas as zonas de expansões e as conexões feitas aos centros urbanos, considerando que esses trechos de conexão passam a se tornar o local do novos comércios que alimentam as nobres áreas e outras da cidade, já que os centros originais começam a enfrentar seus esvaziamentos e abandonos. Além disso, a estruturação do espaço intra-urbano acaba tendo como impulsionador o próprio mercado imobiliário que com suas fases e ações determinam as etapas de ocupações, gerando ciclos de densificações e verticalizações de tais partes das cidades, amparadas

por legislações urbanísticas que vez e sempre são adaptadas conforme as necessidades dos empreendedores.

De certa maneira, tais definições nas estruturas incidem sobre os modos de morar e as necessidades das migrações residenciais, situação que acontece vinculada a possibilidade de êxito de um empreendimento imobiliário promover um novo uso do solo. Smolka (1987) afirma que são implantados equipamentos como um *shopping center* em determinada zona e essa passa por valorização e no seguinte período de expulsão das populações originais, o que gera a troca dos grupos que viviam ali por outros que podem pagar tais taxas, custos e estilos de vida. Cenário que Mendonça (2003) na perspectiva da mobilidade residencial define como a criação de espaços polarizados selecionados pela lógica de mercado, o que resulta nova proposta de reorganização dos espaços pericentrais (AMORIM FILHO; SENA FILHO, 2005), na reestruturação social (LUCIANA LAGO, 2000) e nos reais motivos do mover-se na cidade (MAGALHÃES; RIOS NETO, 2004), ocorridos em função de novos processos de estruturas acontecidos no espaço físico e social das cidades.

Nessa etapa, além das definições das frentes teóricas que embasaram o desenvolvimento da pesquisa, são trabalhados cinco conceitos que permeiam todas as etapas da pesquisa: a) terra e cidade, b) morfologia urbana, c) capital da terra, d) infraestrutura urbana e e) megaeventos. Compreendendo cada um deles para que pudessem dar bases às discussões seguintes.

O segundo momento da estruturação do trabalho é o do estabelecimento do objeto de pesquisa e definição temática, colocando os dois megaeventos esportivos acontecidos no Brasil, a Copa do Mundo FIFA 2014 e os Jogos Olímpicos do Rio 2016, como temas centrais das investigações e discussões. Assim, fica estabelecido que a pesquisa se estrutura e parte das redações dos documentos oficiais elaborados pelos comitês gestores nacionais, Grupo Executivo da Copa (GECO-PA) e Autoridade Pública Olímpica (APO), utilizando as Matrizes de Responsabilidades de cada megaevento e o Plano de Políticas Públicas – Legado. Posteriormente, é selecionando o Primeiro Ciclo do planejamento do Governo Federal para a Copa do Mundo com o objetivo estudar cada cidade-sede desse megaevento.

Conforme o 6º Balanço para Ações da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 e demonstrado na figura 1.1, o Planejamento estava definido em três robustos ciclos:

1. Projetos de Infraestrutura: Arenas, Mobilidade Urbana, Aeroportos e Portos. Tratava dos fomentos ao desenvolvimento de obras de arenas e estádios, mobilidade, aeroporto e portos. Trabalhava com o acompanhamento das etapas de cada empreendimento e ao legado para a sociedade;

2. Projetos de Infraestrutura de Suporte e Serviços: Telecomunicações, Turismo, Segurança, Defesa, Energia, Saúde, Voluntariado, Cultura e Meio Ambiente. Era referente ao fomento de estruturas para os itens mencionados, acompanhamento dos andamentos das etapas e

ao legado para a sociedade;

3. Operação e ações específicas: Estruturas Complementares e Planos Operacionais. Referiam-se a operacionalização do evento, planejamento de redução de riscos, confirmação da capacidade do país de sediar o evento e seu sucesso.

Desta maneira, a definição do primeiro ciclo aconteceu por se tratar do grupo de ações que mais impactavam arquitetônica, urbana, econômica e socialmente as cidades-sede, em que praticamente cem por cento dos itens eram compostos de grandes obras físicas de importantes equipamentos que ficariam como legados. Assim, colocando os itens Arenas, Mobilidade, Aeroportos e Portos como variáveis a serem analisadas conforme as categorias definidas adiante. Outro ponto, é que para a confrontação dos valores totais previstos para os megaeventos foram considerados os três ciclos, com o interesse de mensurar de maneira geral quais foram os reais investimentos financeiros nos dois megaeventos em solo brasileiro.

O terceiro passo, foi a definição do recorte de tempo e espaço da pesquisa. Ficando estabelecida a importância de investigar as ações do primeiro ciclo de planejamento a partir de 31/05/2009, data do anúncio das doze cidade-sede pelo então presidente da FIFA, Joseph Blatter, na reunião do comitê da entidade em Nassau/Bahamas, pois a partir desse momento iniciaram os planos e projetos para todas as obras e transformações que deveriam ser empreendidas em cada sede. Já a delimitação final da pesquisa ficou para o primeiro semestre de 2019,

em virtude de parte das obras pensadas para o megaevento ainda estarem acontecendo, mesmo depois de cinco anos do encerramento da Copa do Brasil e três anos após a finalização das Olimpíadas do Rio de Janeiro. Além disso, por ser entendido esse período de uma década como essencial à avaliação do momento de pós construções, pelas ações urbanas e diversas implantações em cada capital.

Já sobre o espaço, as doze capitais-sedes dos dois megaeventos, salientando que as Olimpíadas na capital carioca entram somente nas análises financeiras e não detalhadas por projetos/obras, ficaram estabelecidas para verificação e investigação. Foram cinco regiões contempladas, justamente para promover uma leitura individualizada de cada cidade e região, mas também para projetar uma leitura comparativa final, dada as peculiaridades de cada capital brasileira.

Já o último passo foi a definição das categorias de análises e os recursos estratégicos. Nessa etapa, foram apresentadas as definições sobre como seriam analisadas as variáveis de infraestrutura (arenas, mobilidade, aeroportos e portos). Para ela, foram utilizados os dados de todos projetos/obras/ações da Matriz de Responsabilidade da Copa do Mundo (versões out/2011 e dez/2014) e do Balanço Copa 2014 (versões jan/2011 e dez/2014). Assim como as informações constantes na Matriz de Responsabilidade dos Jogos Olímpicos do Rio (versões jan/2014 e jul/2017), o que possibilitou as extrações de informações sobre as primeiras listas de responsabilida-

Figura 1.1: Quadro geral do modelo de planejamento por ciclo, Copa do Mundo FIFA 2014 – Fonte: GECOPA/6º Balanço.

O Planejamento do Governo Federal para a Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014 foi dividido em três ciclos

Modelo de Planejamento do Governo Federal para a Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014			
	1º Ciclo de Planejamento	2º Ciclo de Planejamento	3º Ciclo de Planejamento
Propósito	Projetos de infraestrutura	Projetos de infraestrutura de suporte e serviços	Operação e ações específicas
Temas	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">Arenas</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">Mobilidade Urbana</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">Aeroportos</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Portos</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-right: 5px;">Telecomunicações</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-right: 5px;">Energia</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-right: 5px;">Turismo</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-right: 5px;">Saúde, Voluntariado, Cultura e Meio Ambiente</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-right: 5px;">Segurança</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Defesa</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">Estruturas Complementares</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Planos Operacionais</div>
Resultados	<ul style="list-style-type: none"> - Fomento ao desenvolvimento das estruturas de arenas, mobilidade, aeroportos e portos; - Acompanhamento do andamento dos empreendimentos; - Legado para a sociedade. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fomento ao desenvolvimento das estruturas de telecomunicações, turismo, segurança, defesa, comunicação, saúde, energia, cultura, voluntariado e meio ambiente; - Acompanhamento do andamento dos empreendimentos e ações; - Legado para a sociedade. 	<ul style="list-style-type: none"> - Operacionalização do evento; - Cumprimento dos compromissos assumidos junto à FIFA; - Planejamento visando a mitigação de riscos; - Materialização da capacidade do país em sediar grandes eventos; - Sucesso do evento.

des com seus respectivos valores previstos e posteriormente compará-las com as últimas versões dos documentos referentes a cada megaevento.

Para a organização desses dados foram construídas tabelas comparativas que constavam para cada versão as informações referentes aos valores globais investidos e o detalhamento deles (financiamento federal, investimento federal, investimento governo local e investimento privado), conforme demonstrado

na tabela 1.1. Sendo informadas além das variáveis do primeiro ciclo, aquelas dos demais ciclos para obter um comparativo total entre as primeiras matrizes e as demais, de acordo com o decorrer de tempo e andamento de cada item.

Após e paralelo a essas sistematizações de dados, foram realizadas pesquisas de campo com visitas a todas as doze cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 e todas as obras que formavam as variáveis do primeiro ciclo. O objetivo era observar

como foram realizadas as ações de reformas, implantações e melhorias em cada um dos quatro itens e fazer uma observação sobre sua eficácia, funcionamento, relação social e interface com a cidade, além de verificar a usabilidade de cada obra executada.

No retorno de cada campo, foram feitas as leituras das coletas e observações *in loco*, com registros fotográficos e entrevistas, sendo possível estabelecer a percepção das melhorias, fragilidades ou grandes

problemas de cada uma das variáveis. Associando a isso, a leitura do material bibliográfico e documental levantado promoveu confrontos entre realidade, observações, reportagens, artigos científicos, livros e documentos oficiais expedidos pelo estado nas suas três esferas, pelas entidades gestoras dos megaeventos

e demais instituições.

Para análises urbanas e de impactos mais específicas sobre cada variável, ficou estabelecido metricamente uma zona no entorno de cada obra componente das variáveis do primeiro ciclo, com um raio de dois quilômetros. A justificativa

por investigar especificamente essa extensão se deu em função da implantação da área de segurança e exclusividade determinada pela FIFA durante os jogos de futebol nos entornos das arenas esportivas. O Raio FIFA¹ de dois quilômetros impunha inúmeras restrições, desde acessos, padronizações de comércios e ativi-

Tabela 1.1 – Tabela de análises financeiras dos ciclos – Fonte: Elaborado por Anderson Ferreira

CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)				
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado
Mobilidade Urbana											
Obras de Entorno do Estádio											
Estádio											
Aeroporto											
Porto											
Turismo											
Instalações Complementares Copa 2014											
Instalações Complementares											
Copa Confederações 2013											
TOTALIZAÇÕES											

dades diversas. Além desse aspecto, foi importante considerar tais obras como fatores alteradores de uso do solo como afirmado por Smolka (1987), quando defende que esse tipo de equipamento estabelece diferentes dinâmicas urbanas causadas por suas inserções ou reformas e ampliações, o que conduz à ideia dos grandes equipamentos urbanos que funcionam como atrativos de transformações socioeconômicas nas cidades, como verdadeiros vetores de transformações (JOSÉ, 2012).

Assim, os entornos dos equipamentos e sobretudo no caso dos pontos fixos que dinamizam as regiões como os estádios, complexos esportivos de competição (casos das Olimpíadas), aeroportos e portos ficaram como argumentos para visualizar as mudanças imobiliárias e seus comportamentos, fazendo uma leitura a partir das suas comercializações dentro do perímetro mais impactado de dois quilômetros, considerando inclusive os parâmetros estabelecidos pela Lei nº 12.663 e as normativas exigidas pela FIFA.

Nesse momento, com o estabelecimento das variáveis, dos recortes tempo e espaço, das cidades analisadas e das áreas de investigação a partir de cada equipamento, ficou clara quais seriam as categorias de trabalho para cada uma, detalhados conforme a seguir:

- a) Investimentos totais dos megaeventos de 2014 e 2016;
- b) Custos reais de projeto, construção e usos atuais nas cidades-sede da Copa;
- c) Rebatimentos nas paisagens e nas estruturas urbanas.

A primeira categoria seria referente ao levantamento de dados e comparação entre o que foi previsto de custos para os dois megaeventos, quais as variações durante as etapas de projetos e obras e quais os custos finais no período de dez anos de definições das sedes.

Para a segunda categoria de análise, a estratégia adotada foi comparação entre o que foi proposto e o que foi efetivado, ainda que não finalizado, mas constante na Matriz de Responsabilidade da Copa de 2014. O que revelou a importância da compreensão histórica de cada equipamento, sobretudo aqueles que já existiam e passaram por reformas e/ou ampliações, a leitura do lugar de implantação, do contexto prévio, durante e pós evento, inclusive colocando a condição de manutenção e sobrevivência de cada um deles. Discutindo ainda, as questões atuais demandadas em função de suas inserções ou adequações em cada contexto das cidades-sede.

A terceira, paisagens urbanas e estruturas urbanas, se ocuparam das análises sobre como os entornos de cada equipamento passaram por modificações nos seus elementos mais óbvios como traçados, inserções ou retiradas de vias, como também alternâncias, *skyline* local a partir da inserção dos equipamentos esportivos, dos portos e aeroportos, além das adequações de paisagismo e vegetação, mobiliário urbano e estruturas viárias. As análises foram realizadas através das imagens extraídas da plataforma Google Earth utilizando a ferramenta temporal, obtendo imagens do primeiro ano delimitado para a pesquisa e o últi-

mo, 2009 e 2019. Além do registro fotográfico feito na fase do levantamento de campo e outras informações identificadas na etapa de pesquisa documental e bibliográfica.

Essa última categoria, também se dedica a ler como as inserções de tais equipamentos e ações derivadas deles foram cruciais como atuantes nos e com os elementos de estruturação e reestruturação urbana, impactando nas movimentações de grupos sociais, no arranjo dos eixos de deslocamentos e na produção de novos espaços nas cidades.

1.1.7. CENÁRIO DAS PESQUISAS SOBRE OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL

O assunto dos megaeventos esportivos é um dos temas que muitos pesquisadores, instituições e pessoas da sociedade em geral se interessaram, eles são discutidos nas ruas, nos ônibus, nos estádios, nas empresas e nos centros de pesquisas. Na academia elas se intensificaram, principalmente, nos últimos doze anos, a partir da confirmação do Brasil como país sede da Copa, reforçado mais tarde com o anúncio do Rio de Janeiro e as Olimpíadas de 2016 e seguiu durante os períodos de preparação, dos acontecimentos dos eventos e das suas fases posteriores. Algumas investigadores

já se interessavam pelo tema, mesmo antes dos anúncios de 2007 e 2009, como o caso dos trabalhos e produções publicadas por Mascarenhas (2008), elas tratavam sobre as ideias entre urbanismo e olimpismo a partir das observações dos casos de Barcelona 1992 e do Pan-2007 no Rio de Janeiro, esse estudo também se alimentava de discussões anteriores, na época candidatura da capital carioca como sede para as Olimpíadas de 2004.

A partir de 2007, as quantidades de pesquisas sobre os megaeventos ocuparam diferentes áreas dos conhecimentos, o que fez com que urbanistas, arquitetos, geógrafos, sociólogos, antropólogos, economistas, educadores físicos, advogados e tantos outros se interessassem pela macrotemática, iniciando percursos de investigações em distintas vertentes e abordagens. Já no âmbito dos trabalhos voltados aos espaços urbanos, arquitetônicos e às gestões das cidades, grupos vinculados aos institutos de pesquisa, universidades e movimentos sociais começaram a produzir levantamentos, reflexões, discussões e materiais científicos concernentes aos megaeventos esportivos. Detalhando isso, Paula e Bartelt (2014), Branski et al (2013) e Camargo e Espósito (2011) realizaram relevantes estudos que propunham as verificações das experiências recentes, na Alemanha e África do Sul, identificando êxitos, problemas e percursos que ficariam como base para o trabalho que deveria ser feito no Brasil. Sobre as realidades brasileiras, Zimerman (2013) publicou um dos materiais mais robustos sobre os megaeventos, o autor e organizador juntamente com outros

sete pesquisadores abordou temas sobre as desigualdades regionais e as políticas públicas a partir da Copa do Mundo e seus impactos e legados. Nesse estudo, as cinco regiões eram objetos de pesquisas sobre os planejamentos, projetos e obras para o megaevento nas doze capitais, tratando de como eles estavam programados e em quais fases eles já aconteciam.

Outros dois importantes estudos sobre todas as capitais-sede e as Olimpíadas foram publicados por Gagliardi e Carvalho (2015), as pesquisadoras se centraram em organizar uma ampla pesquisa que promove a discussão sobre a cidade de São Paulo, estruturada com treze produtos de distintos pesquisadores que trabalharam no sentido de compreender as transformações na complexa metrópole, as mudanças na zona leste com a chegada da arena, as apropriação dos espaços e processos de vendas da cidade. Já o segundo grande estudo organizado por Santos Junior, Gaffney e Ribeiro (2015) trabalhou com as leituras e discussões sobre todas as regiões e cidades que receberam os megaeventos, foram 25 trabalhos de autores e equipes distintas e regionais, organizados em três partes: leituras temáticas, leituras urbanas e leituras internacionais. Neles, foram abordadas as questões de gestões, marketing urbano e esportivo, protestos e movimentos sociais, investimentos públicos, ações neoliberais e abordagens sobre as doze-cidades da Copa e sobre o Rio com as Olimpíadas.

Sobre os Jogos Olímpicos, Bienstein et al (2011), Santos Junior

(2015), Raeder (2011), Sánchez et al (2011) discutiram sobre os projetos empreendidos para a capital e seus rebatimentos sociais, protestos, desapropriações, deslocamentos de residências de famílias e construções de estádios e espaços esportivos, o que completava as produções de Oliveira e Vainer (2014) e Broudehoux (2014) ao abordarem as temáticas das construções da imagem da cidade e dos processos exclusões acontecidas em função dos megaeventos. Sobre a imagem urbana, Ivo (2015) também produziu importantes considerações sobre a noção do *city marketing* utilizado ao longo da última década com a expectativa de comercialização dos espaços das cidades.

Outros autores como Ribeiro (2013; 2015), Freitas, Oliveira Junior e Tonucci Filho (2015), Nascimento (2015), Oliveira (2013), Rammalho e Vasconcelos (2013), Souza (2015), Firkowski e Baliski (2015) e se centraram em discutir cada uma das cidades-sede, entendendo-as a partir de suas peculiaridades, necessidades, dos investimentos e das obras empreendidas. Eles geraram estudos que demonstram, de forma mais específica, cada uma das capitais, apresentando discussões sobre a áreas de desapropriações, as etapas de realização das matrizes de responsabilidades e as transformações urbanas ocorridas em cada capital.

Além dessas referências, no repositório de teses e dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), considerando o período de 2014 -2017, foram catalogados 343 registros de trabalhos de doutorado

referentes aos conteúdos dos temas descritos como “Copa do Mundo de 2014” e “Olimpíadas de 2016”, observados em quatro grandes áreas: Ciências Sociais, Ciências Sociais Aplicadas, Meio Ambiente e Engenharias I. Essas pesquisas tiveram focos principais nos aspectos de governança e gestão urbana de cidades-sede específicas ou de cunho nacional, também foram identificadas as investigações sobre impactos gerados pelas obras de mobilidade urbana, processos de desapropriações em inúmeras áreas das capitais, problemas oriundos da má gestão de projetos e pós obras.

Com todo este contexto, esta pesquisa se desenvolve na possibilidade da compreensão do conjunto das doze capitais sedes e do Rio de Janeiro como sede das olimpíadas para a totalização dos valores investidos. Além desse aspecto, se estabelece no fato de poucas pesquisas se desenvolveram a partir de uma metodologia de investigação comum a todas as cidades-sede. O interesse aqui é por trabalhar nesse hiato da leitura, a partir de um só crivo de análise e da comparação a pesquisa se interessou em compreender quais os maiores êxitos, problemas, cenários de impactos urbanos e sociais vividos em cada um dos espaços urbanos.

I.2. TEORIZAÇÃO

“... Afagar a Terra. Conhecer os desejos da Terra. Cio da Terra, proícia estação. E fecundar o chão.”²

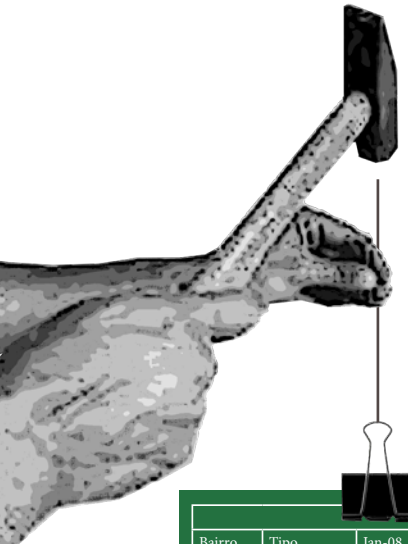

Os desejos da terra estão vinculados aos anseios de quem nela habita e a usa. Contemporaneamente, esse espaço do habitar está cada vez menos no espaço rural e muito mais no urbano. É esse um lugar de olhar o emaranhado de complexidades que formam as estruturas de cidades e seus cotidianos. Por isso, conceituar, graficar, concluir e teorizar faz parte de um conjunto de construção de um arcabouço intelectual quando se propõe a discutir e contribuir nas análises que surgem acerca de cidades de maneira global e especificamente de cada capital que será abordada durante essa viagem.

Para esse percurso são propostas, aqui, as reflexões sobre a discussão teórica utilizada como ferramenta segura para temas concernentes às estruturas físicas e mudanças socioeconômicas em cidades. Assim, as noções da estruturação do espaço intra-urbano narradas por Villaça (1998) e discutidas à luz de autores como Smolka (1987) com interseções de Carlos (1997; 2001), além dos rebatimentos disso, justificados por reflexões sobre constantes processos de mobilidade residencial urbana discutidos por Mendonça (2003), colaboram com bases teóricas coerentes para o desenvolvimento da pesquisa proposta.

A estruturação do espaço intra-urbano abordada por Villaça (1998) é uma discussão teórica feita a partir da noção da identificação

dos fatores que tratam da localização nas cidades, feitas por elementos estruturadores principais, as aglomerações sociais das camadas de alta renda e as zonas industriais, sem negligenciar o papel dos eixos de deslocamentos nesse processo. Afinal, as classes altas para acessar suas localizações devem fazê-lo através desses eixos, que determinam a acessibilidade entre suas áreas e as zonas centrais ou de interesse. Assim, tais grupos geram novas áreas, maximizam seus deslocamentos diários e residenciais, como também impactam nos comportamentos das demais classes, fazendo como resultado disso o processo de abandono de antigas áreas ou centros urbanos ou as deixando para camadas mais pobres (BOTELHO, 2008). Smolka (1987) afirma que esses movimentos vistos inicialmente como indesejáveis acabam produzindo espaços superiores, vistos como redutos de grandes lançamentos imobiliários de luxo e de *shopping centers* atuam diariamente como propulsores para a inserção de novas modalidades de morar e consumir fazendo de tais lugares como novos bolsões do bem viver, do modo de vida ditado por determinada parte da sociedade e pela ação de muito empreendedores do mercados. Além disso, ao longo dos traços de acessibilidade, são organizados os comércios e serviços, que seguem no atendimento a que pode pagar e de trabalho aos grupos mais pobres que podem se servir deles nesse sentido.

Para Villaça (1985) o valor da terra está atrelado ao que ela produz e isso é motivado pelas suas características férteis ou não. O que seria o mesmo quando se pensa na loca-

CIDADE - PROJETO																					
Bairro	Tipo	Jan-08	Jul-08	Jan-09	Jul-09	Jan-10	Jul-10	Jan-11	Jul-11	Jan-12	Jul-12	Jan-13	Jul-13	Jan-14	Jul-14	Jan-15	Jul-15	Jan-16	Jul-16	Nov-16	Varição %
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				
	Casa																				
	Apartamento																				

Tabela 1.2 – Modelo de monitoramento e verificação de valores de metro quadrado por capital no período de 2009 – 2016, alimentado com dados fornecidos pela FIPEZAP.

lização dessa terra, no local criado para que ela seja fértil por si própria ou seja adubada com os argumentos de uma boa incorporação imobiliária, por exemplo. Nesse contexto, o solo urbano pode ser tido como um produto da articulação do terreno urbano na totalidade da cidade, ele é fruto da escolha de onde serão injetados fertilizantes para que seja um espaço produtivo dentro do grande tecido da cidade. O que a partir de um processo de estruturação intra-urbana poderia ser compreendido em Carlos (1997) como as possibilidades de rendas pela localização existente ou a localização pura (VILLAÇA, 1985) e a renda de fertilidade ou a localização representada.

Certamente, o mais relevante dos pensamentos sobre os estruturação de espaços regionais e a estru-

turação do espaço intra-urbano é de que eles podem gerar a compreensão do processo de transformação nos usos de solos e na geração de novos, assim como as mudanças no tecido urbano e social, resultando em frutos de especulação, na criação de novos centros urbanos de interesses, produzindo a migração de classes sociais e muitas vezes motivando a mudança na pobreza e na riqueza de determinadas localizações. Pois, a localização natural não pode ser produzida, mas a infraestrutura que a serve é o resultado da ação urbana para melhorar tal cenário. Essa estruturação garante que sem incorporação e sem infraestrutura que propicie o acesso, as glebas podem não possuírem valor algum, como nos casos quando não existe nada disso e que não são garantidas novas possibilidades de acessos, feitos principalmente pelos veículos, nos

casos de grandes cidades, através de um sistema viário.

Dessa maneira, os questionamentos sobre narrativas urbanas são postos: seria a implantação do mercado imobiliário suficientemente poderosa para transformar tais áreas? Ou, seria a migração ou manutenção de determinados grupos sociais em tais zonas das cidades importantes para motivar as mudanças de perfis, de estruturas urbanas e de valor da terra? Em primeiro, a dinâmica econômica do mercado imobiliário é sim factível às mudanças de cenários e transformações de zonas das cidades, ela pode criar novos centros urbanos, implantar distritos de negócios, como *La Défense* em Paris e Novo Brooklin em São Paulo, além de enfatizar o aparecimento do novas áreas residenciais. Situações que são ratificadas com a resposta

ao segundo questionamento, em que os grupos sociais que podem pagar, fazem a migração para esses novos pontos da cidade, com objetivos de incorporar uma nova vida onde antes era predominado por outros comportamentos urbanos, sociais e econômicos. Ou seja, nem sempre, o centro original urbano será o objeto de renovação, ele pode ser substituído por subúrbios, por novos centros urbanos ou por espaços de interesses econômicos de mudanças.

Sobre essa discussão, o “mover-se” na cidade via de regra pode ser motivado pela criação desses espaços superiores polarizados (MENDONÇA, 2003), que anteriormente são definidos pela lógica do mercado, como visto em Magalhães e Rios Neto (2004). São as maneiras de realizar a nova mobilidade urbana motivada pela difusão do automóvel no espaço das cidades (VILLAÇA, 1998). O que já é recorrente no Brasil desde a década de 1950, oriundo dos processos de desenvolvimento e industrialização, principalmente, a partir da era de Juscelino Kubitschek e seus discursos e ações de crescimento e desenvolvimento do país. Nessa possibilidade, é evidente que o sair do centro, o mover-se pela cidade não encontra mais obstáculos, a ideia de novos núcleos e de uma nova estrutura urbana que acontece alicerçada pelos sistemas viários e de transportes urbanos e que dão robustez a uma forma de criar estruturas urbanas que geram conexões entre os pontos originais e os novos centros de interesse espacial da sociedade.

Uma das situações que podem acontecer como resultado de um

processo desse processo de estruturação intra-urbano é o que Castells (1978) nomeou como dinamismo imobiliário, aquilo que dá o valor da comercialização desses novos espaços. Evento que acontece através de ações dos grandes empreendimentos que colocam seus pacotes de privilégios locais como escolas, shoppings centers, supermercados, enquanto outros constroem suas zonas comerciais rentáveis e muito bem estabelecidas, normatizadas por políticas de novos zoneamentos que acabam gerando reservas territoriais para determinados grupos sociais e econômicos. O que corrobora para que o mover-se do centro para essas novas áreas, perto de todos os serviços essenciais e supérfluos à vida urbana, assumindo a necessidade fundamental aos grupos socialmente mais privilegiados e que os tornam os principais personagens destinados a adquirirem suas moradias nos novos lançamentos realizados pelas incorporadoras em zonas de totais benefícios.

Esses argumentos podem ser representativos para compreender que as transformações espaciais tem relações muito próximas das transformações sociais, que ambas se contracenam no espaço das cidades, sobretudo das metrópoles, e que são condutoras de implantações de novos centros, de novos equipamentos públicos e privados pela cidade e que desempenham o papel de catalizadores imobiliários e econômicos para dar roupagem às mudanças urbanas que são empreendidas constantemente.

Desse modo, a mobilidade residencial urbana motivada pelos

processos de estruturação urbana e regional discute as trocas de públicos, aprofundando-se por exemplo em estudar migrações, ou povos que migram, sejam aqueles com suas riquezas ou os outros portadores de mazelas, o que se releva é que essas são características incorporadas dentro de um processo inerente à estruturação do espaço urbano e não como um objeto de estudo isolado em si (LAGO, 2000). Assim um norteador é que as formas de acessibilidade à habitação, seja por meio do mercado imobiliário, seja de programas oriundos do estado, são componentes diretos de uma estrutura socioespacial em constante definição. No caso brasileiro, o mover-se na cidade sempre esteve relacionado com o mudar um cenário socialmente falado. O desnível social, o poder político e econômico sempre é rebatido de maneiras práticas no espaço urbano, que consequentemente se viu manifestado a partir da década de 1960, momento em que inúmeras desocupações de áreas centrais rumo às zonas suburbanas começaram a acontecer, seguindo a premissa de que ora o centro pode ser sinônimo de melhoria, mas ora pode ser a piora. Essas foram expressões mais maciças de correntes migratórias que se moviam calçadas nos discursos da redistribuição espacial da cidade e um modo novo de evolução do uso da terra. O que fazia com que esse movimento acreditasse em melhorias de lugares através de novos moradores. Segundo Carlos (1997) essas mudanças centro afora foram tidas como avanços, eram materializadas através dos novos padrões urbanos e arquitetônicos que se implantavam com os objetivos pouco declarados

de segregar, separar e expulsar.

Para Lago (2010), além dessas alterações, a partir desses períodos já eram geradas as modificações nos perfis socioeconômicos e espaciais urbanos, classes altas e baixas se apropriavam de maneiras diferentes daqueles espaços, fatores que também faziam suscitar as diferenças entre os grupos sociais. Todo esse movimento gera um cenário de migrantes intrametropolitanos como abordado por Magalhães e Rios Neto (2004), quando determinado clã social se apropria de terras de outros, expulsando-os, embora remuneradamente, e fazendo deles também migrantes. Estes, no geral, se direcionam para sítios mais pobres e mais escassos ainda, o que colabora com intensa e sagaz seleção de lugares pela lógica de mercado e a criação de espaços sem qualidade. O que de outro lado, providencia geração de locais com características de zonas superiores polarizadas pelo próprio tecido urbano da cidade (MENDONÇA, 2003). Tudo isso representado por uma sequência de fenômenos, como a elitização dos espaços, seguida de investimentos em capital imobiliário, que geram mudanças nos usos dos espaços, promovendo a criação de novos padrões de empreendimentos privados, públicos e comerciais, resultando finalmente em novos modelos sociais de uso e ocupação.

O que acontece ao longo dos anos é que esses espaços localizados fora dos centros originais das cidades vão se caracterizando como zonas pericentrais que são reorganizadas para determinado fim e para favorecer aos grupos específicos

de moradores (AMORIN FILHO; SENA FILHO, 2005). O sol ali não brilha para todos, ele apenas se mostra para aqueles que puderam pagar pelas mudanças e pelas novas belezas. Novamente, volta-se à lógica de que as classes alta e média se movem pela cidade, mas elas também obrigam aos pobres a se moverem, construindo um conceito paralelo da pobreza que migra. No decorrer da história dessas mobilidades residenciais o que fica são as tridimensionalidades que caracterizam cada grupo, pois para todos existem as necessidades básicas como o posto de saúde, o sistema viário, as escolas, o tratamento de água e esgoto, a cultura, mas nem todos são servidos deles. Para a pobreza migratória são elegidos os essenciais ou nem esses às vezes, já que aos migrantes que podem pagar são apresentadas as tridimensionalidades do *Shopping Center*, do teatro, dos condomínios clubes, dos hospitais privados e das zonas de entretenimentos, todos prontos para atenderem a nova camada social migrante de tal região.

Assim, essas alterações no espaço da cidade são reverberadas no espaço geográfico e na sua construção, coloca o homem como um ser agente dessa construção e o espaço como um produto social em um processo contínuo e ininterrupto de mudanças. É nada mais nada menos que um processo orgânico alimentado pelo “mover-se” sobre a cidade, que é motivado pela necessidade constante do capital e da subjugação do homem em relação as necessidades reprodutivas diárias (CARLOS, 1997). Mas esses processos são constantemente endossados e via de regra essas intervenções são

comandadas também pelas mãos do estado, seja através de Parcerias Público Privadas (PPPs) em sistemas de consórcios ou comandadas diretamente pelo poder público.

Essas necessidades e ações fazem da cidade um espaço do jogo, daquilo que pode ser comercializado. Não se trata somente de uma mudança de casa, mas uma mudança de estruturas da cidade, não se vê surgir novas habitações em determinados lugares que antes tinham outras densidades e perfis socioeconômicos, trata-se de uma construção de novos centros urbanos dotados de uma estrutura viária, a princípio, que faz a conexão centros antigos aos centros novos, posteriormente que regem a implantação de uma série de novos serviços e pontos de vendas de mercadorias que atendem às novas demandas dos novos grupos moradores, que no geral chegam em números populacionais maiores e mais exigentes ou em outros mais explorados. De maneira ilustrativa, onde existia um padrão social e de densidade baixo de ocupação dá-se lugar aos condomínios verticais com inúmeras famílias e/ou serviços. De outro lado da moeda, a população que ocupava esses espaços em períodos anteriores se move para os lugares onde essas melhorias não chegam. Por fim, há a mudança social, arquitetônica, urbana, econômica, mas ela acontece de maneira não equivalente para os distintos grupos que migram, inclusive como justificado por Simmons (1968), a chegada de uma classe socialmente distinta é suficientemente forte para que os antigos moradores se mudem.

Outro ponto pertinente é que essas mudanças que não são somente físicas, podem acontecer para lugares longínquos ou podem ser marcadas por maneiras distintas de se apropriar da área. Na realidade, elas criam grupos sociais específicos e que podem ser discutidos a partir das conceituações de Mendonça (2003) para uma pesquisa realizada na Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG) sobre as migrações acontecidas durante os anos 1980-1990, em função de processos de estruturação urbana dos espaços da cidade. A autora trata de sete distintos tipos de mudanças socioespaciais classificadas em:

a- Aburguesamento - cenário em que se altera a composição das categorias socioespaciais indicando maior densidade de categorias de empresários e profissionais de nível superior;

b- Mais Classes Médias – se caracteriza pelo espraiamento de setores médios para zonas que anteriormente eram ocupadas por operariado e grupos populares;

c- Diversificação Ascendente – composta por setores médios e de uma pequena burguesia de profissionais de nível superior;

d- Diversificação – composta por alguns grupos dos setores médios, mas também de operários do terceiro setor e grupos oriundos de espaços rurais;

e- Proletarização – onde há a substituição de grupos populares por um aumento de camadas de operários industriais;

f- Mais Popular - onde há o aumento da predominância de segmentos mais populares;

g- Permanência – locais que permanecem sem alterações signifi-

cativas.

Todas essas mudanças em grupos sociais só podem acontecer a um processo de expulsão, encabeçado principalmente pelas duas primeiras classes, a Burguesia e a Mais Classes Médias que acabam ditando o ritmo de alterações nos modos e lugares de habitar já praticados anteriormente. Outro ponto interessante nas proposições de Mendonça (2003) é o de que associar a dinâmica demográfica com o movimento desses grupos anteriormente classificados é que dá uma possibilidade maior de análise do ponto de vista espacial, porque ele resulta em padrões demográficos-espaciais legíveis. Além disso, as análises desses modelos permitem compreender os processos segregatórios, segundo a ótica do movimento das populações no espaço intra-urbano, social e geográfico.

O que pode ser interessante é que Mendonça (2003) apresenta uma relação entre crescimento populacional e resultados desses movimentos dessas populações numa perspectiva de mobilidade residencial urbana podem ser aqui classificadas pelos tipos de áreas, levando em consideração a capacidade de absorção, manutenção ou expulsão de sua população, descritas a seguir como:

a – Áreas altamente expulsoras – onde o saldo de mobilidade é negativo e cuja taxa de crescimento demográfico segue negativo. Ou seja, saíram mais pessoas que chegaram, não cresceu;

b – Áreas expulsoras – aquelas que têm o saldo de mobilidade negativo e a taxa de crescimento po-

pulacional positivo. Saíram pessoas, mas chegaram, aconteceram trocas de grupos sociais;

c – Áreas altamente receptoras – em que o saldo de mobilidade é positivo e altas taxas de crescimento. Saíram menos pessoas que a quantidade que chegou, houve o adensamento maior que a média municipal;

d – Áreas receptoras – Saíram poucas pessoas e a quantidade que chegou se mantém na média de crescimento do município como um todo;

e – Áreas expulsoras para fora – onde o saldo da mobilidade é positivo, mas a taxa de crescimento populacional é negativa. O número reduzido de pessoas que saiu da área foi em direção fora do município e ela não é um sítio de interesse para novos habitantes;

f – Áreas receptoras de fora – com saldo de mobilidade negativa e uma taxa de crescimento demográfico acima da média, pois saíram muito grupos, mas chegaram mais outros grupos que a média percebida no município ou na região metropolitana toda.

As análises das classificações dessas áreas aplicadas às zonas que passam por processos de estruturação apresentam cenários em que se pode compreender qual dinâmica tem sido estabelecida nos espaços urbanos e porque elas têm sido demandadas. Ao fim, ficam as representações sobre o comportamento de tais zonas de interesses em relação às outras que podem ser distintas. Sempre considerando os interesses, os grupos e as maneiras como eles se movimentam e automaticamente organizam os espaços

das cidades.

I.3. FALANDO DE CONCEITOS

I.3.1. A TERRA... A LOCALIZAÇÃO... A CIDADE...

Em tudo há terra! Embora uma parte de setenta e um por cento do planeta seja coberta por água, os outros vinte e nove são suficientes para se construir uma vida sobre a terra, seja para o habitat, para o labor ou para o ócio. Villaça (1985) apresenta aqui a dualidade apresentada por Terra e Seu Valor ao dissecar o primeiro termo numa fala sobre esse elemento como algo que ora é agrícola e outrora pode ser rural. E mais, segue detalhando ao dar a entender que ambas as terras têm usos, valores e são objetos de desejos distintos a partir de suas propriedades produtoras, o que confere à terra o status de valorosa ou não.

Conceitualmente, existe o papel da Terra Rural Fértil se sobrepondo àquela estéril, paralelo ao grau de relevância da Terra Urbana Bem Localizada sobre a que pertence ao local esguio. Ou, ainda mais, a Terra Urbana Bem Localizada e Incorporada (VILLAÇA, 1998), fruto de uma ação humana e de negócios, frequentemente discutidas em Harvey (2014), se destacando em detrimento da inóspita e não trabalhada. Para ambos os locais, campo ou cidade, Marx em “O Capital”, no segundo volume, classifica a terra

como um conjunto inicial de três fatos de valores: a localização (derivada do trabalho feito fora dela; a localização como dom gratuito); o lugar nato para a valorização e a última, a atividade produzida nela (a arquitetura, o arranjo urbano, o comércio, a moradia etc.). Esse derradeiro fato compreende o papel dessa produção da terra, o valor de fato de algo estruturado, pensado e colocado em prática, mas que por vezes desempenha a função da vida materializada através do objeto arquitetônico e do fazer urbano.

Ainda em O Capital, figura a compreensão da terra como o lugar da atividade produzida que enfatiza o espaço pela composição em duas possibilidades, o da Produção e do Apoio. A questão é que elas interferem no que é rentabilizado a partir da exploração dos seus excedentes e quais as partes utilizadas para viver, para o habitar. De forma complementar, Carlos (1997) destaca esse espaço de produção como o lugar de algo trabalhado, fruto da intervenção humana em todos os seus aspectos. Dessa manipulação surge também o lugar do morar, aquele que gera tributo, que gera pagamento e gera lucro, pois nele também implica uma série de outros elementos como saúde, educação, esgotamento sanitário, água tratada, cultura e lazer. Essa complexidade de itens é normatizada e organizada dentro de um espaço que é nomeado pelo termo ‘cidades’. A terra de específicas relações pautadas através das dinâmicas de produção, de moradia, de urbanidade, das necessidades e dos lucros.

No rol de possibilidades da terra

que absorve um novo substantivo, o de cidade, muitas questões estão latentes, a própria localização ou a auto fertilidade urbana que traz o sentido do lucro, da apuração dos excedentes sem muitos esforços externos são suficientes para conferir um processo de construção urbana e arquitetônica que adiante motivará inúmeras novas ações humanas sobre esse espaço. Afinal, para que seja uma cidade e que tenha vida é preciso que ela tenha um processo de modificações diárias e de incorporação do ciclo urbano, o que se consegue através das chegadas de infraestrutura e de um cabedal arquitetônico que vão atender às exigências do habitar, anteriormente mencionados (CARLOS, 1997). Porém, com metodologias de concepções e objetivos que podem variar de acordo com o que se pode compreender como fazer cidades, o que difere bastante numa inicial comparação ao ideal europeu versus americano, por exemplo. O primeiro deles focado nas relações com os centros históricos urbanos, com a cultura, com a história e com o turismo. O segundo já pensado no valor do subúrbio, na noção de maior espacialidade individual, na relação com a natureza e com a ideia mais natural de habitar (CASTELLS, 1978).

É justamente a partir das relações de cultura, história e espacialidades que se torna justo refletir sobre quais são as definições de cidades. Autores como Carlos (1997), Carlos (2004), Villaça (1998) e Cappel (2002) tratam de cidades nos seus mais complexos fatores e conceituações. Porém, todos as narram com uma sequência de afirmações muito próximas. Essas observações

poderiam ser elencadas como a cidade que tem um caráter próprio, que se desenvolve em torno de suas próprias problemáticas e potencialidades. O que segundo Carlos (2004) não se pode visualizar a cidade como um mero quadro físico ou como um ambiente urbano naturalizado, o que torna necessário o saber crítico sobre o fenômeno urbano, onde separar produção social e produção de um pensamento sobre a cidade é algo impossível. Acrescentando, a análise e discussão são muito mais amplas e devem contemplar a compreensão desse espaço com a teoria e com as relações e dinâmicas práticas nele.

Assim, a cidade aqui poderia ser classificada em inúmeras possibilidades, das quais algumas merecem destaques: a cidade física, a cidade do capital e como um produto, a cidade e o caos, a cidade como elemento de transformação, a cidade como um lugar das ideias, a cidade do trabalho, a cidade física e a cidade como uma metrópole. Todos esses nichos de cidades são corriqueiramente percebidos e destacados nos cotidianos de quem nelas vivem.

A cidade física descrita por Capel (2002) é aquela resultante de uma constante construção e reconstrução desde seu início, elas podem ser remontadas por milênios, mas ainda assim são essas partes dos cenários que se vive na contemporaneidade. Assim, é importante que exista a relação física do velho para que as modificações sejam observadas como algo que passou de milênio a milênio, de século a século. Segundo o autor, são cidades construídas diariamente sobre seus pró-

prios escombros, como por exemplo as ruas, prédios, carros, congestionamentos, multidão e gente (CARLOS, 1997). Essa é a cidade palpável, aquela que é vista, tocada, percebida direta e obviamente, embora num emaranhado complexo de se compreender. Nela e oriundo desses aspectos físicos surgem os problemas, porque ela é comercializada, ela está suscetível à compra e a venda, é a cidade submetida às vontades e às necessidades humanas e quem dita como isso pode ser atendido é puramente a relação com o valor, é a mão do capital. De acordo com Villaça (1998) é nesse modelo que o espaço urbano surge como produto produzido, o que está avante da ideia abstrata de cidade, mas que supera o poder do ambiente natural e é feito por meio do trabalho social, o que se agrega a isso são as expressões do “ambiente construído” e da “produção social do espaço”. Aqui se faz algo, aqui se criam possibilidades, consequentemente criam-se aberturas para rentabilidades de serviços e de mercadorias.

Porém, esses produtos são consumidos de maneiras diferentes dentro desse espaço, esse movimento gera uma relação socialmente hierarquizada. Segundo CARLOS (1997), dividem-se as classes, baseadas em seus poderes de apropriação das mais variadas formas de vida pela cidade. Surgem os embates nascidos nas contradições entre os grupos e suas diferentes maneiras de adaptarem aos espaços das cidades. Vale acrescentar que é nessa luta social e urbana na segunda metade do século XX, sobretudo nas cidades latino-americanas, que se tornou marcante pelas possibilidades

de ocupação, de comercialização e alteração em inúmeros espaços da cidade que antes não eram ocupados, dando à essas glebas os status de palcos de espaços de transformações sociais, políticas, de necessidades básicas e inclusive o reforço de lugares produzidos a partir de relações de dominação e imposição de determinadas classes.

Em todo esse emaranhado da cidade física, com a cidade que comercializa chega-se ao caos, exatamente, a cidade caótica, munida diariamente de um volume imenso de informações, de problemas e de tentativas de acertos. Para Lefebvre (2008), essa cidade é entendida como o lugar não somente do domínio edificado, vai além disso, é o terreno dos conjuntos de manifestações do predomínio da cidade sobre as antigas práticas do campo. É a reinvenção dos espaços e das experiências, é o cenário dos entraves pelo e contra o caos do sobreviver em espaços cada vez mais edificados e movimentados ao processo diário de mutações que a cidade se submete. O que ao mesmo tempo, desertifica outras premissas, fazendo com que essa cidade assuma seu caráter transformador, física, econômica e socialmente falando.

Nesse mesmo palco, a cidade se propõe e cumpre seu papel de ser o lugar das ideias e do trabalho, nela tudo se pode e tudo se faz. Nova Iorque (EUA), Londres (Inglaterra) e São Paulo (Brasil) são exemplos evidentes do que se pode fazer dentro de uma cidade, elas estão abertas à todas as possibilidades, elas podem ser os lugares da carreira, do trabalho, das ideias inovadoras e

inclusive da cultura. Essas capitais, a exemplo de tantas outras mundo afora, estão disponíveis com seus edifícios, com os espaços públicos, com seus transportes, teatros, centros de convenções, ruas e tudo para que o labor e a cabeça sejam praticados incansavelmente. Segundo Carlos (1997) esse é o lugar de multiplicidades, do viver, do pensar e do sentir. Nela, o modo vida urbano se tornou produtor de ideias, comportamentos, valores, conhecimentos, de lazer e de cultura. Ela está pronta para a criação de uma nova imagem sobre si mesma e está latente a todos os movimentos e lutas que possam questionar a sua própria forma. Em suma, ela é a síntese de inúmeras histórias, de ideologias, de maneiras de trabalhar, de consumir, de viver e de se contradizer.

E, a exemplo das cidades americanas, europeias e brasileiras já ditas, a cidade como uma metrópole é o palco maior de todas as necessidades e mazelas humanas. Nela são colocadas questões complexas, sensíveis, humanitárias e abruptas. Nesse contexto o que difere esse tipo de cidade de outras é que a metrópole ou a megalópole está associada a importância social, econômica e cultural de um núcleo urbano (VILLAÇA, 1998). Ela assume a complexidade da extensão territorial, da densidade demográfica, das questões políticas e administrativas conturbadas com outros municípios, muitas vezes, com o caos dos transportes, do habitar e que são reforçadas pelos problemas causados por essas, muitas vezes não planejadas, aglomerações de núcleos urbanos com amplas demandas em tipos muito variados e específicos de cada

cidade.

Em suma, as múltiplas cidades que compõem uma cidade se agregam para que haja a lógica diária urbana. Não se pode pensar no extremo ponto positivo ou negativo, todas essas pontas devem ser relativizadas para a compreensão diária do espaço da *cités*, a cidade grega, e isso acontece de modo que o nicho do trabalho, do lazer, dos espaços físicos, do consumo, do capital que movimenta a economia e dos caos cotidianos façam parte de uma leitura total desse espaço. Pensar cidade é pensar um movimento complexo, é sobrepor camadas ano a ano, dia a dia, sem se esquecer das partes que compõem essas capas de variedades, é nela que as tensões e os atenuantes se tornam equalizadores para que aconteça a coerência da vida humana diária.

1.3.2. A FORMA... COMO É FEITA... A MORFOLOGIA URBANA

Parte dessa complexidade pode ser materializada a partir da forma da cidade. Sobre o estudar a forma dessa complexa cidade, Lynch (2010) aponta a possibilidade de fazer isso compreendendo-a como uma árvore com três grandes ramos que devem estar estruturados de maneira segura a um caule comum. Onde o primeiro seria aquele que trata da teoria do planejamento, é o que dá conta das questões de decisões públicas inerentes ao desenvolvimento da cidade. O segundo seria

o da teoria funcional, que trata dos motivos pelos quais a cidade assume tais formas e como elas funcionam. Já o terceiro, é aquele da teoria normativa, que narra as conexões dos valores humanos e as formas dos espaços aglomerados de pessoas, sobretudo de um bom reconhecimento de uma boa cidade, quando se depara com uma.

São esses suportes para uma leitura das formas de cidades, pensar no planejamento e no desenvolvimento, nas formas e seus funcionamentos são necessidades inerentes ao processo de estudo de cidades. Mas discutir e reconhecer a relação entre homem, seus valores e as formas dos espaços que ele utiliza são questões de extrema relevância. É a possibilidade de vislumbrar dinâmicas próprias de grupos que interagem o tempo todo com a forma concebida por ele, enquanto planejador e executor de cidades. Nesse bojo de possibilidades, se insere aquela de contracenar as práticas diárias: o trabalho, o lazer, o estudo, o habitar, o locomover, todas as ações dentro de uma forma concebida para o espaço urbano, seja ela observada por uma simples perspectiva bidimensional do mapa, seja ela analisada pela complexidade tridimensional que o trajeto diário propõe ao indivíduo que está na cidade.

Para Capel (2002) essa complexa cidade é, desde muito cedo na história, um emaranhado de elementos: ruas, quadras, lotes e edifícios que não existem isoladamente. São estruturas e partes importantes conectadas ao longo dos anos, desde suas origens e através de suas evoluções, estabelecidos dentro de um

contexto de uma dimensão espaço e tempo muito engenhosos. E, que ao fim de todo esse conjunto, compõem a formação de um tecido urbano vital à construção e formação de uma cidade.

Sobre a compreensão da formação e construção da cidade, o Professor Manuel Solà-Morales, nas atividades do Laboratório de Urbanismo de Barcelona⁶, apresenta três diferentes maneiras organiza-las dentro de uma estrutura de cidade: A urbanização, o parcelamento e a edificação. Dependendo do modelo de desenho e de desenvolvimento que se adota, a forma da cidade pode chegar a modos diversos de utilizar cada uma das possibilidades de organização. A exemplo disso, ele cita algumas tipologias de estruturas de crescimento urbanos em que ora o parcelamento é mais expressivo, outrora a urbanização e em outros momentos o parcelamento, mas o que é interessante é que nem sempre eles acontecem nessa ordem ou de fato são perceptíveis todas essas possibilidades. São exemplificados casos observados na cidade de Barcelona, dentro do desenho dos bairros em zonas centrais, e eles acontecem na ordem parcelamento-urbanização-edificação, ver figura 1.2. Segundo o professor, nas áreas suburbanas, segue-se a lógica da urbanização-parcelamento-edificação. Nas urbanizações de áreas marginais à cidade, a ordem é de apenas parcelamento-edificação, sem que haja o processo de urbanização. Nas partes ajardinadas, nos exemplos de cidades jardins, acontecem a urbanização-parcelamento num mesmo momento e posteriormente a edificação. E por fim, nas áreas precárias,

surtem apenas as edificações, sem que aconteçam os processos de urbanização e parcelamento.

Essas são análises e discussões relevantes para a compreensão de como cada cidade ou parte dela pode se compor enquanto forma, provando que não existem lugares estáticos ou extremamente rígidos quando a sua formação. Todos os elementos urbanos da cidade são utilizados independentemente de ações de urbanização, parcelamento e edificação nessa ordem ou com todas essas possibilidades. O importante é que esses elementos estejam presentes e sejam legíveis de alguma maneira, afinal eles dão as condições para que os espaços tenham formas e que essas formas sejam compreendidas coerentemente como espaços urbanos da cidade.

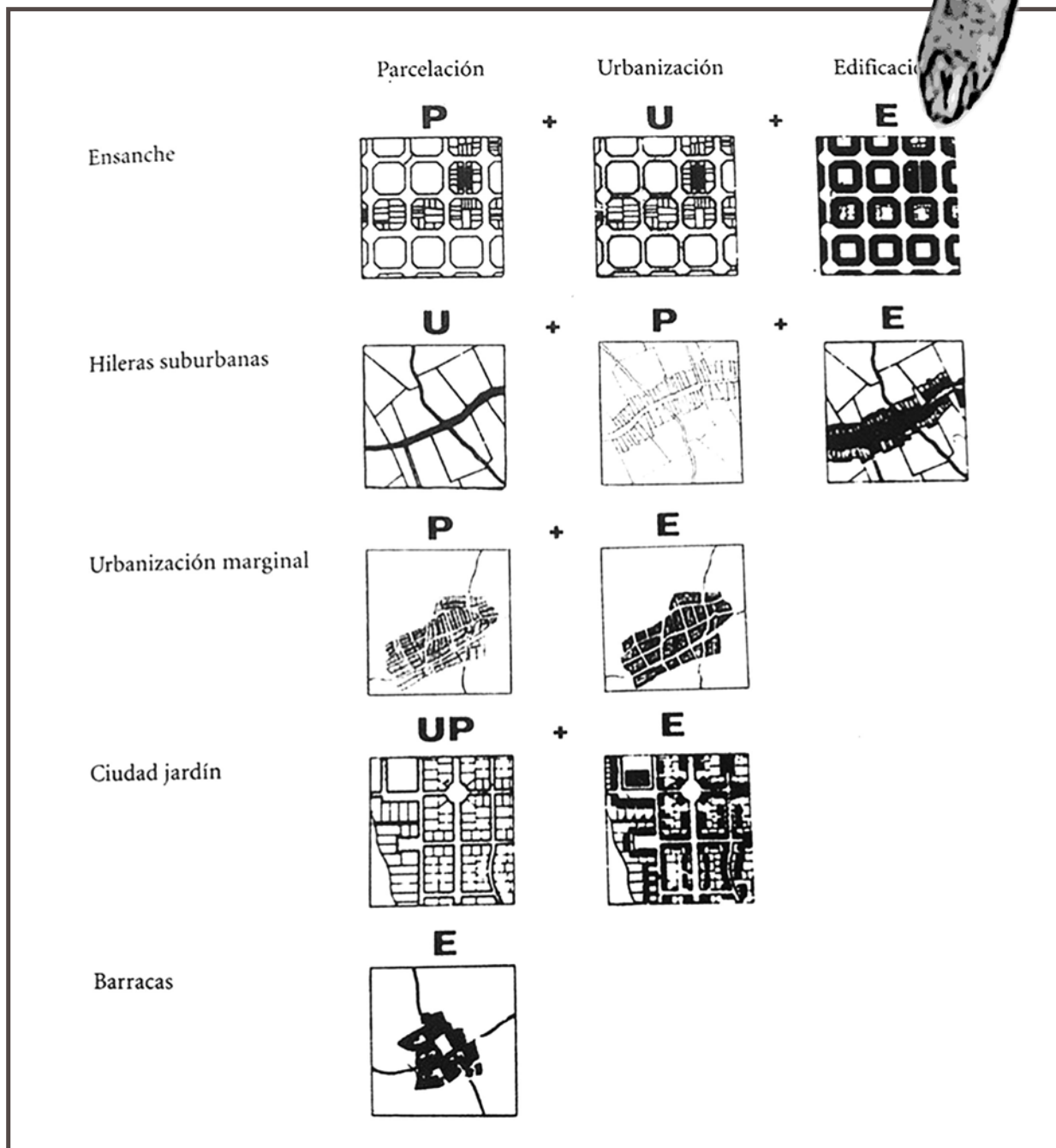
Essas formas para Lamas (2011) estão conectadas ao termo ‘morfologia urbana’, utilizado para designar o estudo da configuração e da estrutura exterior do objeto urbano. É, segundo ele, uma ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhes deram origem. Ou seja, é a capacidade de analisar as partes que compõem esse objeto, no caso a cidade, em todas as suas partes criadas e desenvolvidas ao longo de sua história. É nela que é possível visualizar as questões dos processos urbanizadores, econômicos e sociais que são elementos importantes quando dão materialidade e interveem na materialização da forma.

É possível, por exemplo, estu-

dar um trecho em intenso e constante desenvolvimento pela maneira como a economia impacta e incentiva a expansão urbana, as transformações de espaços antes ocupados por classes sociais mais baixas e posteriormente substituído por médias e altas classes. Ou, por uma reestruturação com novas infraestruturas urbanas motivadas pelas chegadas de novos empreendimentos públicos ou privados. Esses são tipicamente motores de uma urbanização de acordo com Lamas (2011), mas não são eles os objetos específicos de análise da morfologia, mas sim os aspectos físicos dos traçados, das ruas, dos lotes, das edificações, das fachadas, das vegetações, das praças, dos quarteirões e muitos outros.

De acordo com Rossi (2001) quem vai se dedicar às questões de análises sociais a partir da forma urbana, principalmente aplicando suas funções são os geógrafos humanos, que se encarregarão de estudar a cidade como um conteúdo social, estudando-a antes de chegar o momento de analisá-la pelos aspectos dos fatos geográficos que são significados pela paisagem urbana ou pelos seus elementos concretos. De acordo com o autor, ao final de tudo, é importante estudar a estrutura da cidade de maneira conectada com as formas que nelas estão estabelecidas. É uma maneira de promover o estudo sociológico aplicado à localização em questão de análise. Inclusive, porque cada maneira de ocupar e de usar um elemento morfológico, por exemplo, pode ser distinto. A exemplo disso, apareceria o caso do “lote”, em que se vê claramente que um lote é um lote e é entendido como um dos elementos

Figura 1.2 – Tipologias estruturais de crescimento urbano. Proposta de Manuel de Solà-Morales em 1971, em *Les formes de creixement urbà* (1993). Fonte: CAPEL (2002).



morfológicos da cidade, mas ele tem ocupações e maneiras de se arranjar internamente com a edificação, ou elemento morfológico, bem variavelmente. Num mesmo lote pode existir um sistema de casas e grandes espaços livres ou casas unidas às outras casas e sem espaços livres ou casas múltiplas e com espaços livres dentro dos lotes e por fim, casas com espaços livres dentro de pátios internos das próprias casas. São possibilidades variadas de se analisar o elemento dentro da composição da forma e o que é motivado pela sua maneira social de usos, pelas suas funções.

Além dos elementos morfológicos serem compreendidos ao longo do entendimento das funções desempenhadas neles, é importante focar nas possibilidades de mudanças desses elementos e funções dentro do tecido urbano. Ao longo do tempo as cidades vão se transformando juntamente com o homem e suas ações, no momento em que acontece uma nova definição de características para tais espaços. A maneira como as edificações, os lotes, as praças, os logradouros são apropriados e utilizados se transformam de acordo as necessidades de adaptações humanas. A praça e o monumento continuam a ser elementos importantes como marcos e referências (LYNCH, 2010), mas eles assumem outras percepções de quem os usa e se relaciona com eles ao longo do tempo (ROSSI, 2001). A rua que antes era o lugar do transitar e do estar, deixa de ter a premissa da permanência e passa a ser entendida apenas como eixo de passagem, em função de novas demandas sociais e econômicas. De maneira semelhan-

te o lote, que antes era para o pomar, para a casa da família, para o recreio das crianças, criou valores comerciais importantes, no qual o que se produz dentro dele pode gerar lucro (HARVEY, 2014). No lugar das árvores frutíferas e do espaço de brincar surgem novas edificações para os alugueiros que garantem ao proprietário a possibilidade de rentabilizar um trecho de terra antes compreendido como pouco produtivo do ponto de vista do capital. Novamente, as diferentes apropriações dos elementos da morfologia urbana num ponto de vista contemporâneo.

Ratificando isso, Lamas (2011) aponta que o estudo morfológico se ocupa em estudar a forma do meio urbano ao longo de suas transformações, nas partes físicas e nos elementos morfológicos, no espaço temporal. Uma vez, que esse estudo se propõe a identificar níveis de produção de forma urbana e suas relações entre as suas partes. Além disso, historicamente esses níveis foram divididos e compreendidos entre a possibilidade de compor, de formar o desenho urbano e a outra de construir o que se havia planejado. Em suma, a morfologia vai se ocupar especificamente do plano da cidade, de suas partes e do projeto e construção dos edifícios e demais volumes.

Esse modo de construção dos volumes ou do construir cidades a partir das suas arquiteturas, para Rossi (2001) fala sobre a relação arquitetura, em que a cidade é um desenrolar importante para o estudo da morfologia urbana, visto que o modo como essas edificações foram e vão sendo inseridas nos espaços

urbanos, vão criando conformações de como os demais elementos vão se configurando dentro do complexo emaranhado da urb. Já para Lamas (2011), a cidade vai se entendendo por uma engenhosa obra de engenharia e arquitetura e pela organização dos fatos urbanos que são caracterizados por uma arquitetura própria e uma forma própria de gerar espaços. Numa atividade constante como análises e repostas à uma série de demandas colocadas pelas questões espaciais, propondo assim uma solução produtiva de determinados problemas. Lembrado sempre que embora essas variáveis surjam cotidianamente, existem elementos importantes como o lugar geográfico que é extremamente relevante para a concepção geral da forma. Elementos físicos que suscitam exigindo suas parcelas de importância na geração e leitura da forma urbana.

1.3.3. O CAPITAL DA TERRA, A MERCANTILIZAÇÃO DAS CIDADES

“A cidade é a subjugação do homem às necessidades da reprodução do capital” (CARLOS, 1997). É essa mesma subjugação que coloca o indivíduo numa lida diária para se manter vivo literal e socialmente falando. Nesse espaço urbano orquestrado pelas notas do capital vale essa luta constante entre quem paga, quem pode pagar, quem recebe, quem explora, estabelecendo uma relação entre dono do lucro e pagador dos lucros. Segundo Cas-

tells (1978) o preço da terra e da cidade está vinculado à localização e aos lugares de privilégio que ele ocupa (escolas, shoppings centers, zonas de serviços, parques públicos e ambientais). Esses espaços garantidos por políticas de zoneamentos, reservas territoriais urbanas ou escancaradamente grilados por determinados grupos detentores do montante monetário próprio para tais pagamentos. Assim, são as cidades as grandes detentoras do que há de mais precioso em todo os discursos urbanos, a terra. Ela atrelada ao já dito, localização, serviços públicos e importantes equipamentos sofre uma incrementação imobiliária que é traduzida em cifrões, os quais garantem aos proprietários e exploradores, os lucros mais significativos anos a ano e empreendimento a empreendimento.

Para Harvey (2014) essa constante a utilização da terra urbana como um espaço de comércio vem de tempos, já em 1853 quando Napoleão III nomeou Georges-Eugène Haussmann como prefeito do departamento do Sena, em Paris. Já era uma maneira de visualizar novas possibilidades de configuração da cidade, que em uma ambiciosa ação agregou áreas e reprogramou bairros. Essa transformação foi feita a partir créditos financeiros imobiliários, nas modalidades de *sansimonianos* ou os *Crédit Mobilier*⁷ e *Immobilier*, inicialmente com boas expectativas e a intenção era de disponibilizar o capital excedente para aplicá-los nas melhorias urbanas de infraestrutura da cidade. O problema é que quinze anos mais tarde, em 1868, o sistema financeiro passou por problemas e a especulação

financeira tomou conta de todas as possibilidades de créditos. Enfraquecendo e desvirtuando tudo logo após, o que aconteceu num cenário de outros fenômenos, como a saída de Haussmann do poder e o anúncio da guerra contra a Alemanha.

Algumas décadas adiante, para a mesma Paris, na década de 1920 Le Corbusier propunha a polêmica *Ville Radieuse*, em que era categorizada a cidade em partes de edifícios luxuosos e edificações para trabalhadores, além dos escritórios para artistas, cientistas e industriais. As vias seriam suspensas e ladeadas por amplos espaços ajardinados com uma espécie de Cidade Jardim vertical como narrada por José (2012) e José (2012). Diferente do discurso de Ebenezer Howard para as cidades jardins, o que Le Corbusier pregava era a execução de seus ideais de cidade no centro histórico da capital francesa, retirando os antigos edifícios e construindo as suas ideias inovadoras. Ali, apenas seriam preservados os monumentos, o Arco do Triunfo, a Catedral de Notre Dame, o Sacre-Coer e a Torre Eiffel. Certamente essa lógica da retirada e da pouca preservação tinha relação com o valor da localização onde todo esse projeto seria construído, já os monumentos seriam os endossos midiáticos para confirmar o valor da terra e da cidade que se consagraria como uma das mais importantes e mais visitadas no mundo.

Situações da negação aos centros das cidades também eram observados na suburbanização através das cidades americanas com seus amplos espaços ajardinados, casas e seus belos quintais onde se respi-

rava o ar puro, quase do campo. A questão era que isso estava distante da cidade, gerando a necessidade de automóveis que percorriam os trajetos entre cidade e subúrbio geralmente em infraestruturas financiadas pelo poder público. Era uma maneira de vender a cidade, de criar valor de terra urbana aos espaços antes ocupados somente com vegetação e comportamento do campo. Segundo Harvey (2014) e Jacobs (2009), de outra ponta, afirmam que a criação desses modelos de cidades gerou um processo de degradação dos centros históricos das cidades, que passaram primeiro pelo abandono das pessoas, do poder público e, na sequência, pelo desprezo cultural e econômico. O lugar da terra que tinha valor não era mais ali, a dinâmica se modificou com saída das pessoas e passou a se valorizar os próximos pontos que passaram a ser ocupados.

Mas tal cenário de abandono via um vulto de mudanças, nos Estados Unidos os anos 50 foram de tentativas de mudanças para esses problemas que foram criados para os centros históricos e suas desvalorizações imobiliárias. Nesse momento, a metodologia utilizada para isso foi a do *Urban Renewal* ou a renovação urbana, baseada nos programas amplos sobre áreas centrais, lembrando bem o que Haussmann havia praticado na segunda metade do século XIX em Paris. Era um processo de limpeza urbana, que retirava o que estava ruim e colocava novos edifícios comerciais e residenciais que movimentariam as novas possibilidades de mercados para essas zonas. O curioso é que esse fenômeno foi encabeçado em grande

parte pelas mãos do poder público, que fazia todas as limpezas, infraestruturas e melhorias para depois comercializá-los com empreendedores que dariam sequências às incorporações e comercializações com o consumidor final (JOSÉ, 2012). A exemplo de hoje, essas práticas ainda são latentes quando se observa algumas Parcerias Público Privadas que colocam todas as melhorias e na sequência fazem as concessões em sistemas de contratos de exploração por décadas ou na recuperação de áreas degradadas, financiadas por dinheiro público, como o clássico brasileiro do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS administrado pela Caixa Econômica Federal que aportou capital em várias frentes de projetos e obras, e que posteriormente esses espaços são concedidos ou vendidos à iniciativa privada que passa a explorar tais zonas e construções.

No caso do continente europeu, a revitalização urbana trazia a partir de 1960 uma ideia de dar uma nova vida aos espaços das cidades num ainda recém pós-guerra. A cidade de Bologna é um dos exemplos que buscaram revitalizar esses espaços e promover uma conservação patrimonial da arquitetura e do traçado da cidade, era a possibilidade de fazer viver novamente inclusive pela ocupação do comércio e dos serviços que logo em seguida foi apropriado pelo turismo e pela máquina do turismo. A princípio, o que diferia a cidade italiana do que foi praticado nos EUA na década de 1970 com o Boston Waterfront e o Quincy Market era o fato de que na Europa existiam os concílios e as decisões comunitárias do que seria

feito na cidade, opostos à prática americana que tinha a ação liderada pelas Parcerias Público Privadas com o cunho declaradamente cenográfico e comercial.

A questão que deve ser considerada é que ao longo das décadas de 1970 e 1980 as cidades europeias se viram em condições similares ao que era pregado pelos centros históricos americanos, naquele momento aqueles lugares eram limpos, com loja e com vida plena para comércios e serviços, o que fez ano a ano a procura por investidores em relação a esses espaços, fazendo deles pontos de investimentos de redes de lojas, restaurantes, museus e inúmeros atrativos que qualificariam essas zonas em novos locais de interesses para o mercado em suas múltiplas facetas. Foi a forma de incorporar aos antigos centros comerciais os valores impulsionados pela cultura existente, trazida ao longo da história das cidades e aquelas incorporadas por novos espaços que se tornaram midiáticos, como Centro Georges Pompidou em Paris, da década de 1970 e o Museu Guggenheim em Bilbao, construído já mais tarde, no fim da década de 1990. Segundo Arantes (2002) a cultura europeia de inflar a economia e os espaços das cidades foi incentivada pelo discurso da “cultura como petróleo”, como mecanismo de valorização das áreas onde se pode viver história, cultura e o lugar, tudo no mesmo conjunto.

Como endosso dessa realidade da cultura espalhada pelo espaço urbano, cidades como Paris, Bar-

celona, Bilbao e Lisboa tiveram suas impulsões e valorizações a partir de projetos megalomaniacos que tratavam o capital cultural existente e a renovação de antigas zonas como argumentos de vendas dos espaços. A Paris de Haussmann, se consagrou como a cidade romântica e uma das mais visitadas do mundo, esse momento foi suficiente para marcar a força dos seus museus, os bulevares e as grandes vias. O caso da Champs-Élysées, por exemplo, atuou e atua como importante gerador de procuras por turistas, que automaticamente impactou na construção de hotéis, na adequação de outros, na implantação de grandes redes de comércios multinacionais e na inflação assustadora do valor do metro quadrado para quem mora ou se hospeda. O que em Barcelona não foi diferente, onde a década de 1980 foi importante na transformação física que impactou as mudanças sociais e econômicas da cidade. Afinal, os ambiciosos “Plans Cap al 92” e posteriormente o “Barcelona 2000” (ARANTES, 2002) tinham a incumbência de a partir dos moldes americanos das participações público privadas, desenvolver zonas da cidade em situação de abandono e inacessibilidade urbana até então. Foi a geração do marketing urbano, trabalho sob a responsabilidade da campanha das Olimpíadas de 1992 que prometiam uma nova cidade, novos lugares e uma nova paisagem catalã, ver figura 1.3.

A grande expectativa e o que de fato foi realizado foram as modificações nos usos do solo que permitiram as explorações de amplas zonas gastronômicas, de entretenimento, novos portos e marinas, criação de



Figura 1.3 – Comparação durante e pós obras na Zona Portuária e Orla Marítima de Barcelona, Praia de Barceloneta. Fonte: <https://www.turmundial.com/2017/07/25-anos-das-olimpiadas-92-em-barcelona.html>.

novas áreas com novas vocações, a implantação de rede hoteleira e a substituição de edificações e seus habitantes em áreas já consolidadas, como o caso do empreendimento “@22 Barcelona”, intitulado como um distrito de inovação, com vocação voltada às novas tecnologias e novas possibilidades de negócios para a cidade e para o mundo, ver figura 1.4. O que mudou ali foram

os gabaritos, os usos, os públicos e as paisagens, parte desse grande plano, inclusive, foi operacionalizado pela prefeitura e outra consorciada às iniciativas privadas. Além das mudanças físicas e legislativas, os câmbios de valor financeiro do metro quadrado da terra urbana foram assustadoramente praticados para cima.

Em mão semelhante, a cidade de Bilbao experimentou processos de mudanças de cenários e de valores de comercialização de terra a partir da renovação de áreas degradadas. Nesse caso, o que estava em jogo era a antiga área portuária que ladeava o curso do Rio Nervión e que automaticamente tinha um baixo padrão imobiliário, por se tratar de uma polêmica área portuária, ver figura

Figura 1.4 – Definição do Programa @22 BCN para região de Poblenou e Glories, Barcelona. Fonte: http://www.22barcelona.com/documentacio/22barcelona_english_version_9,4mb.pdf.



1.5. O que foi proposto pela Fundação Solomon R. Guggenheim era a implantação de um megamuseu que causaria um impacto de transformação urbana em toda aquela zona. Tal efeito seria rebatido imediatamente nas mudanças urbanas da orla e em toda a região, mudando usos, alterando edifícios e gerando a procura, todas as ações que gerariam uma produção de excedentes que seriam devolvidos ao governo de Bilbao e aos demais empreendedores que se

engajassem nessa empreitada, conforme figura 1.5. O que mudou foi que tal atitude colocou a cidade no roteiro de cidades visitadas em função das mudanças promovidas pela inserção do museu e suas benesses urbanas. Numa perspectiva comercial, gerou-se renda, promoveu o marketing urbano e houve melhora nas possibilidades de comercialização dos espaços anteriormente com valores defasados de mercado, mas gerou o espetáculo e o comércio

exagerado dos espaços e da vida na cidade.

Também, nas últimas décadas do século XX, as cidades latino-americanas, norte-americanas e adiante chinesas, indianas, africanas, russas e várias outras europeias experimentaram intensas expansões urbanas que multiplicavam muitas vezes os perímetros urbanos antes ocupados. Segundo Harvey (2014) os booms imobiliários tiveram mais

Figura 1.5 –Museu Guggenheim de Bilbao e Orla do Rio Nervi, Bilbao.
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/eadj/2762993264/in/photostream/>



visibilidade, de maneira geral, na primeira década do século XXI, onde até o início da crise financeira e imobiliária mundial de 2008, percebeu-se a situação real de países como Espanha, EUA e Índia. Era o problema sendo explodido e demonstrando o estrago feito por grupos de empreendedores imobiliários e financeiros que tinham como meta gerar cidades, transformando zonas rurais em amplos espaços ur-

banos com milhares de habitações para trabalhadores de baixa renda que eram obrigados a se verem em financiamentos com juros altos e prazos de pagamentos a perder de vista. Isso sem contar o caso da China, em que o país, ainda hoje, tem tido um crescimento surreal desde os últimos vinte anos, praticamente situando pelas modalidades de novas cidades e muitas delas ainda fantasma, seja, sem moradores, ver fi-

gura 1.6. Nesse cenário, a conta não é complexa, o empreendedor investe onde está passível de maior retirada do capital excedente, inicialmente o estado entra com a contrapartida de infraestruturas maiores e básicas, o investidor entra com a parte menor e específica parte, a distribuição de energia, ramificação de água e esgoto, enquanto o estado entra com vias de conexão com a cidade, programação da captação e dos abaste-

Figura 1.6 - Distrito Financeiro de Yujiapu, China. Fonte: <https://guiadonomadigital.com/cidades-fantasma-na-china/> e Nordenergi



cimentos de água, esgoto e energia, vide as inúmeras hidrelétricas e represas criadas na China, além da exigência pela manutenção do sistema de transportes e por aí adiante, conforme figura 7.

O que fica importante referenciar é que todos esses processos de financiamentos e de retirada dos excedentes foram baseados nas

modalidades de gestão imobiliária criada em 1980, através do sistema de securitização e amplas campanhas de hipotecas que poderiam ser comercializadas com investidores mundiais, além da chegada de novas instituições financeiras que podiam financiar o mercado hipotecário secundário e a emissão e venda de obrigações de assunção de dívidas. Todos esses mecanismos eram im-

portantes para os controladores financeiros porque geravam uma distribuição dos riscos e um aumento da captação de lucros principalmente para os que tinham o papel de intermediadores (HARVEY, 2014).

Em vários casos, o aporte financeiro que esse sistema gera para o mercado de quem vende e quem compra pode ser algo muito interes-

Figura 1.7 – Represamento e Usina Hidrelétrica Três Gargantas no Rio Yang Tsé, China. Fonte: <<https://gigantesdomundo.blogspot.com/2011/12/tres-gargantas-china-maior-usina.html>>.



sante porque ele traz para antigos lugares renovados e novas zonas da cidade uma nova dinâmica de moradia e uso dos espaços urbanos. Segundo Kara (2012), na década de 1980, os centros de grandes cidades americanas começaram a ser ocupadas por uma nova população, que substituía a anterior que já não podia mais pagar para viver nessas áreas renovadas, bem semelhante ao que aconteceu no bairro do El Raval em Barcelona, a partir do final da mesma década. O que paralelamente em cidades latino-americanas, sobretudo as brasileiras, esse movimento acontecia não pela renovação dos centros, mas pela também geração de novas moradias, mas essas executadas por amplos projetos de urbanização de zonas periféricas das principais capitais. Ao fim, todos esses custos devem ser pagos aos investidores e financiadores, esse processo como dito antes, tem ponta inicial e final, inclusive porque os contratos imobiliários com alienações de imóveis têm um caráter de possuírem facilidade na restituição por parte dos vendedores e das agências financeiras geradoras de empréstimos.

Uma questão central que protagoniza como um problema em todo esse cenário de mudanças urbanas financiadas por agências financeiras, grande parte privada, é quando principalmente a partir do boom imobiliário, chega-se à crise de 2008, que assombrou todo o mundo, especialmente Europa e EUA. Cidades como Nova York, San Diego, Londres e Barcelona que tinham grandes projetos urbanos e de urbanização em processo de implantação, se viram impactadas de tal

modo que presenciaram novas áreas com moradias sendo totalmente desocupadas por conta da inadimplência, motivada pelas perdas de empregos e salários. O que se viu foi a condução feita pelos financiadores com as rupturas de contratos hipotecários que já não podiam mais serem pagos.

No Brasil, não aconteceu diferente, talvez a distinção seja porque o impacto da crise se demonstrou mais robusto a partir de 2014, no meio da implantação de grandes e importantes projetos de equipamentos para os Jogos Olímpicos e para a Copa do Mundo FIFA. Além disso, a indústria imobiliária trabalhava na proporção máxima de produção, motivada por investimentos públicos e aberturas de créditos em setores privados e de investimentos. Eram grandes investidores vendo a possibilidade de retirar os excedentes, lucros, do que se produzia nesse momento com a criação do acervo imobiliário brasileiro. Porém, todo esse processo entra em uma crise pontente quando se depara com retiradas de dinheiro público, baixa avaliação da confiabilidade do país para grandes investimentos, problemas com os sistemas político e de gestão do estado brasileiro, eventos que geraram as perdas de emprego e renda, a inadimplência daqueles que possuíam cartas de financiamentos imobiliários e a retomada de muitos imóveis, tanto pelas agências financeiras privadas, como públicas.

É nesse momento que se percebe a responsabilidade colocada em um metro quadrado urbano, nele e para ele se montam estruturas financeiras, urbanas e sociais que podem ser

desmontadas ou reforçadas caso o valor da terra se torna reduzido ou ampliado. Esse preço da terra passa a atuar como a mola central que de acordo com seu comportamento pode mudar a rotina de quem habita em um apartamento de caráter social até no comportamento da cobertura de alto padrão no melhor ponto de determinada cidade. É ele um dos medidores para saber se a economia vai bem, se determinada área passou por melhorias e sofreu especulação imobiliária positiva ou desvalorização. A terra, nesse caso, estabelece rumos sobre como podem ser materializados os cenários econômico, social e urbano de um país.

1.3.4. INFRAESTRUTURA URBANA

As cidades locais mudam de conteúdo (Santos, 2009). Seria válido inferir que a afirmação parte do pressuposto de que elas passam por essas mutações quando se transformam de cidade das pessoas importantes para a cidade da economia relevante. O nome da família tradicional, o dono da farmácia, o médico antigo do hospital e o delegado deixam de ser a referência de personalidades urbanas e dão lugar à inúmeros outros profissionais que tratarão de complexidades variadas, o farmacêutico, o dentista, o médico cirurgião, o pediatra, o oficial de justiça, o policial militar, o arquiteto. O sobrenome importante deixa de ser o motivo da veneração e dá lugar ao status de quem produz, de

quem demonstra resultados econômicos a favor da cidade.

Esse lugar se torna o regulador das atividades rurais e aparece como outro ponto de relevância e de forma. A cidade deixa de ser um vilarejo e existem aquelas que nem chegaram a ser isso, como lembrado por Santos (2009) ao se referir ao processo de colonização da Amazônia e do Centro-Oeste, quando nem mesmo muitas vilas antecederam aos municípios, vários deles foram criados diretamente como cidades e com necessidades econômicas e políticas muito bem definidas. Elas solicitavam primeiramente uma estrutura, ainda que básica, para que se configurassem enquanto espaço urbano de ação. Nisso, elas surgem com respostas que começam a se materializar como vias, como espaços públicos, equipamentos urbanos, como autoestradas de conexão com outras cidades, numa dimensão territorial daquilo que se era colonizado sob o discurso do desenvolvimento. Em capitais mais à sudeste, como São Paulo e Rio de Janeiro, a “fluidez do território” também era colocada como uma necessidade de primária, ela estruturaria as atividades e o dia a dia daquela zona de municípios que estavam de certa maneira conectados por suas interdependências.

Essas estruturas, sejam elas territoriais ou locais, desempenham um papel de construção física da cidade. Elas colocam especificidades de ações em distintos sítios com a responsabilidade de dinamizar lugares, criar e melhorar a ação da circulação, de expandir ou resolver áreas em evolução e que carecem de

infraestruturas básicas ou de segunda ordem, mas que devem existir no cotidiano urbano. De acordo com Panerai (2014), mudar essas estruturas ou acrescentar, implantá-las, pressupõem uma nova fase de desenvolvimento econômico e demográfico na dinâmica social existente ou por existir. Elas não acontecem de maneira simples, pelo contrário, se requer um controle rigoroso de urbanização e deve ser empreendido pouco a pouco. Visto que questões de todos os cunhos se colocam nesse cenário, desde gestões de situações fundiárias, controles sobre a forma da cidade e gestão espacial e administrativa onde estão sendo inseridos ou ampliados determinados tipos de infraestruturas.

Segundo Yoshinaga (2003) a “infraestrutura urbana, seria a priorização da eficiência de redes arteriais de saneamento (água, esgoto e drenagem), energia (eletricidade, gás), comunicação e o sistema viário, e a sua integração às áreas de maior densidade de atividades”. Ou seja, ela não é composta apenas das vias e seus complexos arranjos, pensar nesse montante operacional de uma cidade é refletir e promover conexões de diferentes necessidades, ora respondidas como serviços, que o cidadão necessita diariamente. Assim, o deslocamento feito pelas artérias asfaltadas são apenas uma parte do que vai de água para o banho, até a eletricidade para a televisão. Em suma, é viável afirmar que esse complexo de infraestrutura urbana deve ser pensado para promover um melhor funcionamento da vida na cidade, por isso as suas correlações das diferentes partes desse mecanismo devem conversar de maneira

que o desenvolvimento seja coeso e não gere mais demandas problemáticas que benefícios.

De maneira complementar, Zmitrowicz e Angelis Neto (1997) discutem a infraestrutura urbana como um sistema:

“Infraestrutura urbana pode ser conceituada como um sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo estas funções serem vistas sob os aspectos social, econômico e institucional. Sob o aspecto social, a infraestrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico, a infraestrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercia-

lização de bens e serviços. E sob o aspecto institucional, entende-se que a infraestrutura urbana deva propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade.”

Justamente através dessas três possibilidades que se pode compreender independente de que aspecto se narra, todos eles são relevantes para o funcionamento da cidade. Seja socialmente pelas questões básicas da televisão até o banho até aquelas mais complexas como as atividades do comércio e da indústria até chegar às demandas administrativas e outras que compõem o espaço de convivência urbano. Claro que para cada uma dessas partes, peculiaridades distintas são colocadas à mesa e fazem a requisição de distintas metodologias para que funcionem. Uma minúscula cidade, por exemplo, pode solicitar o aspecto mais social, o que corresponde ao morar, ao educar, ao trabalho etc. Mas ela não deixa de necessitar os aspectos econômicos para o comércio, ainda que vicinal e básico e os aspectos institucionais que dão acesso à cidade ou que montam a moderada estrutura administrativa municipal. São menores as exigências e especificidades, mas se a referência for feita à uma metrópole ou megalópole, cada um desses aspectos deve ser analisado e praticado de maneiras mais extensas e complexas, dadas as exigências que tal realidade propõe.

Dentro dessas ilustrações cabe citar que cidades desde a Roma Antiga e as obras de romanos em outras regiões italianas apresentavam aspectos de infraestruturas urbanas que atendiam as demandas da cidade, por exemplo os aquedutos romanos, ver figura 1.8. O que quando se passa pelas cidades em plena revolução industrial se beneficiaram da energia elétrica desde seus modos de produção até utilização. E, quando

se chega ao século XXI o que se vê é uma complexa rede de infraestruturas que se organizam desde as partes subterrâneas para os transportes em sistemas de metrô, pelas malhas viárias em superfície ou aéreas, pelas linhas de telefonia e internet em cabos ópticos e infinitas possibilidades que facilitam toda a complexa vida contemporânea numa cidade, ver figura 1.9.

Assim, ainda nas reflexões de Zmitrowicz e Angelis Neto (1997), a infraestrutura urbana pode ser composta de um conjunto de sistemas. Eles podem ser classificados em:

- a. subestima viário – as vias urbanas;
- b. subsistema de drenagem pluvial;
- c. subsistema de abastecimento de água;
- d. subsistema de esgotos sanitários e
- e. subsistema energético e de comunicações.

Possivelmente o último seria o mais complexo, por se tratar de um tema que passou em curto espaço de tempo por uma cartela grande de mudanças de usos e operação. As antenas passaram a ocupar os espaços dos tetos dos edifícios e os cabeamentos começaram inexistir. Assim como inúmeras fiações elétricas passaram a ser substituídas por placas solares que alimentam as luminárias públicas, aquecem os chuveiros e iluminam casas. De modo próximo, os sistemas de esgotamentos tiveram seus moldes de lançamentos alterados por tratamentos prévios e descartes mais conscientes e legalizados, como as Estações de Tratamento de Esgoto



Figura 1.8 – Aqueduto Mediceo, Pisa.
Fonte: Anderson Ferreira, 2017.

Figura 1.9 –
Estruturas de
comunicação
contemporâneas da
Avenida Paulista,
São Paulo. Fonte:
Caio Guatelli/
Folhapress, 2014.



– ETEs, conforme figura 1.10. Da mesma maneira, as vias também se transformaram, deixaram de se comportar somente com os usos de carros e passaram constantemente por adaptações para as bicicletas, para o tráfego pedonal e para áreas exclusivas para deslocamentos de transportes públicos. São essas as mudanças que têm surgindo sobre as cidades, sem que elas deixem de necessitar e utilizar as infraestruturas urbanas, mas adaptando-as de maneiras diferentes para que sejam mais utilizadas ainda.

1.3.5. Os MEGAEVENTOS

Segundo Ivo (2015), “os megaeventos são apresentados como ritos de passagem a uma nova realidade futura, e as organizações internacionais mostram-se como elementos favorecedores das transformações dessas realidades”, assim como a marca da cidade é trabalhada para promoção dela além dos seus limites cartográficos. O momento da organização de um evento de visibilidade internacional é o ponto da reflexão sobre as medidas de investimentos que são feitos para as cidades-sedes. Muito além dos termos da promoção publicitária, do *city marketing*⁸ e do *nation brand*⁹, há muito o que colocar no rol das participações. Os empreendedores, investidores, construtores, as ações do estado, as questões sociais, urbanas e as plataformas de negócios devem ser entendidas como componentes para a possibilidade do êxito em todo o processo de organização e realização de eventos, de maneira

ampla e em todas as suas faces.

De acordo com AFFERNI (2012) um grande evento pode ser compreendido como uma celebração pública temática, se relaciona com o ato de um ritual, de promover encontro entre pessoas, servindo assim para estabelecer a relação humana e social, serve para aumentar o senso de conscientização sobre tais temas, além de trabalhar a imagem e a economia de determinada cidade, território e país. Sendo capaz de gerar receitas, impactos e mudanças urbanas nos lugares que os sediam: “Un grande evento, anche se ciclico, è unico e irripetibile almeno per il Paese che lo ospita; ha una portata mediatica globale, genera elevati costi di organizzazione e notevoli impatti sia sull’ambiente costruito, sia sulla popolazione”.

Assim, os megaeventos ficaram como uma espécie de mostruário, uma vitrine onde pode-se demonstrar o que uma cidade é capaz de fazer caso aconteçam esforços conjuntos em prol de uma única data, em que todas as ações estabelecidas sejam colocadas como metas para investidores, empreendedores, gestores públicos e comunidade como todo. É um cenário ideal para promover mudanças urbanas, transformar a imagem da cidade, recuperar zonas degradadas e criar outras localidades urbanisticamente interessantes. Num modo otimista, o cenário do megaevento é o momento ideal para a unificação e para o melhoramento e crescimento do lugar que o sedia. De outro lado, algumas questões que vez e sempre se esbarram são postas por Venturi (1994), que apresenta o termo “*festivalizza-*

zione” para os megaeventos urbanos, ao se referir ao ato “festilizar” a política urbana para atender às possibilidades de organização de tais atividades. O que é advogado por Ivo (2015) quando afirma que os megaeventos podem atuar como o modismo da indução de remodelações arquitetônicas e urbanísticas, tendo a possibilidade de acabarem como combustíveis para instrumentos de políticas externas e internas que se voltem às transformações urbanas a partir de interesses muito bem estabelecidos. Já, Harvey (2006) trata os megaeventos como a possibilidade de espetacularização e exibição das cidades, como argumentos de atração de investimentos com o pretexto de resolver questões anteriores e futuras das cidades.

Um ponto comum é que tais os autores concordam que os megaeventos têm um papel relevante no processo de melhorias e transformações das cidades que os hospedam, mas o importante é fazer previsões no pré para o pós evento, como abordado por AFFERNI (2012) quando se refere aos marcos gerados em cidades mundo afora a partir das realizações das Exposições Universais:

“Le Esposizioni universali passano alla storia per i loro simboli più che per i contenuti; ciò che resta nelle città, sia in termini di infrastrutture che di processi di rigenerazione urbana, è un patrimonio usado per incrementare la loro immagine a livello internazionale. Pensiamo all’Atomium di Bruxelles, allo Space Needle di Seattle, al Ponte Vasco da Gama di Lisboa e, soprattutto, alla Torre Eiffel di Parigi, un’opera che grazie alla progettazione del post-evento è passata da struttura temporanea destinata a essere smantellata, a simbolo della città e della Francia intera”.

Paralelamente HUTTON (2001) narra outra categoria de megaevento, os esportivos. Segundo ela, os Jogos Olímpicos Mundiais fornecem às cidades as possibilidades se revitalizarem, melhorarem e se promoverem mundialmente. A festa do evento pode exigir particularidades que atendam demandas muito específicas para a realização do mesmo, mas também pode ser a oportunidade de resolver demandas postas há tempos pela sociedade. Nesse cenário, os investimentos públicos e privados são colocados à disposição de transformações urbanas, à construção de novos equipamentos, às expansões das cidades e às mais variadas modalidades de avanços urbanos que se possa imaginar.

Ainda na fala de HUTTON (2001) no seu estudo sobre megaeventos olímpicos em cinco cidades mundiais: Montreal, Barcelona, Lillehammer, Atlanta e Sidney, é apon-

tada a possibilidade de compreensão desses eventos esportivos a partir de quatro perspectivas, categorizadas em: 1. estrutura administrativa e política, 2. planejamento físico e social, 3. planejamento financeiro e estratégia e por último, 4. efeitos multiplicadores. Para cada uma delas, a autora explica como podem ser observadas:

“The purpose of the first category, political and administrative structure, is to examine the cities’ current political situation and leadership and the organizations that are involved in decision-making regarding Olympic preparations. The second category, physical and social planning, looks at the infrastructure and construction that occurred for the Games. The physical and social planning also studies the way in which each city planned for the years prior to the Games and the following years. The third category,

financial planning and strategies will examine the ways in which cities contributed to the Olympics and what the long term financial impacts were from hosting the Games. The fourth category, multiplier ef-

fects, examines the various spin offs from the Games, understanding what the benefits are, as well as the negative impacts that have come about as a result of hosting the Olympics”.



Figura 1.10 - Estação de Tratamento de Esgoto Industrial. Fonte: <http://www.fibrav.com.br/produtos/saneamento-estacoes-de-tratamento/estacao-de-tratamento-de-esgoto-industrial/>.

Além de fazer uma leitura prévia sobre finanças, capacidade de execução, questões físicas e variadas estratégias, a verificação mais importante pode ser a partir do spin offs ou em português a “derivação de algo”, aquilo que foi resultado de uma ação. O que em termos práticos seriam quais os legados e benefícios que um megaevento pode deixar para a cidade que o sedia, assim como os prejuízos que possivelmente podem ter surgido a partir de tal evento. É uma avaliação clara, sem partidos, mas aberta ao resultado, seja ele negativo ou positivo. Isso porque os ganhos oriundos de um fenômeno desse porte podem resultar em melhorias que se viverão por décadas pelos moradores das sedes, mas da mesma maneira eles podem amargar os problemas que foram criados durante muitos anos.

Para Ribeiro Santos e Junior (2015) os megaeventos têm uma importante função naquilo que concerne a capacidade de atração de pessoas e mercadorias, elas se movimentam em torno desses eventos em busca de experiências singulares, inovadoras e estimulantes. O problema disso surge com o exagero do empreendedorismo em busca de proporcionar toda essa cartela de possibilidades aos expectadores. Apontam, que surgem terrenos com alta oferta de realização de negócios urbanos, a partir das infraestruturas, das legislações e das questões de trabalho. Posteriormente, estabelece-se um processo grandioso de especulação imobiliária, sendo justificado sempre pelo turismo, pelo espetáculo cultural e pela realização dos esportes. Por fim, o modelo de gestão das cidades tende a passar

por mudanças, em que gerir essa máquina passa a acontecer como se administra uma empresa privada, focando no empreendedorismo e na geração dos lucros sem refletir em prejuízos humanos e urbanos que possam acontecer.

Mas, é também importante salientar que esse espetáculo esportivo através dos megaeventos é datado de muito antes, mas com um destaque para a retomada dos Jogos Olímpicos da Era Moderna, evento encabeçado pelo francês Pierre de Frédy, o Barão de Coubertin, que em 1896 marcou o retorno das Olimpíadas, em Atenas, na Grécia. Dia consolidado na história com a cerimônia suntuosa e mais dez dias de duração para os acontecimentos de disputas de oito esportes em diversas modalidades (MULLER & TODT, 2015). Tudo isso com direito a festa de inauguração, oficialização do fogo olímpico, participação das comitivas de países integrantes das disputas e manifestações públicas pelo evento, além de inclusive contar com convites para a solenidade e todas as formalidades que ainda hoje praticadas, conforme observado no convite oficial para o evento na figura 1.11.

Assim, os megaeventos sejam os religiosos, as exposições mundiais, os Jogos Olímpicos ou as Copas do Mundo carregam com cada um a representatividade de unir pessoas espalhadas mundo afora em determinada cidade ou país em específicos dias com propósitos muito similares: celebrar, disputar, congratular e se promoverem. Por isso, as sedes se tornam lugares de demandas, delas são exigidas preparações para essa

recepção e seguem alimentadas pelos discursos de esperanças dos legados e das visibilidades internacionais como apresentado por Hatton (2001), Ivo (2015), Harvey (2006), Ribeiro e Santos Junior (2014), Afferni (2012) e Venturi (1994). Com isso, as sedes passam a oferecer algo e esperam que as pessoas cheguem a elas para comprovar suas capacidades de sediar eventos dessa magnitude. Afinal, desde a era de Coubertin até os megaeventos do Brasil de 2014 e 2016, o demonstrar e fazer publicidade dos países e cidades sedes se tornam situações mais pulcras que viver o evento em si, o que o convite para a primeira Olimpíadas de Atenas da Era Moderna pregava, como demonstrado na figura 1.12. Quanto mais se mostrar e alcançar participantes, sejam competidores ou expectadores fazia de práticas antigas do esporte algo que conduziria tantos lugares à máxima visibilidade.

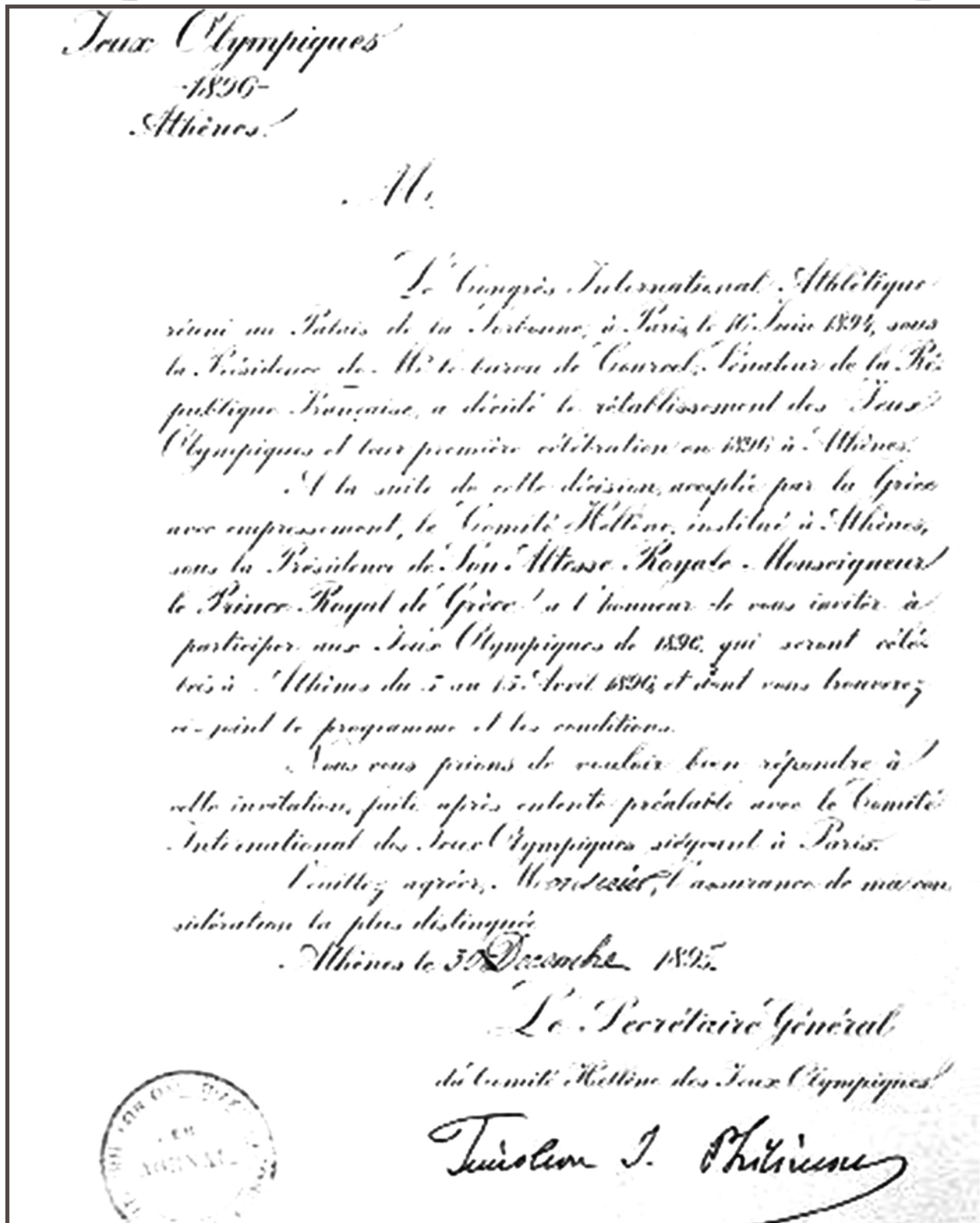
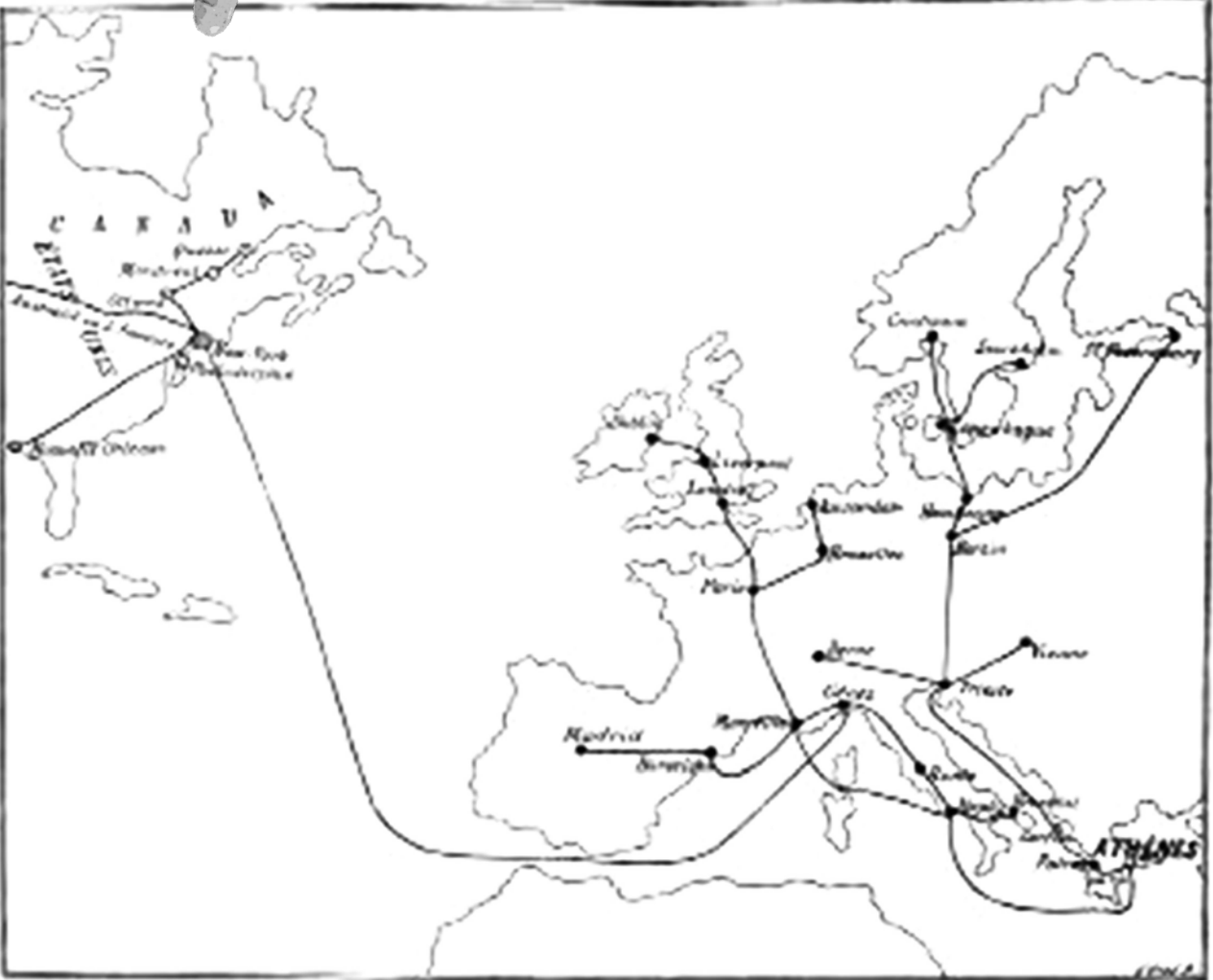


Figura 1.11 – Convite oficial para participação nos Jogos Olímpicos de 1896, datado de 30 de dezembro de 1895. Arquivos do Comitê Olímpico Helênico. Fonte: MULLER & TODT, 2015.



Jeux Olympiques

ATHÈNES

6-15 Avril 1896

L'Agence Th. Cook et Son, de Londres, s'est mise en communication avec les différentes Compagnies de Chemins de fer et de Paquebots dans le but d'obtenir des réductions de prix en faveur tant des concurrents que des simples curieux qui, de toutes les parties du Monde, se rendront en Grèce à l'occasion des Jeux Olympiques.

Figura 1.12 - Anúncio do Agente de Viagens Thomas Cook and Son para viagens em grupo para o primeiro Jogo Olímpico da Era Moderna em Atenas. Extraído de Bulletin du Comité International des Jeux Olympiques, n. 4, 1985. Fonte: MULLER & TODT, 2015.

NOTAS

1. Lei nº 12.663, de 5 de junho de 2012.

Dispõe sobre as medidas relativas à Copa das Confederações FIFA 2013, à Copa do Mundo FIFA 2014 e à Jornada Mundial da Juventude - 2013, que serão realizadas no Brasil; altera as Leis nos 6.815, de 19 de agosto de 1980, e 10.671, de 15 de maio de 2003; e estabelece concessão de prêmio e de auxílio especial mensal aos jogadores das seleções campeãs do mundo em 1958, 1962 e 1970.

CAPÍTULO II
DA PROTEÇÃO E EX-
PLORAÇÃO DE DI-
REITOS COMERCIAIS
SEÇÃO II
Das Áreas de Restrição Co-
mercial e Vias de Acesso

Art. 11. A União colaborará com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que sediarão os Eventos e com as demais autoridades competentes para assegurar à FIFA e às pessoas por ela indica-

das a autorização para, com exclusividade, divulgar suas marcas, distribuir, vender, dar publicidade ou realizar propaganda de produtos e serviços, bem como outras atividades promocionais ou de comércio de rua, nos Locais Oficiais de Competição, nas suas imediações e principais vias de acesso.

§ 1º Os limites das áreas de exclusividade relacionadas aos Locais Oficiais de Competição serão tempestivamente estabelecidos pela autoridade competente, considerados os requerimentos da FIFA ou de terceiros por ela indicados, atendidos os requisitos desta Lei e observado o perímetro máximo de 2 km (dois quilômetros) ao redor dos referidos Locais Oficiais de Competição.

§ 2º A delimitação das áreas de exclusividade relacionadas aos Locais Oficiais de Competição não prejudicará as atividades dos estabelecimentos regularmente em funcionamento, desde que sem qualquer forma

de associação aos Eventos e observado o disposto no art. 170 da Constituição Federal.

2. Resultado de uma parceria formada em 2010 entre a Fipe e o portal ZAP. o Índice FipeZap de Preços de Imóveis Anunciados é o primeiro indicador a fazer um acompanhamento sistematizado da evolução dos preços do mercado imobiliário brasileiro. Utilizando uma base de dados confiável e robusta, tornou-se referência como fonte de informações sobre o setor, tanto para as famílias, como para agentes do mercado e analistas.

Mensalmente são coletados milhões de anúncios de venda e locação, para imóveis residenciais e comerciais. Após rigoroso tratamento estatístico, são consideradas apenas as informações adequadas. A partir daí, são calculados os preços representativos de cada uma das cidades contempladas que,

seguindo ponderações específicas, são agrupadas e acompanhadas ao longo do tempo, com a evolução dos preços sendo mensurada por meio do Índice FipeZap.

Apesar da relevância do mercado imobiliário para a economia, não havia no Brasil um acompanhamento sistematizado da evolução dos preços desse setor. Percebendo essa lacuna, o ZAP e a Fipe firmaram uma parceria para gerar e disponibilizar para a sociedade essas informações. A partir da grande massa de anúncios do Zap, complementado com informações de outras fontes, e da expertise da Fipe no desenvolvimento e cálculo de índices de preços, surgiram os Índices FipeZap de preços de Imóveis Anunciados.

O lançamento dos índices ocorreu em 2011, contemplando dados de preços de vendas de imóveis resi-

denciais de 7 cidades (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Distrito Federal, Salvador, Fortaleza e Recife) e de locação para São Paulo e Rio de Janeiro. Posteriormente foi ampliado o número de cidades acompanhadas (hoje são 25 municípios brasileiros) e foi criado o Índice FipeZap de Preços de Imóveis Anunciados Comercial (com dados de venda e locação para 4 municípios).

(<http://fipezap.zapimoveis.com.br/sobre-fipezap/>)

3. Cálculo do valor venal para imóveis edificados:

$$\text{Valor Venal} = A \times T \times I \times P \times V_u$$

A = Área edificada do imóvel

T = Fator Tipologia, aplicável de acordo com as características construtivas do imóvel, dentre as previstas na Tabela III da Lei 6.250/2017, ou de suas

partes que sejam telheiro anexos a outras edificações não residenciais e quadras de esportes.

I = Fator Idade, aplicável em razão da idade do imóvel contada a partir do exercício seguinte ao da concessão do “habite-se”, da reconstrução ou, ainda, do exercício seguinte à ocupação do imóvel.

P = Fator Posição, segundo a localização do imóvel em relação ao logradouro, distinguindo-o como frente, de fundos, de vila ou encravado, este último considerado como aquele cuja edificação não se comunica com a via pública, exceto por servidão de passagem ou outro imóvel.

Vu = Valor Unitário, associado a tipologia construtiva: apartamento, casa, sala comercial, loja, hotel etc. Conforme Tabela XVI – A (Planta de valores do mu-

nicípio, Lei 6.250/2017).

Fonte: INFORMATIVO VALOR VENAL – IPTU 2018 (Prefeitura do Rio

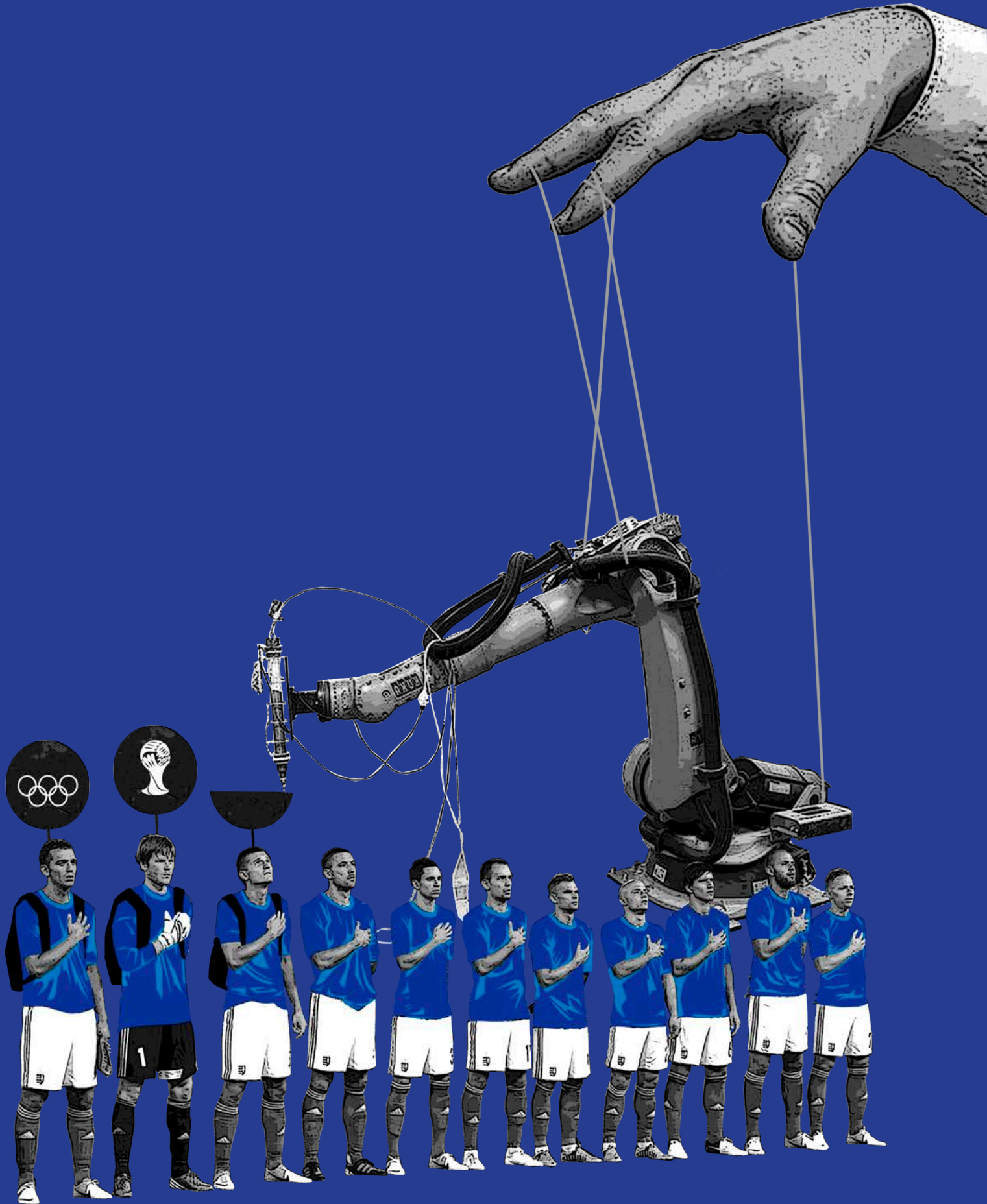
4. Cio da Terra, música composta por Milton Nascimento e Chico Buarque, em 1977. Uma homenagem às mulheres camponesas que trabalhavam na colheita de algodão, que laboravam a terra, o chão.
5. A cité grega, a cidade oriental ou medieval, a cidade comercial ou industrial, a pequena cidade ou a megalópolis (LEFEBVRE, 2008).
6. El Laboratorio de Urbanismo de Barcelona es un centro de investigación de la Universitat Politècnica de Catalunya adscrito al Departamento de Urbanismo de la ETSAB. La fundación del LUB en 1968 reunió, bajo la iniciativa de Manuel de Solà-Morales, a los profesores Joan Busquets,

Antonio Font, Miquel Domingo y José Luís Gómez Ordóñez en la Escuela de Arquitectura de Barcelona (ETSAB). Desde entonces, diversas promociones de estudiantes han participado en las iniciativas propias del Laboratorio y muchos profesores han realizado investigaciones propias. Un conjunto de tesis doctorales tienen su origen en el mismo. Profesores vinculados en uno u otro momento imparten docencia en diversas universidades europeas y americanas. Desde 2004 es un Grupo de Investigación Consolidado de la UPC con el programa “Observatorio del urbanismo de las ciudades”. Sus áreas principales de estudio son las formas de crecimiento y de la morfología urbana, el desarrollo de la Barcelona moderna, la teoría y la práctica del proyecto urbano y la enseñanza del urbanismo en el mundo. (www.lub.upc.edu).

7. Na ausência de um sistema bancário suficiente, o crédito imobiliário decolou no século XIX durante operações promocionais que alimentaram a bolha imobiliária da década de 1860 e o crash que se seguiu.
8. Para IVO (2015) essa expressão “visa a ‘venda’ de um lugar como produto promocional para os diversos públicos, o marketing de lugares, ou marketing city, inerente ao modelo gestor do planejamento estratégico, favorece a articulação entre o público e o privado. A cidade, entendida por essa via como uma empresa, passa a trabalhar no sentido de atrair o seu ‘público’ e significar espaço atrativo de ganhos econômicos para os ‘acionistas”.
9. “A estética das cidades e a reestruturação urbana passam a elementos-chave de visibilidade, legitimação e, ao mesmo tempo, de

reificação da ‘imagem-nação-mercado’, servindo de suporte ao mercado globalizado por meio da construção e sedimentação de identidades estereotipadas em modelos de base e míticos de uma nação internacionalmente aceita: um simulacro de nação” (IVO, 2015).

“A noção de nation brand como ferramenta analítica, mas também política de mercado, revela um novo momento e permite entender a natureza de algumas ações governamentais de abertura de mercado ou da linha do chamado ‘desenvolvimento local’ e suas justificativas. Possibilita pensar o papel das cidades no desenvolvimento de políticas efetivas, ou, ainda, observar fronteiras e limites do aparelho de Estado nacional no contexto de uma economia globalizada, sob a hegemonia do mercado” (IVO, 2015).



02

PARTE 2:

A ABERTURA DOS
JOGOS

2. OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E AS CIDADES

2.1. OS JOGOS OLÍMPICOS DA ERA MODERNA

De acordo com Bourdieu (1997) o megaevento tem a conotação da reunião de inúmeros grupos internacionais que demonstram ali suas nacionalidades, suas culturas, suas crenças e suas personalidades. As Olimpíadas é a festa mundial, a maior de todas, em que independentemente da cor, do valor da riqueza ou as cores das camisas dos atletas, todos serão vistos, basta eleger, basta posicionar, porque o espectador verá. O que vale acrescentar é que esse espectador pode ser o que confere tais manifestações de perto e ao vivo e aqueles evocados pelo autor,

aqueles que têm seus acessos garantidos pelo *marketing* esportivo e pelas mídias.

Segundo Almeida, Mezzardri e Marchi Júnior (2009) os megaeventos são possibilidades de eventos de larga escala, eles podem ser comerciais e esportivos, possuem um apelo dramático e popular bem expressivo, inclusive com abrangência internacional. Eles geralmente são realizados por parcerias de governos e iniciativa privada e se tornam facilmente em episódios oficiais da cultura pública. Ainda sobre essa

definição é pertinente acrescentar que os eventos podem ser de caráter cultural, uma realidade que inclusive antecedeu aos megaeventos dos Jogos Olímpicos da Era Moderna. Para Borgers (2003) "*World's fairs or Universal Exhibitions have influenced the evolution of international sports from their start in 1851*". Isso porque mesmo antes da confirmação do retorno dos Jogos Olímpicos em 1896, as feiras e exposições tinham papéis relevantes como grandes e importantes eventos que reuniam diversos grupos e tinham os propósitos de demonstrarem os

avanços sociais e tecnológicos empreendidos por cada nação ou povo. Já no século XIX, os esportes faziam parte da demonstração do desenvolvimento social e estético das populações durante o evento da Exposição Universal. Competições como de ginástica eram realizadas desde 1867, época em que Frédéric Le Play enfatizava que tais demonstrações já depunham a favor da melhoria da condição física e moral da população (BORGERS, 2003). A partir desse pressuposto surgem as aspirações de Pierre de Frédy, o Pierre de Coubertin, sobre os movimentos a favor da recriação dos Jogos Olímpicos praticados pelos gregos antigos e esse processo de retorno acaba sendo classificado em quatro etapas, conforme abordado por Rubio (2010): A fase do estabelecimento; A fase de afirmação; a fase de conflito e a fase profissional, que inclusive serão detalhadas adiante.

2.1.1. A FASE DE ESTABELECIMENTO: DE ATENAS 1896 A ESTOCOLMO 1912

Segundo Amaro (2015) e Rubio (2010) em 1892, durante do 5º Aniversário da União das Sociedades Francesas de Esportes Atléticos (USFSA) foi criado o Comitê Olímpico Internacional (COI) e teve como seu primeiro presidente o grego Demetrius Vikelas e secretário geral Pierre de Coubertin, ambos tinham o propósito claro de organizar o Movimento Olímpico Mundial e promo-

ver a realização dos Jogos Olímpicos da Era Moderna. Existia a intenção, inclusive, que Paris sediasse a primeira versão do evento já em 1886, porém ficou estabelecido que essa reabertura deveria ser realizada em Atenas, na Grécia, por motivos óbvios. Para Rubio (2010) o frenesi provocado pelo acontecimento impar entre os gregos, fazendo das Olimpíadas algo que deveria ser levado novamente ao berço dos Jogos Olímpicos da Antiguidade. Ainda, o reestabelecimento dos Jogos Olímpicos era como a materialização de um sonho e a edição de 1896 ainda que não dispusesse de investimentos públicos, já para as tão famosas construções e infraestruturas, contou com as benesses de ilustres cidadãos gregos, dentre eles Georgios Averoff que ficou responsável financeiramente pela restauração do estádio grego de Atenas. Além da falta de recursos locais e do próprio COI, havia outro desafio relacionado a falta de entusiasmo e empatia mundial em relação as três primeiras edições, 1886, 1900 e 1904, encaradas somente como apêndices das Exposições Mundiais.

Outros desafios que assombravam os primeiros jogos da era moderna eram talvez os seus antecedentes, os Jogos Olímpicos da Antiguidade, já que eles tinham um viés e interesses religiosos, cultuavam a Zeus o Deus maior do Olimpo, à Hercules e outros deuses. O cenário de seus acontecimentos é datado com surgimento em 704 a.C., com competições realizadas anualmente e somente a partir de 680 a.C. elas passaram a acontecer quadrienalmente (LIMA, 2009). Esse fator divino gerava no exercício do corpo e

das disputas como reuniões de culto e demonstração de forças ao divino. Além disso, eram os momentos em que os povos se apaziguavam das guerras para as disputas, o que fazia com que os jogos fossem entendidos como momentos de trégua, inclusive a maneira como eles aconteciam eram regidos por regras muito bem estabelecidas, para que houvesse uma fase de convivência entre os divergentes. Segundo Guttman (1994) essas regras sempre foram parte integrante dos jogos, o que se alterou foi como elas são entendidas, primeiramente pelas instruções divinas e na era moderna a partir dos preceitos humanos para a competição justa.

Para Amaro (2015, p. 6) as Olimpíadas viveram momentos até que fossem de fato consolidadas como o maior megaevento mundial:

“Em seus primeiros anos, as Olimpíadas foram prejudicadas pela frágil organização e pela baixa adesão dos países. Era um evento menor no calendário mundial e ainda não atraíam grandes públicos nem participantes – em 1896, foram apenas 14 países e 241 atletas. Tentando melhorar esse cenário, porém sem muito sucesso, as edições de 1900 e 1904 foram realizadas concomitantemente às Exposições Universais”.

Segundo as classificações de Rubio (1997) esse primeiro momento é tido como a Fase do Estabelecimento, quando o evento é de fato reestabelecida e tem que se fincar enquanto megaevento esportivo dentro de um calendário internacional. Assim, além da baixa adesão dos primeiros jogos até os acontecimentos das II e III Olimpíadas à sombra das Exposições Universais em Paris e nos EUA eram momentos complexos a serem superados, inclusive porque os Jogos estavam marcados como momento de encontros das nobreza europeia, era o ato mundial para encontros de reis e príncipes, como grandes celebridades estatais (AMARO, 2015).

Os cartazes de divulgação das edições II e III das Olimpíadas, em Paris (França) e Saint Louis (EUA), conforme figuras 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4, já davam notas de qual era a participação dos jogos dentro da programação das Exposições Universais. Em 1900, em Paris o acontecimento dos Jogos Olímpicos foi justificado pelos reestabelecimentos do megaevento, mas a primeira edição já

havia acontecido em Atenas, quatro anos antes. Colocando a capital francesa como a próxima cidade a sediar as Olimpíadas. Além disso, tinha o acontecimento da Exposição Universal que marcava a transição de século e de acordo com Rubio (1997) para esses eventos eram chamados congressos de inúmeras especificidades como odontologia, história, matemática, estatística, fotografia e outros. Dentro do Congresso de Educação Física incluía-se as exposições de jogos e esportes, o que traduziu e fez protagonizar a participação dos Jogos Olímpicos Mundiais na sua segunda edição. Para tais, tanto em Paris como em Saint Louis de 1904, a proposta era fazer demonstrações das forças de produção, industrialização, intelectualidade e o que já havia sido dito por Frédéric Le Play, o momento de apresentar a organização estética e moral dos países que quisessem se expor no evento mundial.

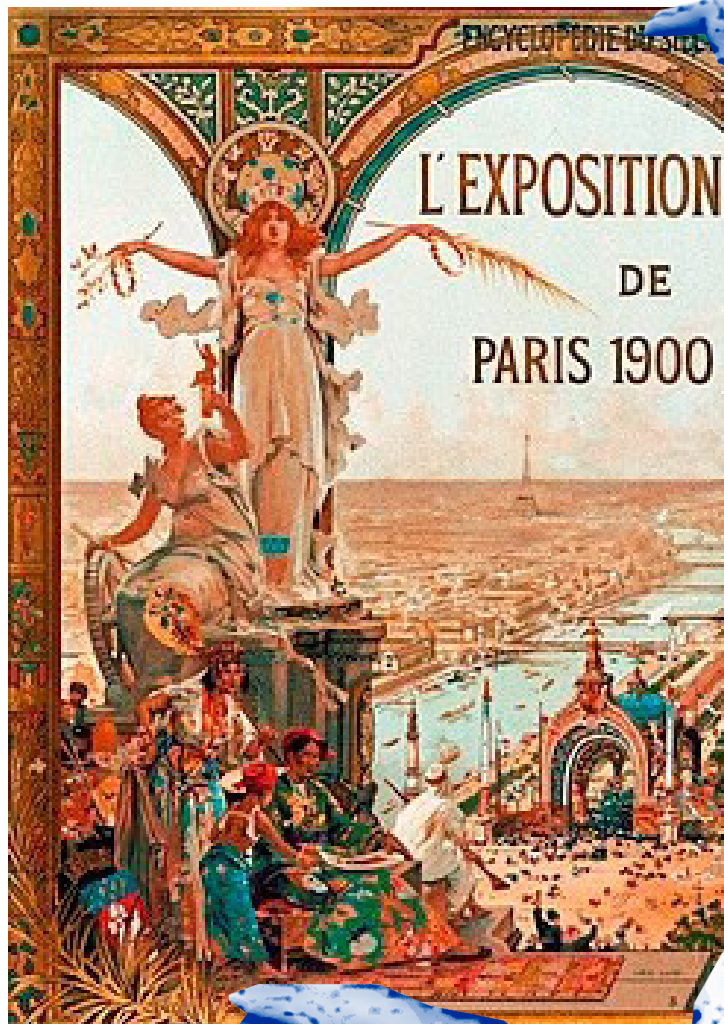
Os jogos de 1900 reuniram 24 países, 997 atletas, quatro vezes mais que o quantitativo em Atenas, além de durarem cinco meses, de maio a

outubro. Já em Saint Louis, em 1904, o número caiu drasticamente, apenas 12 países participaram, 651 atletas e também com duração de cinco meses, de julho a novembro. A questão dessa edição era o fato de acon-

tecer fora do continente europeu, visto que ainda não se tinha a política de variação de continentes, mas o descaso ainda acontecia em relação as disputas olímpicas, a exclusividade seguia aos acontecimentos

das *World Exhibition* e da *Louisiana Purchase Exhibition*. Outro fator, é que talvez os próprios atletas não tivessem ideia do que era competir durante esse evento, da magnitude mundial que isso expressaria alguns

Figura 2.1: Cartaz de divulgação da Exposição Universal de Paris de 1900
- Fonte: COI.



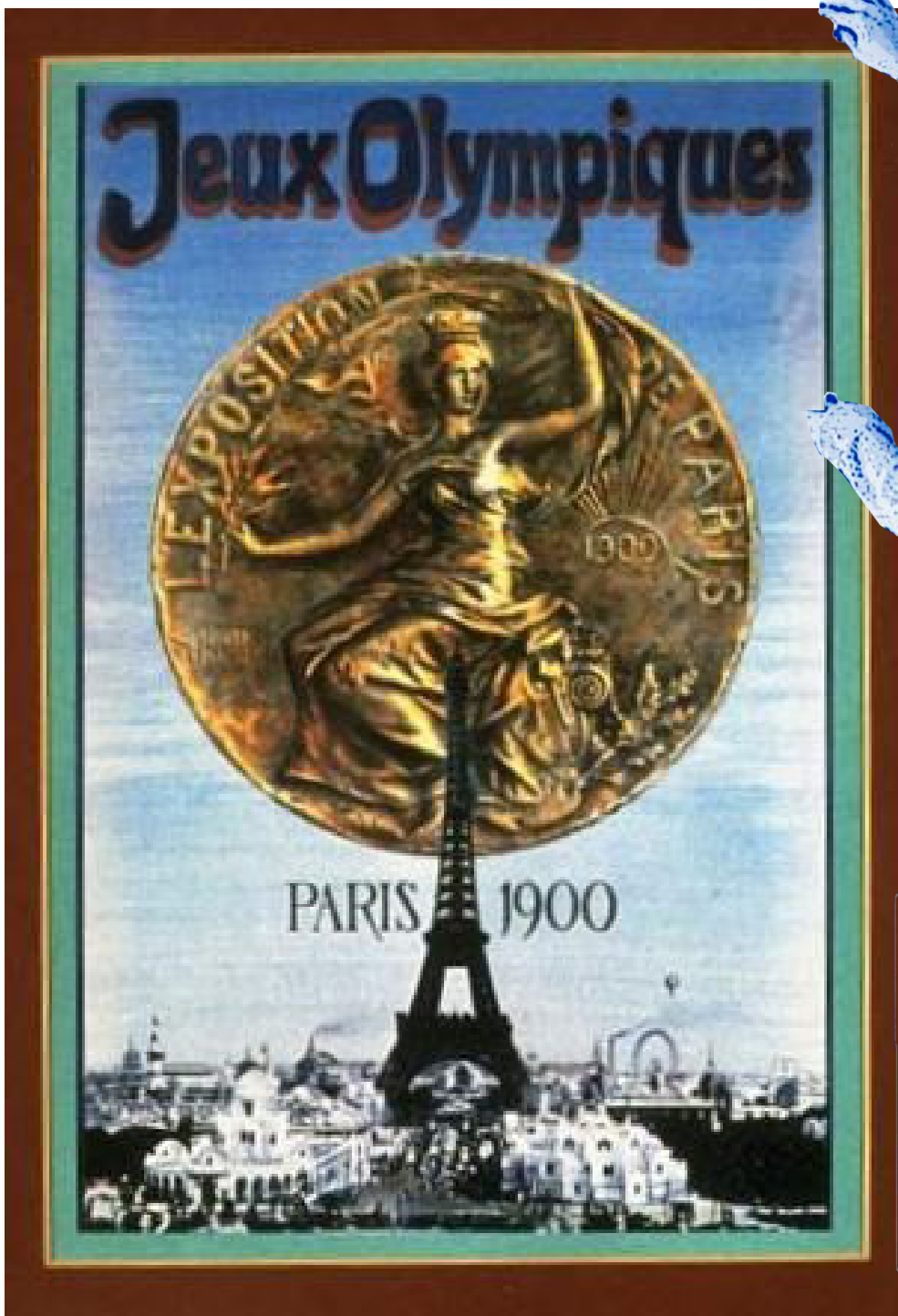


Figura 2.2: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Paris de 1900 – Fonte: COI.

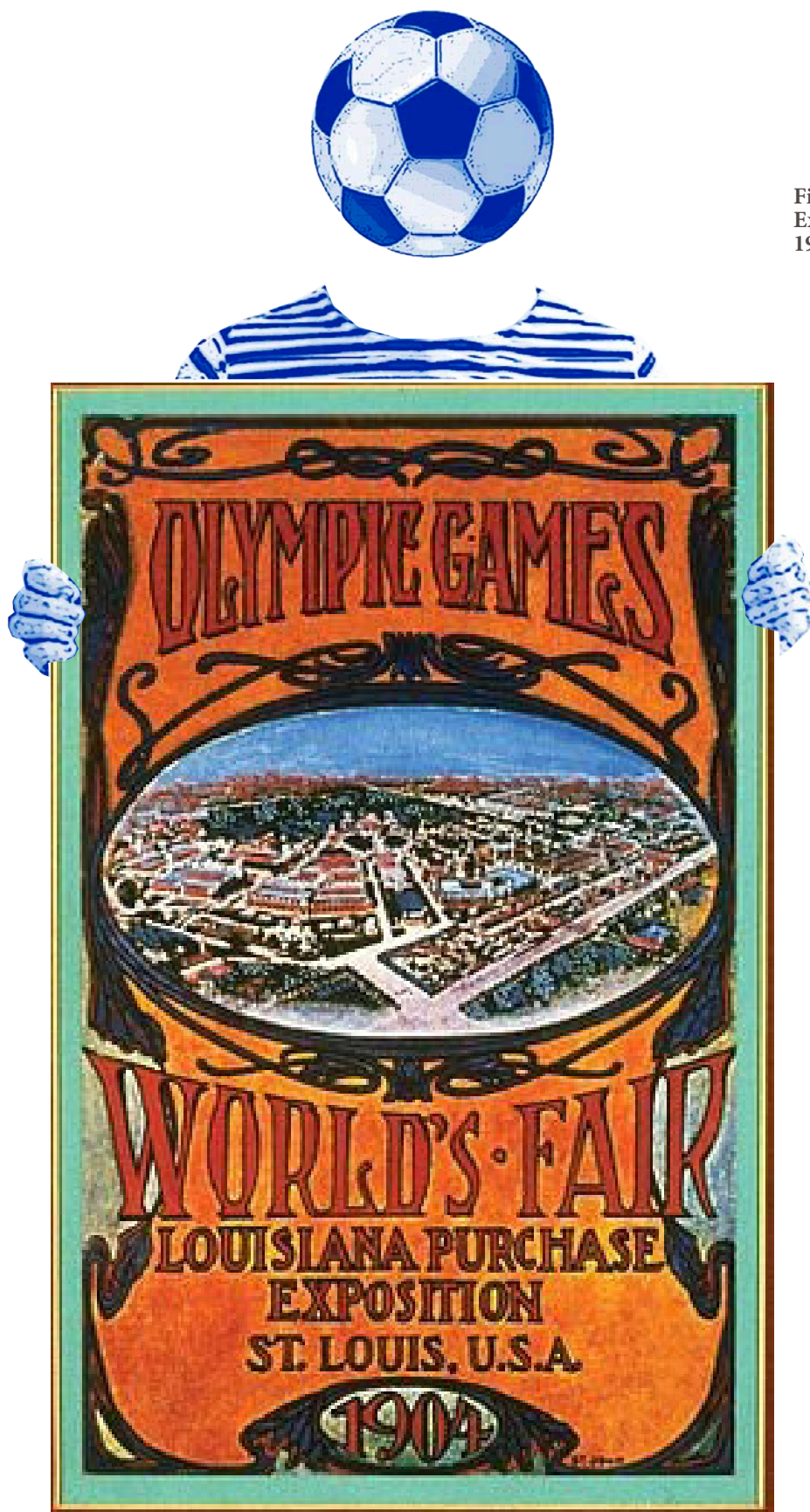


Figura 2.3: Cartaz de divulgação da Exposição Universal de St. Louis de 1904 - Fonte: COI



Figura 2.4: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de St. Louis de 1904 - Fonte: COI.

anos mais tarde.

Já em 1908, os Jogos Olímpicos de Londres propunham um desvinculação das Exposições Universais, embora Amaro (2015) e o próprio material de divulgação, figura 2.5, demonstrassem que havia uma sobreposição ao evento esportivo por parte de outro grande evento: “[...] os Jogos de Londres não estavam subordinados a um evento maior, como havia sido o caso das Exposições Universais. Não obstante, percebe-se a clara associação subordinativa que é feita entre os Jogos de 1908 e a Exposição Franco-inglesa”. Apesar disso, surgia o marco da figura do grande equipamento esportivo, o estádio construído para abrigar parte das disputas dos jogos, o *White City Stadium*, conforme figura 2.6, com construção finalizada em 1908. Mas de outro lado, as questões burocráticas e de gestão foram os maiores entraves para o comitê organizador da época, o COI tinha de se adequar aos sistemas métricos ingleses e as severas imposições e dificuldades de sistematizar regras e pontuações, tornando esse momento como o marco de recursos contra resultados nas partidas esportivas (RUBIO, 1997).

Enfim, em 1912, os Jogos de Estocolmo se desvinculavam da imagem da Exposição Universal e de qualquer outro evento do gênero e que habitualmente se sobrepunham as Olimpíadas. Era o momento também de finalizar o período de

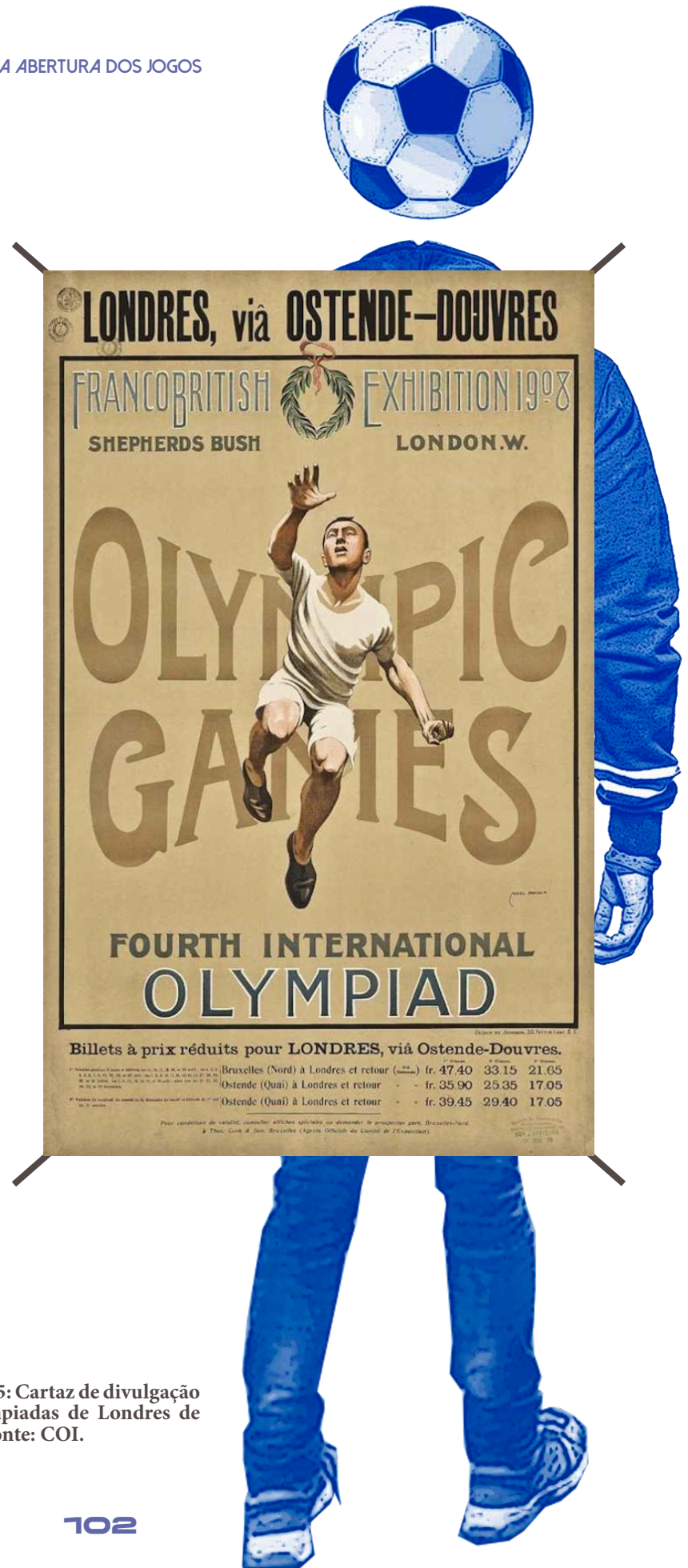


Figura 2.5: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Londres de 1908 – Fonte: COI.



Figura 2.6: White City Stadium -
Fonte: COI.

estabelecimento dos Jogos Olímpicos, o que reverberava no próprio material de divulgação, nada se via relacionando o megaevento esportivo a qualquer outro, ver figura 2.7. Além disso, os comportamentos da organização já apareciam com gestos menos amadores e com uma atuação mais profissional e universal. Desde o modo como foi feito o custeio muito se modificou, houve a tarefa de angariação de fundos para financiar as construções dos equipamentos esportivos necessários para abrigar as disputas, possivelmente tenha sido o marco do planejamento e do levantamento de recursos financeiros para custear tais estruturas para as disputas esportivas. A parte positiva disso e do estabelecimento do evento foi que 2407 atletas de 28 países participaram, num período menor e mais sistematizado com calendário próprio, que durou de junho a julho, sou seja, apenas

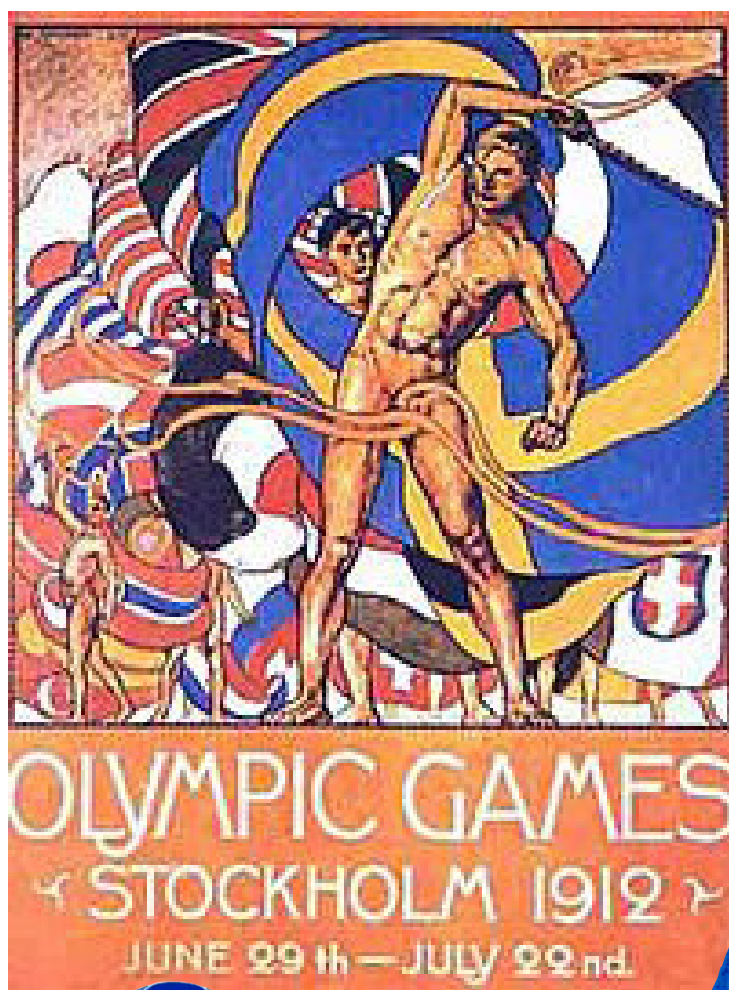


Figura 2.7: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Estocolmo de 1912 -
Fonte: COI.



um mês.

2.1.2. A FASE DE AFIRMAÇÃO: DE ANTUÉRPIA 1920 A BERLIN 1936

Entre as duas primeiras fases existe um espaçamento de oito anos, isso porque em 1916, a VI edição dos jogos que seria realizada na Alemanha foi suspensa em virtude da Primeira Grande Guerra Mundial. Os Jogos de Antuérpia de 1920 seriam um marco importante no retorno das atividades das Olimpíadas e no final da trágica guerra. Estabelecia também a reconstrução de uma cidade e país destruído pelos ataques da batalhas e que segundo RUBIO (1997) esse talvez tenha sido o motivo de a Bélgica se recusar a convidar a Alemanha como participante oficial dos jogos, o que aconteceu pelas mãos do Comitê Olímpico. Mas como resposta à essa ação da organização, outros países como Áustria, Hungria, Bulgária e Polônia que também foram arrasados na guerra, se recusaram a participar dessa edição, o que confirmou o primeiro boicote às Olimpíadas.

Mas nessa fase, uma incorporação de gestão, comercial e simbólica já tinha sido assumida pelos Jogos. Os anéis de Coubertin, criados em 1914, e que representavam os cinco continentes eram postos tanto no lugar das organizações como nas realizações das disputas. De outro lado, a tocha fechava o ciclo da fase de afirmação em 1936, surgida pela primeira vez nos Jogos de Berlim,

apesar de ser um elemento aludido aos antigos gregos. Também já existiam o Hino Olímpico e o juramento do atleta e dos juízes (RUBIO, 1997). Nesse momento, o cartaz de divulgação tinha uma conotação mais urbana, é possível que existiam men-

sagens sobre a reconstrução do país e os jogos sendo utilizados como o marco desse novo momento, além da primeira vez em que aparecem inúmeras bandeiras nacionais dentro uma mídia de divulgação, ver figura 2.8. O que confirmava uma



Figura 2.8: Cartaz de divulgação das Olimpíadas de Antuérpia de 1920 – Fonte: COI



representatividade importante de países, pois nessa fase o número de integrantes do COI era mais expressivo que a Liga das Nações.

Já com um novo caráter, os Jogos voltaram à Paris, e o ano de 1924 foi o momento da capital francesa pela segunda vez sediar as disputas. Era um espécie de sacramento do que havia sido feito há vinte e quatro anos, já não era mais um evento feito no sombreamento de uma Exposição Universal ou outro importante megaevento, o descaso antes praticado também já não aparecia, muito ao contrário, essa edição contou com 44 países participantes e 3088 atletas, números muito maiores que aqueles da virada do século. O que fez com que nessa mesma onda de progressos na organização, os Jogos de Amsterdam, em 1928, marcassem o início dos patrocínios comerciais, a Coca-Cola aparecia pela primeira vez como patrocinadora do evento, onde vislumbrava o impacto que seria aparecer nos meios de divulgação dos Jogos Olímpicos. Lembrando que essa era uma aliança importante, porque o próprio país se recusou a financiar qualquer obra e realização do evento, porque a governante da época, a Rainha Guilhermina da Holanda afirmava que os esportes olímpicos eram avessos aos valores conservadores considerados por ela. Segundo Proni (2008) coube aos organizadores buscarem apoios também com a Companhia das Índias para custear as despesas com o evento.

O interessante é que isso foi o ponto de partida para apoios externos e patrocínios, os Jogos de Los Angeles de 1932 foram os mais ex-

pressivos dessa fase de afirmação, inclusive geraram novos comportamentos dos organizadores. Eles aconteceram na cidade do cinema, a californiana que havia sido candidata já em 1919 e somente dezessete anos depois recebeu uma edição do Jogos, marcando a realização das Olimpíadas fora do continente europeu depois de vinte e quatro anos que haviam sido realizados em Saint Louis, também nos EUA. Ela também marca um momento em que se inicia a cultura da produção das Vilas Olímpicas e não apenas dormitórios como eram feitos anteriormente (RUBIO, 1997). A performance da cidade foi algo tão impressionante chegando ao ponto de construir o Estádio Olímpico Memorial Coliseum que comportava até 120 mil pessoas, como pode ser observado na figura 2.9, financiado por recursos públicos oriundos do governo federal norte-americano, o que segundo Proni (2008) era a demonstração do Estado promovendo a infraestrutura para as competições. Além disso, foi o recorde financeiro, resultados originados dos planos de *marketing* e levando a geração de lucros de um US\$ 1 milhão, fora os custos da realização dos Jogos.

Já quatro anos mais tarde os Jogos Olímpicos tiveram momentos de tensões, a realização ficou a cargo dos alemães, em Berlim, e o problema é que Hitler demonstrava sua obsessão por apresentar um evento com a perfeição de um governo nazista. Havia a necessidade da imposição política e ideológica do sistema liderado por ele, a questão é que nem sempre estava possível compreender até que ponto era a perfeição em prol das disputas

olímpicas e o que era o movimento nazista como ator em excitação para contracenar em palco internacional. Foram gastos US\$ 30 milhões para a construção dos equipamentos de disputas e foram gerados outros US\$ 2,8 milhões. Fatores que colocaram o ditador como bem avaliado pelos seus liderados alemães e o mundo viu um evento que se pagou e rendeu lucros, apesar de gerido por quem e como foi.

Apesar de inúmeras questões humanitárias e internacionais, o fechamento dessa fase de afirmação com os Jogos de Berlim ratificou que seria possível ter bons resultados esportivos e financeiros com a organização e realização do evento. Estava pronta essa constatação, que desde as alianças com patrocinadores, com parte financiada pelo poder público e com os retornos do decorrer do evento eram um sucesso para quem o sediava.

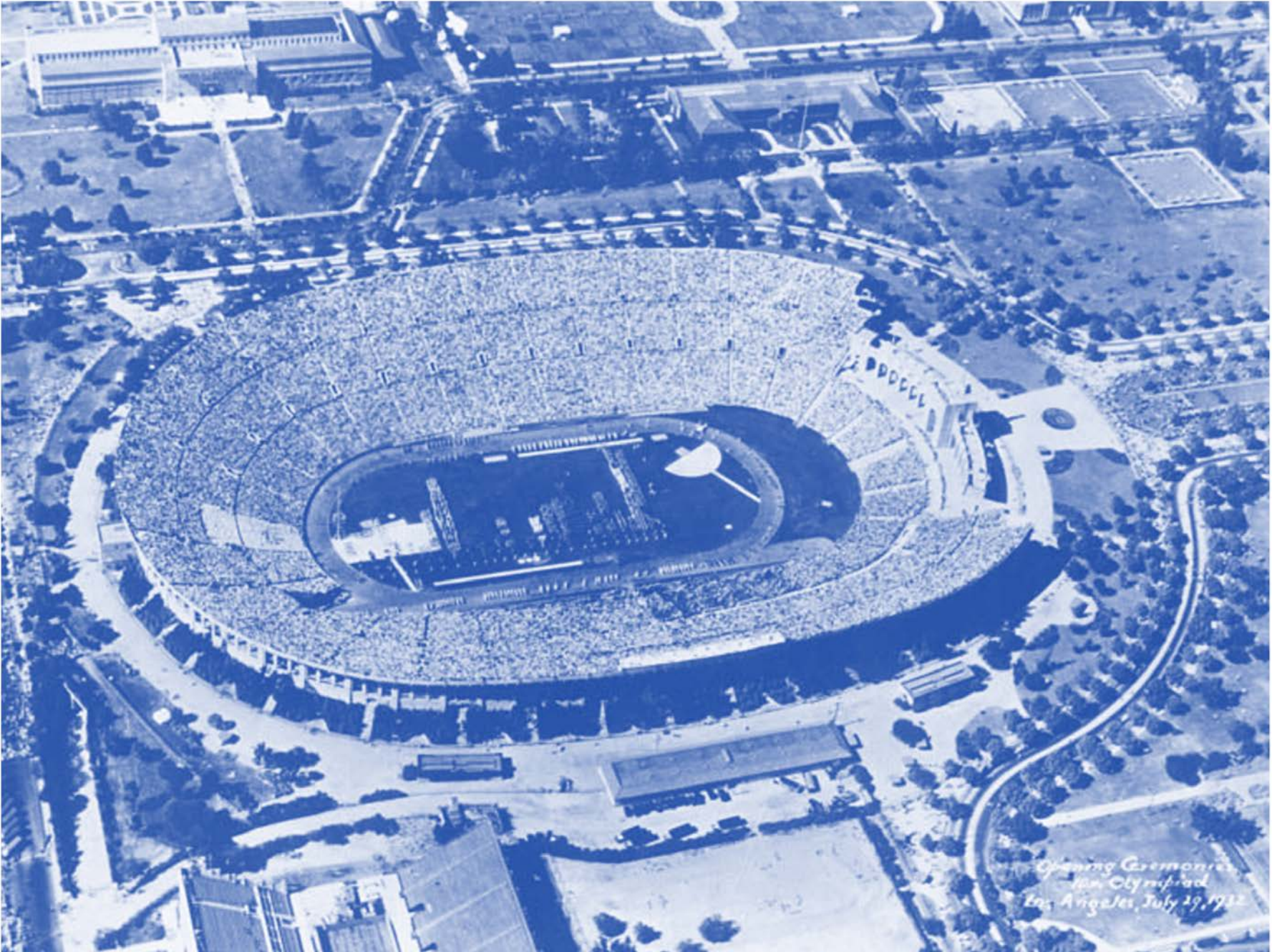


Figura 2.9: Estádio Olímpico Memorial Coliseum – Fonte: COI.

2.1.3. A FASE DE CONFLITOS: DE LONDRES 1948 A LOS ANGELES 1984

A complexidade dessa fase se deu justamente pelo início do período que já começou com duas edições dos Jogos cancelados, o de 1940 que seria em Tóquio e posteriormente transferido para Helsinque, mas que também não realizado devido a Segunda Guerra Mundial.

Quatro anos depois, os Jogos que aconteceriam em Londres também não existiram pelo mesmo motivo. O momento de guerras sacramento um discurso contrário do que era pensado nas Olimpíadas da Grécia Antiga pregavam e dos ideais pensados por Pierre de Coubertin, ambos os pensamentos se centravam na paz e na comunhão dos povos. Prova disso, que na Grécia esse momento das disputas esportivas era entendido como um tempo de tréguas nas guerras dos povos e de

outras concorrências. Ideais contrastados desde antes, quando na Primeira Guerra também houve a interrupção dos jogos.

A questão seguinte foi que mesmo com a retomada dos Jogos em 1948, com as Olimpíadas de Londres, a Guerra Fria acabou exercendo o papel de marcos segregatórios mundiais. Segundo Rubio (1997) foram gerados dois grupos: os países capitalistas e os que possuíam opiniões contrárias, criando um

estado de tensão que seria refletido nas próximas edições dos Jogos Olímpicos em constantes cenários de boicotes de um grupo contra o outro. Mas de outro lado e como um assunto novo à época, a grande novidade dessa edição era a transmissão pela televisão, que pela primeira estava sendo paga como meio de levantar fundos através de vendas de direitos transmissivos:

“Em 1948, o Comitê Organizador dos Jogos de Londres convenceu a BBC a pagar pelos direitos de transmissão do evento a inédita soma de US\$ 3 mil (500 mil telespectadores acompanharam as principais disputas). Apesar do prejuízo, por não conseguir recuperar todo o investimento, a BBC acabou protagonizando a primeira negociação dos direitos exclusivos de transmissão dos Jogos” (PRONI, 2008).

A edição de Londres além da transmissão paga via televisão e marcar um período de conflitos no cenário esportivo mundial, protagonizou o episódio da maior lotação numa cerimônia de abertura até aquela data, conforme demonstrado na figura 2.10, reforçada pelos números de atletas participantes, um total de 4.104 de 59 países, com 136 eventos de disputas em 16 dias de duração. O fato é que essa transmissão televisiva marcou um novo fenômeno de difusão e confirmação dos Jogos Olímpicos, o que segundo Bourdieu (1997) retratava um processo de mudança simbólica, o que seria o primeiro passo para a construção social do espetáculo olímpico, que transmite competi-

ções mas que também demonstra as manifestações de que elas servem e estão cercadas. Nesse contexto, existe a lógica do mercado que passa a ser atendida, o produto comercial olímpico passa a ser difundido por imagens e junto dele a marca e identidade dos patrocinadores, dos organizadores, dos atletas e das cidades-sede. A ressalva é que até esse momento apenas uma emissora e somente um país, a sede, estava servido do recurso midiático, mas o que era um indício do que aconteceria futuramente na edição de Roma, em 1960, com o avanço para vinte e um países que receberiam as transmissões dos jogos.

Mas antes disso, vale registrar que os Jogos Olímpicos de 1952 realizados em Helsinque na Finlândia, doze anos depois da primeira possibilidade de sediar os jogos em 1940, não acontecidos em função da Segunda Guerra Mundial, foram marcados por tal momento da hostilidade entre os dois grupos de países. Além da dificuldade da Finlândia em receber a União Soviética devido aos ataques sofridos durante a guerra, tinham as disputas declaradas por medalhas entre Estados Unidos e a antiga União Soviética, dando mais fermento aos embates que eram confirmados em cada parte e fase do evento. A URSS, por exemplo, gerou uma mudança no comportamento da infraestrutura dos Jogos quando se recusou a ter seus atletas hospedados na Vila Olímpica comum a todos os países, a solução foi ter suas equipes instaladas na base militar soviética que existia em território finlandês, no Mar Báltico (RUBIO, 1997).

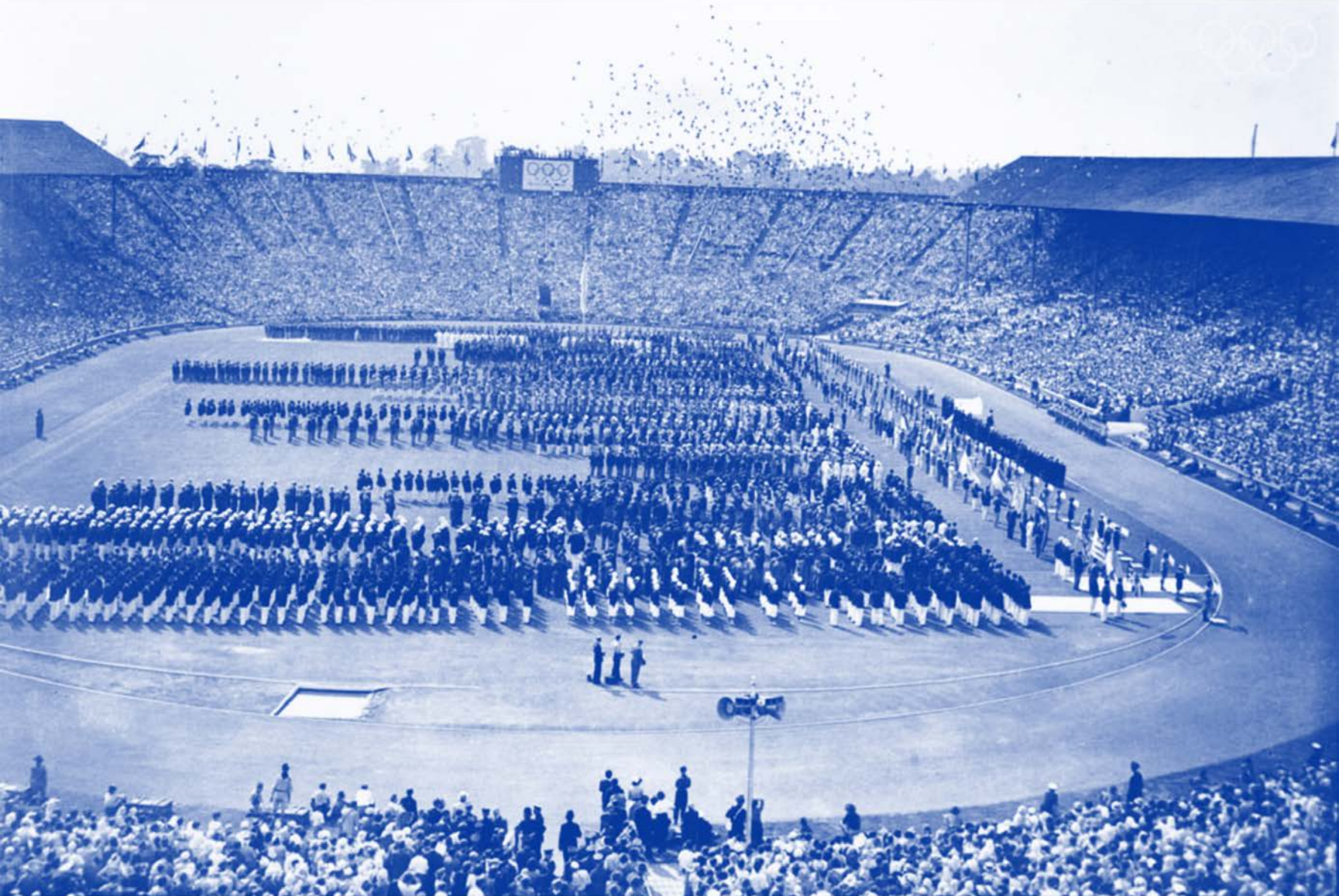


Figura 2.10: Cerimônia de abertura das Olimpíadas de Londres de 1948 – Fonte: COI.

O comportamento de boicotes seguiu por anos e em muitas edições dos Jogos Olímpicos, passando pela edição de 1956 em Melbourne, em que países europeus não compareceram como protesto contra a invasão soviética nos territórios húngaros, também nos jogos de 1960 em Roma, que marcou o ápice de países que receberam transmissões televisivas. Além do cenário da Guerra Fria e aos constantes embates e boicotes de um país com outro, aconteceram os casos de divergências entre países que foram separados e outros que lutavam por separações, como Alemanha Oriental e Alemanha Ocidental e China e Taiwan. Deles, foram enviadas comitivas distintas

e havia uma busca incessante de se sobrepor um ao outro.

Além desses problemas outros foram vivenciados pelos Jogos Olímpicos durante esse período de conflitos, questões racistas norte-americanas, protestos contra as invasões soviéticas em países do leste europeu, restrições à África do Sul em virtude do racismo. Enfim, muitas demandas passaram a usar os pódios, reuniões do COI e cerimônias de abertura ou premiação como maneiras de serem vistas por todo o mundo. Como no caso das Olimpíadas de Montreal, em 1976, em que 11 delegações africanas não compareceram aos Jogos como protestos a

respeito das políticas de segregação racial (RUBIO, 1997). Boicotes seguidos nos jogos de 1980 em Moscou e de 1984 em Los Angeles, nesse último caso, a única cidade candidata à sede e que marcou em vários aspectos a finalização de um período mundial conflituoso. Esses Jogos americanos confirmaram o momento em que a venda da imagem, com a transmissão televisiva para 156 países, e a atuação do *marketing* que explorava a imagem de atletas e das cidades vinha acontecendo de maneira muito impositiva e explosiva. Era o momento de confirmar a monetização do evento, inclusive provando o potencial que ele exercia para custear suas próprias contas e já

motivava mudanças nos âmbitos urbanos e de infraestruturas das cidades-sede. Prova disso é que a receita mundial pelos direitos de transmissão recebidos pelo COI nessa edição chegou à cifra de US\$ 287 milhões, 178,2% a mais que a edição anterior em Moscou e muito mais quando comparado com o número de US\$ 2,88 milhões recebidos nos Jogos de Roma, em 1960, com apenas 21 países receptores (SLATER, 1998). Segundo Proni (2008) Los Angeles é a cidade que melhor geriu e produziu recursos financeiros com os Jogos.

Tais práticas foram instituídas com sucesso a ponto de ser criado um programa de comercialização que passou a fazer a gestão dos recursos e questões do *marketing* esportivo do COI. Com valores superados edição a edição, considerando Seul em 1988 e o recorde impressionante com Barcelona de 1992, quando os lucros com vendas de direitos transmissivos chegaram a US\$ 636 milhões e ultrapassados por Pequim em 2008 com US\$ 1.401 milhões.

2.1.4. A FASE DO PROFISSIONALISMO: DE SEOUL 1988 AO RIO DE JANEIRO 2016

Além de demarcar um percurso sentido ao fim da Guerra Fria e os inúmeros boicotes, essa fase remontou a instituição de novas regras para as disputas de diversas modalidades esportivas. Ela também carregava consigo talvez seja a parte mais pulsante, a questão da consolidação do *marketing* criado em volta dos Jogos Olímpicos Mundiais. Começava o momento da profissionalização dos atletas, da estrutura do COI e da clareza na grandiosidade da infraestrutura necessária para a realização das competições. Fatores que ultrapassavam os pensamentos sobre as acomodações como normativa obrigatória e o atendimento à rede hoteleira aos turistas, não podendo configurar apenas uma cartela de desejos de governos locais ou do Comitê Olímpico, mas deveriam ser consideradas normas para que um conjunto de estruturas fossem implementadas. Tal prática já havia sido alterada a partir da edição dos Jogos de Montreal, em 1976, por

conta da experiência negativa quando o governo nacional canadense se negou a arcar com as despesas da organização e estruturação da cidade e do evento, deixando toda a responsabilidade a cargo dos governos locais. Situação que gerou dívidas que totalizaram US\$ 1,7 bilhão para a província de Quebec e que os cidadãos amargaram o pagamento da dívida durante vinte e quatro anos, com todo o saldo liquidado somente no ano de 2000 e pago através de diluição em impostos locais.

Por isso, Barcelona se tornou o grande marco da profissionalização, numa edição dos Jogos que teve investimentos públicos e privados na infraestrutura urbana e para os equipamentos esportivos, além de patrocínios arrecadados pelas políticas de *marketing* do COI, com parte aplicados na organização do evento em si. Nesse momento falava-se no número de 193 países receptores das transmissões de televisão e grandes mudanças urbanas em trechos antes degradados e tomados pelo mau aspecto urbano da indústria na capital catalã. Exemplo disso, são as transformações como demonstradas na figura 2.11 nos Bairros de Barceloneta e Poble Nou, o segundo conhe-

Figura 2.11 – Poble Nou e Barceloneta antes e depois das Olimpíadas de 1992.
Fonte: www.elperiodico.com.



cido por anos como a Manchester Catalã.

Além dessas emblemáticas mudanças, inúmeros outros sítios da cidade receberam melhorias e transformações urbanas e culturais, que mais tarde se tornaram as grandes referências de turismo e desenvolvimento para a capital. Movimentos entendidos como o papel dos legados a partir do acontecimento de um megaevento esportivo como as Olimpíadas. Assim, as cartilhas de responsabilidades das cidades-sede passaram a ser implementadas e a partir dessa fase as regras de todas as etapas de organização e acontecimentos do evento já estavam de modo mais claro e profissionalizado. Determinadas ações demonstraram uma crescente na adesão tanto de patrocínios como de países participantes com seus atletas.

A partir daí as adesões foram marcantes, de Seul em 1988 até Rio de Janeiro em 2016 o número de países que passaram a receber as transmissões de televisão saltou de 160 para 220, o que para o mesmo período gerou receitas que saíram de US\$ 402 milhões e chegaram a US\$ 2.858 milhões. O que concorda com a Bourdieu (1997) na narrativa sobre o entendimento do COI como uma grande empresa comercial dominada por um pequeno grupo de dirigentes e representantes de importantes marcas industriais, considerando que atualmente essas firmas podem ser exemplificadas por Coca-Cola, Visa, Adidas, Toyota, Intel e inúmeras outras que veem no evento esportivo a possibilidade de *marketing* e rentabilização.

2.2. A COPA DO MUNDO FIFA

Para Ivo (2015), Afferni (2012) e Venturi (1994) os megaeventos esportivos são as traduções de festa, de ritual e de comemoração histórica. De fato, essas conceituações aceitam para simplificadas expressões do porte e da capacidade que um fenômeno como esse possui, principalmente quando ele é observado no contexto do espaço de uma cidade e adequado às proporções mundiais que ele traz.

De acordo com Carvalho (2013) a audiência de uma final da Copa do Mundo chega ao número de 1 bilhão de espectadores em todo o mundo. Ela, como um megaevento, é um mecanismo de visualização, vide o exemplo dos anos de 1950, em que os patrocínios e comercializações de espaços desde as camisas de futebol até laterais dos campos nos estádios se tornaram os grandes lugares de procura de quem queria ter sua marca atingindo territórios longínquos e mundo afora. Esse episódio era apenas uma ponta inicial do que viria à frente, inclusive porque eventos desse nível geram empregos, renda e impactam diretamente sobre as formas urbanas das cidades que as sediam. Acompanhado dessa lógica de mercado, os Estados Unidos na Copa de 1994 tiveram records de contratos publicitários, o que aconteceu paralelo ao fenômeno de maior público desde o acontecimento da sua primeira edição, em 1930.

Por isso, é relevante pensar que essas práticas não aconteceram de um momento para outro, elas fo-

ram construídas durante décadas e dão conta que os cenários iniciais não eram tão favoráveis, o que não justifica algumas práticas de certa forma abruptas na contemporaneidade. Mas, para compreender esse processo de evolução, são apresentadas questões históricas e marcos importantes sobre cada megaevento para paralelamente compreender o rebatimento desses fatores com as questões das mudanças na sociedade, nas cidades e nas maneiras de gestão de cada um deles.

Para isso, é importante principiar do que já foi discutido com a criação e realização dos Jogos Olímpicos da Era Moderna até pensar a partir da primeira Copa do Mundo realizada em 1930, no Uruguai. Essa data era importante porque marcava cem anos da Constituição Uruguaia de 1830 e esse foi um fator que influenciou no batismo do principal estádio, o Centenário, conforme demonstrado na figura 2.12. Mas antes que esse primeiro evento fosse realizado, muitos outros fatos foram importantes para que a Copa tivesse a expressão que tem hoje no mundo do esporte e fora dele. Para contextualizar o histórico anterior ao Uruguai, Carvalho (2013) apresenta uma sistematização de datas e dados, que caracterizam os acontecimentos e fatos relevantes ao megaevento:

1848 – Henry de Winton e John Charles Thring regulamentam as Regras de Cambridge e desenvolvem a prática do esporte nomeado de Shrovetide Football;

1857 – Fundação do Sheffield Football Club e no mesmo ano a regulamentação das Regras de Sheffield;



Figura 2.12 – Estádio Centenário, em Montevideu/Agência AP. Fonte: <<http://globoesporte.globo.com/futebol/copa-do-mundo/historia/copa-do-mundo-1930-uruguai.html>>.

1863 – Fundação da *Football Association* (FA), mais antiga do mundo do gênero;

1863 – Oficialmente separadas as regras e práticas do futebol e do *rugby*;

1864 – Primeira partida de futebol com novas regras, é disputada;

1867 – Primeira competição oficial de futebol, em Sheffield;

1871 – Fundação da Associação Escocesa de Futebol;

1878 – Fundação do Manchester United;

1882 – A *International Football Association Board* é fundada por Inglaterra, Gales, Escócia e Irlanda do Norte;

1884 – Disputa do *British Home Championship*, mais antigo torneio por nações;

1888 – Criação da *Football League*, disputada na Inglaterra;

1888 – Associação de futebol na Dinamarca e Países Baixos são criadas;

1893 – A *Asociación de Fútbol Argentino* é criada;

1894 – Charles Miller retorna ao Brasil, portando as regras do futebol, bolas e chuteiras;

1898 – Fundação da *Federazione Italiana di Giuoco Calcio*;

1900 – Fundação da Associação Uruguaia de Futebol;

1900 – No Brasil, são fundados

os primeiros clubes, Sport Club Rio Grande e a Associação Atlética Ponte Preta;

1902 – Queda de arquibancadas no Ibrox Stadium, em Glasgow, Inglaterra;

1904 – Criação da *Fédération Internationale de Football Association* (FIFA), em Paris;

1907 – Fundação da mais antiga associação de futebolistas, a *Professional Footballer's Association*, na Inglaterra;

1914 – Criação da Associação Brasileira de Sports;

1916 – Primeiro Campeonato Sul-Americano de Futebol, atual Copa América. Criação da Confe-

deração Sul-Americana de Futebol (CONMEBOL);

1920 – Disputada a primeira partida internacional de futebol feminino;

1921 – Jules Rimet é eleito o terceiro presidente da FIFA;

1928 – Assembleia da FIFA aprova a criação da Copa do Mundo de Futebol;

1929 – Uruguai escolhido para sediar a primeira Copa do Mundo, em 1930;

1930 – Copa do Uruguai é disputada, com 13 seleções concorrendo ao título.

Todas essas referências são importantes para demonstrar que desde as regras separadas do rugby e do futebol, as inúmeras fundações de associações esportistas, as criações de torneios em níveis nacionais, continentais e intercontinentais até a definição do primeiro evento exclusivamente do futebol demonstram que há um processo de composição que é primeiramente social e que organiza atletas, dirigentes, interessados e entusiastas para posteriormente pensar no evento, que é a parte que carece de condições físicas para receber expectadores em cada uma das partidas. Essas concretizações de planos e ideias são claramente colocadas na primeira Copa, no Uruguai, em que estádios foram construídos em tempo recorde para sediar partidas de futebol e mais tarde tornou-se um modelo a ser observado e melhorado de quatro em quatro anos para os megaeventos que aconteceriam em outros países.

Outro fato é que esses locais das partidas, os estádios de futebol, se tornaram os grandes objetos de de-

sejos e argumentadores para transformações nas cidades sedes, situação observada ao longo de mais de oito décadas de existência da Copa do Mundo FIFA e mesmo aqueles já existentes como o Anfield Road em Liverpool, na Inglaterra, e inaugurado em 1884, com capacidade para 45.525 pessoas já chamavam atenção para a possibilidade de transformação que os eventos esportivos tinham quando organizados a partir dos argumentos básicos da visibilidade e lotação de público. Ainda, até 1930, de acordo com a tabela 2.1, de todos os principais estádios da história das Copas só existiam quatro, o Anfield Road (1884), Celtic Park (1892), Parque dos Príncipes (1897) e o Ibrox Park (1899). Ao longo da história, eles passaram por reformas e adaptações por motivos variados, dentre eles o de atender a severa cartilha elaborada pela promotora, a FIFA, que visava dentre tantos argumentos a prevenção de acidentes dado o grande número de expectadores. Exemplificando esses receios, vale citar a tragédia da queda da arquibancada no estádio Ibrox Park, em Glasgow, que causou a morte de 25 pessoas e outros 517 feridos, o que aconteceu em 1902, década antes do início dos torneios da Copa do Mundo (CARVALHO, 2013).

Além dessa atenção aos quesitos de segurança, o número de público a cada edição dos jogos ditava as dimensões dos estádios, a exigência era que eles deveriam assegurar um número mínimo de público que poderia ser comportado em cada partida, usando esse argumento para tais construções, sem a consideração de demais fatores. O interessante nesses quantitativos de expectadores é

que eles cresceram de acordo com a quantidade de seleções que disputavam e com inúmeras intervenções sociais, mundiais e econômicas que rondavam os eventos da FIFA. Dimensionamentos e detalhes que podem ser observados na tabela 2.2, que apresenta de forma cronológica cada país sede, quantidades de seleções, estádios, públicos totais durante todo o evento e média de público durante as partidas. Nela é possível perceber que o número de público nos torneios tem um aumento maior que cinquenta por cento a partir da Copa de 1966 na Inglaterra e desse ponto adiante os números têm quadruplicado quando comparados no período estabelecido entre o torneio de 1962 no Chile com 899.074 participantes e o do Brasil, em 2014, com 3.165.627 pessoas.

Esses quantitativos não se alteraram somente no número de seleções que passaram a disputar os torneios, dezesseis em 1962 e trinta e dois em 2014, mas eles alteraram em função da credibilidade e do *marketing* feito em torno do nome da organizadora. Assim como o COI, a FIFA passou a ser sinônimo de rentabilidade por seus espaços de anúncios e patrocínios, intensificados a partir de 1950 com a primeira Copa transmitida pela televisão, engrossado com maior transmissão em 1954 e abruptamente impactada pelas ações no momento da Copa de 1994, nos Estados Unidos, fazendo jus ao *“times is money”* tão praticado e defendido pelo país-sede. De lá para cá, sediar esse evento ficou ainda mais institucionalizada a visibilidade e as possibilidades de investimentos nos países-sede só se reforçaram. Talvez uma boa propaganda,

Tabela 2.1 – Principais estádios e arenas mundiais. Fonte: Dados extraídos de Carvalho (2013) e organizados pelo autor.

PRINCIPAIS ESTÁDIOS MUNDIAIS					
Estádio	Cidade	País	Capacidade	Construção	Reforma
Pacaembu	São Paulo	Brasil	40.199	1940	1980
Anfield Road	Liverpool	Inglaterra	45.525	1884	
Nacional de Santiago	Santiago	Chile	47.000	1938	
Parque dos Príncipes	Paris	França	48.712	1897	
La Bombonera	Buenos Aires	Brasil	49.000	1940	
Ibrox Park	Glasgow	Inglaterra	51.082	1899	1990
Türk Telekom Arena	Istambul	Turquia	52.652	2011	
Amsterdã Arena	Amsterdã	Holanda	52.960	1996	
Estádio do Dragão	Porto	Portugal	54.378	2003	
Estrela Vermelha	Belgrado	Sérvia	55.538	1963	
Celtic Park	Glasgow	Inglaterra	60.355	1892	1990
Emirates	Londres	Inglaterra	60.361	2006	
Mercedes Benz Arena	Stuttgart	Alemanha	60.441	1933	
Veltins Arena	Gesekirchen	Alemanha	61.673	2001	
Mineirão	Belo Horizonte	Brasil	62.170	1965	2013
Estádio da Luz	Lisboa	Portugal	65.647	2003	
Centenário	Montevideu	Brasil	66.235	1930	
Monumental de Nuñez	Buenos Aires	Brasil	66.449	1938	1990
San Siro	Milão	Itália	70.000	1926	
Allianz Arena	Munique	Alemanha	71.000	2005	
Internacional de Yokohama	Yokohama	Japão	72.327	1998	
Olímpico de Roma	Roma	Itália	72.698	1953	1990
Mané Garrincha	Brasília	Brasil	72.788	1972	2013
Maracanã	Rio de Janeiro	Brasil	73.531	1950	2013
Estádio Internacional do Cairo	Cairo	Egito	74.100	1960	2005
Old Trafford	Manchester	Inglaterra	75.967	1910	2000
Signal Iduna Park	Dortmund	Alemanha	81.264	1974	2006
Stade de France	Paris	França	81.338	1998	
Santiago Bernabéu	Madrid	Espanha	85.454	1947	
Wembley	Londres	Inglaterra	90.000	1923	2007
Soccer City	Johannesburgo	África do Sul	91.141	2010	
Camp Nou	Barcelona	Espanha	99.354	1957	
Estádio Azteca	Cidade do México	México	105.064	1966	

que deve ser analisada a partir de seus custos reais e seus possíveis ganhos durante e posteriormente ao evento.

Sobre isso, a tabela 2.2 apresenta dados das últimas três edições da Copa do Mundo que revelam comportamentos de quantitativos de pú-

blicos bem similares. A Alemanha (2006) com 3.359.439 participantes e média por partida de 52.491, com doze estádios; África do Sul (2010) com 3.178.856 participantes e média por partida de 49.669, com dez estádios e o Brasil (2014) com 3.165.627 e média por partida de 52.760, com doze estádios. A variação em nú-

meros totais, por partida e de estádios é baixa, o que comprova um comportamento estabilizado nos acontecimentos dos eventos organizados pela FIFA, independente do continente ou país que os sediam, mas um alerta é acionado quando se pensa que esse número da média por jogo pode destoar muito das ca-

TORNEIOS DA COPA DO MUNDO						
Ano	País	Quant. Seleções	Campeão	Número	Média por Jogo	Quant. Estádios
				Público		
1930	Uruguai	13	Uruguai	434.500	24.138	3
1934	Itália	16	Itália	358.000	21.058	8
1938	França	15	Itália	376.000	20.888	10
1950	Brasil	13	Uruguai	1.043.500	47.431	6
1954	Suíça	16	Alemanha Ocidental	889.500	34.211	6
1958	Suécia	16	Brasil	919.580	26.273	12
1962	Chile	16	Brasil	899.074	28.096	4
1966	Inglaterra	16	Inglaterra	1.635.000	51.093	8
1970	México	16	Brasil	1.603.975	50.124	5
1974	Alemanha Ocidental	16	Alemanha Ocidental	1.768.152	46.530	9
1978	Argentina	16	Argentina	1.546.151	40.688	6
1982	Espanha	24	Itália	2.109.723	40.571	17
1986	México	24	Argentina	2.393.331	46.025	12
1990	Itália	24	Alemanha	2.516.348	48.391	12
1994	Estados Unidos	24	Brasil	3.587.538	68.991	9
1998	França	32	França	2.785.100	43.517	10
2002	Japão e	32	Brasil	2.705.197	42.268	20
	Coreia do Sul					
2006	Alemanha	32	Itália	3.359.439	52.491	12
2010	África do Sul	32	Espanha	3.178.856	49.669	10
2014	Brasil	32	Alemanha	3.165.627	52.760	12
2018	Rússia	32	França			12

Tabela 2.2 – Torneios da Copa do Mundo 1930 - 2018. Fonte: Dados extraídos de Carvalho (2013) e tabulados pelo autor.

pacidades máximas colocadas em alguns estádios, sobretudo em casos brasileiros e que justificaram suas necessidades de construções e/ou expansões.

No contexto desses números e nos rebatimentos cercados de expectativas por mudanças urbanas, sociais e econômicas para o país-sede, o Brasil se tornou em 30 de outubro de 2007 o local do acontecimento da Copa do Mundo de 2014 e nesse contexto era colocada a necessidade das construções de espaços que abrigariam as partidas do jogos, o que Darn (2015) no-

meou como os lugares dos espetáculos. Esses estádios, ora chamados de Arenas traziam as cartilhas de normas colocadas pela FIFA junto ao comitê/grupo gestor local que trabalhou na gerência dos projetos, obras e acontecimentos das etapas do evento. A respeito da realidade desses palcos esportivos brasileiros, a tabela 2.3 apresenta dados de valores gastos, capacidade de espectadores e a natureza da construção, novo ou reforma. O que demonstra que independente da tradição ou a atuação marcante dos clubes locais nas cidades-sede, os estádios foram construídos com gigantes áreas

de arquibancadas e demais partes complexas, deixando cenários de algumas edificações que certamente foram utilizadas somente na Copa e em outros poucos eventos e que permaneceram nas dificuldades de manutenção e utilização.

Dentro desse levantamento de valores e capacidades, Porto Alegre e Brasília lideram os extremos com menores e maiores investimentos nas obras, o menos custoso com valor de R\$ 366,3 milhões com capacidade para 60,8 mil pessoas e o segundo com 72 mil usuários e o custo de R\$ 1.403 milhões. Desses dados

Tabela 2.3 – Estádios de Futebol no Brasil para Copa de 2014. Fonte: Dados extraídos de Portal da Copa, Matriz de Responsabilidade 12/2014 e tabulados pelo autor.



ESTÁDIOS DE FUTEBOL NO BRASIL				
Estádio	Cidade	Capacidade	Valor da Obra	Natureza
Estádio Beira Rio	Porto Alegre	60.800	366.300.000	Reforma
Arena das Dunas	Natal	42.000	383.400.000	Reforma
Arena da Baixada	Curitiba	43.000	391.500.000	Reforma
Arena Castelão	Fortaleza	63.903	518.600.000	Reforma
Arena Pernambuco	Recife	46.000	532.600.000	Novo
Arena Fonte Nova	Salvador	55.000	589.500.000	Reforma
Arena Pantanal	Cuiabá	44.000	596.400.000	Reforma
Arena da Amazônia	Manaus	44.000	660.500.000	Reforma
Estádio Mineirão	Belo Horizonte	62.160	695.000.000	Reforma
Estádio Maracanã	Rio de Janeiro	78.838	1.050.000.000	Reforma
Estádio Itaquerão	São Paulo	69.160	1.080.000.000	Novo
Estádio Mané Garrincha	Brasília	72.000	1.403.300.000	Reforma

é possível fazer uma breve conta sobre quais foram os custos por indivíduo gastos nas reforma/construção dos dois estádios, o primeiro com a referência de R\$ 6.024,67/usuário e o segundo com R\$ 19.490,00/usuário, colocando em xeque a discrepância dos custos totais de obras entre um e outro equipamento, representando uma variação de 323% do Estádio Beira Rio para o Estádio Nacional, considerando que ambos viveram realidades similares de reconstrução, embora seja sabido que praticamente foram reconstruídos. Além de todos esses fatores, vale reforçar que o equipamento mais caro é um dos que menos tem utilização e sequer está inserido num contexto local com clubes de futebol que têm expressão a ponto de justificar a envergadura do projeto.

Tal situação dos estádios dá indícios sobre como foram executados os demais itens componentes das matrizes de responsabilidades, tanto da Copa como das Olimpíadas. Se observa um prévio cenário de falta de contexto entre as capitais-sede e os projetos empreendidos para cada uma delas, além de dar margens aos questionamentos sobre como os investimentos foram geridos, quais obras foram realmente encerradas e quais foram os rebatimentos delas na vida cotidiana dos cidadãos de cada uma das doze capitais. Cenários que não são novidade para os megaeventos, quando se considera que desde Montreal, depois passando por Atenas e África do Sul com sucessões de problemas sociais e financeiros, a parte pior é que eles não são resolvidos imediatamente após o evento, pelo contrário, se arrastam por décadas impactando

principalmente as camadas mais pobres desses países e cidades.

2.3. A ESPETACULARIZAÇÃO DAS CIDADES

“O rolo compressor homogeneizador da cidade espetáculo”, assim Jacques (2005, p. 19) conceitua o processo de construção urbana em busca de uma espetacularização da cidade contemporânea. Ainda que numa fala forte sobre o que se tornam as cidades atualmente, esse discurso não nasce agora, ele tem antecessores e surge nas matrizes do desejo da mudança, da renovação e de criar novos modelos e fisionomias urbanas. São fenômenos que possivelmente valem uma marcação a partir das experiências haussmannianas com suas obras para a capital francesa no período de 1853 a 1870, mas que em terras brasileiras são encenadas com um retardo de cinquenta anos. Quando Pereira Passos, com sua empreitada no início do século XX prometia novidades para a capital nacional, a cidade do Rio de Janeiro. Segundo Villaça (2010) era a primeira parte de uma das fases do planejamento urbano no Brasil, o momento iniciado em 1871 se estendia até 1930, promovendo importantes contribuições ao planejamento o urbanismo frente as suas modificações propostas e que atuavam como as grandes possibilidades de materialização daquilo que se fazia dentro dos escritórios de planejamentos. Assim a nova capital recebeu o projeto do “tudo abaixo”,

o fato era demolir aquilo que se entendia como dispensável, obsoleto e obstrutivo para que se fizessem espaços amplos, equipados e embelezados, além de pensar nas conexões e ampliações de vias, tal tempo que foi nomeado por Villaça (2010) como a Fase do Embelezamento. Para Jacques (2005) a modificação no pensamento arquitetônico a partir desse momento, século XIX para XX, fazia com que junto a ele as cidades o vivessem em três momentos distintos, o primeiro na transição secular com a modernização das cidades em si; o segundo com os movimentos de vanguarda, teorizadores e movimentos modernos, nos anos de 1910 até 1959, marcado pelo fim dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) e terceiro com o modernismo tardio, no pós guerra até fim dos anos 1970.

Esses antecedentes confirmam uma sequência de desejos quase que particulares associados às necessidades mundiais e urbanas pelas mudanças nas cidades, afinal elas se modificavam e se alteravam conforme lembrado por BENEVOLO (2004), mas também de acordo com suas demandas vão sendo postas a prova social e econômica. Tais desejos de transformações, ao longo dos anos, sugeriam o porquê dessas cidades se moldarem com novas possibilidades e automaticamente novos modos de utilizá-las e se apresentarem. O que fez com que, principalmente, no momento do pós-guerra muitas se modificassem, fenômeno que ainda acontece, mas agora carregado de outros motivadores. Em dado cenário se tornou importante fazer cidade para

mostra-la para fora, para se afirmar enquanto anfitrião ou influenciador, o que fez com que os grandes eventos mundiais, as exposições, jogos olímpicos e copa do mundo se tornassem alguns dos argumentos para se remodelar cidades para o turismo e fazê-las protagonistas de novos caráteres e fisionomias.

Ferri e Teixeira (2013) avançam quando destacam que o período posterior era uma fase de mudanças, mas assim como as ideias modernistas, ela também pode imprimir a homologação dos costumes, a padronização dos modos de viver, sejam eles impressos no modo de vestir, de comer, de divertir, de morar e de fazer cidades. São repetições e normatizações arquitetônicas e de hábitos que Augé (1994) trata como os não lugares, conseqüentemente onde se praticam as mesmas atividades e quiçá o mesmo *modus operandi* feitos de norte a sul de um país, continente ou repetido mundo afora. Além disso, correu os mesmos riscos de criar representações falseadas e narradas por Baudrillard (1991), como a criação de paisagens não verdadeiras e realizadas para a apreciação de alguns. Ou, ainda, Arantes (2002) fala desse momento como o tempo do ‘consenso’ cívico, que se baseia na síntese harmônica resultante dos embates e conclusões de especuladores, planejadores urbanos e movimentos culturais, apesar de tudo, esse produto consensual se aproxima daquilo que se aproxima de um processo de criação de uma falsa cidade, de espaços urbanos e culturais que expressam aquilo que se gostaria mas com a face do mercado especulador, o que gera como grande saída final, a cidade espetacularizada, porque a mediação entre o exagero e aquilo que pode ser feito respeitando dimensões nem sempre é praticada. É vendida a ideia do novo a qualquer custo ou isso acontece sem que se consiga mensurar, é proposto algo e quando a transformação vai tomando forma surge um novo modelo de cidade, gerado com objetivo que pode agradar, respeitar ou criar vivacidade ou não.

Para Belloni (2003, p. 133) “o espetacular é baseado na satisfação”, essa satisfação se faz no cumprimento das necessidades, sejam as íntimas e religiosas de antes até aquelas supridas pelas mercadorias, de hoje. Agora, se vive o momento da sociedade contemporânea globalizada e sistematizada a partir do que o capitalismo pode fazer, nesse lugar são esquecidas referências próprias para que o mundo se integre e seja entendido independente de características peculiares ou culturais, passando tudo ao lugar e ao modo comum.

Mas certamente não só a economia ou os modelos de governo são os responsáveis por essa padronização de fisionomias urbanas, as práticas cotidianas e amplos planos das cidades também são atores nesse cenário. Os megaeventos esportivos assumem aqui uma parcela relevante nessa responsabilidade, na maneira de conduzir tais transformações que de inúmeros modos atua como formatador de práticas e modelos. Ao longo da história, além de mutações para as relevantes feiras já no século XIX, o ano de 1896 marca como um evento pode produzir arquitetura e uma proposta que vem sendo e será seguido por outras cidades, como

quatro anos depois em Paris, depois Londres até chegar ao Rio de Janeiro. Tanto Copa do Mundo como Jogos Olímpicos se tornaram grandes motivadores de mudanças, desde as suas primeiras edições em Montevideu e Atenas eles propunham ou insinuavam para importantes construções de estádios e centros olímpicos, passando posteriormente por determinadas competições nas cidades-sede, vistas na Alemanha de Hitler em 1936, impulsionadas pelas transmissões televisivas a partir da década de 1950 e reforçadas por normatizações, como no caso do COI a partir dos problemas passados pela cidade de Montreal, em épocas que as cartilhas de todos os modelos de infraestruturas mínimas e a adoção de matrizes de responsabilidades passaram a ser obrigatórias.

Segundo Venturi (1994) esses megaeventos são festas e partindo dessa afirmação vale pensar esse acontecimento como uma possibilidade que se requer para organizar a casa para a festa. O óbvio é que o processo costuma ser trabalhoso e solicita planejamento prévio à preparação e que volta e outra acontece de o projeto dessa festa se tornar um palanque para a visibilidade global. Claro que esse fenômeno e o risco da formatação internacional também acontecem em cidades que não estão passando por recepções de megaeventos sejam esportivos, culturais ou outros. Ele pode acontecer em todos os campos, inclusive naquelas que se atêm ao turismo e festividades religiosas, por exemplo. Mas, mantendo esse discurso a partir dos mais de cento e vinte anos de realização dos Jogos Olímpicos da Era Moderna e de mais de oito déca-

das após a primeira Copa do Mundo FIFA, muitas lições são prestadas por elas, algumas exitosas e outras tantas questionáveis a respeito das normatizações das fisionomias urbanas.

Sobre esses casos, provavelmente, o problema enfrentado pelos planejadores, organizadores, arquitetos, urbanistas, engenheiros, equipes técnicas esportivas e demais envolvidos no processo de preparação das cidades para a recepção dos megaeventos esportivos seja a dificuldade de equalizar o trabalho que deve ser feito *versus* o processo de espetacularização. Jacques (2005) afirma que a segunda parte dessa equação, em geral, ocorre porque procedimentos para transformações na cidade tendem a diminuir a participação cidadã, principalmente ao que tange às experiências diárias, corporais, estéticas e artísticas. Ou seja, fica a impressão de que o corpo específico e a experiência particular não são elementos a serem considerados no processo de pensar essa nova cidade, o que faz com que os aspectos da lentidão do indivíduo sobre a cidade trabalhados por Jacques (2005) dentro desse tipo de reinvenção sejam deixados de lado e o observar, o se perder sobre o espaço urbano passa a não existir, porque se torna sem relevância, dando espaços a criação da atmosfera global, facilmente legível, identificada e interpretada por um público diverso mas que é conduzido a ter comportamentos similares.

Um dos pontos de condução ao processo de espetacularização pode ser a incessante busca do *nation brand* e do *city marketing*, dois

termos aos quais Ivo (2015) atribui o processo de mudança atrelado ao pacto da propaganda e venda da cidade. Uma vez que nesse lugar surge um grande momento de demonstrar qual a capacidade que ele tem em ofertar terras, entretenimento, cultura e até mesmo momentos de descanso. O processo de publicitar e comercializar a imagem urbana também se encontra com outro termo, o *potemkinismo*, discutido por Broudehox (2014) quando ela se refere a criação de cenários para a recepção de visitas e gestores importantes. Assim, a criação de uma imagem pode estar constantemente ligada ao fato de encenar algo e no que tange a cidades-sede de eventos é sempre muito importante demonstrar que está tudo bem, que existe tecnologia, globalização e que pode ofertar o que o seu expectador quer ver e receber.

Sobre essa montagem paisagística, um dos casos mais emblemáticos da contemporaneidade é o da Cidade do Cabo durante a Copa do Mundo de 2010, na África do Sul, quando os moradores de edifícios ocupados ilegal e precariamente na zona de conexão entre o aeroporto e o centro da cidade, foram removidos da Symphony Way TRA, Delft, como demonstrado nas figuras 2.13 e 2.14, e colocados no Campo de Blikkiesdorp, uma área de habitação temporária para 650 pessoas e que acabou se tornando moradia permanente com a configuração de barracos de zinco feitos pela Prefeitura de Cabo Verde em 2008 e que até 2015 ainda se encontravam nas mesma ou em piores condições (PAULA, 2014). O que fica claro que o grande objetivo da limpeza e da

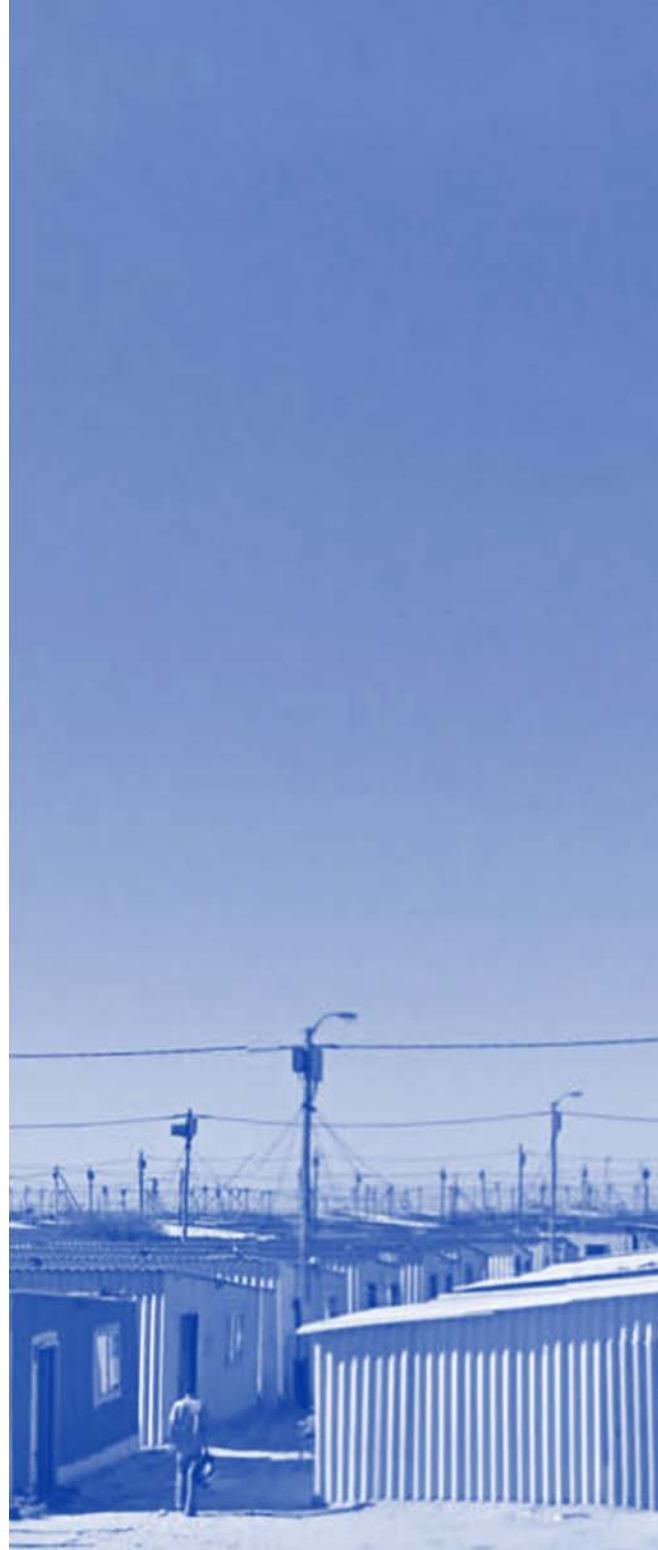


Figura 2.13 – Campo de Blikkiesdorp
– Fonte: Eric Parker (2013)



Figura 2.14 – Campo de Blikkiesdorp
- Fonte: Laura Burocco (2013).

criação da paisagem foi atingido, os expectadores do megaevento chegaram à capital-sede para os torneios de futebol via aeroporto e nada dessa mazela estava sendo demonstrada durante o trajeto até a cidade.

De uma outra maneira, outra cidade que se tornou referência por ter sido cidade-sede de um megaevento esportivo e passou a ser aclamada por arquitetos, urbanistas, economistas, políticos, gestores públicos e turistas nas últimas três décadas é Barcelona, na Espanha. Todo seu êxito foi construído a partir do evento ímpar para a capital catalã, os Jogos Olímpicos de 1992, o que na realidade já se tratava de uma cidade interessante urbanisticamen-

te pelo seu traçado aprovado já em 1859 e projetado por Idelfonso Cerdá. O que é curioso é que isso acontecia contemporâneo ao que vivia a capital francesa, mas Barcelona conseguiu dar sequência a esse planejamento do século XIX ainda no fim do século XX e adiante, obviamente com demandas e adaptações relevantes e diversas. Mas a ideia central era justamente essa, mostrar esses planos passados integrando-os com o modo futuro de planejar e projetar com inúmeras tecnologias, gerando condições de urbanidade e criação de uma paisagem para seus usuários, era um perfeito trabalho se não fossem as ressalvas. Na parte urbana antiga da cidade com seu núcleo na Cidade Velha, composta pelos bair-

ros Gótico, Raval e El Born, era um lugar de problemas, embora tivesse seu papel fundamental às visitas e ao comércio para o turismo. A atração do traçado medieval, as inúmeras lojas e restaurantes eram importantes, mas não traduziam a avanço que a cidade carregava. Afinal, a zona compreendida mais no sentido ao mediterrâneo, próximo ao Porto Velho era um lugar pouco frequentado e nada convidativo. Já fora da Cidade Velha, na antiga zona industrial de Barcelona que foi até nomeada como Manchester Catalã, o Bairro de Poblenou se via imerso em complexas questões ligadas a habitação e a baixa qualidade urbana de seus espaços por conta de um certo descaso na manutenção e

conservação, além da precariedade e até inexistência de equipamentos e mobiliários públicos (SUBIRATS & RIUS, 2004).

Ainda de acordo com os autores, é importante também falar das transformações urbanas no Raval, no antigo Chino. Elas começaram quando ainda na década de 1970 a própria população pedia à prefeitura, através das associações, que algo fosse feito para melhorar as condições de vida local. Naquela época, o bairro já era consolidado como a porta de entrada na cidade pelo Porto Velho, lugar da boêmia, frequentado por marinheiros e inúmeras outras pessoas que procuravam de diversão ao sexo com as prostitutas, elas em grande maioria oriundas da América Latina e do Leste Europeu. Mas, o bairro também era conhecido pela ausência de salubridade e pelos apartamentos com espaços mínimos, o que era refletido nas ruas quando se podia ver as janelas e as inúmeras peças de roupas nos varais como alternativa de secagem. Fatores que também davam ao bairro um aspecto escuro e fechado herdado do desenho medieval da cidade que foi feita dentro das antigas muralhas. Além disso, era marcante a predominância nos anos de 1970, 1980 e 1990 de imigrantes latinos e asiáticos, que mais tarde foram substituídos pela grande maioria de jovens e artistas europeus, parcela significativa de italianos, que passaram a viver nesse trecho renovado e estetizado da cidade, inclusive a partir da instalação de novos equipamentos culturais como o Museu de Arte Contemporânea de Barcelona (MACBA) do Arquiteto Richard Meier, o Centro Cultural Contemporânea

de Barcelona (CCCB), a Filmoteca e inúmeras praças que foram objetos de intervenção para a preparação e no pós Olimpíadas de 1992.

Além do urbanismo de Cerdá do século XIX e da transformação da *Ciutat Vella* mais de cem anos depois, acontecia ao longo do mar a construção de amplos espaços até o Poblenou, configurado uma ampla faixa de orla com uma série de equipamentos. Essa parte é algo da envergadura de uma paisagem construída, amplos espaços de entretenimento, hotéis, espaços culturais, centros de treinamentos, novas praças, parques e uma infinidade de restaurantes, lanchonetes e opções de uso sob a paisagem do pôr do sol, além do porto e da marina. É sem dúvida uma bela festa urbana que penetra cidade adentro desbravando o Poblenou, transformando antigos espaços fabris em edifícios comerciais e institucionais, sob a regência do Programa 22@Barcelona, com gestões e operações com partes públicas e outras partes privadas. O destemido plano de renovação que estende pelos eixos (diagonais) de Cerdá até o Marco Zero, passando pela *Plaça de les Glòries Catalanes*, que faz a afirmação da parte tecnológica urbana com novas empresas de tecnologias abrigadas em inovadores edifícios, inclusive recepcionado pela Torre Agbar, projetada pelo arquiteto francês Jean Nouvel, no início do século XXI, conforme figuras 2.15 e 2.16.

Sem dúvida a experiência de Barcelona é algo grande, marcante e que apresenta resultados tidos como excelentes para uma cidade que sediou um megaevento esportivo. As

transformações foram e seguiram sendo latentes, a ponto de fazerem da capital catalã a terceira cidade mais visitada da Europa e que chegasse a ofertar 74.783 leitos aos turistas em 2015, considerando que em 2007 já eram 49.037. Mas, como apresentado por Warren, Pesa e Sabaté (2016), os efeitos das modificações às vezes são perturbadores:

“Over the past years, Barcelona has become the 3rd most visited city in Europe, after London, and Paris, and this flow keeps on growing. Barcelona has evolved and marketed itself, over time, in order to attract tourists and visitors. In 2013 over 16 million visitors spend at least one night in Barcelona, only about 20% of them coming from the rest of Spain.”



Figura 2.15: Diagonal, Plaça de les Glòries Catalanes e Torre Agbar – Fonte: Gazetadopovo.com.br.

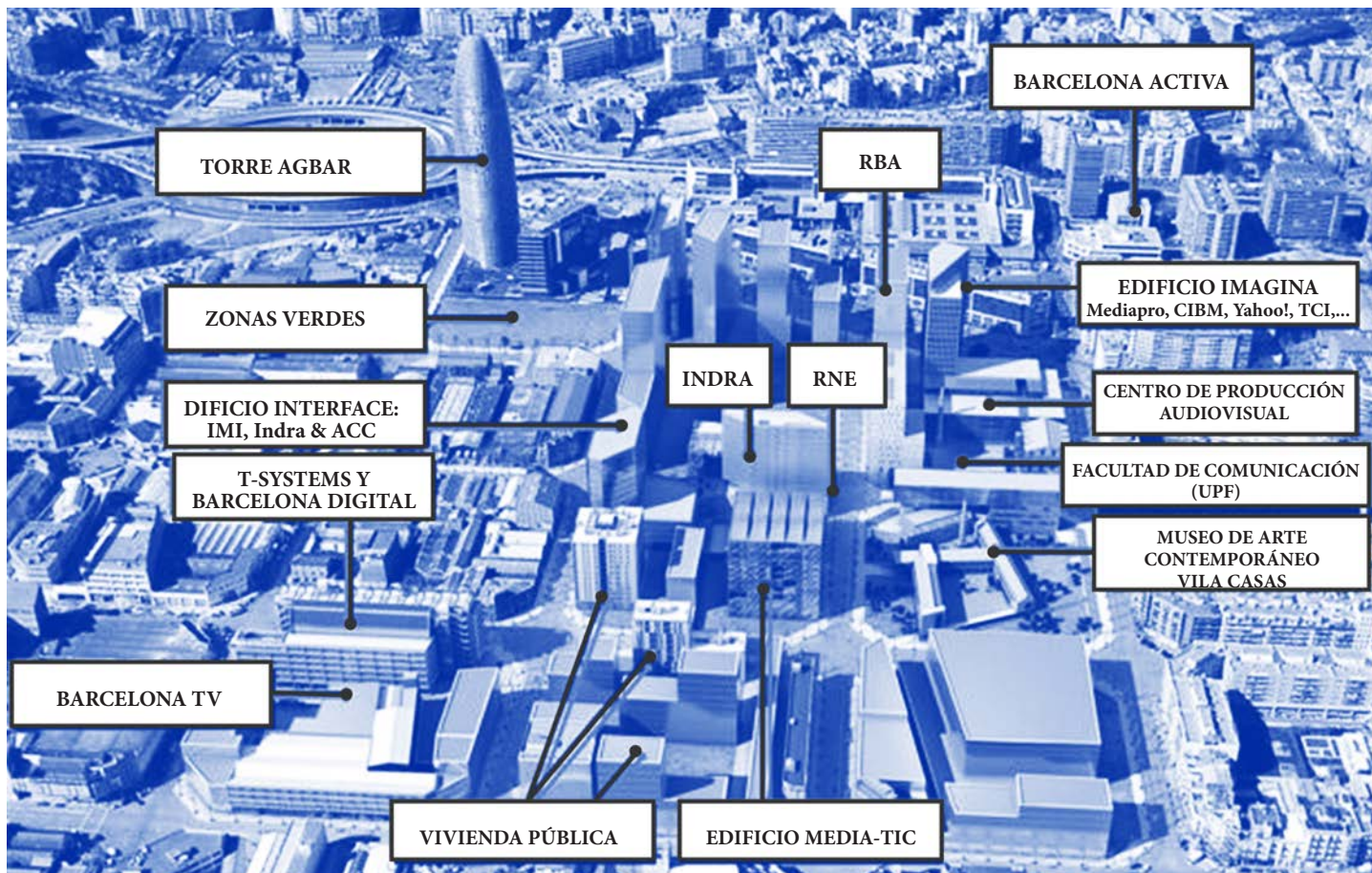


Figura 2.16: Distrito de tecnologia e Inovação em Poblenu – Fonte: Gazetadopovo.com.br.

A constatação dos números de 16 milhões de visitantes em 2013 é assustadora porque dá traços de que a cidade se tornou um negócio atendido pelo que foi dito antes sobre a concepção da bela paisagem urbana e natural. Sobre isso, Ordovás (1998, tradução nossa) afirma que há uma dependência do capital em relação ao espaço da cidade e do que é transformado nela: “[...] o tecido urbano interessa ao processo produtivo pela estrutura e disposição do espaço, como pelo sistema de valores ofertado pela cidade que alcança a ótima combinação ‘consumo de lugar e lugar de consumo’. Chega-se à troca de interesses entre o espaço que se consome e o que se consome no espaço, resultando no fenômeno que gera uma roda viva sempre em funcionamento, existirão sempre pessoas em busca de lugar e os lugares se modificando para servir ao consumo delas.

O que se conseguiu em termos de espetáculo com os Jogos Olímpicos em Barcelona se afasta muito do que se obteve com a Copa do Mundo na África do Sul, ambos tiveram como agentes determinadas entidades importantes, COI e FIFA, mas a maneira de explorar as cidades foram variadas e em alguns momentos com pontos de conexão, ambos os casos promoveram processos de expulsão e o *city marketing*, mas cada uma teve uma operação e resultado diferente. A capital catalã acabou incorporando essas mudanças ao seu modo de vida, ainda que seja sabido que no Raval, Poblenou, Glòries e Barceloneta vários grupos moradores tenham sido substituídos por outros, o que não destoia tanto do ato de ocultar comunidades precárias

na Cidade do Cabo para o evento de 2010. Como saldo desses episódios, ficaram as transformações que nem sempre ocorreram como benefício do todo, dos grupos e da cidade de forma geral e universal, mas que parte delas tiveram suas maneiras de fazer espetáculo, infelizmente, se esbarrando em inúmeras questões e situações de quem vive nas cidades cotidianamente.

2.4. OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NAS CIDADES BRASILEIRAS

Em terras brasileiras a boa nova começa a desembarcar via Europa, no dia 30 de outubro de 2007 em Zurique, Suíça, quando era anunciado o Brasil como país-sede para a edição da Copa do Mundo FIFA de 2014. Nesse dia o plano era ambicioso, a tarefa que deveria ser cumprida em 2014 se tratava de uma responsabilidade a ser assumida por todos brasileiros nos mais diversos campos, afinal todos pagariam por isso, sobretudo as cidades que se tornariam as sedes. A princípio eram doze deveriam se adequar quanto aos potenciais hoteleiros, de entretenimento, nos transportes, infraestrutura urbana, segurança e saúde. Quando foram definidas as capitais-sede do total apresentado no início, elas confirmavam a participação das grandes cinco regiões brasileiras em suas distintas peculiaridades climáticas, culturais e sociais. Desta maneira, ficou estabelecida a sede do norte com Manaus (AM); do

Nordeste com Recife (PE), Salvador (BA), Natal (RN) e Fortaleza (CE); do Sudeste com São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Belo Horizonte (MG); do Centro-oeste com Brasília (DF) e Cuiabá (MT) e no Sul com Porto Alegre (RS) e Curitiba (PR). Sendo excluídas outras seis que foram candidatas: Belém (PA), Campo Grande (MS), Goiânia (GO), Florianópolis (SC), Maceió (AL) e Rio Branco (AC).

Os Jogos Olímpicos Mundiais de 2016 também foram anunciados em terras europeias, no dia 2 de outubro de 2009, diretamente de Copenhague, na Dinamarca, foi declarada a cidade do Rio de Janeiro como capital-sede. Momento em que a candidatura prometeu investimentos em projetos na casa dos R\$ 28,8 bilhões, deixando pra trás as concorrentes Chicago, Madri e Tóquio. Sem dúvidas se tratava de um momento célebre e era a primeira vez que a América do Sul sediaria uma das edições dos Jogos Olímpicos Mundiais, o Brasil vivia um ritmo acelerado de crescimento e economia positiva enquanto países europeus e os Estados Unidos passavam por uma seríssima resseção descortinada em 2008. Além disso, o país estava em amplos processos de transformação das cidades, inclusive a capital carioca, já com planejamentos e projetos para a Copa do Mundo, anunciada dois anos antes. Segundo Marinho, Campagnani e Consentino (2014, p. 16):

“O aumento do número de viagens dos brasileiros também acabou contribuindo para projetar internacionalmente a imagem do país. Em 2003, 2.36 milhões de brasileiros viajaram para o exterior. Em 2013, o número saltou para 8.12 milhões, um crescimento de 244%. Se isso, por si só, já era um indício de que o país estava mais forte economicamente, os valores gastos por esses turistas não deixaram dúvidas: US\$ 23,125 bilhões, de janeiro a novembro de 2013, o que representa 1.025% mais do que os US\$ 2,055 bilhões gastos no mesmo período de 2003”.

Era o cenário perfeito, brasileiros com dinheiro para gastar fora e poderiam fazer o mesmo dentro do país, visto que eram dois excelentes negócios, dois megaeventos com uma exposição global para todos os tipos de pessoas e possibilidades. O problema era quando isso não era tão bem recebido pela população, inclusive porque o *modus operandi* utilizado no Brasil se assemelhava ao que foi feito na África do Sul para 2010, o que diferia muito foi praticado em Barcelona para 1992. Possivelmente se aproximava mais da maneira como acontecera em Montreal em 1976, quando a população se viu obrigada a assumir prejuízos não informados e esperados por ela e esse pode ter sido um dos motivadores dos levantes sociais que reivindicavam a participação popular nas decisões, o que antecederia a responsabilização pelos prejuízos futuros.

Os investimentos previstos para as cidades-sede causaram essas inúmeras manifestações intensificadas no Rio de Janeiro, em virtude das Olimpíadas. As figuras 2.17 e 2.18 retratam como as pessoas estavam contrárias aos gastos orçados para a cidades, para os estádios e para todas as obras concernentes ao megaevento, principalmente quando foram divulgados os altos valores para as obras nas cidades-sede da Copa, conforme demonstrados pela tabela 2.4 elaborada pelo Ministério do Esporte, pasta que assumia a liderança das responsabilidades pelos eventos esportivos.

Ainda segundo a tabela 2.4, de todos os investimentos programados e observado por Silva (2014), 41,81% de investimentos seriam para a região Sudeste, 26,6% para o Nordeste e o restante de 31,59% para o Norte, Centro-Oeste e Sul. Situa-

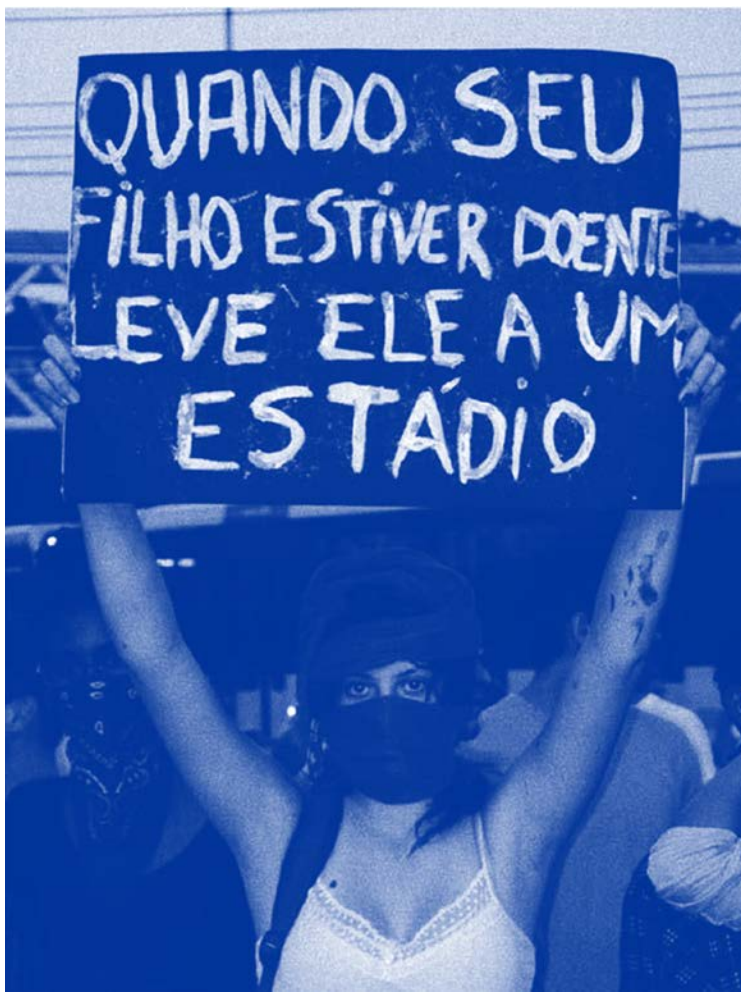


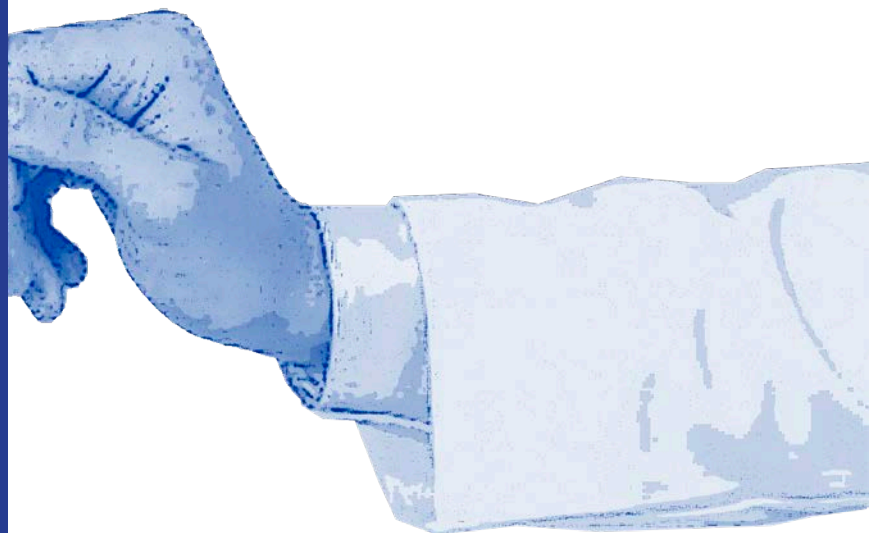
Figura 2.17 - Manifestação no entorno do Maracanã em junho de 2013 - Fonte: Felipe Werneck (2014).

Figura 2.18 - Ato Público "O Maraca é nosso" - Fonte: Renato Cosentino (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)	498,90	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

Tabela 2.4 – Investimentos previstos por Cidades-Sede para a Copa-2014 (Ministério do Esporte). Fonte: Domingues, Edson *et al.* (2010).



ção em que as duas primeiras regiões se beneficiavam de maior parte dos recursos, com um total de sete capitais contra cinco das outras três regiões. Lembrando que os dados aqui disponibilizados são oriundos de uma previsão feita em 2010, o que ao final se chegou a totais muito distintos, discutidos mais adiante. Esses valores iniciais que contrariavam a publicação feita no Diário Oficial da União no dia 24/12/2014, que oficializou a Resolução nº 27 com a função de autorizar a revisão e atualização da Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo Fifa 2014. Esse documento foi produzido pelo Grupo Executivo da Copa (GECOPA), instituído através do Decreto de 14/01/2010 e revogado em 27/09/2019. Ele apresentava o valor total de todas as obras concluídas e que passavam o valor de R\$ 27 bilhões, quase duas vezes o previsto em 2007. Além disso, desse total de 2014, mais de R\$ 13,8 bilhões eram oriundos do governo federal em

modalidade de financiamento ou investimento, os outros R\$ 8,9 bilhões seriam pagos pelos governos locais (estados e prefeituras) e os demais R\$ 4,3 bilhões eram de responsabilidade da iniciativa privada, o que não maioria dos casos lhe concedia o direito de exploração posterior ou também utilizava de financiamentos com bancos estatais.

Desses gastos, a Matriz de Responsabilidades Consolidada do GECOPA apresentava os anexos temáticos, que constavam distintas frentes de trabalho nos três ciclos de planejamentos, conforme detalhado em: Mobilidade Urbana; Obras de Entorno; Estádios; Aeroportos; Portos; Telecomunicações; Segurança; Turismo; Instalações Complementares (Copa 2014) e Instalações Complementares (Copa das Confederações 2013).

Na mesma mão, a Matriz de Responsabilidades das Olimpíadas

apresentada em 14.06.2017 pela Autoridade Pública Olímpica¹ (APO), quase um ano após a realização do evento demonstra incompatibilidades entre os valores orçados inicialmente durante a candidatura como cidade-sede, em 2009, para o pós evento, em 2017. Os números saltaram dos R\$ 28,8 bilhões para R\$ 43,17 bilhões, com um percentual de 49,9% a mais e uma cifra de R\$ 14,37 bilhões adicionais. Apenas para uma comparação nada benéfica mas válida para se compreender o que é essa variação de gastos, foram totalizados os custos de R\$ 14,6 bilhões para reformas, construções e ampliações de todos os estádios e aeroportos nas doze capitais-sede da Copa do Mundo de 2014, já contando os excedentes em relação aos preços iniciais. Enfim, apenas esse aumento poderia pagar boa parte de um outro evento.

Sobre o planejamento, projetos e execução dos Jogos Olímpicos do

Rio, o Tribunal de Contas da União (2017) afirma que:

“As publicações oficiais dos entes governamentais vêm indicando três grupos de ações com suas respectivas despesas. Em primeiro plano, o instrumento denominado “Matriz de Responsabilidade” estabelece, como seu título já indica, os responsáveis pela execução das ações mais diretamente vinculadas à realização dos Jogos, bem como apresenta os valores das despesas correspondentes. Outro grupo de ações divulgado é o chamado “Plano de Políticas Públicas”, que é composto por ações ou programas de governo que foram antecipados em função da realização dos Jogos. Por fim, tem-se o grupo de ações operacionais do Comitê Rio 2016, mais relacionadas com a realização das competições e dos eventos associados”.

A respeito dessa divisão dos três grupos de ações, Monteiro e Consentino (2017) amplia as explicações sobre o fato da Matriz de responsabilidades colocando-a como documento responsável pela execução de ações diretamente ligadas aos jogos, aquelas que tratam da construção, reforma e adequação de espaços físicos para a realização do evento, além de linhas de acessos e conexões, o que seria similar ao primeiro ciclo de planejamento trabalhado pela FIFA. No caso das Olimpíadas, essas ações se centraram na Região da Barra (Parque dos Atletas), Região Deodoro, Região Maracanã

(Sambódromo) e Região Copacabana. Já o Plano de Políticas Públicas que é composto por ações governamentais e é a parte que trata dos legados sobre como o município, estado e União fazem investimentos em infraestruturas e políticas públicas aproveitando o contexto do megaevento olímpico, ainda que com baixo ou nenhum envolvimento direto com a situação. Um exemplo disso, de acordo com o Caderno de Políticas Públicas do Rio de Janeiro, foram planejadas as construções da Linha 4 do Metrô, do Museu do Amanhã, Porto Maravilha, *Bus Rapid Transit* (BRT) e outros. Por fim, as ações do Comitê Olímpico que já não eram uma novidade, tiveram espelhamentos similares ao fracasso financeiro de 1976 em Montreal, mas com responsabilidades para a cidade-sede de 2016 inspiradas na Fase de Profissionalismo, como categorizada por Proni (2008), sendo muito evidente que as responsabilidades, inclusive financeiras, do COI foram exclusivamente da realização do evento a dentro de toda a estrutura física disponibilizada pela sede, a cidade do Rio de Janeiro. Assim, a parte que competia ao Comitê Olímpico era composta por alimentação, transporte e uniformes de atletas, materiais esportivos, acomodação e as estruturas auxiliares para voluntários, competidores e equipes técnicas. Já na Copa do Mundo da FIFA, as estruturas auxiliares e complementares são de responsabilidade das cidades-sede.

Assim, fica a cargo dos governos locais e União a responsabilidade por possíveis prejuízos por parte do COI, situação ocorrida no Rio e amparado legalmente pelo Ato

Olímpico, que no seu artigo 15 da Lei 12.035/2009², embora tenha sido revogado mais tarde pela Lei 13.161/2015, mas que ainda assim deixou a capital carioca responsável pelos pagamentos de prejuízos sofridos para e pelo Comitê Olímpico, conforme relatado pelo Jornalista Leonardo Filipo na reportagem publicada no portal do Globo Esporte, em 14/06/2017³:

“A parte que não foi repassada, R\$ 160 milhões, serviria para o Comitê Rio 2016 pagar a dívida com fornecedores - o valor auditado de dezembro de 2016 era de R\$ 132 milhões. Uma forma de quitar essa dívida seria através da garantia assinada pela Prefeitura e pelo Estado, que se comprometeriam a cobrir um déficit do Comitê - a União deixou o acordo. Para que isso aconteça, o Comitê Olímpico Internacional (COI) precisa acionar esta garantia para que os governos assumam a dívida” (FILIPO, 2017).

Assim, com os três grupos de ações que compunham as frentes da organização das Olimpíadas de 2016, a divulgação feita pela APO, em 2017 totalizam os R\$ 43,17 bilhões de gastos a partir de 2009 até a realização do megaevento, detalhados em:

- R\$ 9,2 bilhões – Comitê do Rio 2016;
- R\$ 7,23 bilhões – Matriz de Responsabilidade dos Jogos;
- R\$ 26,74 bilhões – Plano de Políticas Públicas.

O balanço financeiro dos dois de megaeventos esportivos no Bra-

sil, feito através da apresentação da Matriz de Responsabilidade da APO em 2017, somado ao total dos custos da Copa do Mundo divulgado pela GECOPA em 2014 alcançam os números de R\$ 70,29 bilhões destinados à doze cidades-sede de maneira direta, no que tange a infraestrutura, cultura, turismo, mobilidade urbana, equipamentos esportivos, portos, aeroportos e terminais rodoviários. O que propõe a sequência da compreensão sobre como cada cidade recebeu esses investimentos em contraste com aquilo que foi proposto, comparando dados das primeiras matrizes de 2010 e 2014 com as informações nos últimos documentos de 2014 e 2017, respectivamente para a Copa e Olimpíadas. Outro apontamento que deve ser feito é como essa conta de dezenas de bilhões é paga, mais uma vez é necessário retornar à Montreal de 1976, pois em terras brasileiras é repetida a experiência canadense quando a União desiste de assumir parte do prejuízo com o COI e deixa a responsabilidade para o município do Rio de Janeiro, remontando o que o governo federal do Canadá fez com a cidade-sede naquela época. Por outra face, havia a discussão sobre a participação do governo federal se comprometendo com as despesas e embora a APO afirmar que apenas 40% do montante era paga pela União, o que acabou sendo uma contradição ao longo dos anos.

Mas, a respeito dessas controvérsias é importante ressaltar que uma parte significativa do que havia sido responsabilidade da iniciativa privada, acabou sendo paga com recursos financiados com ban-

cos públicos, inclusive se tornando o grande aporte de muitas obras, como apresentado por Monteiro e Consentino (2017):

“Em junho de 2011, no entanto, todos os 6.436.722 Cepacs foram comprados em lote único pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, administrado pela Caixa Econômica Federal (CEF), com recursos do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço (FGTS) ao custo de R\$ 3.5 bilhões. Ao comprar os Cepacs, a CEF deveria negociá-los com investidores, teria prioridade na compra dos terrenos municipais e a obrigação de pagar toda a operação urbana, estimada em R\$ 8.3 bilhões. O mercado não se interessou pelos títulos e, em 2014, o FGTS teve que aportar mais 1,5 bilhão à operação em negócio com indícios de corrupção¹⁶. As obras relacionadas ao Porto Maravilha, portanto, apresentadas como de financiamento privado, foram desde 2011 financiadas quase que integralmente com recursos da CEF/FGTS; no Plano de Legado, elas representavam cerca de 80% do montante de investimento ‘privado’”.

Situação que revela que o caso do Porto Maravilha é apenas um dos exemplos de investimentos oriundos da CEF/FGTS, além de outros como a Vila dos Atletas e outros como terrenos públicos municipais utilizados como parte de pagamento às empreiteiras que executaram obras, como na construção do Par-

que Olímpico. Assim, a conta não finaliza com tantos investimentos privados, já que eles são particulares, mas de origem pública.

2.5. AS MUDANÇAS PROPOSTAS PARA CAPITAIS SEDES BRASILEIRAS

Para cada uma das doze capitais-sede da Copa do Mundo foram feitos planos de ação para que elas se tornassem capazes de sediar o evento de tal porte. De acordo com a versão final da Matriz de Responsabilidade gerido pelo Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014, publicada na resolução número 27, no Diário Oficial da União em 24/12/2014, o total apurado dos gastos foi de R\$ 27,12 milhões. Apesar disso, o documento demonstra uma carência de atualizações, pois as obras e projetos que ainda não estavam finalizadas não constaram nesses totais, mas tiveram liberações informadas e atualizadas em 30/06/2018 pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Ministério do Planejamento, inclusive com detalhes de finalizações ou fases de acontecimentos. Fatores que demonstram que a partir de 2014 não aconteceram outras atualizações sobre os custos da Copa e que os cinco anos seguintes apresentam inúmeros valores a serem agregados.

Como já dito, os recursos para custear um cabedal desse porte de

projetos eram baseados quase que exclusivamente na esfera pública, feitos através de investimentos de governos locais (municípios e estados), governo federal e outras partes originadas da iniciativa privada, com possibilidade de investimento privado no sistema de concessão, financiamentos federais feitos sobretudo através do Banco Nacional do Desenvolvimento e Social (BNDES) e da Caixa Econômica Federal (CEF) via recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

O primeiro agente financiador, o BNDES, foi responsável por quase todos os financiamentos de estádios e arenas, uma vez que desde a instituição do plano macro para esses projetos ficaram estabelecidos valores fixos para tais obras. Esses procedimentos foram possíveis devido a criação, em 2010, do programa ProCopa Arenas lançado juntamente com o ProCopa Turismo, o que segundo o próprio banco os objetivos eram de promover o custeio via financiamento dos equipamentos esportivos e a ampliação da rede hoteleira para as capitais-sede. Ao primeiro programa a ideia era de fomentar à construção ou reforma de estádios que sediassem os jogos da Copa do Mundo de 2014, mas que também fossem mantidos como legados para as cidades que recebessem o torneio, visando a melhoria dos entornos, qualidade de vida e da acessibilidade. Os prazos para pagamentos seriam de até quinze anos, incluindo até três anos de carência para o início das quitações e os financiamentos máximos poderiam alcançar o percentual de 75% do valor total orçado para cada obra, limitando esse crédito a R\$400 mi-

lhões, assim deveria ser utilizada a melhor opção, ou o percentual ou o valor fixo.

Já o ProCopa Turismo deveria contemplar a melhoria e ampliação da oferta de hospedagens no país, inclusive aproveitamento o impulso de crescimento que o megaevento poderia gerar. A condição era que os projetos contemplassem ao máximo o uso de energias renováveis, naturais e procedimentos de construção e funcionamento ambientalmente sustentáveis. Os prazos de pagamentos poderiam chegar a doze anos para empreendimentos que passariam por ampliações ou modernizações e até dezoito anos para aqueles oriundos de um novo projeto. Os montantes financeiros poderiam variar de três a dez milhões, feitos por meio de agente financeiro e no caso de grandes empresas e grupos internacionais, o banco restringia um limite de 80% do valor dos investimentos em obras novas ou de melhorias.

Impulsionadas por essas possibilidades de crédito, até 2012 eram nove as capitais que tiveram seus financiamentos aprovados para as construções das Arenas, conforme divulgado em 11/07/2012, no portal eletrônico do BNDES:

“A Arena de São Paulo é a nona operação aprovada pelo programa BNDES ProCopa Arenas, instituído pelo Banco para financiar a construção ou reforma dos estádios sedes do Mundial de 2014. Antes dela, já foram aprovados financiamentos para as arenas de Belo Horizonte (R\$ 400 milhões), Cuiabá (R\$ 393 milhões), Fortaleza (R\$ 351,5 milhões), Manaus (R\$ 400 milhões), Natal (R\$ 396,5 milhões), Salvador (R\$ 323,7 milhões), Recife (R\$ 400 milhões) e Rio de Janeiro (R\$ 400 milhões)”.

Mais tarde, Curitiba e Porto Alegre também entraram para a lista das cidades que receberam os recursos do BNDES para a conclusão das obras da Arena da Baixada e do Estádio Beira Rio, respectivamente. Assim, das doze obras construídas, onze foram contempladas e apenas Brasília ficou fora desse pacote, que foi custeada integralmente pelo governo do Distrito Federal.

De acordo com a versão final da Matriz de Responsabilidades todas as obras de construções de estádio e arenas foram alcançados o total de R\$8.383,7 milhões, dos quais 45,5%, R\$3.816 milhões, foram pagos via financiamentos com o BNDES, outros 47,2%, R\$3.956,1 milhões custeados diretamente com recursos dos municípios e estados utilizando verbas de seu próprios cofres e os restantes 7,3%, R\$611,5 milhões, ficaram sob a responsabilidade da iniciativa privada, exatamente três casos: Corinthians Esporte Clube em São Paulo, Clube Atlético Paranaense em Curitiba e Sport Clube Internacional em Porto Alegre.

Para as obras de mobilidades nos entornos dos estádios, o documento oficial apresenta os custos totais de R\$1.042,2 milhões. Desse 5,3%, R\$55 milhões, oriundos de financiamento federal através do BNDES, 2,3%, R\$24,7 milhões, de investimentos diretos do governo federal e 92,4%, R\$962 milhões, dos governos locais.

Ainda, divulgado pela mesma resolução com a versão final da Matriz de Responsabilidade, o outro financiador público, a Caixa Econômica Federal, teve sua participação

na concessão de recursos financeiros dentro de programas já existentes que financiam obras de mobilidade urbana. Fazendo da instituição financeira pública a principal responsável pelas linhas de crédito utilizadas pelas cidades-sede para captar financiamentos para seus projetos de transporte público e mobilidade urbana. Segundo a CEF, o Pró-Transporte tem o objetivo de:

“Financiar, ao setor público e a setor privado, a implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e à mobilidade urbana, atendendo prioritariamente áreas de baixa renda e contribuindo na promoção do desenvolvimento físico-territorial, econômico e social, como também para a melhoria da qualidade de vida e da preservação do meio ambiente”.

Assim, ele se destina aos governos municipais, estaduais e distrital, além do setor privado como permissionários e concessionários, para os quais os financiamentos podem ser feitos para obras de infraestruturas de sistemas de transportes públicos coletivos urbanos, requalificação de vias existentes, mobilidade urbana e serviços e equipamentos especiais destinados à cidadãos com mobilidade reduzida ou restrita. Em geral, conta-se com um prazo de carência para início dos pagamentos de quarenta e oito meses e com um prazo máximo de quitação de trezentos e sessenta meses, sempre utilizando os recursos depositados nas contas do FGTS geridas pela CEF.

De acordo com a Matriz de Responsabilidade Final da Copa, os gastos com mobilidade urbana até dezembro de 2014 foram de R\$ 7.684,9 milhões para todas as cidades-sede, deste total 56,3%, R\$4.327,3 milhões foram oriundos do financiamento junto à Caixa Econômica Federal, os outros 43,7%, R\$ 3.357,9 milhões, foram pagos pelos cofres públicos dos municípios e estados. Nesse caso de mobilidade urbana e transporte não houve nenhuma participação da iniciativa privada como investidor ou financiador.

Já sobre os investimentos em aeroportos e portos, de acordo com o Balanço Copa 2014 publicado pelo Ministério dos Esportes em 2011 e conforme a Matriz de Responsabilidade publicada em 2014, essa linha de infraestrutura aeroportuária e portuária deveria e foi quase totalmente de incumbência do Governo Federal, através da Infraero e da Secretaria dos Portos da Presidência da República. Assim, treze aeroportos e sete portos marítimos constam nos dois documentos, de 2010 e 2014, como contemplados com obras de ampliação, reformas e adequações para o megaevento. Os custos totais dessas infraestruturas alcançaram R\$6.934,6 milhões, desse valor foram investidos R\$ 6.336,9 em aeroportos, considerando que quatro dos treze listados, Brasília, Natal, Guarulhos e Viracopos passaram por processos de privatizações até 2012 e tiveram R\$3.617,8 milhões pagos pela iniciativa privada, o que representa 57,1% do total investidos em projetos e obras. Já com os portos marítimos foram gastos R\$ 597,7 milhões e apenas o Porto de Recife teve participação do governo local

com 6,3 milhões, o que corresponde a 1,06% do total.

Além desses valores, existem os gastos com infraestrutura de turismo que a maior parte oriunda de recursos de investimentos federais, de maneira direta e não na modalidade de financiamentos. Nesse item teve a participação dos governos locais, estados e municípios, mas com frações menores no montante. Para detalhar, dos R\$ 190,4 milhões gastos, 90,1%, R\$ 171,6 milhões foram dos investimentos federais e os outros 9,9%, R\$ 18,8 milhões, são originados dos cofres públicos dos governos locais e também contaram com os custeios por parte da iniciativa privada.

Nas sequência da publicação da Matriz de 12/2014, são listados os gastos com as chamadas “Instalações Complementares”, que de acordo com a Arena Consultoria no Projeto Viabilidade realizado à FIFA e a comitiva local em 2012 e intitulado como “Projetos Conceituais de Estruturas Temporárias”, essas instalações são compostas de toda a estruturação necessária para receber o torneio em tal data e horário nos estádios, elas são a parte que compõem tendas para segurança, equipes médicas, comercialização de comida e bebida, serviços de informações, sinalização e comunicação, plataformas, assentos temporários e outros. Geralmente são de total responsabilidade da cidade-sede e os custos devem correr por conta dos governos locais. Para a Copa do Mundo de 2014, todas as doze sedes tiveram essa linha de responsabilidade a ser feita para cada partida, além dessas datas dentro do megae-

vento, seis dessas capitais tiveram que montar a mesma estrutura para a Copa da Confederações que acontece antes do evento principal, nesse caso foi em 2013. Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Recife, Rio de Janeiro e Salvador foram responsáveis por esse evento no ano anterior a Copa de 2014 e que aconteceu como um teste para o megaevento âncora.

Para os dois eventos foram gastos um total de R\$ 802,7 milhões, sendo que para 2013 na Copa das Confederações R\$ 200,1 milhões e para a Copa do Mundo de 2014 R\$ 602,6 milhões. A parte reflexiva dessa linha de custos é que eles são tratados pelos cadernos da FIFA como “Evento” e não “Legado para a Cidade”, se comprometendo de fato por serem efêmeros e sem gerar nenhum benefício à sede

Outros gastos que completam a Matriz de Responsabilidade de 2014 e que não eram detalhados no Balanço Copa 2014, publicado em 2011, são os referentes aos itens de Telecomunicações e Segurança, que são tratados para o primeiro documento como “Modernização da infraestrutura e serviços e suporte às competições” e para o segundo como “Ações de Segurança Pública: Integração de instituições; Controle de pontos de entrada no país e Segurança do Evento”, além de “Ações de Defesa – Aeronáutica, Exército, Marinha e Forças Armadas”, tudo isso comum à todas as cidades-sede. Os custos foram totalizados em R\$ 383,3 milhões para Telecomunicações e R\$ 1.797,7 milhões para Segurança, ambos pagos integralmente pelo governo federal na modalidade de investimento.

A questão final é que, como já mencionado, a Matriz de Responsabilidades divulgada como versão final em dezembro de 2014 não considera as obras que seguiram em andamento após esse período, assim acontece uma incompatibilidade entre os valores divulgados no documento com aquilo que fato ainda fazia parte do Balanço Copa de 2014 e demais projetos propostos para as cidades-sede. Praticamente todas as capitais tiveram obras listadas no documento mais antigo que não foram finalizadas ou sequer iniciadas até o fim do megaevento e da divulgação da Matriz. Desse modo, adiante, as análises realizadas individualmente para cada sede vão colaborar nessa leitura do que foi prestado contas devidamente, daquilo que ainda está em processo de execução, de situações que os projetos não saíram do papel tantos anos após a Copa do Mundo de 2014 ou aquelas que constam como mecanismos financiados ou pagos pelo governo federal, mas que ainda não foram feitas as prestações de contas e/ou as finalizações. Um argumento para colaborar nessas análises é a inserção de dados vigentes na plataforma do PAC, inclusive financeiros, pois apresentam informações mais recentes e com atualizações não realizadas nos demais documentos oficiais.

2.5.1. CARACTERIZAÇÃO DAS CIDADES-SEDE E SUAS MATRIZES DE RESPONSABILIDADES

2.5.1.1. BELO HORIZONTE

A capital mineira de 122 anos é um marco na construção de novas cidades no interior do Brasil. Fundada em 1897 e construída com base no ousado projeto do Engenheiro Aarão Reis, a cidade já nasceu com um traçado baseado no futuro e que era estruturado por um desenho moderno, talhada de muitas diagonais que vez em sempre cruzam entre si e montam os espaços públicos, os edifícios relevantes e a forma da cidade. Belo Horizonte foi caracterizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE como uma metrópole, com uma população de 2.375.151 de habitantes em 2010 e com uma estimativa de 2.501.576 em 2018. Além de inúmeras outras características, a faceta de importante capital da região sudeste e seu plano de candidatura rendeu à cidade o posto de uma das sedes para a Copa do Mundo FIFA de 2014.

Para o evento a cidade recebeu um pacote de obras que contemplavam os planos feitos a partir de 2010 com a confirmação como capital-sede. De acordo com o Balanço Copa 2014 produzido em 2011 e a Matriz de Responsabilidades 2014 do GE-COPA o plano para Belo Horizonte contemplava as seguintes intervenções e obras, conforme especificado na tabela 2.5:

- Oito grandes obras de mobilidade urbana;
- Reforma e Adaptação do Estádio Magalhães Pinto (Mineirão);
- Três grandes obras no Aeroporto Internacional de Confins, desde reforma e adaptação de terminal de passageiros, ao pátio de aeronaves, sistema viário e aeronaves;
- Ações de infraestrutura de turismo;
- Instalações complementares para a Copa das Confederações 2013 e
- Instalações complementares para a Copa do Mundo FIFA 2014;

O custo total de todas as obras em 2011 chegava ao valor de R\$ 2.489,5 milhões, em que 57% desse total deveriam ser custeados via financiamentos com a CEF e o BNDES, o restante seria pago pelos governos locais e pela iniciativa privada. Custos que variaram durante os quatro anos seguintes e na tabela 2.5 podem ser observadas as variações de valores de itens que não foram apresentados na Matriz, como por exemplo o caso da Via 710 (Andradas – Cristiano Machado) orçada inicialmente em R\$ 106,2 milhões e não mencionada posteriormente, mas que aparece nessa tabela 2.6 com as informações da plataforma do PAC sendo detalhada com o custo de R\$ 291,5 milhões. Outra situação observada foram as alterações dos valores constantes na primeira matriz para a última e se comparado com os dados do PAC. Exemplos dessas contradições podem ser vistas nos casos do BRT Antônio Carlos/Pedro I, na reforma e ampliação do Terminal de Passageiros e na

A ABERTURA DOS JOGOS

Tabela 2.5 – Belo Horizonte: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor - Fonte: GECOPA / Ministério dos Esportes.

BELO HORIZONTE												
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investimento
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	BRT: Antônio Carlos / Pedro I	588,2	382,3	-	205,9	-	726,4	382,3	-	344,2	-	23
	Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRTs Antônio Carlos / Pedro I e Cristiano Machado	233,5	146	-	87,5	-	161,6	146	-	15,6	-	-31
	BRT: Área Central	57,9	55	-	2,9	-	75,5	55	-	20,5	-	30
	Expansão da Central de Controle de Trânsito	31,6	30	-	1,6	-	31,6	30	-	1,6	-	0
	Via 210 (Ligação Via Minério / Tereza Cristina)	106,2	72	-	34,3	-	129,6	72	-	57,6	-	22
	BRT: Cristiano Machado	52,6	50	-	2,6	-	55,3	50	-	5,3	-	5
	Boulevard Arrudas / Tereza Cristina	221,1	210	-	11,1	-	233,4	210	-	23,4	-	6
	Via 710 (Andradas - Cristiano Machado)	106,2	72	-	34,2	-	-	-	-	-	-	-
	Obras de Entorno do Estádio	Obras no Entorno (não descritas no Balanço 2014)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estádio	Reforma e adaptação do Estádio Magalhães Pinto (Mineirão)	683,6	400	-	29,1	254,5	695	400	-	295	-	2
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	238,1	-	-	-	-	218,6	-	218,6	-	-	-8
	Reforma e Ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios	170,5	-	-	-	-	184,7	-	184,7	-	-	8
	Construção do terminal de Passageiros 3, Pátio de Aeronaves,	-	-	-	-	-	26,8	-	26,8	-	-	-
	Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	8,3	-	7,6	0,7	-	-
Instalações Complementares Copa 2014	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	37	-	-	37	-	-
	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	38,3	-	-	38,3	-	-
Instalações Complementares Copa Confederações 2013	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALIZAÇÕES		2.489,50	1.417,30	-	409,2	254,5	2913,1	1345,3	437,7	839,2	-	5,3

A ABERTURA DOS JOGOS

BELO HORIZONTE				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
			Investimento	Investimento
		Jun-18	Global	Global
Mobilidade Urbana	BRT: Antônio Carlos / Pedro I	749,5	588,2	726,4
	Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRIs Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado	-	233,5	161,6
	BRT: Área Central	-	57,9	75,5
	Expansão da Central de Controle de Trânsito	-	31,6	31,6
	Via 210 (Ligação Via Minério / Tereza Cristina)	-	106,2	129,6
	BRT: Cristiano Machado	-	52,6	55,3
	Boulevard Arrudas / Tereza Cristina	-	221,1	233,4
	Via 710 (Andradas - Cristiano Machado)	291,5	106,2	-
	Obras de Entorno do Estádio	Obras no Entorno (não descritas no Balanço 2014)	-	-
Estádio	Reforma e adaptação do Estádio Magalhães Pinto (Mineirão)	-	683,6	695
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	263	238,1	218,6
	Reforma e Ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios	222,7	170,5	184,7
	Construção do terminal de Passageiros 3, Pátio de Aeronaves, Estacionamento de Veículos e Adequação do Sistema Viário	-	-	26,8
	Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	37
Copa 2014				
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	38,3
Copa Confederações 2013				
TOTALIZAÇÕES		-	2.489,50	2622,1

Tabela 2.6 - Belo Horizonte: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011), Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014) e dados PAC - Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor. Fonte: GECOPA / Ministério dos Esportes / PAC.



adequação do sistema viário e reforma e ampliação da pista de pouso e sistema de pátios do aeroporto. As discrepâncias entre valores da Matriz de Responsabilidade Versão Final de 2014 para os do PAC são de 3% a 20%, que à primeira vista podem figurar como pouco, quando se observa que a maioria de obras tem variações de até +30%, mas quando feita a conta em milhões as incompatibilidades são grandes e relevantes.

Tais análises sobre essas incompatibilidades são postas como relevantes por se tratar de planos iniciados em 2010 com prazos de finalização para 2012 e no máximo dezembro de 2013, como o que era

previsto para o BRT Pedro II. Ademais, os projetos tinham a incumbência de dar soluções às demandas existentes na capital e em novas exigências que o megaevento trazia, por isso eles foram distribuídos em toda a cidade e tinham inúmeras exigências para que fossem executados, desde cumprimentos de prazos, licenciamentos ambientais e a grande maioria dessas responsabilidades ficou a cargo do governo estadual, como as desapropriações e remoções de imóveis que estavam em situação que comprometiam as rotas dos grandes projetos. Fala de cada coisa que foi feita aqui no aeroporto, mobilidade, entorno e estádio, com fotos e falar se foi encerrado ou não. Se tiveram problemas ou não. Falar

separado os temas por mapas.

2.5.1.2. BRASÍLIA

No auge dos seus atuais cinquenta e nove anos de fundação, Brasília é uma jovem capital, mas já com população de 2.570.160 habitantes em 2010 e com estimativa de mais de 2.974.000 em 2018, segundo o IBGE. A capital do Distrito Federal é um dos marcos, se não, um dos mais importantes da arquitetura modernista mundial, com planos urbanos de Lúcio Costa e conjunto arquitetônico característico desenhado pelo arquiteto Oscar



Niemeyer, aspectos que endossam a imponência visual e experiencial por se tratar do centro administrativo e político do governo brasileiro. Com todas essas relevâncias, a cidade também foi uma das sedes para a Copa do Mundo de 2014. Para isso e dentro do rol de melhorias e investimentos propostos pelo Ministério dos Esportes através e administrados pelo GECOPA, contando com previsões de obras que partiam de transportes públicos até melhorias e ampliações aeroportuárias. Segundo os dados demonstrados na Matriz de Responsabilidade de 2014 e de acordo com informações organizadas na tabela 2.7, a sequência das propostas e execuções de obras foram:

- Implantação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, linha e ampliação da Rodovia BR 047;
- Reconstrução/reforma do Estádio Nacional – Mané Garrincha;
- Três obras de ampliação e adequação no Aeroporto de Brasília Juscelino Kubitschek;
- Ações de infraestrutura de turismo;
- Instalações complementares para a Copa das Confederações 2013;
- Instalações complementares para a Copa do Mundo FIFA 2014.

De acordo com a previsão divulgada em 2011, os gastos com os investimentos eram esperados em R\$ 1.830,3 milhões. Dessa parte, R\$ 1.109,4 milhões seriam custeados pelo governo federal em forma de investimentos e outros R\$ 720,9 milhões oriundos dos cofres do gover-

no local do Distrito Federal. Dados que não foram confirmados, a princípio a Matriz de Responsabilidade de 12/2014, demonstrou investimentos que ultrapassaram 18,5% da previsão inicial, finalmente foram contabilizados R\$ 2.168,6 milhões, mas desse montante R\$ 642 milhões foram pagos pela iniciativa privada, não como investimentos e contrapartidas, mas fruto do processo de privatização do Aeroporto de Brasília, responsabilizando o consórcio detentor pelo pagamento da maior parte dos investimentos nessa categoria. Já a parte maior, R\$ 1.463,9 milhões, foram de responsabilidade do Governo do Distrito Federal, sendo o tutor dessa parcela expressiva dos gastos. No caso de Brasília, os investimentos do governo federal foram de R\$ 12 milhões com parte menor nas obras aeroportuárias e ações de turismo. O restante, os outros R\$ 50,4 milhões foram oriundos de financiamentos públicos com o governo federal via Caixa Econômica Federal.

Algumas situações são inusitadas e também aconteceram em outras cidades-sede dos megaeventos, que são os fenômenos das substituições dos tipos de obras empreendidas e outras que acabaram não sendo executadas, além daquelas que foram retiradas da matriz. O caso clássico em Brasília foi o do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) – Linha 1, que atenderia na primeira parte do projeto com a implantação na Asa Sul, fazendo conexão centro de Brasília até Aeroporto, conforme demonstrado na figura 2.19. Porém, as obras não chegaram ao fim, pelo contrário, acabou barrado por decisões judiciais e por problemas com

o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Conforme os jornalistas Braitner Moreira e Mateus Rodrigues do G1 DF, em 23/05/2018, em abril de 2011 a 7ª Vara da Fazenda Pública do DF decidiu fazer a anulação do contrato da obra por irregularidades no processo licitatório, o que tornou inviável a sua execução em tempo hábil para o megaevento. O que restou foi a estrutura enferrujada do que seria a estação do VLT, localizada próxima ao Zoológico de Brasília e que seria chamado de Terminal Asa Sul, conforme demonstrado nas figuras 2.20 e 2.21 (MOREIRA; RODRIGUES, 2018).

Tal abandono no plano do VLT acabou deixando o ônus R\$ 325,8 milhões que não foram gastos nas obras de mobilidade, não que isso caracterize uma economia justa, porque o que se esperava enquanto legado acabou não existindo para a capital federal. Apenas as obras de acesso ao aeroporto permaneceram, listando Ampliação da DF-047. Já a reconstrução do Estádio Nacional chegou aos gastos de 99% a mais do que havia sido previsto inicialmente e as obras do Aeroporto tiveram uma espécie de economia para os cofres públicos, considerando que o processo de consórcio de gestão aeroportuária encargando à Concessionária de assumir quase toda a responsabilidade financeira dos gastos previstos e executados.

Em suma, dentro da análise do que foi proposto e o que constou nas documentações finais de prestações de contas, os prejuízos foram maiores que os ganhos. Os grandes legados tão prometidos pelos gesto-

A ABERTURA DOS JOGOS

Tabela 2.7 - Brasília: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor - Fonte: GECOPA / Ministério dos Esportes.

BRASÍLIA												
CIDADE	EMPREENDI- MENTO / PRO- JETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Global: Varia- ção 2011 - 2014 (%)
		Investi- mento	Finan- ciamen- to	Investi- mento	In- vesti- mento	Investi- mento	Investi- mento	Finan- ciamento	Investi- mento	Investi- mento	Investi- mento	
		Global	Federal	Federal	Go- verno Local	Priva- do	Global	Federal	Federal	Go- verno Local	Priva- do	
Mobilida- de Urbana	VLT: Linha 1 / Tre- cho 1 e Ampliação da DF-047*	380	-	361	19	-	54,2	50,4	-	3,9	-	-85,7
Obras de Entorno do Estádio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estádio	Reconstrução / Reforma do Estádio Nacional Mané Garrincha	701,9	-	-	701,9	-	1403,3	-	-	1403,3	-	99,9
Aeroporto	Concessão para am- pliação, manutenção e exploração do	744,4	-	744,4	-	-	642,4	-	-	-	642,4	-13,7
	Aeroporto Interna- cional de Brasília - Fase 1B **											
	Reforma do Corpo Central **	4,2	-	4,2	-	-	-					
	Implantação do Módulo Operacio- nal - MOP	4	-	4	-	-	4,8	-	4,8	-	-	2
Turismo	Ações de Infraestr- tura do Turismo	-	-	-	-	-	4,3	-	3	1,3	-	-
Instalações Comple- mentares Copa 2014	Construções de Instalações Comple- mentares	-	-	-	-	-	28,4	-	-	28,4	-	-
Instalações Comple- mentares Copa Confe- derações 2013	Construções de Instalações Comple- mentares	-	-	-	-	-	27	-	-	27	-	-
TOTALIZAÇÕES		1.830,30	0	1.109,40	720,9	254,5	2168,6	50,4	12	1463,9	642,4	5,3

Figura 2.20: Traçado completo do VLT Brasília – Fonte: <<http://doc.brazilia.jor.br/Trilhos-VLT-Brasilia/Mapa-do-VLT-Brasilia.shtml>>.



Figura 2.21: Estrutura metálica abandonada do Terminal Asa Sul – Fonte: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/obras-prometidas-em-brasilia-para-a-copa-de-2014-chegam-a-copa-de-2018-paradas-veja-lista.ghtml>>



res e esperados pela população não foram alcançados, mostrados através dos números que ao fim os R\$ 338,3 milhões que ultrapassaram as previsões divulgadas em 2011 e de acordo com a tabela 2.7 é somada à diferença da não execução do VLT e chegando o total de R\$ 664,1 milhões a mais do que inicialmente era esperado.

2.5.1.3. CUIABÁ

De acordo com Ribeiro e Fujita (2013) Cuiabá é mais umas das cidades brasileiras que nasceram e sobreviveram sem o planejamento. A capital matogrossense se encontra numa situação de relevo complexo e recursos naturais ricos mas que são ameaçados cotidianamente pelo avanço contínuo da malha urbana. Isso porque a cidade assim como tantas outras brasileiras também passa por um processo de conurbação urbana promovendo sua complexa fusão à Várzea Grande, na grande Cuiabá. A única barreira entre elas é o Rio Cuiabá, mas que não é impeditivo pela relação estreita de moradias, serviços, comércios e equipamentos urbanos que se alternam entre uma e outra, prova disso é a localização do Aeroporto de Cuiabá que está situado na cidade vizinha. Juntas, segundo o Censo do IBGE de 2010 somavam o total de 830.698 habitantes e provisionavam para 2018 cerca de 889.162 pessoas. Tais fatores populacionais e com a conurbação urbana latente, as obras empreendidas para a Copa do Mundo atingiriam os dois lados do rio, promovendo uma série de transfor-

mações e promessas de melhorias para os seis anos de preparativos para o megaevento de 2014, durante sua realização e após, como legados. Itens como mobilidade e transporte, infraestrutura aeroportuária, operações de turismo e ações pontuais compunham o rol de possibilidades que trabalhariam como importantes transformações urbanas, sociais e econômicas para região da capital cuiabana.

Inicialmente, foram propostos a implantação do BRT Coxipó-Centro que seria integrado ao BRT CPA-Aeroporto, fazendo a conexão total entre o aeroporto em Várzea Grande ao centro de Cuiabá. Além dessas obras de mobilidade, seria feita a duplicação e outras ações no Corredor Mário Andreazza, considerando que todas as frentes de trabalho dessas modalidades chegariam ao total de R\$ 488,8 milhões, conforme demonstrado na tabela 2.8, com R\$ 454,7 milhões oriundos de financiamentos com a CEF. Porém, muitas situações foram modificadas após esses anúncios, as duas linhas de BRT's foram substituídas pelo projeto do VLT com custos iniciais estimados em R\$ 1.577,6 milhões, aumentado cerca de R\$ 1.088,8 milhões do que já havia sido orçado com o primeiro modal, além do aumento de R\$ 20,3 milhões nas obras do Corredor Mário Andreazza.

Para as obras do estádio, Arena Multiuso Pantanal, as estimativas originais contemplavam um total de gastos de R\$ 596,7 milhões que foram mantidos e essa manutenção do valor orçado para o valor final seria uma novidade interessante se não fosse o adicional feito para as

obras do seu entorno. Elas não estavam previstas pelos cadernos iniciais de obras, tampouco descritas na Matriz de Responsabilidade de 2010 ou no Balanço de 2011. Para esse adicional foram investidos R\$ 76 milhões, classificados como obras de acessibilidade e adequação de vias, conforme listado na Matriz de 12/2014 e analisado na tabela 2.8 comparativa entre 2011 e 2014 a partir dos documentos oficiais. Já as ações de turismo, que chegaram ao total de R\$ 22,2 milhões e não foram mencionados dentro das estimativas iniciais no primeiro documento e a mesma situação acontece com os itens das construções de instalações complementares, elas não foram mensuradas na primeira fase e posteriormente passaram a figurar na matriz, custando R\$ 26 milhões a mais e pagos pelos cofres públicos dos governos locais.

Numa leitura geral a partir dos dados financeiros expostos na tabela 2.8, a comparação entre estimativas iniciais e prestações de contas, demonstram que os valores saltaram de R\$ 1.173,0 milhões para R\$ 2.515,8 milhões, na faixa de 114,4% de variação para maior. O prejuízo maior aconteceu nas do VLT que passaram a figurar na Matriz de 2014, mas ainda é um projeto não concluído, ao contrário, paralisado por suspeitas na licitação e contratos. O que pode ser mais penoso é que para a cidade esse e outros trabalhos não finalizados geraram inúmeras remoções, feitas sob justificadas dos novos percursos de mobilidade e transporte assumidos com a escolha da cidade para sede do megaevento, gerando indenizações e custos que foram transferidos ao poder

A ABERTURA DOS JOGOS

Tabela 2.8 - Cuiabá: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

CUIABÁ												
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investimento
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	VLT Cuiabá / Várzea Grande *	-	-	-	-	-	1577,6	423,7	-	1153,9	-	
	BRT Coxipó / Centro - Intrega com BRT CPA / AERPORTO	132,3	116	-	16,3	-	-	-	-	-	-	
	BRT CPA / AERPORTO - Conecta Aeroporto ao Centro *	323,9	307,7	-	16,2	-	-	-	-	-	-	
	Corredor Mário Andreazza	32,6	31	-	1,6	-	52,9	31	-	21,9	-	
Obras de Entorno do Estádio	Adequação viária e obras de acessibilidade à Arena Pantanal	-	-	-	-	-	76	55,5	-	20,5	-	
Estádio	Construção da Arena Multiuso Pantanal	596,7	392,9	-	203,8	-	596,4	337,9	-	258,5	-	
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros, Adequação	87,5	-	87,5	-	-	98,7	-	98,7	-	-	
	do Sistema Viário e Construção de Estacionamento											
	Implantação do Módulo Operacional	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	-	
	Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios, Infra-estrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares	-	-	-	-	-	28	-	28	-	-	
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	4,1	-	3,8	0,3	-	
	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	18,1	-	16,6	1,5	-	
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	35,5	-	-	35,5	-	
Copa 2014	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	26	-	-	26	-	
Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Copa Confederações 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTALIZAÇÕES		1.173,00	847,6	87,5	237,9	-	2515,8	848,1	133	1544,1	-	114,4

público. Segundo o documento publicado pela Secretaria-geral da Presidência da República com informações do Ministério das Cidades e da Caixa Econômica Federal, no caso de Cuiabá foram desapropriadas e deslocadas involuntariamente⁴ um total de 394 imóveis, sendo que 20 eram residências em que todas as fa-

mílias proprietárias recebiam mais 3 salários mínimos mensais e os outros 374 eram classificados como imóveis comerciais/terrenos/outros.

O caso de Cuiabá talvez ainda seja um dos mais chamativos, motivado pelos fatores das variações das obras e do maior aporte financeiro

ter sido destinado para a obra do VLT que ainda não foi encerrada. Mas além disso existem as divergências entre informações financeiras constantes na Matriz e o que está informado na plataforma do PAC do Ministério das Cidades, com dados atualizados em 30/06/2018, conforme demonstrado na tabela

CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC Jun -18	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
			Investimento Global	Investimento Global
Mobilidade Urbana	VLT Cuiabá / Várzea Grande *	1.630,8	-	1577,6
	BRT Coxipó / Centro - Intrega com BRT CPA / AER- PORTO		132,3	-
	BRT CPA / AEROPORTO - Conecta Aeroporto ao Centro *		323,9	-
	Corredor Mário Andreazza		32,6	52,9
Obras de Entor- no do Estádio	Adequação viária e obras de acessibilidade à Arena Pantanal		-	76
Estádio	Construção da Arena Multiuso Pantanal		596,7	596,4
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros, Adequação	124,01	87,5	98,7
	do Sistema Viário e Construção de Estacionamento			
	Implantação do Módulo Operacional		-	2,5
	Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios, Infra-estrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares		-	28
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo		-	4,1
	Ações de Infraestrutura do Turismo		-	18,1
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	35,5
Copa 2014	Construções de Instalações Complementares		-	26
Instalações Complementares	-		-	-
Copa Confede- rações 2013				
TOTALIZAÇÕES			1.173,00	2515,8

Tabela 2.9 - Cuiabá: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC - Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

na 2.9. Claro, o polêmico projeto dos trilhos figura como o principal descompasso, pois de acordo com o documento do GECOPA as contas finais desse item são de R\$ 1.577,6 milhões, mas no PAC são apresentados os totais de R\$ 1.630,8 milhões, fazendo uma divergência superior de R\$ 53,3 milhões. Similarmente, nos projetos de reforma e ampliação do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Cuiabá, em que o grupo gestor apresentou valores de R\$ 98,7 milhões, o PAC publicou o total de R\$ 124,01 milhões. Ou seja, em apenas dois casos de trabalhos protagonizados com inúmeras contradições, são observados os acréscimos de R\$ 78,61 milhões

2.5.1.4. CURITIBA

Na cidade de Curitiba o anúncio e o acontecimento da Copa de 2014 foi a possibilidade impulsionadora de vários projetos, principalmente aqueles da área de mobilidade urbana e transporte. Nesse contexto, entre o Balanço de 2011 e a Matriz de Responsabilidades de 2014 constava um total de oito intervenções, algumas em obras de BRT, outras em corredores de conexão como do centro-aeroporto, sistemas de monitoramento, reforma da Rodoferroviária e várias outras. Era um momento interessante para a capital paranaense que tinha uma previsão de 1.917.185 habitantes para o ano de 2018, segundo o IBGE, e que por anos havia sido eleita e respeitada como a capital com mais áreas verdes do país e melhor qualidade de vida, conferindo-lhe títulos e

recebendo sempre olhos atentos de todos no que tange à vegetação, aos seus sistemas de transportes, cotidiano e sustentabilidade.

Os projetos para o item de mobilidade urbana para Curitiba em 2011 chegavam ao custo total de R\$ 458,6 milhões com partes maiores financiadas pelo governo federal, via Caixa Econômica Federal. Já em 2014, na Matriz de Responsabilidade os valores mencionados eram de R\$ 526,5 milhões considerando que as obras do Corredor Metropolitano não aparecem no documento de 2014, como demonstrado na tabela 2.10. Outro aspecto considerado é a contradição entre valores registrados na plataforma do PAC, atualizados em 30/06/2018 e descritos na tabela 2.11 comparados com os valores demonstrados pelos outros dois documentos oficiais citados anteriormente. O relevante é que apesar de não aparecerem todos os valores, pois parte dos projetos não foi finalizada ou retirada da Matriz de Responsabilidade, podem ser identificadas oscilações que parecem mínimas como no caso do Sistema Integrado de Monitoramento (Governo Municipal/Estadual) com +13,2%, mas também existem itens como o BRT: Extensão Linha Verde Sul que chegou a 44,1% a mais do que consta na Matriz de 2010 e no Balanço de 2011.

Segundo Firkowski e Baliski (2015) vale destacar que alguns projetos foram retirados dos planos, mesmo antes da assinatura da Matriz de Responsabilidade de 2010 e outros mesmo depois do documento também foram retirados. O caso do Corredor Metropolitano que

integraria sete municípios da região metropolitana é uma das situações mais clássicas e que corrobora com a ideia de que os investimentos totais para Curitiba que chegariam a R\$ 9 bilhões na data do anúncio das sedes em 2009, caíram para R\$ 705,39 milhões. Na realidade atualizado para R\$ 716,0 milhões na emissão do primeiro documento alcançado os R\$ 853,9 milhões na publicação da última versão da matriz, ainda que com obras não finalizadas ou retiradas do escopo.

Ainda de acordo com Firkowski e Baliski (2015) o item “estádio” talvez tenha sido um dos espetáculos a parte, principalmente pelos seus dados financeiros que desde o anúncio de Curitiba como cidade-sede variaram em 284%. Isso porque a princípio o estádio passaria por adequações que custariam R\$ 69 milhões, posteriormente para as adequações exigidas pela FIFA que custariam R\$ 135 milhões, já no ato da assinatura da Matriz de 2010 havia o orçamento de R\$ 184,6 milhões, em 2012 com um reajuste custava R\$ 234 milhões e em 2013 a atualização da matriz dava valores que chegavam a R\$ 326,7 milhões. Mas não ficava aí, avançando um pouco do que foi levantado pelas pesquisadoras, de acordo com a Matriz de 12/2014, as obras do equipamento esportivo com vias de acesso do entorno e demais estruturas atingiram o valor de R\$ 391,5 milhões, conforme descrito na tabela 2.10.

Para a estrutura aeroportuária, foram previstos investimentos de R\$ 72,8 milhões em duas frentes de obras para o Aeroporto Internacional Afonso Pena, a primeira seria

Tabela 2.10 - Curitiba: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

CURITIBA												
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investi- mento
		Investi- mento	Finan- ciamen- to	Investi- men- to	Investi- mento	Investi- mento	Investi- mento	Finan- ciamen- to	Investi- mento	Investi- mento	Investi- men- to	Global: Variação
		Global	Federal	Fede- ral	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Go- verno Local	Priva- do	2011 - 2014 (%)
Mobi- lidade Urbana	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complemen- tares da	19,5	18,5	-	1	-	28,1	18,5	-	9,6	-	44,1
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano (Gov. Mun)					-						
	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária (Gov. Estadual)	110,3	104,8	-	2,2	-	65,2	42,3	-	22,9	-	108,9
	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária (Gov. Municipal)			-	3,3	-	165,3	62,5	-	102,8	-	
	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	12,6	12	-	0,6	-	12,6	12	-	0,6	-	0
	Vias de Integração Radial Metropolitanas	38,4	36,5	-	1,9	-	56,3	36,5	-	19,8	-	46,6
	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos - Gov. Mun)	36,8	35	-	1,8	-	47,8	35	-	12,8	-	29,8
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano (Gov. Estadual)	31,6	30	-	0,5	-	30,5	10	-	20,5	-	121,2
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano (Gov. Municipal)			-	1,1	-	39,4	20	-	19,4	-	
	Sistema Integrado de Monitoramento (Gov. Estadual)	71,8	68,2	-	0,5	-	20	10	-	10	-	13,2
	Sistema Integrado de Monitoramento (Gov. Municipal)			-	3,1	-	61,3	58,2	-	3,1	-	
Corredor Metropolitano (Integração de Municípios Me- tropolitanos)	137,6	130,7	-	6,9	-	-	-	-	-	-	-	
Obras de Entorno do Está- dio	Obras Adjacentes	184,6	-	-	34,1	-	391,5	131,2	-	-	260,3	112
Estádio	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (reforma e ampliação do estádio)			-	-	-	150,5					
Aero- porto	Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios, Infra-estrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares	31,5	-	31,5	-	-	28	-	28	-	-	-11
	Restauração das Pistas de Pouso e Decolagem e de Taxi	-	-	-	-	-	19,1	-	19,1	-	-	-
	Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema	41,3	-	41,3	-	-	110,2	-	110,2	-	-	166,8
	Viário											
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	18,6	-	16,6	1,5	-	-
Insta- lações Comple- mentares Copa 2014	Construções de Instalações Complementares (2014)	-	-	-	-	-	26	-	-	26	-	-
Insta- lações Comple- mentares Copa Confede- rações 2013	Construções de Instalações Complementares (2013)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALIZAÇÕES		716	435,7	72,8	57	150,5	853,9	436,2	173,9	249	260,3	56,4

4 ABERTURA DOS JOGOS

para obras nas pistas e pátios, macrodrenagens e obras complementares, enquanto a segunda propunha a ampliação no terminal de passageiros. Mas em 2014, a Matriz de Responsabilidades apresentou valores atualizados de R\$ 157,3 milhões,

praticamente o dobro do orçamento inicial e com isso também foi incluído mais um item de obras, a restauração da pista de pouso e decolagem e de táxi. Valores esses que impactaram o montante investido exclusivamente pelo governo federal, visto

que esse terminal ainda operava sob responsabilidade da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), mas com previsões de concessão já para 2020.

Tabela 2.11 - Curitiba: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

CURITIBA				
CIDADE	EMPREENDIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
		Jun-18	Investimento	Investimento
			Global	Global
Mobilidade Urbana	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da	41,6 C	19,5	28,1
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano (Gov. Mun)			
	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária (Gov. Estadual)	-	110,3	65,2
	Corredor Aeroporto / Rodoferroviária (Gov. Municipal)	175,7 C		165,3
	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	16,1	12,6	12,6
	Vias de Integração Radial Metropolitanas	60,9 C	38,4	56,3
	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos - Gov. Mun)	-	36,8	47,8
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano (Gov. Estadual)	-	31,6	30,5
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano (Gov. Municipal)	41,6 C		39,4
	Sistema Integrado de Monitoramento (Gov. Estadual)	-	71,8	20
	Sistema Integrado de Monitoramento (Gov. Municipal)	61,9 C		61,3
	Corredor Metropolitano (Integração de Municípios Metropolitanos)	-	137,6	-
Obras de Entorno do Estádio	Obras Adjacentes		184,6	391,5
Estádio	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (reforma e ampliação do estádio)			
Aeroporto	Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios, Infraestrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares		31,5	28
	Restauração das Pistas de Pouso e Decolagem e de Taxi		-	19,1
	Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema Viário		41,3	110,2
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo		-	18,6
Instalações Complementares Copa 2014	Construções de Instalações Complementares (2014)		-	26
Instalações Complementares Copa Confederações 2013	Construções de Instalações Complementares (2013)		-	-
TOTALIZAÇÕES			716	853,9

2.5.1.5. FORTALEZA

Segundo Pinheiro *et al.* (2015), desde a década de 1980 o estado do Ceará tem de forma explícita passado por processos de investimentos destinados às atividades turísticas, sejam eles estaduais e/ou federais, além das iniciativas municipais. Fato que foi potencializado com a definição da capital cearense como cidade-sede para a Copa do Mundo. Fortaleza que em 2010 segundo o IBGE tinha uma população de 2.452.185 habitantes e com previsão de 2.643.247 para 2018, é um dos destinos mais procurados por turistas brasileiros e estrangeiros, embora o primeiro grupo ainda seja seu principal público. A cidade possui uma rica história, belezas naturais e um acervo arquitetônico surpreendente, conforme pode ser visto nas áreas centrais, em zonas como a do Centro Cultural Dragão do Mar e em tantos outros pontos urbanos. Para Ramalho e Vasconcelos (2013) o megaevento levava a possibilidade de realizações de várias obras de melhoria que iam desde a reforma e ampliação da Arena Castelão, de implantar importantes mudanças na mobilidade urbana, como corredores exclusivos de ônibus, sistemas de VLT e a criação de novas estações de metrô. Também, poderia ser feita a reforma e modernização do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Fortaleza, a promoção de circuitos e sistemas de segurança em toda a cidade, a ampliação e melhorias dos sistemas de saúde e implantação de espaços culturais e de entretenimento. Mas, o próprio autor também questiona que com essas frentes de benefícios também aconteceram situações

contraditórias, como as remoções feitas em nome das obras sem um planejamento ideal, como as realizadas nos trajetos do VLT, ao longo das comunidades do trilha. Essas práticas são mencionadas na divulgação da Secretaria-Geral da Presidência da República sobre os deslocamentos e desapropriações para Copa do Brasil de 2014, com um número inicial que seriam impactos de 2.096 famílias, dessas 1.529 pertencentes ao grupo com renda de até 3 salários mínimos mensais ou ocupantes ilegais de terras urbanas, os demais imóveis foram tipificados como terrenos livres, comerciais ou com outros usos. A parte mais expressiva das residências eram aquelas que estavam no trajeto do VLT Parangaba/Mucuripe e parte deles seriam indenizados enquanto seriam relocados nos Conjuntos Habitacionais Aldacir Barbosa e Alto da Paz do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), localizados cerca de cinco quilômetros de onde habitavam antes. Segundo o documento de desapropriações, no início dos processos seriam três mil famílias a serem deslocadas e que após negociações com lideranças locais os números abaixaram pela metade. Já os moradores que seriam impactados pela construção do BRT Alberto Craveiro seriam relocados no empreendimento Cidade Jardim Módulo 1 do PMCMV, os demais trechos e impactados seriam recomensados por meio de indenizações financeiras.

Partindo dessas perspectivas e observando o comparativo do que oficialmente foi proposto com o que foi atualizado na última versão da matriz, vários aspectos devem

ser analisados, principalmente sob o ponto de vista dos investimentos. De acordo com a tabela 2.12, O item de mobilidade com maior valor gasto, o VLT Parangaba/Mucuripe, por exemplo, teve gastos com diferença de valores que chegaram a R\$ 42 milhões a mais do que previsto inicialmente. Assim como a Via Expressa/Raul Barbosa, que saltou de R\$ 98 para R\$ 152 milhões, além das demais obras de mobilidade que extrapolaram as primeiras previsões. Agora, um ponto curioso nessa mesma tabela comparativa no item do aeroporto foi com a reforma e ampliação do terminal de passageiros e do sistema viário, numa primeira vista houve a economia de R\$ 126,4 milhões, porém não tão alegre assim. O fato é que as obras previstas não foram finalizadas, algumas partes nem iniciadas até a data da Copa do Mundo e em março de 2017 a empresa alemã FRAPORT assumiu as operações do aeroporto, após vencer o leilão para concessão e se comprometendo, em contrato, com partes emergenciais de melhorias menos complexas daquilo que havia sido previsto em 2010/2011, como obras de climatização, sistema de internet, iluminação e só posteriormente a construção de novos terminais e demais ampliações.

Nas obras de Fortaleza, existiram divergências de valores entre previsões e prestações finais no item do Porto de Mucuripe, adição de valores não orçados para ações de turismo e instalações complementares para a Copa de 2014 e Copa das Confederações de 2013. Além disso, quando comparados, na tabela 2.13, os valores prestados informados pela plataforma do PAC

A ABERTURA DOS JOGOS

FORTALEZA												
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investi-mento
		Investi-mento	Finan-ciamento	Investi-mento	Investi-mento	Investi-mento	Investi-mento	Financia-mento	Investi-mento	Investi-mento	Investi-mento	Global: Varia-ção
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Gover-no Local	Priva-do	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	VLT Parangaba/Mucuripe	265,5	170	-	95,5	-	307,5	170	-	137,6	-	15,8
	Eixo Via Expressa/Raul Barbosa	98	93,1	-	4,9	-	152	141,7	-	10,3	-	55,1
	BRT Avenida Dedé Brasil	41,6	21,6	-	20	-	41,6	21,6	-	20	-	0
	Estações: Padre Cícero e Juscelino Kubitschek	35	33,2	-	1,8	-	43,5	33,2	-	10,3	-	24,2
	BRT Av. Paulino Rocha	34,6	19,6	-	15	-	65,9	19,6	-	46,3	-	90
	BRT Av. Alberto Craveiro	33,7	23,7	-	10	-	41,4	23,7	-	17,7	-	22,8
	BRT Avenida Raul Barbora	53,6	48,6	-	5	-	-	-	-	-	-	-
Obras de Entorno do Estádio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estádio	Reforma do Estádio Governador Plácido Castelo (Castelão)	452	351,6	-	100,4	-	518,6	351,6	-	167	-	14,7
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação	297,5	-	297,5	-	-	171,1	-	171,1	-	-	-42,5
	do Sistema Viário											
Porto	Terminal Marítimo de Fortaleza (Mucuripe)	105,9	-	105,9	-	-	224	-	224	-	-	115,2
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	22,1	-	17,4	4,6	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	27,1	-	-	27,1	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	27,4	-	-	27,4	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Copa Con-federações 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALIZAÇÕES		1.417,40	761,4	403,4	252,6	-	1642,2	761,4	412,5	468,3	-	15,8

Tabela 2.12 - Fortaleza: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

com os dois outros documentos oficiais nos itens mobilidade, aeroporto e porto, os custos chegam a R\$ 1.736,5 milhões, superior ao que foi mencionado na Matriz de Responsabilidades de 12/2014, com o montante de R\$ 1.642,2 milhões. Repetindo outros casos, outra cida-

de-sede aparece com a apresentação de valores via documento oficial que confronta dados apresentados por uma plataforma do Ministério do Planejamento brasileiro. Além disso, inúmeras obras em Fortaleza, sequer foram iniciadas, como o BRT Avenida Dedé Brasil, BRT Alberto

Craveiro etc. ou outras não finalizadas, como o VLT Parangaba/Mucuri que em fevereiro/2019 estava em fase de testes de parte da linha, esperando a finalização do restante das obras para entrar completamente em operação.

FORTALEZA				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
			Investimento	Investimento
		30.06.2018	Global	Global
Mobilidade Urbana	VLT Parangaba/Mucuripe	351,1	265,5	307,5
	Eixo Via Expressa/Raul Barbosa	164,8	98	152
	BRT Avenida Dedé Brasil	56,2	41,6	41,6
	Estações: Padre Cícero e Juscelino Kubitschek	52,4	35	43,5
	BRT Av. Paulino Rocha	56,4	34,6	65,9
	BRT Av. Alberto Craveiro	48,8	33,7	41,4
	BRT Avenida Raul Barbora	-	53,6	-
Obras de Entorno do Estádio	-	-	-	-
Estádio	Reforma do Estádio Governador Plácido Castelo (Castelão)	-	452	518,6
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	174	297,5	171,1
Porto	Terminal Marítimo de Fortaleza (Mucuripe)	237,5	105,9	224
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	22,1
Instalações Complementares Copa 2014	Construções de Instalações Complementares	-	-	27,1
Instalações Complementares Copa Confederações 2013	Construções de Instalações Complementares	-	-	27,4
TOTALIZAÇÕES			1.417,40	1642,2

Tabela 2.13- Fortaleza: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC - Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.



2.5.1.6. MANAUS

É chegada a hora da capital do Amazonas, Manaus é diversa e a floresta amazônica lhe confere todos os motivos que seja observada por todo o mundo. A capital amazonense de gentílico manauara também foi uma das escolhidas para sediar os jogos da Copa do Mundo de 2014. De fato, antes que houvesse a escolha já existia a especulação da relevância de se mostrar uma cidade da região norte, sobretudo porque ela era o cartão postal da grande floresta amazônica.

Com seus 1.802.014 habitantes em 2010 e uma previsão feita pelo IBGE de 2.145.444 para 2018, Manaus é detentora de um complexo arranjo como porta de entrada e chegada para tantos municípios que são conectados por rios ou florestas. Assim, em 2009 quando a capital foi anunciada como sede muitas demandas deveriam ser pensadas e criadas estratégias para atendê-las. Dessas, várias passaram a existir e havia tantas outras que se arrastavam há tempos sem que fossem respondidas e esse era o momento favorável, inclusive como dito por Harvey (2005) era a hora de fazer coisas novas e outras do passado, aproveitando o movimento do megaevento que favorecia tal cenário.

Num primeiro momento, ao verificar as modificações que seriam

empreendidas em Manaus, é normal que se pense a quantidade de aspectos poderiam ser contemplados dentro de melhorias que chegariam em médio e longo prazo, mas o problema é que praticamente todos eles ficaram apenas no papel ou não encerrados. Segundo Ribeiro (2015) os problemas já estavam previstos, afirmando que a capital amazonense teria dificuldades de tocar vários projetos, pois apesar de sua relevância para a região norte, era a quarta cidade com menor aporte financeiro para a execução de um evento do porte da Copa do Mundo. O que poderia ter sido feito para compensar esse distúrbio financeira era aproveitar o momento que parecia ideal para absorver investimentos federais e utilizar os financiamentos públicos para trabalhar em inúmeras áreas que já eram correlatas com as necessidades do megaevento.

Embora conste na Matriz de 2010 e no Balanço de 2011, as duas grandes obras de implantações de novos modais de transporte público, o monotrilho e o BRT, não foram contemplados, sobre eles a reporta-

gem de Adneison Severiano, publicada no portal G1, em 13/02/2015, mais de seis meses depois do final da Copa, dizia que “Conclusão do projeto do BRT para Manaus não tem data definida”. Não havia sequer uma ideia de quando ou se existiria a implantação dos sistemas, alegava-se que um novo projeto deveria ser feito, já que o anterior, conforme figura 2.22, que tinha um cruzamento com o Monotrilho não deu sequência pois causava inúmeros danos ao patrimônio histórico e ambiental da cidade. Além de justificativas da Superintendência Municipal de Transporte Urbano – SMTU que afirmava que seria complexo executar e operacionalizar dois modelos de modais dentro de um contexto de integração (SEVERIANO, 2015).

Na tabela 2.14, oriunda do Balanço de 2011 e Matriz de Responsabilidades de 2014 constam as duas obras, o Monotrilho e o BRT, para a área de mobilidade urbana. Juntas foram orçadas em mais R\$ 1.700 milhões, com maior parte financiada pelo governo federal e o restante pelos governos locais. Porém, elas

Figura 2.22: Projeto BRT Manaus - Fonte: <<http://g1.globo.com/am/amazonas/transito/noticia/2015/02/conclusao-de-projeto-do-brt-para-manaus-nao-tem-data-definida.html>>.



Tabela 2.14 - Manaus: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

MANAUS												
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investi-mento
		Investi-mento	Finan-ciamento	Investi-mento	Investi-mento	Investi-mento	Investi-mento	Financia-mento	Investi-mento	Investi-mento	Investi-mento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Go-verno Local	Privado	Global	Federal	Federal	Go-verno Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	Monotrilho Norte/ Centro - destino Rodoviária	1.433,00	833	-	600	-	-	-	-	-	-	-
	BRT Eixo Leste /Centro - cruzando sistema de monotrilho	256	200	-	56	-	-	-	-	-	-	-
Obras de Entorno do Estádio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estádio	Construção da Arena da Amazonia (Estádio Antio Demolido)	533,3	400	-	133,3	-	660,5	400	-	260,5	-	-25
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	327,4	-	327,4	-	-	445,1	-	445,1	-	-	35,9
	Terminal Hidroviário de Manaus (Adpatação de Armazéns 3 e 4)	89,4	-	89,4	-	-	71,1	-	71,1	-	-	-20,5
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	8	-	7,2	0,8	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	123,6	-	-	123,6	-	-
		Copa 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Copa Con-federações 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALIZAÇÕES		2.639,10	1.433,00	416,8	789,3	-	1308,3	400	523,4	384,9	-	-50

não chegaram ao ponto de existirem, acabaram sendo constando como obras retiradas da Matriz de Responsabilidade e suas exclusões não geram, necessariamente, economia para a cidade e para o plano macro de melhorias das cidades para a Copa e seus legados.

Já as obras da Arena da Amazônia e da reforma e ampliação do Ae-

roporto de Manaus ficaram além do que havia sido proposto em 2011. A primeira com acréscimo de 24% até a atualização da última matriz em 2014 e a segunda com 37% a mais do que era proposto, sendo que ambas acabaram sendo os grandes focos das ações previstas nos planejamentos do grupo gestor e da FIFA para a cidade. Isso também ocorreu porque as obras do estádio aquece-

ram a discussão sobre o papel dessas novas estruturas dentro da cidade, principalmente sob o ponto de vista da real necessidade daquela edificação no momento após o megaevento, dados itens norteadores disso como a existência de clubes de futebol e seus adeptos que justificassem um estádio com esse porte.

Adiante, o que se observa nas ta-

belas 2.14 e 2.15 é também a situação do acréscimo financeiro nos custos das obras do Porto Hidroviário de Manaus, em que R\$ 18,3 milhões foram gastos além das previsões iniciais. O que somado aos custos com instalações complementares e ações de turismo, não previstas em 2011 e todos esses itens juntos passaram de R\$130 milhões. Ainda na tabela

2.14 que compara as informações prestadas pelo PAC são apresentadas divergências dos valores apontados anteriormente e que nesse caso existira a atualização para R\$ 264,6 milhões para as obras do BRT Leste/Centro, não executado.

Assim, são observadas as elevações de gastos somadas às adições

de itens e que apresentaram danos quantitativos que impactam o que havia sido previsto em 2010. Em contrapartida, a impressão da baixa efetivação dos projetos enfraqueceu a expectativa e a confirmação de legados, fazendo com que a cidade aproveitasse pouco a oportunidade de melhorias que havia sido apresentada.

Tabela 2.15 - Manaus: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC - Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

MANAUS				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
			Investimento	Investimento
		30.06.2018	Global	Global
Mobilidade Urbana	Monotrilho Norte/Centro - destino Rodoviária		1.433,00	-
	BRT Eixo Leste /Centro - cruzando sistema de monotrilho	264,6	256	-
Obras de Entorno do Estádio	-		-	-
Estádio	Construção da Arena das Dunas (Estádio Antio Demolido)		533,3	660,5
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário	496	327,4	445,1
Porto	Terminal Hidroviário de Manaus (Adaptação de Armazéns 3 e 4)		89,4	71,1
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo		-	8
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	123,6
Copa 2014				
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	-
Copa Confederações 2013				
TOTALIZAÇÕES			2.639,10	1308,3

2.5.1.7. NATAL

Natal é uma das capitais brasileiras famosas pelos seus litorais e tantas outras belezas naturais, em comparação às outras sedes da Copa do Mundo ela se apresenta mais modestamente em termos populacionais, 803.739 habitantes de acordo com o censo IBGE de 2010. Mas em contrapartida é assim como outros municípios nordestinos um roteiro certo para turistas nacionais e internacionais, inclusive justificando sua candidatura como cidade-sede que era pensado com perspectivas futuras do que seria deixado como legados a partir da passagem dos jogos da copa.

Segundo Ramalho e Vasconcelos (2013) um dos motivos que impulsionaram a escolha da capital como cidade-sede foi a sua demanda turística já existente e por já possuir o terceiro maior número de leitos em hotelaria do país. Mas tantas outras questões deveriam ser atendidas, como a reconstrução do novo estádio, gerando a demolição do antigo Machadão e a construção da Arena Multiuso das Dunas, que passou a gerar a responsabilidade de intervir diretamente no sistema viário que margeia toda a área de acesso ao estádio. Outro ponto importante sobre isso, era o fato do equipamento esportivo estar localizado numa zona chave de conexão da cidade, ligando centro de Natal à região da Praia de Ponta Negra, fenômeno que faz com que essa localização se tornasse um grande cruzamento de pontos relevantes da capital, além da marcação na paisagem que a arena

propiciaria.

Para Silva *et al.* (2014) o anúncio da Copa em Natal era algo grande, as intenções de projetos eram diversas e iam de adequações de vias até construções de novos modais, com dezesseis obras que atenderiam não somente a capital, mas muitos municípios vizinhos. Dessas, onze seriam de responsabilidades do governo municipal utilizando recursos do PAC Mobilidade e outras cinco de incumbência do governo estadual. E, assim como também dito pelos autores, a capital potiguar contaria com o novo aeroporto, tendo a construção do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado quase trinta quilômetros do centro da cidade. Polêmicas à parte, esse novo equipamento se inseria numa região sem estrutura viária adequada de acesso ou quaisquer outras demandas mais complexas que esse tipo de serviço necessita. Assim, na Matriz de Responsabilidade apareciam além das obras do próprio aeroporto outros itens referentes aos acessos imediatos, aquelas concernentes a integração do equipamento ao centro hoteleiro e à própria Arena das Dunas. Observando a tabela 2.16, pode ser confirmado que as últimas obras citadas não foram concluídas, o que fez com não aparecessem na Matriz de Responsabilidades de 12/2014, enquanto outras como as de acesso tiveram gastos três vezes a mais do que havia sido divulgado no Balanço de 2011. Ainda, as obras do Corredor Estruturante – Zona Norte/Estádio Arena também não constavam como item nos balanços iniciais e matrizes, sendo inseridas posteriormente e sendo mencionadas em 2014, provocando

um acréscimo de R\$ 371 milhões e é importante considerar que 79% desse valor foi financiado pelo governo federal.

Ainda nas tabelas 2.16 e 2.17, as obras de construção da Arena das Dunas fazem uma grata surpresa, a apresentação dos valores gastos em 2014 marca uma redução de 3,1% dos gastos, caindo de R\$ 413 para R\$ 400 milhões, embora também tenha sido construída com quase todo o valor oriundo de financiamento federal através do BNDES e o restante com recursos dos governos locais. Outra redução que parece ter ocorrido foi na construção do Terminal de Passageiros e Sistema Viário do Aeroporto, que no documento inicial do GECOPA também teve uma redução entre custos iniciais e finais, mas na verdade é porque o terminal foi privatizado 100% desde seu projeto, construção e gestão, o que estabelecia reduções de gastos muito conhecidos na iniciativa privada. Já quanto às obras viárias, elas não foram completamente finalizadas.

E, assim como em outras capitais, em Natal aconteceram divergências de valores na construção do Terminal de Passageiros do Porto alcançando o aumento de 50% da previsão inicial e outra elevação considerada é referente aos valores não programados para as instalações complementares e as ações de turismo, ambos itens custeados geralmente pelos cofres dos governos locais.

Nos comparativos feitos através da tabela 2.17, com os dados disponibilizados pelo PAC Mobilidade, Balanço de 2011 e Matriz de Res-

A ABERTURA DOS JOGOS

NATAL

CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investimento
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante	27,8	10,6	-	17,2	-	73,1	12,1	-	61	-	162,9
	Corredor Estruturante – Zona Norte / Estádio Arena das Dunas*						371	293	-	78	-	
	Integração Novo Aeroporto / Arena Dunas - Setor Hoteleiro	413,2	350,4	-	62,8	-						
Obras de Entorno do Estádio	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estádio	Construção da Arena das Dunas	413	289,1	-	13	110,9	400	396,6	-	3,4	-	-3,1
Aeroporto	Construção do Terminal de Passageiros, Sistema Viário de Acesso e Obras Complementares	408	-	-	-	408	383,4	-	8	-	375,4	-6
	Infraestrutura de Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de	168,9	-	168,9	-	-	189,2	-	189,2	-	-	12
	Auxílio e Proteção ao Voo											
Porto	Terminal Marítimo de Natal	53,7	-	53,7	-	-	79,8	-	79,8	-	-	48,6
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	19,2	-	17,6	1,7	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	30,7	-	-	30,7	-	-
Copa 2014				-								
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Copa Confederações 2013												
TOTALIZAÇÕES		1.484,60	650,1	222,6	93	518,9	1546,4	701,7	294,6	174,8	375,4	4,1

Tabela 2.16 - Natal: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

NATAL				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC Jun-18	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (JUN/2014)
			Investimento	Investimento
			Global	Global
Mobilidade Urbana	Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante	58,8	27,8	73,1
	Corredor Estruturante – Zona Norte / Estádio Arena das Dunas*	390,1	-	371
	Integração Novo Aeroporto / Arena Dunas - Setor Hoteleiro	219,3	413,2	
Obras de Entorno	-		-	-
do Estádio				
Estádio	Construção da Arena das Dunas		413	400
Aeroporto	Construção do Terminal de Passageiros, Sistema Viário de		408	383,4
	Acesso e Obras Complementares			
	Infraestrutura de Pista de Pouso, Infraestrutura dos Sistemas de		168,9	189,2
	Auxílio e Proteção ao Voo			
Porto	Terminal Marítimo de Natal		53,7	79,8
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo		-	19,2
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	30,7
Copa 2014				
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	-
Copa Confederações 2013				
TOTALIZAÇÕES			1.484,60	1546,4

Tabela 2.17 - Natal: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC - Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

responsabilidades de 2014, acontecem algumas divergências. Mas ao mesmo tempo parte delas esclarecem algumas demandas, como no caso da Integração do Novo Aeroporto / Arena das Dunas e Setor Hoteleiro que não foram mencionadas em 2014, que se deu pelo fato das obras não estarem finalizadas até a emissão do documento e que a plataforma do PAC informa que até a data R\$ 219,3 milhões já haviam sido in-

vestidos, oriundos de financiamentos federais. Assim como as obras do Corredor Estruturante que constam com quase R\$ 20 milhões a mais do que é apresentado na matriz e que em contrapartida as obras do Acesso ao Novo Aeroporto, segundo o PAC, já ao ultrapassavam os 110% do que foi orçado inicialmente.

Ao fim, as equações do que foi proposto para Natal seguem com-

plexas assim como em outras cidades, os valores são discrepantes, as obras não dialogam com o que foi proposto e o que foi realizado, mas vale a pena seguir nos números e itens que aparecem nas próximas capitais-sede.



2.5.1.8. PORTO ALEGRE

Porto Alegre é uma das duas cidades da região sul que sediaram os jogos da Copa do Mundo no Brasil. A capital tem um território de 496,682 km² e de acordo com o censo de 2010 do IBGE a população era de 1.409.351 habitantes e tinha a previsão para 2018 de 1.479.101 pessoas, mais de 4.000.000 se considerada toda a região metropolitana. Com 245 anos de fundação, Porto Alegre possui dois grandes clubes de futebol com expressividade nacional e internacional, o Sport Club Internacional e o Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense, além de inúmeros outros times menores.

Assim como as outras capitais-sede, Porto Alegre também recebeu um complexo comprometimento com obras que iam desde a reforma do Estádio Beira Rio, inúmeras obras de mobilidade urbana, no aeroporto internacional, ações de turismo e instalações complementares para as datas dos eventos. De acordo com o Balanço de 2011 elaborado pelo Ministério dos Esportes e organizado na tabela 2.18 seriam realizadas dez obras especificamente na área de mobilidade, que contemplavam corredores de BRTs, monitoramentos de vias, terminais de ônibus, viadutos e outras. Além dessas foram incluídas na Matriz de Responsabilidade divulgada pelo GECOPA em dezembro de 2014 outras duas obras de acesso e melhorias nas pavimentações de vias no entorno do estádio, mas o que pode ser curioso é o fato desta versão da Matriz de 12/2014 não apresentar valores para nenhuma das obras previstas em 2011. Na realidade é porque to-

das foram excluídas do documento retirando-as da expectativa de entrega até a data do megaevento, embora nove delas terem seguido com as frentes de trabalho e apenas uma, a do BRT Assis Brasil, não ter sido iniciada até março/2014. Além dessas, existiam outros projetos administrados pelos governos locais, mas nunca inseridos do documento nacional do comitê gestor. Segundo a reportagem de Raffaella Fraga, divulgada em 23/05/2018 no portal G1/RS intitulada “Das 18 obras previstas para Copa 2104 em Porto Alegre, dez estão atrasadas e duas nem começaram”, o cenário era de um pacote de projetos em execução e/ou nem iniciados que faziam um descredito nos organizadores do evento ainda que quatro anos depois (FRAGA, 2018).

A reportagem também apresenta algumas obras além das que estão listadas no Balanço e na Matriz, essas excedentes de responsabilidades dos governos locais, mas muitas também eram as que estavam previstas dentro das cartilhas da Copa, como as da Avenida Tronco, Avenida Severo Dullus, Corredor Voluntários da Pátria, BRT Protásio Alves e BRT Bento Gonçalves e que não haviam sido finalizadas, outras com 94% de conclusão em 2018 e outras com apenas 49% de todo o trabalho feito. Inclusive essa não finalização e a não divulgação na matriz ou outro documento de autoria do GECOPA fragilizam a leitura dos resultados e quantitativos gastos em todos os projetos. Além dessa situação, surge a outra quanto a discrepância entre valores que aparecem nos documentos oficiais, onde são demonstrados aumentos de mais de 100%,

como no caso da reforma do Estádio Beira Rio que inicialmente custaria R\$ 154 milhões e ao final foram gastos R\$ 366,3 milhões, considerando que R\$ 275,1 desse foram montante oriundos de financiamento federal com o BNDES.

Já sobre as obras do Aeroporto Internacional Salgado Filho havia a previsão de gastos na casa dos R\$ 345,8 milhões que seriam destinados a reforma e ampliação do terminal de passageiros, mas só foram gastos um total de R\$ 87,8 milhões para os três itens contemplados, mas a economia foi em função de uma série de percalços, cancelamentos de contratos com executores e que serão tratados na próxima parte dessa pesquisa. Além disso, o que acontecia seguidamente era a preparação para processo de leilão para concessão do equipamento aeroportuário e assim como em outras capitais-sede, outros investimentos foram feitos nas áreas do turismo e nas construções das instalações complementares para a Copa de 2014. Só para Porto Alegre, os totais desses gastos que não constavam inicialmente foram de R\$ 37,8 milhões, pagos pelos cofres dos governos federais e locais. O grande problema desses tipos de investimentos é que eles não são especificados pela Matriz de 2014, apenas aparece como item, mas sem especificação de lugares, quantidade ou demais detalhamentos.

Embora todas as obras tenham alcançado altos valores de investimentos, tantas outras não foram encerradas e informadas valores, como outros itens que também não foram detalhados, fazendo com que a possibilidade de melhorias na cidade

Tabela 2.18 – Porto Alegre: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

PORTO ALEGRE													
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investimento	
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação	
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 – 2014 (%)	
Mobilidade Urbana	Corredor Avenida Tronco (Liga Estádio à Região Central)	78,5	71,7	-	6,8	-						-	
	Corredor 3ª Perimetral (Liga Estádio ao Aeroporto)	120,4	94,6	-	25,8	-							
	Corredor Padre Cacique - Avenida Beira Rio	82,3	78,2	-	4,1	-							
	Monitoramento dos 3 Corredores	14,4	13,7	-	0,7	-							
	BRT Protásio Alves (Liga Centro à Zona Norte)	55,8	53	-	2,8	-							
	BRT Assis Brasil	29,4	28	-	1,4	-							
	BRT Bento Gonçalves - Portais Azenha e Antônio Carvalho	24,2	23	-	1,2	-							
	Corredor Voluntários da Pátria e Terminal de Ônibus São Pedro	30	24	-	6	-							
	Prolongamento da Avenida Severo Dulus	24	21,6	-	2,4	-							
	Complexo da Rodoviária (Implantação de Viaduto)	21	19	-	2	-							
Obras de Entorno	Obras das 3 Vias de Acesso ao Estádio Beira-Rio	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	
do Estádio	Projeto de Pavimentação do Entorno do Estádio Beira-Rio	-	-	-	-	-	8,7	-	7,1	1,6	-		
Estádio	Reforma do Estádio Beira Rio	154	-	-	11	143	366,3	275,1	-	-	91,2	-25	
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros	345,8	-	345,8	-	-	59	-	59	-	-	35,9	
	Reforma e Ampliação do Pátio de Aviação (1ª Fase)	-	-	-	-	-	23,8	-	23,8	-	-		
	Implantação do Módulo Operacional	-	-	-	-	-	5	-	5	-	-		
Porto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-20,5		
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	12,8	-	11,3	1,5	-	-	
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	25	-	-	25	-	-	
		Copa 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Copa Confederações 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
TOTALIZAÇÕES		979,8	426,8	0	64,2	143	508,6	275,1	99,1	28,1	91,2	-50	

A ABERTURA DOS JOGOS

ficasse comprometida pela precariedade nas gestões às vezes obscuras e outras vezes não evidenciando o que poderia ser visto e conferido por toda população. Sobre essas questões, Soares et al. (2015) afirma que existia uma importância de cada item da matriz para que a capital tivesse uma motivação comercial, sobretudo na zona do aeroporto e do estádio e embora esse movimento já tenha começado a partir do ano

de 2004 com a estabilização da economia brasileira, a maior oferta de crédito e um mercado imobiliário influenciado por esses fatores, esse seria mais um dos movimentos positivos e foi em determinado curto momento um elemento favorável às transformações na capital gaúcha.

Por fim, na tabela 2.19 podem ser observados os valores apresentados pela plataforma do PAC, em que

constam algumas divergências com itens que foram informados na Matriz de Responsabilidade de 2014. Segundo a tabela, R\$ 707,7 milhões já foram investidos nas obras de mobilidade que ainda não estavam encerradas, nem prestadas contas e outros R\$ 217,4 milhões foram destinados à reforma do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Salgado Filho, contrastando

Tabela 2.19 – Porto Alegre: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

PORTO ALEGRE				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC Jun-18	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GAS- TOS (DEZ/2014)
			Investimento	Investimento
			Global	Global
Mobilidade Urbana	Corredor Avenida Tronco (Liga Estádio à Região Central)	153,6	78,5	-
	Corredor 3ª Perimetral (Liga Estádio ao Aeroporto)	195	120,4	-
	Corredor Padre Cacique - Avenida Beira Rio	164,7	82,3	-
	Monitoramento dos 3 Corredores	14,9	14,4	-
	BRT Protásio Alves (Liga Centro à Zona Norte)	83,4	55,8	-
	BRT Assis Brasil	-	29,4	-
	BRT Bento Gonçalves - Portais Azenha e Antônio Carvalho	58,9	24,2	-
	Corredor Voluntários da Pátria e Terminal de Ônibus São Pedro	135,5	30	-
	Prolongamento da Avenida Severo Dulus	83	24	-
	Complexo da Rodoviária (Implantação de Viaduto)	36,1	21	-
Obras de Entorno do Estádio	Obras das 3 Vias de Acesso ao Estádio Beira-Rio	-	-	8
Estádio	Projeto de Pavimentação do Entorno do Estádio Beira-Rio	-	-	8,7
	Reforma do Estádio Beira Rio	-	154	366,3
Aeroporto	Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros	217,4	345,8	59
	Reforma e Ampliação do Pátio de Aeronaves (1ª Fase)	-	-	23,8
	Implantação do Módulo Operacional	-	-	5
Porto	-	-	-	-
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	12,8
Instalações Complementares Copa 2014	Construções de Instalações Complementares	-	-	25
Instalações Complementares Copa Confederações 2013	Construções de Instalações Complementares	-	-	-
TOTALIZAÇÕES			979,8	508,6

com os R\$87,8 milhões conforme demonstrado na Matriz de 2014.

2.5.1.9. RECIFE

A capital do Pernambuco durante seu processo de candidatura como cidade-sede para a Copa e após, na fase dos projetos, recebeu inúmeros compromissos de melhorias, alguns cumpridos, outros não finalizados totalmente e muitos outros sequer saídos do papel. Todos esses fatores são frutos de complexas formas de projetar e pensar equipamentos e transformações urbanas ousadas a ponto de não conseguirem ser pagas ou geridas. Talvez, isso para Recife que em 2010 tinha uma população de 1.537.704 habitantes não era uma situação tão simples, pois a cidade é muito complexa, margeada pelo mar e penetrada por mangues, imersa num acervo arquitetônico datado ainda da época da efervescência administrativa do Recife Antigo e do centro do Recife, associado a uma zona de periferia ou região metropolitana variada, que provoca a conurbação urbana entre tantos municípios como Olinda, Camaragibe, Jaboatão dos Guararapes, São Lourenço da Mata e outros.

Inclusive para a última cidade citada, São Lourenço da Mata, estava reservada a maior das incumbências, a de ser a grande sede onde seria e foi construída a Arena Pernambuco. O equipamento esportivo principal na cidade que dista dezoito quilômetros do centro do Recife era apenas uma das partes dos ousados projetos de *smart city* que

estavam previstos para esse sentido oeste da capital, alimentado pelos discursos da criação de uma nova centralidade na região metropolitana da Grande Recife, o que de acordo com Ramalho et al. (2015, p. 45) era :

“A ideia de se criar um bairro planejado e levar a construção de arena para outro município foi justificada pelo Governo do Estado de Pernambuco, como condutor do processo da Copa no Recife, como uma oportunidade de criar um vetor de desenvolvimento para o oeste metropolitano do Recife”.

Tal possibilidade de criação de um novo centro que seria viabilizado através da produção de uma cidade em versão reduzida e que contemplava requisitos tecnológicos, sustentáveis e compactos para que fosse identificada como uma zona urbana inteligente.

Segundo reportagem divulgada na revista Infraestrutura Urbana em 25/04/2013 de autoria de Ana Sachs, no entorno do estádi, num terreno de 240 hectares seria feita a implantação da cidade inteligente, ela seria um novo centro urbano com áreas residências, comerciais, educacionais e de entretenimento. Programa que seria distribuído nas construções de shopping centers, cinemas, bares, restaurantes, campus universitário, hotel, centro de convenções, unidades comerciais e empresariais, além das residenciais. Tudo isso ainda sendo servido de uma completa malha cicloviária e trajetos que privilegiariam o pedestre (SACHS,

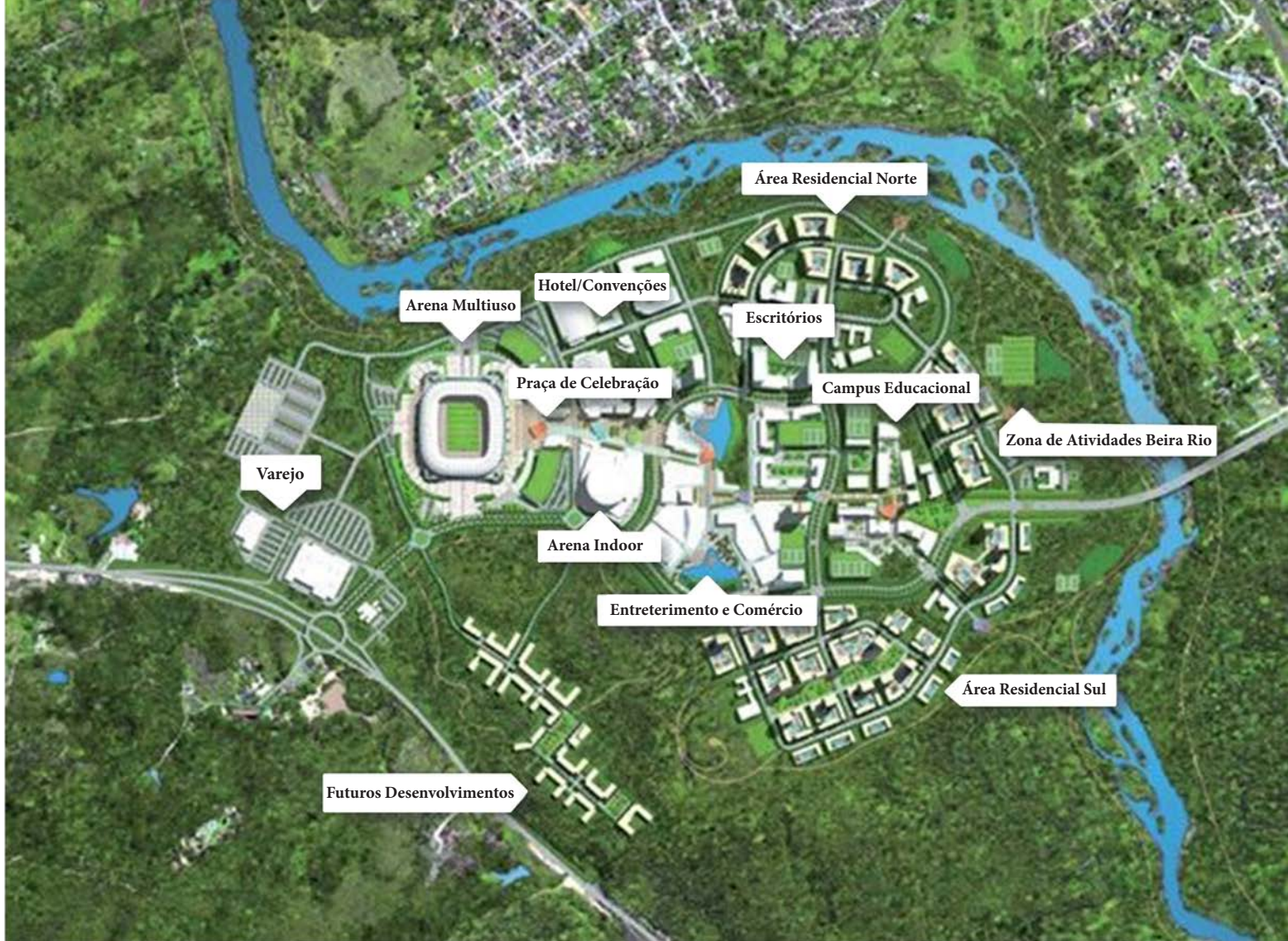


Figura 2.23: Smart City na região da Arena Pernambuco - Fonte: <infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/25/artigo279328-2.aspx>.

2013), com implantação apresentada na figura 2.23.

Infelizmente, como tantas outras obras, a ideia da *smart city* também acabou não saindo dos projetos, conforme dados da Matriz de Responsabilidades de dezembro de 2014 organizados na tabela 2.20, apenas as obras do Viaduto da BR-408, da Estação de Metrô Cosme e Damião e da Arena Pernambuco foram concretizadas. A ideia do novo centro urbano à oeste do Recife deu lugar ao que já havia ali, grandes glebas de terras, com vias novas de acesso e nada mais. Especulou-se na época dos projetos e obras a implantação de tantos novos empreendimentos residenciais sob a expectativa da valorização por conta

da Cidade da Copa, como observado por Mello (2014, p. 107) sobre o *marketing* promovido com o que chamou de “fator Copa”:

“Como podemos observar, a maior presença do *marketing* voltando para a utilização do ‘fator Copa’, como aspecto de valoração do produto imobiliário – devido a seu valor simbólico relacionado principalmente a ideia de desenvolvimento –, foi recorrente sobretudo no período 2012-2013, coincidindo com o período que antecede a realização da Copa do Mundo de 2014 e com o período mais ativo do mercado imobiliário na cidade”.

Existia nesse momento prévio uma positividade de mercado para o campo imobiliário, devido ao crédito mais facilitado, investimentos estrangeiros e nacionais, o que se chocou com a chegada de 2014 com a aproximação da crise financeira e política do Brasil e que fez com que os empreendimentos que utilizavam a Cidade da Copa como trunfo começassem a perder o vínculo com esse argumento.

Tabela 2.20 – Recife: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

RECIFE												
CIDADE	EMPREENDIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investimento
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	Corredor da Via Mangue	433,2	331	-	102,2	-	430,4	331	-	99,4	-	-
	BRT: Norte / Sul - Trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife	180,9	162	-	18,9	-	197,7	162	-	35,7	-	
	BRT: Leste / Oeste - Ramal Cidade da Copa	180	99	-	81	-	196	99	-	97	-	
	Corredor Caxangá (Leste/Oeste)	75	71	-	4	-	146,1	71	-	75,1	-	
	Terminal Integrado Cosme e Damiano	15,8	15	-	0,8	-	24,5	15	-	9,5	-	
Obras de Entorno	Obras do Viaduto da BR-408						25	-	-	25	-	-
do Estádio	Obras da Estação de Metrô Cosme e Damiano						7,4	-	7,4	-	-	
Estádio	Construção da Arena Pernambuco	491,1	400	-	20,2	70,9	532,6	400	-	132,6	-	-25
Aeroporto	Construção da Nova Torre de Controle	19,8	-	19,8	-	-	-	-	-	-	-	35,9
Porto	Terminal Marítimo de Recife	21,8	-	21,8	-	-	28,1	-	21,8	6,3	-	-20,5
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	15,7	-	15	0,7	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	33,9	-	-	33,9	-	-
		Copa 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	35,7	-	-	35,7	-	-
		Copa Confederações 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALIZAÇÕES		1.417,60	1.078,00	41,6	227,1	70,9	1673,1	1078	44,2	515,2	-	-50

Saindo da zona da futura não concluída Cidade da Copa, de acordo com a tabela 2.20 algumas obras no caso de Recife também sofrem com disparidades entre os valores das matrizes e do Balanço da Copa, além daquelas que foram previstas e outras que não foram concluídas ou retiradas dos documentos. Seriam os exemplos dos projetos para a mobilidade urbana que prometiam conexões entre a zona da arena, lado oeste com o centro do Recife, fazendo acesso via BRT Leste-Oeste e o ramal da Copa, com R\$ 16 milhões a mais do valor inicial e que as obras não foram finalizadas. A outra conexão no sentido norte-sul que garantiria ligação entre o centro da capital e o município de Igarassu também não foi totalmente finalizada e parte do que foi feito está em condições precárias de funcionamento, contando com quase R\$ 17 milhões a mais dos valores iniciais propostos. A mesma situação de faturas maiores aconteceu na construção do Terminal Integrado Cosme e Damiano que atende o serviço de ônibus, mas feito com superestruturas e dimensões exageradas, mas com pouco uso e resultando com valores que geraram diferenças financeiras de quase R\$ 9 milhões a mais. Ainda, foi construída a estação de metrô integrada ao terminal, com o mesmo nome, ela faz a ligação entre os dois modais e ela teve um acréscimo de R\$ 7,4 milhões aos investimentos iniciais previstos pelo governo federal. Possivelmente, através da comparação entre Balanço de 2011 e Matriz de 2014 a situação da construção da Avenida Mangue tenha sido a que conservou uma economia entre valores de início e fim, demonstrando uma redução de R\$ 2,8 milhões quando finalizadas todas as

obras.

Além dos fatores anteriores, é possível mencionar a diferença de valores na obra da Arena Pernambuco, que saltou de R\$ 491,1 milhões para R\$ 532,6 milhões, assim como a construção do viaduto da BR-408 que garantiu outra possibilidade de acesso ao estádio, mas que custou R\$ 25 milhões aos cofres dos governos locais e quem não constavam nas previsões iniciais. Ademais, existiram as divergências de nos totais das obras do Terminal de Passageiros do Porto Marítimo, que ganhou um anexo ao edifício existente com a finalidade de terminal. Além desses itens, outros como as instalações complementares para 2013 e 2014 e as ações de turismo que não estavam previstas no Balanço de 2011 e nos planos iniciais, totalizaram investimentos que somaram R\$ 85,3 milhões aos governos federal e locais.

Por fim, embora já tenham sido demonstradas as adições e divergências entre os dois documentos citados anteriormente, ainda existem as incompatibilidades com as informações do PAC. Dele, os valores organizados e demonstrados na tabela 2.21 dão conta de que quase todos os itens no campo Mobilidade Urbana possuem variações para maior e para menor, como por exemplo as obras do Corredor Mangue que constam com um saldo maior de R\$ 13,5 milhões inclusive impossibilitando a ideia de economia narrada anteriormente. Também, o BRT Leste – Oeste tem um saldo maior de R\$ 65,7 milhões, ao contrário do BRT Norte-Sul que tem o valor menor em R\$ 13,2 milhões e do Corredor Caxangá que apresenta menos

R\$ 54,1 milhões em relação a Matriz de 12/2014.



A ABERTURA DOS JOGOS

RECIFE				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC Jun-18	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
			Investimento	Investimento
			Global	Global
Mobilidade Urbana	Corredor da Via Mangue	443,9	433,2	430,4
	BRT: Norte / Sul - Trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife	184,5	180,9	197,7
	BRT: Leste / Oeste - Ramal Cidade da Copa	261,7	180	196
	Corredor Caxangá (Leste/Oeste)	92	75	146,1
	Terminal Integrado Cosme e Damião		15,8	24,5
Obras de Entorno	Obras do Viaduto da BR-408			25
do Estádio	Obras da Estação de Metrô Cosme e Damião			7,4
Estádio	Construção da Arena Pernambuco		491,1	532,6
Aeroporto	Construção da Nova Torre de Controle		19,8	-
Porto	Terminal Marítimo de Recife		21,8	28,1
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo		-	15,7
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	33,9
Copa 2014				
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares		-	35,7
Copa Confederações 2013				
TOTALIZAÇÕES			1.417,60	1673,1

Tabela 2.21 - Recife: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC - Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

2.5.1.10. RIO DE JANEIRO

A cidade do Rio de Janeiro com seus mais de 6 milhões de habitantes é sem dúvida um destino certo enquanto turismo, enquanto belezas naturais, usos dos espaços fora das casas e com sua confirmada importância global. A capital, que em 2007 sediou os Jogos Pan-Americanos, foi definida como cidade-sede para a Copa do Mundo de 2014 e em 2009 se tornou a anfitriã para os Jogos Olímpicos de 2016. Isso fechava o ciclo de nove anos de eventos esportivos entre 2007 e 2009, reforçando o caráter tanto do marketing esportivo quando do *city marketing* que era feito sobre a cidade. Segundo Oliveira (2010) *apud* Bienenstein *et al* (2011, p. 130):

“Profissionais de publicidade e marketing no contexto de formulação e produção das peças mais importantes da campanha publicitária da candidatura do Rio, passaram a figurar como atores centrais do projeto, que acionou o valor simbólico da *expertise* à produção do espetáculo esportivo na conquista política dos Jogos. Integraram a campanha Mike Lee, que também havia liderado a Campanha de Londres 2012, Michael Payne, ex-diretor de marketing do COI, e Scott Givens, ex-vice-presidente de entretenimento da Disney, também responsável pelas cerimônias de abertura e encerramento dos Jogos Pan-Americanos Rio 2007 e dos Jogos Olímpicos Sidney-2000”.

Sem dúvidas, é a constatação que além de um projeto esportivo e político, os megaeventos funcionam como um projeto de marketing e de promoção da cidade que o sedia. Assim, Santos Junior e Lima (2015) apresentavam dados a partir do Portal da Transparência dos totais de gastos em agosto/2014, com a Copa do Mundo para todas as cidades eram R\$ 27,17 bilhões, enquanto somente para a cidade do Rio de Janeiro era o total de R\$ 4,30 bilhões. Já para as Olimpíadas, Bienenstein *et al* (2011) apresentava previsões para R\$ 28,85 bilhões, contra R\$ 3,77 bilhões aplicados no Pan-2007, a perspectiva era de que os gastos para os Jogos Olímpicos fossem quase sete vezes maiores que os aplicados nos outros dois eventos na capital carioca.

A divergência existe em quase todos os valores, com exceção do Pan-2007, que não é objeto desse estudo. Na atualização de dados mais recente a partir das Matrizes de Responsabilidades FIFA e COI e pelos Planos de Políticas Públicas – Legado Olímpico e utilizando dados obtidos do PAC de 30/06/2018, os valores para a Copa no Rio são de R\$ 3,86 bilhões e de R\$ 46,77 bilhões para as Olimpíadas, em todos os documentos. Assim, somente a cidade do Rio trabalhou com o quantitativo de R\$ 50,77 bilhões, cerca de 65% de todos os investimentos feitos no Brasil para os dois maiores megaeventos esportivos internacionais.

Esses totais financeiros estão organizados na tabela 2.22 com dados referentes aos projetos e obras da Copa do Mundo, constantes na Matriz de Responsabilidades na ci-

dade-sede do Rio e nas tabelas 2.23, 2.24, 2.25, 2.26, 2.27 que se referem à Matriz de Responsabilidades para as Olimpíadas. Além dessas, as tabelas 2.28, 2.29, 2.30 e 2.31 apresentam os projetos e dados concernentes ao Plano de Políticas Públicas – Legados, organizados pelas três esferas de responsabilidades e governos: municipal, estadual e federal.

Para a Copa, na tabela 2.22, é apresentada somente uma obra de mobilidade urbana, a do BRT Transcarioca (Aeroporto/Penha/Barra) e tinha o compromisso de fazer a conexão dos pontos extremos da área aeroportuária até a região da Barra, seria a possibilidade de fazer o percurso sem trafegar pelo emaranhado dos veículos particulares ou de serviços e numa pista exclusiva, dotada de estações e terminais integradores que facilitariam acessos e trajetos. O projeto foi orçado em R\$ 1.610 milhões e o último valor da matriz constava em R\$ 1.969,6 milhões, 23% maior que o inicial.

Nas obras do Estádio Maracanã, no palco principal do futebol, o lugar caracterizado por Mascarenhas (2014) como o edifício que abriga o coletivo, memórias e tem centralidade física e representativa no espaço urbano-metropolitano, e nas obras de seu entorno foram previstos investimentos de R\$ 828 milhões e em 2014 eles eram apresentados com custos de R\$ 1.377,1 milhões. Desses, R\$ 178,1 milhões foram destinados a modernização e reformulação da Estação Multimodal do Maracanã.

Fora desse total, ficaram as obras que seriam referentes ao Museu do

Índio, ao deslocamento do Parque Aquático Júlio Delamare, a remoção da Escola Municipal Friedenreich e ao deslocamento do Estádio de Atletismo Célio Barros (BIENENSTEIN *et al*, 2011). Além das polêmicas sobre o patrimônio arquitetônico, reivindicações indígenas e demais ameaças representadas com os projetos para a Copa.

Já o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Tom Jobim (Galeão) tinha previsões de investimentos para três frentes de trabalho, a primeira para a recuperação do Terminal 2 de Passageiros, a segunda que seria responsável pela recuperação e revitalização de pistas e pátios e a última com a reforma do Terminal 1 e obras complementares. Juntas, elas consumiriam R\$ 687,3 milhões de recursos, aplicados via INFRAERO. Mas ao que apresenta a matriz, elas aparecem com reduções que chegam no documento de dezembro/2014 com o total de R\$ 443,7 milhões, o que na realidade ocorreu em função do repasse das obras à concessionária Rio Galeão, vencedora do leilão do aeroporto em novembro/2013 e que teve o início da transferência de responsabilidades em abril/2014.

No último item de infraestrutura do Primeiro Ciclo de Planejamento avaliado, as obras do Terminal Marítimo – Implantação de Piers, mencionadas em R\$ 314 milhões, não aparecem na última atualização, tampouco nos valores observados na plataforma do PAC, impossibilitando sua comparação de progresso ou redução no quantitativo de investimentos. Os demais itens, de turismo e instalações complemen-

tares para 2014 e para a Copa das Confederações de 2013, não constavam nas primeiras matrizes e no Balanço de 2011, embora também não sejam objetos de análise dessa pesquisa.

Sobre as obras das Olimpíadas, elas serão apresentadas nos quantitativos para uma leitura geral do que foi investido, tanto para esse megaevento como na Copa do Mundo, mas não são feitas análises individualizadas dos projetos, visto que tratam de outras especificidades de obras e modalidades esportivas e que acontecem no contexto de apenas uma capital. Assim, listá-las através das tabelas de 2.23 – 2.31 é a demonstração da possibilidade de transformações urbanas, de implantação de importantes projetos e dos legados que ambos os megaeventos podem deixar para as cidades. Um discurso ratificado pelo conteúdo inicial do Dossiê da Candidatura do Rio (2009, p. 5) apud Bienenstein *et al* (2011): “Os Jogos Rio 2016 abrirão a porta de um novo mundo. Os benefícios de sediar os Jogos do Rio de Janeiro servirão de exemplo para outras cidades do mundo em desenvolvimento. [...] Uma irresistível nova história está pronta para ser contada...”.

Apesar de intensa e encorajante para fazer uma nova cidade, tal afirmação pode ser questionada frente aos comparativos feitas nas tabelas mencionadas, na visualização da condição do estado e da cidade do Rio de Janeiro e nos altos custos que ficaram para as manutenções e os legados das Olimpíadas de 2016. Pensar os custos totais apresentados em 2014, na primeira versão da Matriz

Tabela 2.22

de Responsabilidades, de R\$ 5,56 bilhões para a última atualização realizada nessa pesquisa, com dados do PAC em 30/06/2018, no valor de R\$ 6,91 bilhões é algo impactante nas contas e no comportamento público. O que não destoa do mesmo comportamento ocorrido com o Plano de Políticas Públicas que em 16/04/2014 apresentava o total de R\$ 24,10 bilhões e em 30/06/2018, para os casos com valores de atualizações, chegou ao quantitativo de

R\$ 25,99 bilhões. Ao fim, somente nos casos dos Jogos Olímpicos, nos dois documentos organizadores, são apresentados desacordos de R\$ 3,24 bilhões, fora o que ainda será mencionado adiante referente aos custos do Ministério do Esporte e do Comitê Rio.

Além disso, devem ser consideradas que as ações acabaram sendo pontuais, como na Barra, em Copacabana, Deodoro e Maracanã.

Fora delas, foram feitos projetos de deslocamentos e acessibilidades, sacramentando que a maioria dos investimentos ficaram nas áreas privilegiadas e as demais serviriam de passagem, o que sobre isso Santos Junior (2015) trata como o processo de elitização através de determinadas áreas da cidade.



A ABERTURA DOS JOGOS

Tabela 2.22 – Rio de Janeiro: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

RIO DE JANEIRO												
CIDADE	EMPREENDIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investimento
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	BRT Transcarioca (Aeroporto / Penha / Barra)	1.610,00	1.179,00	-	431	-	1969,6	1179	-	790,6	-	-
Obras de Entorno	Projeto de Reurbanização do Entorno do Estádio do Maracanã e	123	400	-	428	-	109	-	-	109	-	-
	Ligação com a Quinta da Boa Vista - 1ª Fase											
	Reformulação e Modernização da Estação Multimodal do						178,1	-	-	178,1	-	
	Maracanã											
Estádio	Reforma do Estádio Mário Filho (Maracanã)	705					1050	400	-	650	-	-25
Aeroporto	Reforma do Terminal de Passageiros 2	386,2	-	386,2	-	-	188,7	-	188,7	-	-	35,9
	Recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios	-	-	-	-	-	139,1	-	139,1	-	-	-20,5
	Reforma do Terminal de Passageiros 1 e Obras Complementares	301,1	-	301,1	-	-	115,9	-	115,9	-	-	
Porto	Terminal Marítimo - Implantação de Piers	314	-	314	-	-	-	-	-	-	-	
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	18,5	-	17,5	1,5	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	66	-	-	66	-	-
Copa 2014												
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	37,7	-	-	37,7	-	-
Copa Confederações 2013												
TOTALIZAÇÕES		3.439,30	1.579,00	1.001,30	859	-	3872,6	1579	461,2	1832,9	-	-50

Tabela 2.23 – Rio de Janeiro: Barra - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE: REGIÃO BARRA										
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO								
		Responsável	Original	1ª Atualização	2ª Atualização	3ª Atualização	4ª Atualização	5ª Atualização	6ª Atualização	PAC
		Recursos	1/28/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	6/30/2018
PARQUE OLÍMPICO DA BARRA INSTALAÇÕES ESPORTIVAS	Projetos básicos e executivos das instalações esportivas	MUNICIPAL	31,1	31,1	62,2	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1
	Construção do Centro Olímpico de Tênis	FEDERAL	164,8	164,8	329,6	164,8	164,8	191,1	224,7	209,72
	Operação do Centro Olímpico de Tênis	FEDERAL	10,6	10,6	21,2	10,6	10,6	2,6	3,1	3,1
	Construção do Velódromo Olímpico	FEDERAL/MUNICIPAL	136,2	112,9	249,1	112,9	112,9	137,7	149,9	142,76
	Operação do Velódromo Olímpico	FEDERAL	6,9	5,9	12,8	5,9	5,9	2,9	2,9	2,9
	Construção da Arena do Futuro	FEDERAL	121,1	121,1	242,2	121,1	121,1	133,4	140,6	140,6
	Operação da Arena do Futuro	FEDERAL	25,7	25,7	51,4	25,7	25,7	6,7	7,1	7,1
	Construção do Centro Olímpico de Esportes Aquáticos	FEDERAL	218,3	217,1	435,4	217,1	217,1	217,1	227,5	206,98
	Operação do Centro Olímpico de Esportes Aquáticos	FEDERAL	8,2	8,2	16,4	8,2	8,2	8,2	8,3	8,3
	Adequação do Parque Aquático Maria Lenk	FEDERAL	ASD	ASD	0	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4
	Aquisição, instalação, operação e manutenção do sistema de ar condicionado - Arena Carioca	FEDERAL			0			58,5	58,5	58,5
1, 2 e 3										
PARQUE OLÍMPICO DA BARRA	Infraestrutura do Parque Olímpico da Barra - redes de água, luz, esgoto	MUNICIPAL/PRIVADO	1.652,00	1.678,00	3.330,00	1.678,00	1.678,00	1.685,00	1.685,00	1.685,00
INSTALAÇÕES ESPORTIVAS, NÃO ESPORTIVAS E DOMÍNIO COMUM	Construção do Centro Internacional de Rádio Difusão (IBC)	MUNICIPAL/PRIVADO			0					
PARCERIA PÚBLICO PRIVADA ²	Construção das Arenas Cariocas 1, 2, 3 (Hall 1, 2 e 3)	MUNICIPAL/PRIVADO			0					
	Construção do Centro Principal de Mídia (MPC)	MUNICIPAL/PRIVADO			0					
	Parque Olímpico da Barra - Domínio Comum - pavimentação, paisagismo	MUNICIPAL/PRIVADO			0					
	Construção de Hotel de Mídia	MUNICIPAL/PRIVADO			0					
VILA DOS ATLETAS	Infraestrutura da Vila Olímpica e Paraolímpica	MUNICIPAL/PRIVADO			0					
	Construção da Vila Olímpica e Paraolímpica	PRIVADO	2.909,50	2.909,50	5.819,00	2.909,50	2.909,50	2.909,50	2.909,50	2.909,50
OUTRAS INSTALAÇÕES ESPORTIVAS	Golfe	MUNICIPAL/PRIVADO	60	60	120	60	60	60	60	60
OUTRAS INSTALAÇÕES NÃO ESPORTIVAS	Construção do Parque dos Atletas	MUNICIPAL	40,3	40,3	80,6	40,3	40,3	40,3	40,3	40,3
ENERGIA ELÉTRICA	Construção da primeira linha de alimentação do Parque Olímpico da Barra	FEDERAL	14	19,3	33,3	19,3	19,3	19,3	21,1	167,02
	Construção da segunda linha de alimentação do Parque Olímpico da Barra	FEDERAL	60,5	63	123,5	63	63	60,5	65,1	
	Construção da subestação de energia elétrica do Parque Olímpico da Barra	FEDERAL	ASD	72,9	72,9	72,9	72,9	72,9	80,7	
	Construção da primeira linha de alimentação do Campo de Golfe	FEDERAL	ASD	-	0	6,5	6,5	6,5	6,5	
	Fornecimento de energia temporária (geradores, cabeamento, operação e manutenção) para as instalações de competição e não-competição da região da Barra.	FEDERAL		-	0	-	-	243,2	278,4	
	Conexão em média tensão com a SE Gardênia para resiliência das áreas de Domínio Comum do Parque Olímpico	FEDERAL		-	0	-	-	-	3,1	
TOTAL			5459,2	5540,4	10999,6	5568,3	5568,3	5907,9	6024,8	5694,3



Tabela 2.24 - Rio de Janeiro: Copacabana - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE: REGIÃO COPACABANA									
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO							
		Respon-sável	Original	1ª Atuali-zação	2ª Atuali-zação	3ª Atuali-zação	4ª Atuali-zação	5ª Atuali-zação	6ª Atuali-zação
		Recursos	1/28/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014
INSTA-LAÇÕES ESPORTI-VAS	Reforma e Adequação do Estádio de Remo da Lagoa Rodrigo de Freitas	GOVERNO ESTADUAL			7	7	7	7	7,6
	(Obras Civas e Infraestrutura para o FoP)								
	Adequação da Marina da Glória	PRIVADO	45	45	60	60	60	60	60
	Instalações complementares dos equipamentos esportivos								
	Instalações complementares dos equipamentos não esportivos								
ENERGIA ELÉTRICA	Construção da primeira linha de alimentação para as instalações de competição da Região de Copacabana (Arena de Copacabana, 2º	GOVERNO FEDERAL/PRIVADO ³			7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
	ponto do Forte de Copacabana, Lagoa Rodrigo								
TOTAL			45	45	74,3	74,3	74,3	74,3	74,9

Tabela 2.25 – Rio de Janeiro: Deodoro - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE: REGIÃO DEODORO										
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO								
		Responsável	Original	1ª Atualização	2ª Atualização	3ª Atualização	4ª Atualização	5ª Atualização	6ª Atualização	PAC
		Recursos	1/28/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	6/30/2018
COMPLEXO ESPORTIVO DE DEODORO	Projetos básicos e executivos das instalações esportivas	GOVERNO FEDERAL		31,6		31,6	31,6	31,6	31,6	31,6
INSTALAÇÕES ESPORTIVAS	Estádio Olímpico de Canoagem Slalom	GOVERNO FEDERAL		647,1		647,1	647,1	626,5	719,7	134,91
INFRAESTRUTURA URBANA	Centro Olímpico de BMX	GOVERNO FEDERAL								30,05
	Arena da Juventude	GOVERNO FEDERAL								118,05
	Centro Olímpico de Hóquei sobre Grama	GOVERNO FEDERAL								39,5
	Domínio Comum de Deodoro	GOVERNO FEDERAL								54,56
	Centro de Mountain Bike	GOVERNO FEDERAL								
	Estádio de Deodoro	GOVERNO FEDERAL								
	Adequação do Centro Aquático de Deodoro	GOVERNO FEDERAL								109,03
	Adequação do Centro Olímpico de Tiro	GOVERNO FEDERAL								43,85
	Adequação do Centro Olímpico de Hipismo (Pista de Cross Country, Arena de Salto e Adestramento, Clínica Veterinária, Acomodações dos Tratadores e Baias dos Cavalos)	GOVERNO FEDERAL		157,1		157,1	157,1	148,9	171,7	184,03
ENERGIA ELÉTRICA	Construção da primeira linha de alimentação do Complexo Esportivo Deodoro	GOVERNO FEDERAL/ PRIVADO ⁴				9,6	9,6	9,6	12,5	12,5
	Construção da segunda linha de alimentação do Complexo Esportivo Deodoro	GOVERNO FEDERAL				4,3	4,3	4,3	7,2	7,2
	Instalações complementares dos equipamentos esportivos									
	Instalações complementares dos equipamentos não esportivos									
	Construção do 3º circuito da primeira linha de alimentação do Complexo Esportivo Deodoro	GOVERNO FEDERAL/ PRIVADO ⁴							1,7	1,7
	Construção do 3º circuito da segunda linha de alimentação do Complexo Esportivo Deodoro	GOVERNO FEDERAL/ PRIVADO ⁴							1,7	1,7
OUTROS SERVIÇOS	Serviço de fornecimento de energia, água e esgoto período exclusivo dos Jogos	GOVERNO FEDERAL							5,1	5,93
TOTAL				835,8		849,7	849,7	820,9	951,2	774,6

Tabela 2.26 – Rio de Janeiro: Maracanã - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE: MARACANÃ									
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO							
		Responsável	Original	1ª Atualização	2ª Atualização	3ª Atualização	4ª Atualização	5ª Atualização	6ª Atualização
		Recursos	1/28/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014
INSTALAÇÕES ESPORTIVAS	Estádio Olímpico João Havelage - reurbanização do entorno			28	28	28			
	Quadras de aquecimento da Arena Maracananzinho								
	Adequação do Parque Aquático João Delamare								
	Adequação do Estádio Olímpico João Havelange	GOVERNO MUNICIPAL				33,5	45,5	37	45,5
	Sambódromo - construção das novas arquibancadas	GOVERNO MUNICIPAL/ PRIVADO	60	60	60	60	60	60	60
		GOVERNO MUNICIPAL	5	5	5	5	5	5	5
Instalações complementares dos equipamentos esportivos									
Instalações complementares dos equipamentos não esportivos									
ENERGIA ELÉTRICA	Adequação da rede de distribuição de energia para atendimento ao acréscimo de demanda para as competições no Estádio Olímpico João Havelange	GOVERNO FEDERAL/ PRIVADO					1,2	1,2	1,2
TOTAL			65	93	93	126,5	111,7	103,2	111,7

Tabela 2.27 – Rio de Janeiro: Multirregião - Comparativo Matriz de Responsabilidades APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE: MULTIRREGIÃO									
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO							
		Responsável	Original	1ª Atualização	2ª Atualização	3ª Atualização	4ª Atualização	5ª Atualização	6ª Atualização
		Recursos	1/28/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014	7/14/2014
INSTALAÇÕES COMPLEMENTARES	Arquibancadas temporárias para instalações do Parque Olímpico, Estádio Olímpico, Complexo Esportivo de Deodoro e outros itens	GOVERNO FEDERAL/ MUNICIPAL	-	-	-	-	18,1	90,5	18,1
INSTALAÇÕES ESPORTIVAS E NÃO ESPORTIVAS	Adequações elétricas em instalações	GOVERNO MUNICIPAL	-	-	-	-	22,8	22,8	22,8
ENERGIA ELÉTRICA	Plano de operação diferenciada do sistema de distribuição de energia elétrica no período dos Jogos Rio 2016.	GOVERNO FEDERAL	-	-	-	-	28,8	28,8	28,8
TOTAL							69,7	142,1	69,7

Tabela 2.28 – Rio de Janeiro: Governo Municipal - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.

PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS - LEGADO: GOVERNO MUNICIPAL							
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO					
		Responsável	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	PAC	
		Recursos	4/16/2014	4/26/2015	6/14/2017	6/30/2018	
MOBILIDADE	VLT DO PORTO	VLT do Porto	GOVERNO FEDERAL/ PRIVADO	1.188,75	1.188,75	1.188,75	1.156,68
	BRT TRAN-SOLÍMPICA	Via Expressa	GOVERNO MUNICIPAL/ PRIVADO	1.806,79	1.806,79	1.806,79	1.979,48
		Conexão Magalhães Bastos - Deodoro	GOVERNO MUNICIPAL	106,5	105,87	106,5	111,38
		Desapropriações BRT Transolímpico	GOVERNO MUNICIPAL	367,7	367,7	367,7	367,7
	BRT TRAN-SOESTE	Trecho 0 - Alvorada/ Shopping Cittá América e conexão com Jardim Oceânico (integração Metrô linha 4)	GOVERNO MUNICIPAL	91,55	114,43	91,55	114,43
	DUPLICAÇÃO DO ELEVADO DO JOÁ	Construção de Complexo Viário com Túneis, Elevado e Pontes	GOVERNO MUNICIPAL	459,88	457,95	459,88	723,47
	VIÁRIO DA BARRA	Duplicação Salvador Allende e Abelardo Bueno + Terminal Olímpico BRT	GOVERNO MUNICIPAL	514,36	514,36	514,36	514,36
MEIO AMBIENTE	REABILITAÇÃO AMBIENTAL DE JACAREPAGUÁ	Macrodrenagem de Jacarepaguá Fase 1	GOVERNO MUNICIPAL / GOVERNO FEDERAL	369,18	369,18	369,18	369,18
		- Lotes 1a, 1b e 1c					
	SANEAMENTO ZONA OESTE	Saneamento da AP 5 (Bacia do Marangá)	PRIVADO	431	431	431	431
TOTAL				5.335,71	5.356,03	5.335,71	5.767,68

Tabela 2.29 – Rio de Janeiro: Governo Municipal - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.

PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS - LEGADO: GOVERNO MUNICIPAL						
TEMA	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO				
		Responsável	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	
		Recursos	4/16/2014	4/26/2015	6/14/2017	
RENOVAÇÃO URBANA	PORTO MARAVILHA	Porto Maravilha Fase 2 - Obras da PPP	GOVERNO MUNICIPAL/ PRIVADO	8.200,00	8.200,00	8.200,00
	CONTROLE DE ENCHENTES DA GRANDE TIJUCA	Construção dos reservatórios de retenção	GOVERNO MUNICIPAL / GOVERNO FEDERAL	421,01	589,94	421,01
		Desvio do Rio Joana	GOVERNO MUNICIPAL / GOVERNO FEDERAL	185,94	185,94	185,94
	ENTORNO DE INSTALAÇÕES OLÍMPICAS	Requalificação Urbana do Entorno do Estádio João Havelange	GOVERNO MUNICIPAL	87,74	167,64	87,74
SOCIAL	PROGRAMAS EDUCACIONAIS	Montagem das 4 Escolas da Arena de Handebol	GOVERNO FEDERAL	31,2	31,2	31,2
TOTAL				8.925,89	9.174,72	8.925,89

A ABERTURA DOS JOGOS

PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS - LEGADO: GOVERNO ESTADUAL							
TEMA		EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO				
			Responsável	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	PAC
			Recursos	4/14/2014	4/24/2015	6/14/2017	6/30/2018
MOBILIDADE	Sistema Metroviário - Linha 4	Metrô Linha 4 - Obras Civis e Acessibilidade	GOVERNO ESTADUAL	7.633,40	7.633,40	7.633,40	10.271,02
		Metrô Linha 4 - Material Rodante e Sistemas Operacionais	PRIVADO	1.157,48	1.157,48	1.157,48	
	Renovação e Acessibilidade de Estações Ferroviárias	Reformas das Estações São Cristóvão, Engenho de Dentro, Deodoro, Vila Militar, Magalhães Bastos e Ricardo de Albuquerque	GOVERNO ESTADUAL	0	259,83	ASD	0
	Programa de Despoluição da Baía da Guanabara (PDBG)	Implantação do Coletor Tronco Cidade Nova	GOVERNO ESTADUAL	96	81,44	96	96
	Programa Baía Sem Lixo	Ecobarreiras	GOVERNO ESTADUAL	6,48	31,23	6,48	6,48
		Ecobarcos	GOVERNO ESTADUAL	12	12	12	12
	Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá	Recuperação Ambiental do Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá	GOVERNO ESTADUAL	673	673	673	673
	Programa de Saneamento da Barra da Tijuca, Recreio dos	Complementação das obras de esgotamento	GOVERNO ESTADUAL	23,05	23,05	23,05	23,05
	Bandeirantes e Jacarepaguá -	sanitário da Barra da Tijuca - Lagoa da Tijuca					
	PSBJ	Esgotamento do Eixo Olímpico	GOVERNO ESTADUAL	57,9	57,9	57,9	57,9
	Saneamento da Restinga de Itapeba	GOVERNO ESTADUAL	50,13	50,13	50,13	50,13	
TOTAL				9.709,44	9.979,46	9.709,44	11.189,58

Tabela 2.30 – Rio de Janeiro: Governo Estadual - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017-PAC), com análises e adaptações do autor.





PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS - LEGADO: GOVERNO FEDERAL					
TEMA	EMPREEN- DIMENTO / PROJETO / OBRA	VERSÃO			
		Respon- sável	VALOR TOTAL (R\$ MM)	VALOR TOTAL (R\$ MM)	
		Recursos	4/14/2014	4/24/2015	
EDUCA- ÇÃO, CI- ÊNCIA E TECNO- LOGIA	LABORATÓ- RIO BRASI- LEIRO DE CONTROLE DE DOPAGEM (LBCD)	Construção de novas insta- lações para o Laboratório Brasileiro de Controle de Do- pagem - LBCD / LADETEC - na UFRJ	GOVER- NO FEDE- RAL	134,27	110,47
		Aquisição de novos equipa- mentos para o laboratório	GOVER- NO FEDE- RAL	0	54,09
	LOCAIS OFI- CIAIS DE TREI- NAMENTO	Construção/ reforma dos locais oficiais de treinamento	GOVER- NO FEDE- RAL	0	76,06
TOTAL				134,27	240,62

Tabela 2.31 - Rio de Janeiro: Governo Federal - Comparativo Plano de Políticas Públicas APO (2014-2017), com análises e adaptações do autor.

2.5.I.II. SALVADOR

A capital do axé também foi eleita cidade-sede para os jogos da Copa de 2014, Salvador com uma população estimada para 2018 de 2.867.329 habitantes segundo o IBGE, ela assim como as demais capitais-sede da região nordeste e do Brasil foi contemplada com o plano macro de ações necessárias à preparação para o megaevento e apesar de ser um destino mundialmente conhecido pela sua cultura, riquezas naturais e opções de turismo ela acumulou, ao longo dos anos, uma série de carências em tantas áreas, sobretudo no que dizia respeito a mobilidade urbana e transporte, dentre tantos outros temas importantes. A novidade do anúncio como sede contemplava justamente algumas propostas de melhorias urbanas impulsionadoras como afirmado por Souza (2015) “[...] além dos novos equipamentos urbanos e melhorias implantadas: atraem capitais e novos investimentos, criam empregos e geram rendas”.

No âmbito da mobilidade urbana e transporte, o grande imbróglio de Salvador era a implantação do metrô arrastada por anos e que por fim em 2014 foram iniciadas as operações de funcionamento das linhas atuais. Mas dentro da estrutura de responsabilidades da FIFA, GECOPA e gestores locais esse modal não entrava como item a ser cumprido nas matrizes, ele já estava como demanda de governos locais e não figurava dentro de previsões no Balanço de 2011 tampouco na última Matriz de 2014. O que aparecia

nos documentos era a implantação do sistema de BRT, que prometia integrar a região da Rodoviária ao Aeroporto Internacional através do corredor aeroporto de acesso norte. Mas para ele, ainda que fossem já cotados R\$ 570,3 milhões a obra acabou não sendo executada e o que atualmente cumpre esse papel é o metrô que constava no escopo de ações de governos locais.

Já para as obras na região do Dique do Tororó, onde está a Arena Fonte Nova, foram implementadas posteriormente às primeiras previsões as obras de microacessibilidade e rotas de pedestres, conforme descrito na tabela 2.32, juntas fizeram um acréscimo ao orçamento de R\$ 19,6 milhões para os cofres dos governos federal e locais. Já a reconstrução do estádio custou quase R\$ 100,0 milhões a mais do que havia sido previsto, embora o total tenha sido dividido entre financiamento via BNDES e investimentos do governo local.

Ainda na tabela 2.32 constam valores utilizados nas obras do Aeroporto Internacional de Salvador que num primeiro momento havia a previsão de gastos de R\$ 45,1 milhões em duas obras, a reforma e adequação do terminal de passageiros e a construção da torre de controle, mas ao fim foi acrescida a ampliação do pátio de aeronaves, aumentando os custos totais em virtude de variações em cada item e na soma da terceira frente de trabalho no aeroporto. Juntas as obras que custariam R\$ 45,1 milhões passaram a custar R\$112,9 milhões, quase três vezes a mais do provisionado o princípio. Além disso, a tabela 2.33



SALVADOR												
CIDADE	EMPREENDIMEN- TO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (DEZ/2014)					Investi- mento
		Investi- mento	Finan- ciamen- to	Investi- mento	Investi- mento	Investi- mento	Investi- mento	Financia- mento	Investi- mento	Investi- mento	Investi- mento	Global: Variação
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2014 (%)
Mobilidade Urbana	BRT do Corredor Estruturante/Acesso Norte	570,3	541,8	-	28,5	-	-	-	-	-	-	
Obras de Entorno	Obras de Microacessibilidade	-	-	-	-	-	12,4	-	10,3	2,1	-	
	Obras de Rotas de Pedestres	-	-	-	-	-	7,2	-	-	7,2	-	
Estádio	Reconstrução do Estádio da Fonte Nova	591,7	323,6	-	268,1	-	689,5	323,6	-	365,8	-	
Aeroporto	Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros	30	-	30	-	-	79,2	-	79,2	-	-	
	Construção de Torre de Controle	15,1	-	15,1	-	-	16,1	-	16,1	-	-	
	Ampliação do Pátio de Aeronaves						17,6	-	17,6	-	-	
Porto	Terminal Marítimo de Salvador	36	-	36	-	-	40,7	-	40,7	-	-	
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	15,5	-	14,8	0,7	-	-
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	37	-	-	37	-	-
Copa 2014				-								
Instalações Complementares	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	34,5	-	-	34	-	-
Copa Confederações 2013												
TOTALIZAÇÕES		1.243,10	865,4	81,1	296,6	-	949,2	323,6	178,7	446,8	-	-50

Tabela 2.32 – Salvador: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

demonstra que para todas as obras aeroportuárias foram investidos R\$128,8 milhões, o que reforça os distúrbios nas manifestações de investimentos apresentados pelos documentos oficiais do grupo gestor nacional.

Outros questionamentos a respeito da apresentação dos valores e nas suas incompatibilidades são a partir de ações que foram realizadas no aeroporto mas que mais tarde

são realizados processos de concessões aeroportuárias e o terminal foi em março/2017 concedido via leilão ao grupo francês *Vinci Airports*, que arrematou o equipamento por R\$ 660,9 milhões, deixando a ideia de que se investiu melhorias, mas logo após foram repassadas para gestões privadas. Já para as obras do porto marítimo, foram investidos ao final R\$ 40,7 milhões no terminal de passageiros com objetivo de modernização e melhoria nas condições de

usabilidade dos turistas e usuários que saem ou chegam à cidade via água. Os outros R\$ 86,5 milhões, não previstos no Balanço de 2011 mas descritos na Matriz de 2014, foram gastos com ações de turismo e instalações complementares para as edições da Copa da Confederações em 2013 e a Copa do Mundo em 2014. Desse montante, 17% foram custeados pelo governo federal e a outra maior parte ficou a cargo dos governos locais.

SALVADOR				
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	PAC 06/2018	BALANÇO (JAN/2011)	VALORES GASTOS (DEZ/2014)
			Investi- mento	Investimento
			Global	Global
Mobilidade Urbana	BRT do Corredor Estruturante/ Acesso Norte		570,3	-
Obras de Entorno	Obras de Microacessibilidade		-	12,4
	Obras de Rotas de Pedestres		-	7,2
Estádio	Reconstrução do Estádio da Fonte Nova		591,7	689,5
Aeroporto	Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros	128,8	30	79,2
	Construção de Torre de Controle		15,1	16,1
	Ampliação do Pátio de Aeronaves			17,6
Porto	Terminal Marítimo de Salvador		36	40,7
Turismo	Ações de Infraestrutura do Turis- mo		-	15,5
Instalações Comple- mentares	Construções de Instalações Com- plementares		-	37
Copa 2014				
Instalações Comple- mentares	Construções de Instalações Com- plementares		-	34
Copa Confedera- ções 2013				
TOTALIZAÇÕES			1.243,10	949,2

Tabela 2.33 – Salvador: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), dados PAC – Ministério do Planejamento, com análises e adaptações do autor.

2.5.1.12. SÃO PAULO

Uma das maiores e mais importantes cidades do mundo, São Paulo é complexa, latente e um pedaço de todas as culturas. A capital é conhecida pela sua multiplicidade, pela sua imensidão de oportunidades e somente na zona caracterizada como seu município ela possui mais de 12 milhões de habitantes segundo estimativas do IBGE para 2018. Não bastassem esses fatores populacionais e de características, ela extravasa seus limites e vive importantes processos de conurbação urbana com tantos outros municípios que compõem a região metropolitana, localizadas e caracterizadas como

zonas específicas industriais, artísticas, residenciais e tantas outras peculiaridades.

Assim, por esses e tantos outros motivos, a capital se tornou uma das sedes para a Copa do Mundo de 2014 no Brasil e da mesma maneira que em tantas outras, as demandas eram variadas e relevantes para que a cidade se preparasse para um megaevento de tal porte. Segundo Carvalho e Gagliardi (2015, p. 468):



“A primeira Matriz, assinada em 2010, prévia para São Paulo um total de investimentos no valor de R\$ 5,3 milhões, divididos entre obras de mobilidade urbana (construção do monotrilho Linha Ouro), a reforma do estádio do Morumbi (necessária à adequação aos padrões exigidos pela FIFA), a urbanização do seu entorno e obras de infraestrutura aeroportuária (reformas nos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e no porto de Santos).

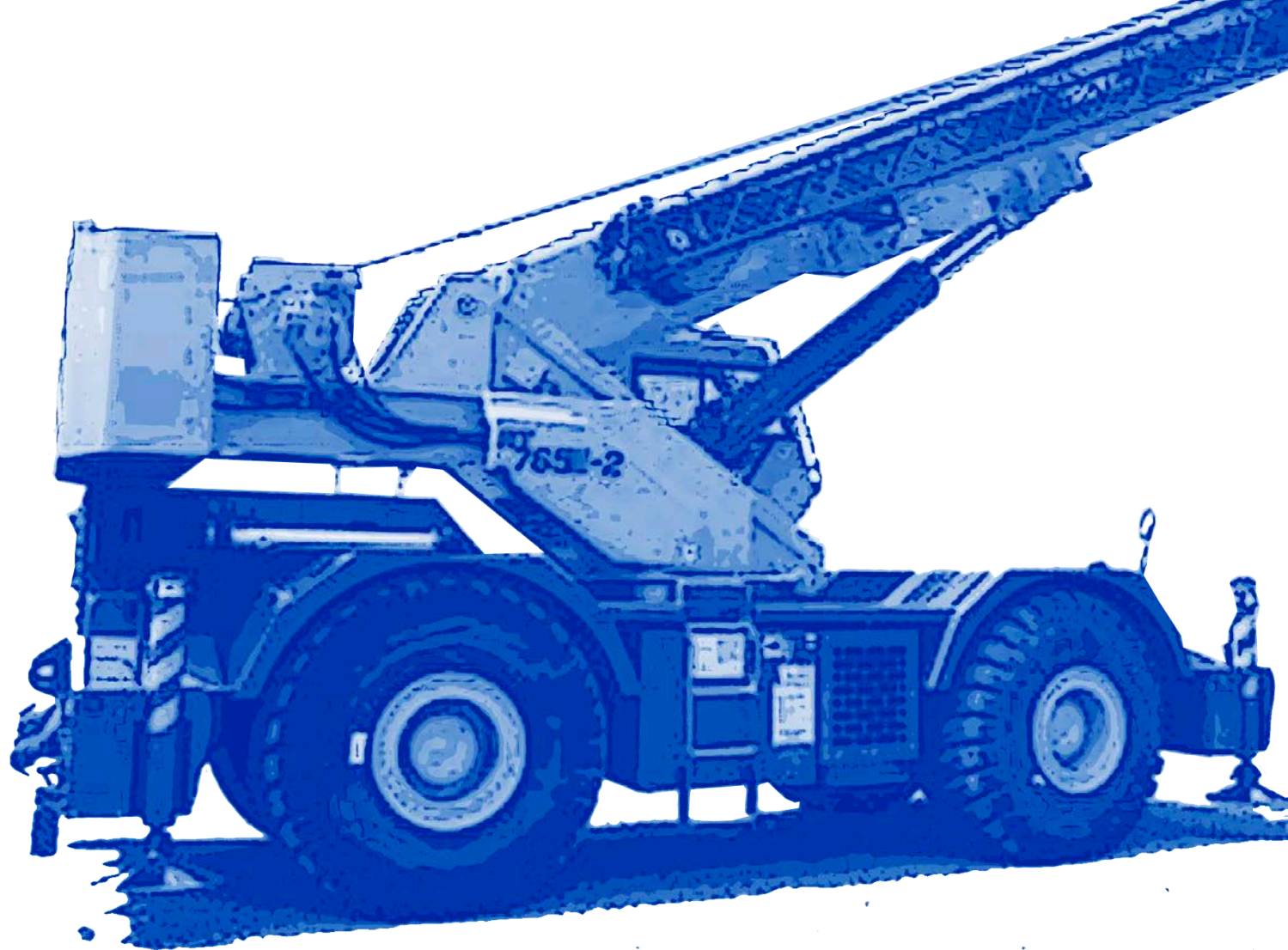
No entanto em 26 de abril de 2011, nova atualização da Matriz já dava conta da substituição do estádio do Morumbi, de propriedade do São Paulo Futebol Clube, para o estádio do Corinthians, ainda a ser construído no distrito de Itaquera, colocando fim a uma disputa política que envolveu não só os dirigentes dos respectivos clubes e a CBF como também as lideranças dos dois partidos políticos – PT e PSDB – que, nas últimas décadas, têm polarizado a disputa de poder na cidade e no estado de São Paulo”.

Essa mudança de estádio oficial resultou também em mudanças de focos de intervenção, o que pode ser comprovado através das informações da Matriz de Responsabilidade de 12/2014, conforme tabela 2.34, que não constava os valores ou maiores detalhes do sistema do Monotrilho descritos no Balanço de 2011. De outro lado, as obras que seriam executadas na região do entor-

no do Estádio do Morumbi passaram a acontecer na Zona Leste, nos perímetros de implantação da Arena Corinthians (Itaquerao), com custos adicionais de R\$ 610,5 milhões para os governos locais. Já a construção do estádio, não constante nas previsões de 2011, teve um custo total de R\$ 1.080,0 milhões, com quase 40% financiado pelo governo federal, outros quase 40% pelas gestões públicas locais e o restante pela iniciativa privada. Ao final, com as adições das duas obras, estádio e entorno, foi gerado o adicional de R\$ 1.690,5 milhões que não constavam inicialmente.

Ainda segundo a tabela 2.34, o Balanço de 2011 já contava com o processo de concessão do aeroporto de Viracopos (Campinas), acontecido em 2012. Nele, o Consórcio Aeroportos Brasil, composto pelas empresas TPI – Triunfo Participações e Investimentos, UTC Participações e Egis Airport Operation, de origem francesa, formam o grupo privado que assumiu a gestão do terminal juntamente com a Infraero, compondo a Aeroportos Brasil Viracopos. Tal contrato que passa por polêmicas desde 2016, quando os acionistas do grupo manifestaram interesse em fazer a devolução da gestão do aeroporto e a finalização do processo de leilão sob a alegação de prejuízos causados pela crise financeira e macroeconômica no Brasil, inclusive há a previsão de um novo leilão com possibilidade de acontecer em 2020.

Já a concessão do Aeroporto de Guarulhos não constava, oficialmente, nas intenções de projetos e ações para a Copa. A princípio, o



terminal passaria por investimentos de R\$ 1.219,4 milhões em obras em pátios de aeronaves, sistemas de pistas e módulos operacionais. Posteriormente, os investimentos públicos foram apenas R\$ 502,7 milhões, mas não que tenha acontecido uma economia, porque em 2012 Guarulhos foi leiloado por R\$ 16,2 milhões e concedido ao Consórcio Invepar, formado pela Infra-Estutura SA e ACSA – Airport Company South África, de origem sul africana. Após isso, segundo a Matriz de 2014, os investimentos do grupo gestor foram de R\$ 1.420,0 milhões.

Além dessas obras narradas, São Paulo ainda recebeu projetos de melhorias portuárias que tratavam do alinhamento do Caís de Outeirinhos, em Santos, litoral do estado. O que independente do percurso até a capital favorecia as adequações ao megaevento pois ele resolvia questões das chegadas de transatlânticos de maiores portes e produzia uma opção hoteleira utilizando as próprias cabines das embarcações. Também, adicionados somente nas matrizes seguintes, as instalações complementares e ações de turismo foram apresentadas no documento

de 12/2014 com o total de R\$ 287,1 milhões, que adicionavam às polêmicas financeiras sobre as obras da copa que a cidade já experienciava.

Tabela 2.34 – São Paulo: Comparativo Balanço Copa 2014 (2011) e Matriz de Responsabilidades GECOPA (2014), com análises e adaptações do autor.

SÃO PAULO													
CIDADE	EMPREENHIMENTO / PROJETO / OBRA	BALANÇO (JAN/2011)					VALORES GASTOS (JUN/2017)					Investimento	
		Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Investimento	Financiamento	Investimento	Investimento	Investimento	Global: Variação	
		Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	Global	Federal	Federal	Governo Local	Privado	2011 - 2017 (%)	
Mobilidade Urbana	Monotrilho Linha 17 - Ouro	2.860,00	1.778,00	-	1.082,00	-	-	-	-	-	-		
Obras de Entorno	Intervenções Viárias no Entorno da Arena Itaquera	-	-	-	-	-	610,5	-	-	610,5	-		
Estádio	Construção do Estádio do Corinthians	-	-	-	-	-	1080	400	-	420	260		
Aeroporto	Guarulhos - Terraplenagem do Pátio de Aeronaves do Terminal de Passageiros 3	716,6	-	716,6	-	-	235,5	-	235,5	-	-		
	Guarulhos - Implantação do Terminal de Passageiros 4 - Fase 1	-	-	-	-	-	83,7	-	83,7	-	-		
	Guarulhos - Ampliação e Revitalização do Sistema de Pistas - PR-B e PR-FF	427,1	-	427,1	-	-	183,5	-	183,5	-	-		
	Guarulhos - Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Paulo - Fase 1B	-	-	-	-	-	1420	-	-	-	1420		
	Guarulhos - Construção de Pistas de táxi e saída rápida	20	-	20	-	-	-	-	-	-	-		
	Guarulhos - Construção do Módulo Operacional - MOP 1	32,5	-	32,5	-	-	-	-	-	-	-		
	Guarulhos - Construção do Módulo Operacional - MOP 2	23,2	-	23,2	-	-	-	-	-	-	-		
	Viracopos - Implantação do Módulo Operacional	5	-	5	-	-	4,9	-	4,9	-	-		
	Viracopos - Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos - Fase 1B	737	-	737	-	-	1180	-	-	-	1180		
	Porto	Alinhamento do Cais de Outeirinhos	119,9	-	119,9	-	-	154	-	154	-	-	
	Turismo	Ações de Infraestrutura do Turismo	-	-	-	-	-	25,2	-	23,3	2	-	
	Instalações Complementares Copa 2014	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	107,9	-	-	-	107,9	
Instalações Complementares Copa Confederações 2013	Construções de Instalações Complementares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
TOTALIZAÇÕES		4.941,30	1.778,00	2.081,30	1.082,00	-	5085,2	400	684,9	1032,5	2967,9	-50	

2.6. A FINALIZAÇÃO DOS MEGAEVENTOS

2.6.1. COMO SERÃO OS LEGADOS URBANOS?

Desde o anúncio da Copa do Mundo de 2014, feito em 30 de outubro de 2007 até 14 de julho de 2017, dia que foi divulgado o balanço final dos Jogos Olímpicos Mundiais do Rio de 2016 pela AGLO, o termo mais recorrente tem sido “legado”. De acordo com o Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa esse termo quer diz “o que uma pessoa tem em testamento; último desejo de alguém, efetivado por meio da transferência da valores, de bens etc.; o que é passado às gerações que se seguem”. Já segundo o Dicionário Antônio Olinto da Língua Portuguesa o termo se refere ao que foi “enviado de um governo junto de outro governo; aquilo que se deixa em testamento a quem não é principal herdeiro”. Compreender o termo a partir das duas definições é o mesmo que concordar com algo que deve ser repassado, presenteado ou dado como herança, entendendo isso como um ato de uma geração à outra, um governo à outro – feito junto ou não – e aquilo que se deixa como testamento, ou seja, como e através de um documento, de algo oficial.

De acordo com o Plano de Legado da AGLO, divulgado em junho/2017 em sua plataforma eletrônica:

“A definição de legado torna-se uma obrigação importante, tendo em vista que os megaeventos esportivos e, particularmente, a realização dos Jogos no Rio de Janeiro, são vistos pela sociedade com parte de um projeto que, ao mesmo tempo, garante transformação interna e reformula a imagem externa brasileira”.

Para a instituição, o termo está diretamente conectado aos processos de acontecimentos dos eventos, seguidos da transformação dos espaços que o sediaram e com a imagem externa e interna que é gerada a partir desse momento. Repentinamente ele se assemelha a uma definição pequena quando se pensa nos levantamentos realizados até o momento para a leitura dos investimentos, quando são visualizados aqueles projetos que foram consolidados e os outros que permaneceram nos planos mesmo sem serem finalizados. A parte e sem referenciar são colocados aqueles que foram retirados das programações, dos documentos oficiais e das expectativas que existiam ao longo da organização dos dois megaeventos no Brasil.

Para Rodrigues apud Mesquita e Bueno (2018) o legado se refere a maneira de refletir e articular trajetórias do passado, atuais e futuras para uma cidade. Onde se considera o processo de desenvolvimento (com ganhos tangíveis e intangíveis) do que será passado para as gerações futuras como uma espécie de hereditariedade por meio de conhecimento, tecnologia, propriedade e atitudes, tudo articulado à ideia de

um projeto olímpico.

Sobre o termo, Cashman (2002), diretor do *Centre for Olympic Studies – University of New South Wales* na Austrália, narrou as discussões realizadas durante o “*1. Sydney’s Ignite Festival*”, em 15 de setembro de 2001:

“Legacy is an elusive, problematic and even dangerous word. It has two meanings in English: a specific meaning relating to an individual bequest or a more general meaning, referring to anything that is left over from an era or an event. This is the sense in which legacy has been used in Olympic discourse. However, there is no precise equivalent to this word in other languages such as French: the word “legs” has a narrow and specific meaning relating to an individual legacy. Hence there was the odd phenomenon that the symposium was advertised as a symposium on legacy (in English) and heritage (in French). If there is such a difference in the meaning of legacy from one European language to another there may be even greater ambiguity when the word is translated into non-European languages.

John MacAloon in his paper at the symposium suggested this linguistic discrepancy could serve a useful purpose in that legacy could be taken to refer to the entirety of what was remained after an Olympic Games, whereas heritage could refer to that part of the legacy that had value and was worth keeping. Dr Rogge, president of the IOC, suggested at the symposium that legacy could be “dangerous” if it resulted in luxury developments or white elephants. He argued for sustainable legacy that was of longterm benefit to a city and country. Other delegates expressed fears that legacy requirements might add to the burdens and costs placed on Games organisers”.

Para o diretor, o perigo que a expressão oferece ao se referir à possibilidade de deixar algo posteriormente de maneira individual ou coletiva é algo que deve sempre ser observado, considerando que para o um megaevento o importante é que a coletividade ou os grupos sociais sejam contemplados de maneira mais equiparada possível, dados inúmeros detalhes e fatores. Assim como o relevante na prévia, no ato e no pós evento é que a totalidade do que ficou dos jogos seja colocado como importância, porque abarca de forma ampla tudo o que foi trabalhado, para não cair no risco de escolher somente as partes mais importantes ou mais valorosas para que sejam mantidas ou intensificadas.

Cashman (2002) afirma que no discurso do então presidente do COI, Dr. Rogge, era dito sobre os perigos do termo “legado”, pois alguns benefícios que ele sugere talvez não acontecem de maneira plena e se tornam geradores dos chamados elefantes brancos. A fala do dirigente era para defender um desenvolvimento sustentável a longo prazo, como mecanismo impulsionador de melhorias para as cidades e países-sede. Tais afirmações concordam com as defesas de Arantes (2002), Harvey (2014), Santos (2009) e José (2012) quando se referem ao fato de que não se pode gerar a satisfação de alguns cidadãos a partir do embelezamento de algumas áreas das cidades ou pela geração da periferização e empobrecimento de outras partes desse mesmo tecido urbano.

Segundo Ribeiro e Fujita (2013) na época dos preparativos para a

Copa do Mundo de 2014 cada cidade tinha um plano de metas diversificado, seguindo as necessidades e peculiaridades locais e regionais. Além disso, tudo estava centrado na visão de futuro e o que de acordo com os autores se configurava como a expectativa do legado de maneira muito específica às populações das cidades-sede. Também era óbvio que apesar de todas as capitais possuírem determinados desejos, todas elas acabavam trabalhando com a ideia de resultados que pudessem ser usufruídos pelo coletivo, por isso a justificativa dos projetos, dos financiamentos, do trabalho do polêmico *nation brand* (IVO, 2015) que preparariam os espaços e conjuntos urbanos para os megaeventos e para os períodos comunitários e nacionais posteriores aos espetáculos esportivos.

Para compreender esse cenário dos projetos, obras e cenários posteriores foram feitos os levantamentos por cidade-sede das Matrizes de Responsabilidades para a Copa do Mundo e as análises do Balanço de 2011 gerado a partir da primeira versão da Matriz de janeiro/2010, o que promoveu a comparação do que foi previsto com aquilo que constava até a publicação da última Matriz em 12/2014. Assim como a comparação entre as Matrizes de Responsabilidades das Olimpíadas e seus Planos de Ações entre 2014 e 2017 para verificar os êxitos, as incompatibilidades e as pendências deixadas. Foram demonstradas as obras finalizadas, as que seguem e seguem em processo de construção, aquelas que foram retiradas da matriz, as alteradas e em seguida foram feitas as atualizações de valores que

tinham informações divergentes. Essa ação também se tornou possível em virtude da observação dos dados prestados na Plataforma do PAC – Ministério do Planejamento quanto aos projetos e obras listadas nos documentos oficiais do GECOPA e da APO. Tais estratégias foram importantes para observar o percurso feito pelos valores de gastos, dos totais e dos responsáveis técnicos e financeiros de cada item previsto para o megaevento.

Talvez a grande questão é que os documentos com apresentações de valores dos dois megaeventos não foram efetiva e detalhadamente divulgadas em virtude da quantidade de projetos não encerrados e tantos outros nem iniciados até a etapa da realização dos megaeventos ou para os fechamentos das matrizes de responsabilidades. Inclusive, os grupos e comitês gestores foram extintos conforme era previsto, embora sem encerrar totalmente suas atividades na parte de finalização das prestações de contas. GECOPA e GEOLIMPÍADAS foram extintas pelo Decreto nº 9.512 de 27/09/2018 e em 21/03/2019 foram encerradas, através da Portaria 198, juntamente com o Grupo de Auxílio Jurídico das Olimpíadas (GAJ-OLIMPÍADAS) e o Grupo Executivo de acompanhamento das ações relativas à Preparação e à Realização da Copa do Mundo FIFA 2014 (GECOPA/AGU). A única entidade que não foi encerrada, mas transformada, foi a APO que através da Lei nº 13.474 de 23/08/2017 teve sua existência revogada e a mesma lei passava a nominá-la como Autoridade de Governança do Legado Olímpico (AGLO). Finalmente, todas essas

ações deixaram mais complexa a demonstração total e detalhada dos custos dos dois grandes eventos esportivos e em contrapartida. O que coube com os dados existentes foi trabalhar com as comparações e confrontações, gerando as totalizações dos gastos por cidade e por evento, como apresentados nas tabelas 2.35 e 2.36 e que juntas totalizaram o valor de R\$ 77,19 bilhões para todos os projetos e obras em todo o país, contrastando com os R\$ 70,29 bilhões apresentados a página 90, com as matrizes finais do GECOPA e APO. A curiosidade desses números se instala na quantidade investida em todos os ciclos e itens e que destoam com o que foi prestado contas nas gerações dos documentos finais de cada evento. De acordo com o levantamento, para as Olimpíadas o total foi de R\$ 46.779,67 milhões e para a Copa do Mundo com R\$ 30.415,30 milhões, destacando o menor custo para a cidade de Curitiba com R\$ 1.318,30 milhões e o maior gasto para São Paulo com R\$ 7.407,20 milhões. Sobre essas totalizações é importante apontar que tais valores são referentes a todos os dados coletados, comparados e processados da emissão da primeira versão da Matriz da Copa (2010) e das Olimpíadas (2014) até o dia 30/06/2018, considerando que após essa data tantas outras obras podem ter requerido mais investimentos para suas conclusões, o que necessitaria um levantamento após o limite estabelecido para tal período.

Várias foram as dificuldades em contabilizar esses dados, fenômenos como a crise financeira que se instaurou no Brasil em 2014, o movimento de novas eleições presiden-

Tabela 2.35
- Copa do
Mundo 2014
- Custo por
cidade.

COPA DO MUNDO 2014	
CUSTO TOTAL POR CIDADE	
Cidade	Valor Total (mi)
Belo Horizonte	3.019,10
Brasília	2.168,60
Cuiabá	2.515,80
Curitiba	1.318,30
Fortaleza	1.642,20
Manaus	1.624,80
Natal	1.770,50
Porto Alegre	1.592,10
Recife	1.685,00
Rio de Janeiro	3.866,40
Salvador	1.805,30
São Paulo	7.407,20
Total	30.415,30

ciais e para governos estaduais, a crise política explodida com o impeachment de 2016 foram suficientes para impedir inúmeros acessos, divulgações e prestações de contas do que estava sendo feito há quase uma década. Inclusive, esses fatores se mesclaram às constantes manifestações contra e a favor de governos e posições de grupos políticos, assim como muitas dessas questões foram fundidas com protestos contra os gastos com a Copa do Mundo e com as Olimpíadas, além de outras demandas como redução de valores de transporte público, melhoria na saúde pública e infinitos outros motivos, conforme observado na figura 2.24.

JOGOS OLÍMPICOS 2016

Rio de Janeiro/RJ

ITEM	Valor Total (mi)
Matriz de Responsabilidades	6,915,50
Plano de Políticas Públicas	25.993,62
Comitê Rio	9.200,00
Custos Ministério do Esporte*	4.670,55
Total	46.779,67

*Despesas informadas ao TCU pelo Ministério do Esporte. Custos com APO, Defesa, Repasse ao Rio de Janeiro por meio de medidas provisórias 734 e 736/2016. Custos com Embratur, Turismo, Justiça e Casa Civil.
Fonte: Informativo 112/2017 da Câmara dos Deputados

Tabela 2.36 - Jogos Olímpicos 2016 - Rio de Janeiro com custos totais.

Posteriormente aconteceram os jogos da Copa de 2014, seguidos de reeleição de Dilma Rousseff, a publicação da Matriz de Responsabilidades em 2014, feita em 24/12/2014, sendo a última atualização feita pelo GECOPA e os documentos nesse sentido deixaram de ser emitidos. Em 2016 foi procedido o impedimento presidencial, o vice Michel Temer assumiu a gestão interinamente e liderou toda a inspeção de obras, como demonstrado na figura 2.25, gestão e representação oficial diante do COI e do acontecimento dos Jogos Olímpicos, ver figura 2.26. No mesmo ano foi finalizado o processo de impedimento de Dilma Rousseff e outras crises criaram robustez, as obras para os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos do Rio se tornaram um grande problema para a cidade, pelo fato de não contemplarem os planos de legados propostos e esses documentos sequer passavam por atualizações, sendo divulgados somente em 14/07/2017, um

ano após o acontecimento do megaevento na capital carioca.

Em 23/08/2017 com a sanção da lei que transformou a APO em AGLO, fez com que a nova autoridade assumisse a responsabilidade de divulgar e atualizar o Plano de Legado das Instalações Olímpicas no Rio de Janeiro além de outras responsabilidades, como administrar e

fazer a manutenção das instalações esportivas olímpicas, promover parceria com iniciativa privada para exploração da utilização dessas estruturas, elaborar os planos de utilização, elaborar estudos técnicos e de pesquisa, firmar ajustes e contratos para viabilizar a utilização do legado olímpico e desenvolver programas e projetos que para dinamizar os legados de forma que gerem de-

envolvimento esportivo e social. É importante frisar tal Autoridade foi criada como uma autarquia federal temporária com previsão de funcionamento até 30/06/2019 ou até que sejam realizadas todas as providências à destinação do legado olímpico ou o que ocorrer primeiro : REDE NACIONAL DO ESPORTE, 2017).

Figura 2.24 – fonte: Manifestações de rua em 2016 – Fonte: <<https://www.google.com/>>.





Figura 2.25 – fonte: Acompanhamento e inspeção da entrega das obras no metrô do Rio – Fonte: <[Figura 2.26: Cerimônia de Abertura dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro - Fonte: <\[A photograph of a modern, sleek train, likely a light rail or metro train, with a white and blue color scheme. The train is stopped at a station platform. Several people are visible inside the train, looking out. The train's destination sign above the windshield reads "074 004 Jardim Oceânico". The number "74" is visible on the front of the train. A small logo for the "governo do Rio de Janeiro" is visible in the bottom right corner of the image.\]\(https://www.google.com/search?q=temer+faz+discurso+de+abertura+nas+olimpiadas&rlz=1C1GGRV_enBR755BR755&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj_68HL-16DhAhVxIrkGHUO-jAuoQ_AUIDygC&biw=1366&bih=657#imgrc=QCY7wgD15sqc2M:>></p></div><div data-bbox=\)](https://www.google.com/search?q=temer+visita+obras+da+linha+4+metro&rlz=1C1GGRV_enBR755BR755&fbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=wAn-jLLBKsAciaM%253A%252Cneit82DWi-KbZaM%252C_&vet=1&usg=AI4_-k-QKHfzQKMVqeZcZhOBPY2o1qVNqg&sa=X&ved=2ahUKEwjhwqik1KDhAhX-QErkGHcygA2wQ9QEwAHoECAk-QBA#imgrc=nF8vsTLTIO6g0M:&vet=1>></p></div><div data-bbox=)

2.6.2. Os EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS E OBRAS QUE RESTARAM

Um dos megaeventos mais emblemáticos do mundo, as Olimpíadas de Barcelona de 1992, como já discutido, fez com que uma nova cidade fosse aberta ao mundo e às possibilidades que os legados dessa data deixaram para a capital catalã e toda a sua região. Segundo Iglesias (2010) esse momento foi um catalizador que incorporou equipamentos esportivos importantes para o país e toda Europa. Assim como o ano de 1993, logo após a realização dos jogos uma grande crise também afetou a tantos países e especialmente a Espanha, um cenário similar ao que o Brasil passou durante e após a finalização dos megaeventos, mas no caso espanhol a complexa tarefa era tratar de problemas financeiros nacionais e mundiais no momento das desmontagens e adequações das estruturas olímpicas para conversão em centros de treinamentos menores, escolas, espaços públicos etc. Essa diversidade dos usos foi a grande responsável pelo resultado exitoso, com a criação de espaços multidisciplinares, conversão de estruturas esportivas em centros universitários, espaços de recreação e clubes públicos.

Para Truño (1996) a filosofia do projeto olímpico de Barcelona era o de estabelecer conexões entre as instalações e obras juntamente com as infraestruturas esportivas, promovendo uma equação em que

componentes urbanísticos e esportivos não poderiam ser pensados como legados de maneira separada. Teórica e tecnicamente seriam experiências que deveriam acontecer em qualquer país ou cidade que se propusesse sediar um megaevento, o que deveria e deve ser pensado para o caso do Brasil. De acordo com Truño (1996):

“De los 43 equipamientos utilizados durante los Juegos, 15 fueron proyectos de obra nueva (8 en la ciudad de Barcelona y 7 en las subsedes olímpicas), 10 eran remodelaciones y los 18 restantes eran instalaciones existentes que exigían únicamente una intervención temporal para adecuarlas al uso olímpico.

Este planteamiento estaba en sintonía con los criterios del Plan de Instalaciones Deportivas de La Ciudad de Barcelona: por un lado, distribuir territorialmente el parque de instalaciones para evitar los desequilibrios entre los barrios y acercar los equipamientos a los ciudadanos, y por otro, diversificar la oferta de actividades y servicios deportivos, adquiriendo un compromiso de alta calidad en estos servicios”.

Já no Brasil, nas doze cidades-sede da Copa de 2014 e no Rio de Janeiro, sede dos Jogos Olímpicos de 2016, deveria ter acontecido fenômenos de desmontagem e readequações como em Barcelona. Não que a capital catalã seja totalmente

livre de problemas gerados após o megaevento, inclusive já discutido anteriormente, mas os espanhóis conseguiram mitigar tantos problemas que poderiam estar em situações mais graves e que na realidade brasileira tem sido dificultosa a forma de lidar com o rescaldo dos últimos 10 anos de projetos, obras, eventos e finalizações. Diante da organização e apresentação das matrizes de responsabilidades com os comparativos e atualizações de todos os valores e detecção do que foi e ainda ou não será executado, tanto para equipamentos esportivos como para projetos de mobilidade urbana, infraestrutura e todo escopo do primeiro ciclo de planejamento proposto pelas matrizes de responsabilidade, devem ser observados como todos esses investimentos estão sendo utilizados e quais foram os nortes tomados por eles, pensando a partir da apropriação da sociedade, pelas gestões públicas e/ou privadas e pela inserção deles dentro do contexto urbano, de paisagem e de seus impactos imobiliários sobre as capitais-sede.

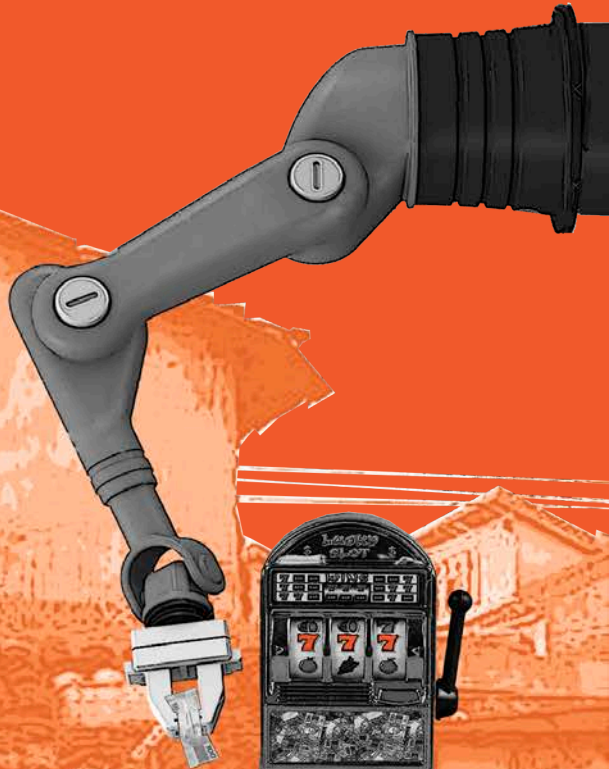
Afinal, de uma dúzia de estádios que foram construídos e/ou reformados em todo o país, parte está sendo utilizada, outra faz tentativas de manutenções e outros apresentam problemas mais graves. O que na mesma mão, aeroportos se tornaram geridos por empresas privadas e outros permaneceram sob a administração do estado, portos marítimos foram reformado e ampliados vivem com datas específicas de funcionamento e sem acesso ao público em outras momentos, obras de mobilidade e transporte finalizadas e em uso, mas tantas outras

inacabadas, sem contar as que já estão degradadas e muitas que ainda não saíram dos projetos. Todos esses fatores são importantes para serem observados, estudados e compreendidos, entendendo como cada realidade local tem reagido após esse vendaval de projetos, obras e megaeventos. Para isso, a próxima etapa desta investigação se dedicará a discutir como esses itens que compõem as matrizes e planos oficiais no primeiro ciclo de planejamento foram inseridos e incorporados na cidade e quais foram os seus impactos no tecido urbano, nos padrões de negociações dos imóveis, na vida social e nas paisagens das cidades.

NOTAS

1. (MONTEIRO & COSENTINO, 2017) A Autoridade Pública Olímpica (APO) é um consórcio público formado pela União, pelo Estado e pelo município do Rio de Janeiro, que teve por objetivo coordenar a participação dos três entes da federação na preparação e realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Visava ainda assegurar o cumprimento das obrigações por eles assumidas perante o Comitê Olímpico Internacional e com o Comitê Paraolímpico Internacional.
2. Lei 12.035/2009 - Fica autorizada a destinação de recursos para cobrir eventuais défices operacionais do Comitê Organizador dos Jogos Rio 2016, a partir da data de sua criação, desde que atenda às condições estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e esteja prevista no orçamento ou em seus créditos adicionais.
3. FILIPO, Leonardo. Com atualização do Plano de Políticas, custo da Rio 2016 chega a R\$ 43 bi. Disponível em <http://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/com-atualizacao-do-plano-de-politicas-publicas-custo-da-rio-2016-chega-a-r43-bi.ghtml>. Acesso em 08 jan. 2019.
4. Deslocamentos involuntários: alteração compulsória do local de moradia ou de exercício de atividades econômicas, provocado pela execução de obras e serviços de engenharia e arquitetura, melhorando a qualidade de vida e assegurando o direito à moradia das famílias afetadas.

Parágrafo único. Os Ministérios do Esporte, do Planeja-



03

PARTE 3:

OS JOGOS EM
CURSO

3. AS CIDADES-SEDE BRASILEIRAS E SUAS NOVAS CONFIGURAÇÕES URBANAS, SOCIAIS E ECONÔMICAS

3.1. COMO ESTÃO AS CIDADES-SEDES DOS MEGAEVENTOS?

3.1.1. BELO HORIZONTE

3.1.1.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

4. ESTÁDIO: ESTÁDIO MINEIRÃO

Para Freitas, Oliveira Jr e Tonucci Filho (2015, p.222), os investimentos totais feitos para as obras e realização dos jogos da Copa em Belo Horizonte tinham previsões de mais de R\$ 2,7 bilhões e seriam realizados por meios de financiamentos e investimentos na capital, considerando que 75% desse total seria oriundo do governo federal e o restante dos governos locais. Conforme as normativas do GECOPA, todo o orçamento seria destinado às obras de estádios, aeroportos, turismo, mobilidade urbana e outros, destacando os recursos enviados às obras do Mineirão que consumiriam cerca de 28% de do total repassado pela União para o cumprimento

da Matriz de Responsabilidades, na versão de julho/2013.

Para essa conclusão, os autores consideraram as informações constantes no Portal da Transparência com dados da Matriz de Responsabilidades ainda sem a conclusão de todas as obras, tanto no que diz respeito ao cumprimento de cada item dos temas referentes ao Primeiro Ciclo de Planejamento, Infraestrutura Urbana, como na não atualização dos dados da última versão do documento, publicado em dezembro/2014. Assim, os quantitativos mencionados se direcionaram a partir do que se acessava como informação oficial da época, mas que

divergem quando comparados com as atualizações de valores entre as duas versões e com as confrontações realizadas com o que foi informado na plataforma do PAC. Tais ajustes e observações já foram organizados e discutidos na Parte II deste trabalho o que possibilitou perceber que os valores investidos em Belo Horizonte chegaram a R\$ 3,01 bilhões, 11% maior do que havia sido descrito por Freitas, Oliveira Jr e Tonucci Filho (2015)

Nesse contexto de revisão e atualizações dos gastos com infraestrutura urbana, no principal palco do esporte em Minas Gerais, o Estádio Governador Magalhães Pinto (Mi-

neirão), foram investidos R\$ 695 milhões, sendo o comprometedor de 23% do total de investimentos feitos para a capital. A proposta foi realizar obras de reforma e adequação de acordo com os parâmetros estabelecidos pela FIFA e organização brasileira do evento, o levando às soluções físicas com as seguintes características:

Para a construção do estádio, foi celebrada a Parceria Público-Privada, a PPP Mineirão, entre o Núcleo Gestor das Copas e Secretaria de Estado e Planejamento e Gestão e a Concessionária Minas Arena S/A, que tinha como objetos de contrato da Sociedade de Propósito Específico (SPE) a condução administrativa, a operação e manutenção, as obras

de reforma, renovação, adequação e manutenção do complexo esportivo. Seria o repasse à gestora de maneira integral de todas as questões relacionadas ao estádio, inclusive com as despesas de obras, lembrando que parte significativa desses custos seriam e foram saldados pelo financiamento com o BNDES, total de R\$ 400 milhões, e outros R\$ 295 milhões vindos de recursos do governo local, inclusive para as obras de acessibilidade e no entorno do equipamento (FREITAS; OLIVEIRA JR; TONUCCI FILHO, 2015).

Era o momento ideal para utilizar o potencial de mudanças e melhorias num equipamento importante como o estádio e aproveitar o favorecimento do momento de investimentos para suprir projetos anteriores (HARVEY, 2006), mas que deveria ser feito com parcimônia, pois caso isso acontece de maneira descontrolada era factível a chegada e a obtenção do palco do espetáculo sem que ele tivesse reverberação social e econômica à capital (DARN, 2015). Em 2010, o processo do contrato da PPP Mineirão foi efetivado em R\$ 677,35 milhões com prazo de duração por 27 anos e possibilidade de prorrogação para até 2045. Colocando a responsabilidade durante 25 anos para que o estado mineiro se tornasse pagador à PPP a partir de dois modelos de contrapartida, o primeiro pelo valor fixo com parcelas decrescentes e o outro pelo pagamento variável, usando a referência de valores a partir do desempenho financeiro da empresa gestora e pela qualidade de prestação dos serviços (FREITAS; OLIVEIRA JR; TONUCCI FILHO, 2015).

Esses processos de concessão

ESTÁDIO MINEIRÃO

Campo gramado de 105 x 68 metros;
62.160 assentos;
79 banheiros;
58 bares e lanchonetes;
Área de imprensa com capacidade para 388 jornalistas e 160 estações de trabalho;
98 camarotes;
47 espaços comerciais para lojas;
2.925 vagas de estacionamento;
2 telões de 98 m²;
106 catracas;
2 rampas;
8 elevadores;
364 câmeras de segurança;
1 praça com 80.000 m² com capacidade para 65 mil pessoas, ver figura 3.1;

(SECOPA – MG, 2018)

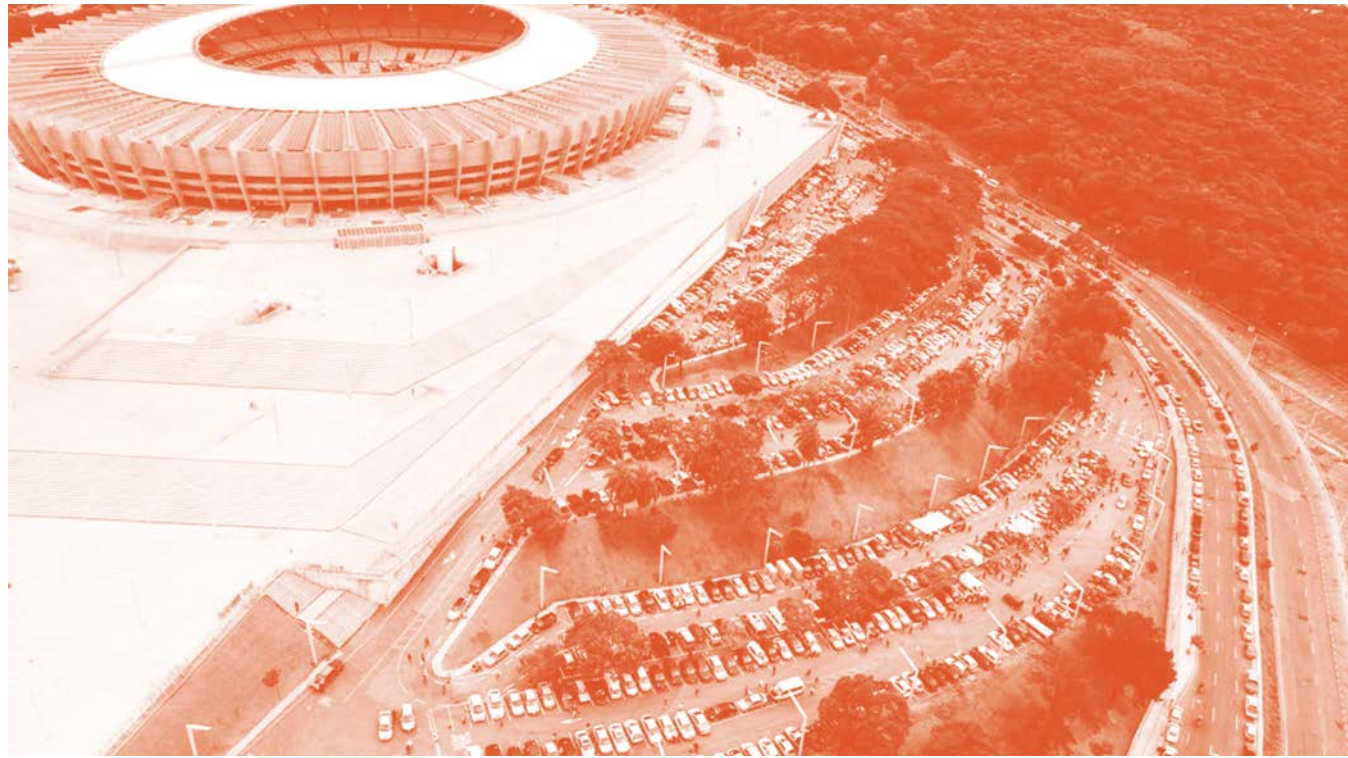


Figura 3.1: Vista Superior do Mineirão, praça e estacionamento – Fonte: <<http://estadiomineirao.com.br/>>.

tiveram uma expressividade no país durante a preparação e realização dos megaeventos, o *New Public Management* (NPM) ou a Nova Administração Pública (NAP) que teve início de seu protagonismo nos anos 1980 e 1990 se tornou argumentos para a transferência de gestão eminentemente pública para concessões realizadas em moldes de administração privada, o que foi decidido para que acontecesse no caso do Mineirão e outros dois estádios, que serão discutidos adiante (FARIA, 2009). Os princípios de redução de gastos, de desburocratização, no afã de conseguir enxugar estruturas, obter uma melhor performance e focar em resultados foram os panos de fundos para concessões que aconteceram em vários itens dos temas da infraestrutura da Matriz de Responsabilidades da Copa, também no que se refere às Olimpíadas. Assim, o grande feito da obra de reforma do estádio foi pelas mãos da PPP e que desde a sua inauguração em 2013 já começou a promover a inserção de medidas para dinamizar o “negócio” e criar atrações aos

“clientes” com pacotes de serviços que vão de roteiros de importantes eventos esportivos, shows até o uso de da praça como espaço público. Não que esse pacote de opções seja ruim, pelo contrário, ele estabelece o uso e possibilidades de apropriação e manutenção de tal estrutura. Sobre isso, mesmo antes do megaevento, os gestores já faziam com que o equipamento desempenhasse o papel de arena, dando a ele múltiplas possibilidades para usos de grandes eventos e demais atratores de público (PPP.MG.GOV.BR, 2014). Inclusive, o Minas Arena S/A afirma que é através dessas atividades que são retirados os lucros, visto que a maiores arrecadações são oriundas dos 15% de cada borderô pago para um ingresso de shows ou partidas de futebol, conforme eventos realizados e demonstrados nas figuras 3.2 e 3.3 (GLOBOESPORTE.COM, 2019)

Além disso, é importante frisar que o modelo de gestão adotado no Estádio Mineirão é aquele que se baseia em investimentos de cons-

trução geridos pela parceria público-privada e que ao longo dos anos, nesse caso vinte e cinco, serão pagos em forma de parcelas pelo governo do estado, já que se trata de um equipamento de propriedade pública. Assim, a lógica do estado investir recursos e posteriormente cedê-los para exploração da concessionária, exime os clubes ou secretarias públicas de assumirem a gestão da arena. (GLOBOESPORTE.COM, 2019).

Além dos aspectos de dinamização dos usos do estádio, outro ponto favorável ao uso do equipamento é a sua localização na região da Lagoa da Pampulha, se trata de uma zona nobre e turística, com atratividade aos moradores locais, cidadãos do restante da cidade e de turistas. Fator que confirma algumas discussões sobre esse lugar que é impactado pela revalorização de um importante elemento já existente e que passou por melhoria motivada pelo megaevento esportivo e o que Afferni (2012) chamaria de mudanças obtidas pelos marcos eventuais. Além disso, o equipamento esporti-

vo possui lojas em funcionamento, com restaurantes, lanchonetes, lojas de acessórios esportivos que servem inclusive às pessoas que usam a esplanada, praça, para diversão e entretenimento, conforme demonstra

do nas figuras 3.4 , 3.5, 3.6 e 3.7. O que paralelamente acontece determinada afirmação do público do entorno, esclarecendo que tal padrão de atrações, atividades e opções propostas pelo estádio confirmam o

ideal de vida social e urbana que já existia ali, mas que foi impulsionada, e que confirma a localização fértil e privilegiada da região (VILLAZA, 1998).



Figura 3.2: Show realizado na Esplanada do Mineirão - Fonte: <<http://estadiomineirao.com.br/>>.



Figura 3.3: Crianças na Esplanada - <<http://estadiomineirao.com.br/>>.





Figura 3.4: Loja Oficial do Cruzeiro Esporte Clube - Fonte: <<http://estadiomineirao.com.br/>>.



Figura 3.5: Locadora de bicicletas, patins e skate - Fonte: <<http://estadiomineirao.com.br/>>.



Figura 3.6: Restaurante - Fonte: <<http://estadiomineirao.com.br/>>

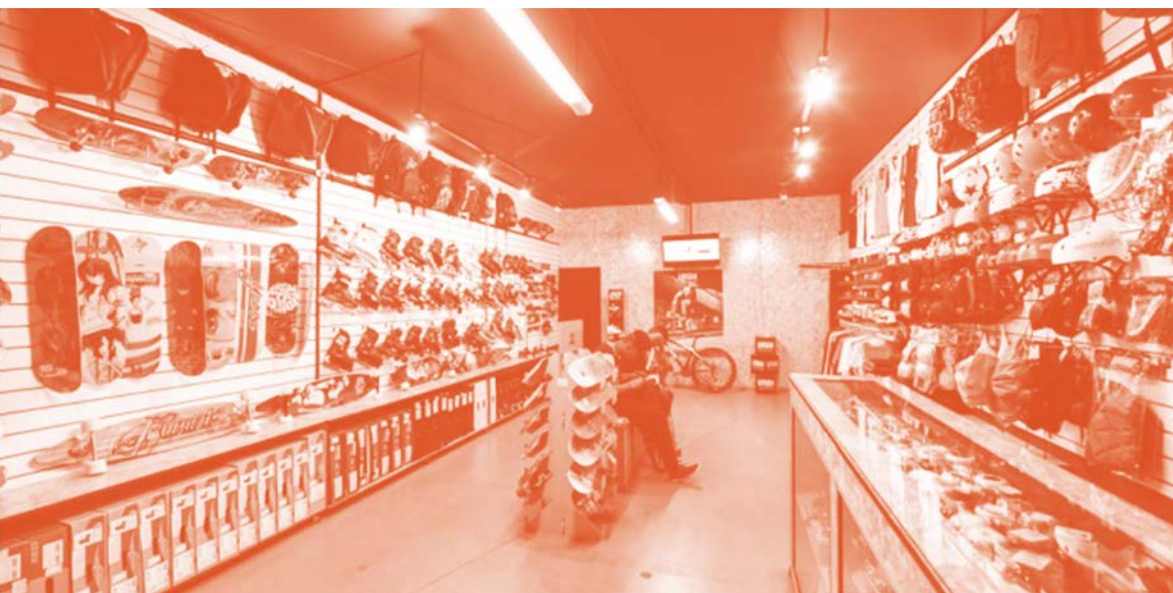


Figura 3.7: Loja de produtos esportivos - Fonte: <<http://estadiomineirao.com.br/>>.



B. MOBILIDADE URBANA:

O que aconteceu com as possibilidades de mudanças na mobilidade urbana das cidades-sede podem ser compreendidas a partir do que Harvey (2006) chamou de “argumentos de atração”, em que o momento dos megaeventos podem ser vistos como a possibilidade de trabalhar argumentos de atração de investimentos e transformações urbanas tidas como questões anteriores e futuras das cidades, que por vezes ficaram como segundo ou terceiro plano, devido as dificuldades de custear tais melhorias e implantações de novos serviços. O caso de Belo Horizonte não é diferente, a grande lista de itens que entraram na Matriz de Responsabilidades no tema mobilidade urbana é um exemplo disso. Foram oito obras inseridas e de fato empreendidas, muitas que trabalhavam em regiões centrais da capital mineira e outras que avançavam fora desse perímetro, como algumas do BRT que rumavam sentido às zonas mais distantes.

De acordo com Freitas, Oliveira Jr e Tonucci Filho (2015) a Matriz de Responsabilidades previa o investimento de R\$ 1.350 milhões em obras de mobilidade urbana, o que se referia a 52,5% dos gastos totais com os projetos na capital mineira. Além disso, a maioria desses recursos seriam destinados à melhoria e implantação dos transportes públicos de massa, sejam eles através de BRTs, requalificação de eixos de circulação, sistemas de monitoramento de tráfego e outros. Com a última atualização da Matriz e com a apuração dos dados que não constavam nesse documento, mas disponíveis

na plataforma do PAC, é possível afirmar que o montante investido foi de R\$ 1.728,0 milhões, o que corresponderia a 57% do total destinado a capital sede Belo Horizonte. Fatores que fazem com que se perceba o uso desse momento da Copa como algo similar a um dos motores da urbanização (LAMAS, 2011), promovendo mudanças e melhorias no sistema de transporte público e na circulação na cidade, mas que não invalida a necessidade de analisar como esses projetos foram realizados, quais seus impactos e rebatimentos reais para a vida do mineiro que vive e usa a cidade cotidianamente.

Detalhando, é importante falar sobre as implantações dos BRTs Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado que se relacionam com outras linhas de ônibus que fazem parte do sistema integrado de transporte urbano de Belo Horizonte. Essa integração é importante para que o “usuário faça a transferência entre algumas linhas nas estações de integração e ou transferência do MOVE, pagando uma única tarifa sem limite de tempo” (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2018). Ambos os BRTs são compostos por 14 linhas em funcionamento conectando a região central da capital ao lado norte, passando pela Pampulha, pelas Estações de Integração BRT MOVE São Gabriel e Pampulha, conforme demonstrado na figura 3.8, e seguem rumo à Venda Nova. O ponto interessante é que esses dois eixos, que se destinam no mesmo sentido, podem ser entendidos como vetores direcionados ao norte da organização da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PRAXIS, 2018), eles integram es-

paços centrais aos novos sítios de expansão e direcionam fluxos em relação à Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves, criada como nova sede administrativa do governo estadual e inaugurada em 2010.

Ao longo do percurso dos BRTs o que se percebe é um imponente complexo viário que foi criado, inclusive com a implantação de trincheiras, viadutos e pistas de rolamentos ao longo de todo percurso, até a saída sentido Aeroporto de Confins, como pode ser observado na figura 3.9. Nesses percursos são observadas as formas como os cidadãos se deslocam de determinadas origens através de conexões que acessam espaços criados até o centro da capital ou vice-versa, fazendo desses trechos zonas de deslocamentos, faixas comerciais e de rolagem para atender a demanda de quem se trafega para serviços, trabalho e moradia (ABRAMO, 1988; VILLAÇA, 1998) Nessas vias, parte das estações integradoras do MOVE se localizam na faixa arborizada, possibilitando sua mescla ao paisagismo, como pode ser visto em determinados trechos demonstrados pela figura 3.10, além de fazerem a composição com as pistas segregadas e com pavimentações adequadas aos usos intensos e pesados dos ônibus, diferente do que acontece em outras capitais que funcionam precariamente e que se discutirá no caso do Recife/PE.

Já para as obras do Boulevard Arrudas / Tereza Cristina tinham o objetivo de trabalhar ao longo da Avenida Tereza Cristina e no trecho do Ribeirão Arrudas as obras de alargamentos das pistas para veícu-

los, a recuperação estrutural da laje que cobria o canal do curso d'água, melhorias nos canteiros centrais, adequação dos passeios de acordo com normas de acessibilidade, melhoramento da drenagem urbana pluvial, iluminação pública, sinalização de trânsito e paisagismo, além da implantação de ciclovias. A relevância dessas obras era baseada na importância desse conjunto viário aos deslocamentos feitos na cidade,

principalmente quando pensado pela ótica da “[...] ‘amarração’ entre os diversos bairros (os das burguesias, no caso) e outros elementos vitais definidores dos deslocamentos espaciais [...]” (VILLAÇA, 1998, p. 202), sobretudo por essa área conectar pontos centrais com outros fora do centro da cidade, inclusive percorrendo paralelamente ao percurso do metrô Linha 1 (GRANDES CONSTRUÇÕES, 2013).

E por fim, a Via 210 (Via Minério / Tereza Cristina) que faz a conexão da Avenida Tereza Cristina com a rodovia BR-040 que marca o acesso à saída e chegada à Belo Horizonte, fechando o ciclo do trecho da rodovia federal até a entrada da região central da capital. A via foi construída, conforme figura 3.12, com pistas de 11 metros de largura, passeios públicos e ciclovias, nos quase 2 quilômetros de via, além de

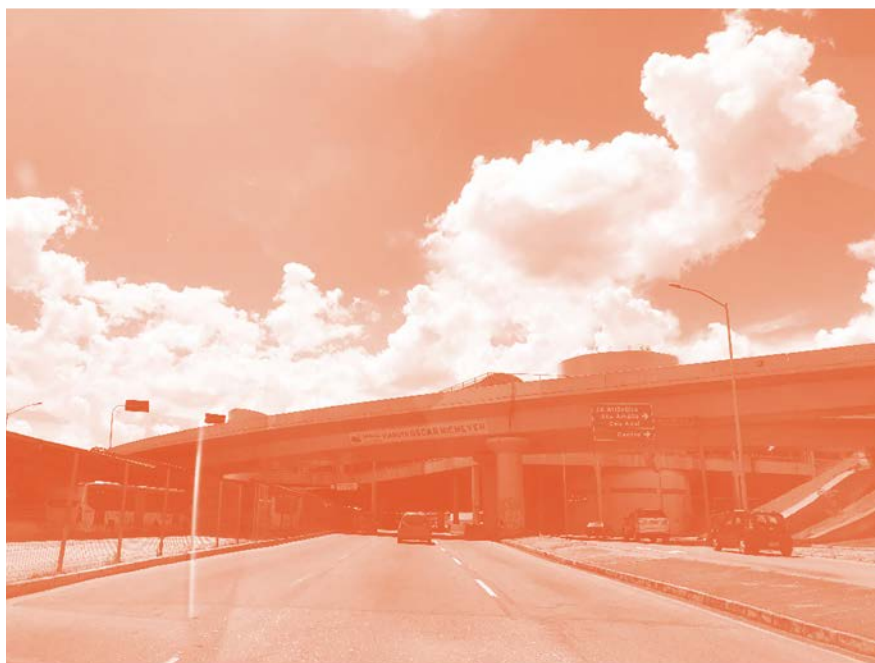


Figura 3.8: Complexo viário e Estação MOVE Pampulha
- Fonte: Anderson Ferreira, 2019



Figura 3.9: Complexo viário Dom Pedro I
- Fonte: Anderson Ferreira, 2019.





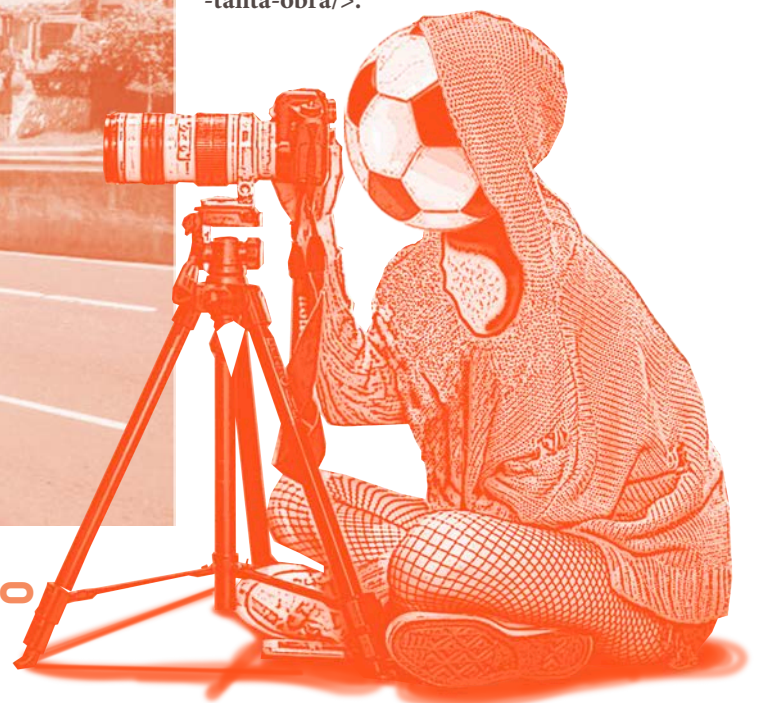
Figura 3.10: Complexo viário Presidente Antônio Carlos e Estação MOVE integradora – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.11: Estação Integradora Região Central de Belo Horizonte – Fonte: <<http://itdpbrasil.org/brt-cristianomachado/>>.



Figura 3.12: Via 210 implantada – Fonte: <<https://marciolacerda.com.br/bh-nunca-viu-tanta-obra/>>.



trincheiras, viadutos e alças de acessos com uma demanda de 40 mil veículos trafegando diariamente. Para sua construção foi desapropriado um bloco de 159 imóveis, composto por 54 residências com famílias até

Em toda Belo Horizonte, foram 1.032 desapropriações em função de três grandes obras, as 159 como já ditas para a Via 210, 318 para nos trechos dos BRTs Antônio Carlos / Pedro I e 555 para as obras da Via 710. Desses, 481 eram áreas com residências de famílias com rendas de mais de três salários mínimos mensais e os demais 551 eram comerciais ou terrenos livres. Situação que provocam alguns questionamentos, primeiro sobre quais seriam os impactados realmente com tais obras, considerando que a maioria dos terrenos eram livres ou de uso comercial, o que pode ser óbvio por estarem localizados em grandes eixos de deslocamento e como já abordado por Villaça (1998), principalmente sobre a utilização dessas vias como espaço de trânsito de veículos e da integração de áreas das cidades. O outro ponto é sobre os deslocamentos humanos com as retiradas das residências gerando impactos sociais e econômicos, já que a renovação e a reestruturação espacial trabalhadas por Lago (2000) falam dessas mudanças de estruturas que obrigam oficialmente a migração de grupos sociais e que nesse caso promovem a saída por motivos oficiais, mas que vão tomando corpo com questões socioeconômicas de mudanças.

C. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS TANCREDO NEVES

O Aeroporto de Confins está situado a 38 quilômetros do centro de Belo Horizonte, construído na década de 1980 ele tinha a função de emancipar as possibilidades aeroportuárias de Minas Gerais, principalmente a capital, e com sua instalação no município de Confins acabou assumindo quase inteiramente a capacidade de voos feitos via e para Belo Horizonte, além de atuar como um propulsor do desenvolvimento rumo aquela região e com o passar do tempo fazendo nela a produção de um novo espaço urbano, retirado do centro ou até mesmo do perímetro urbano da capital (CARLOS, 1997). Para seu acesso, o trajeto pode ser feito pelas avenidas Dom Pedro I, Antônio Carlos e Carlos Machado pelos percursos que passaram por inúmeras obras de mobilidade e melhorias no trânsito a partir dos efeitos da Matriz da Copa de 2014, discutidos anteriormente.

Mesmo com a Matriz de Responsabilidades informando investimentos de R\$ 430,1 milhões para reforma, ampliação de terminal de passageiros existente, construção do novo terminal 3, reforma e ampliação da pista de pouso e construção de sistemas viários, o aeroporto foi leiloadado em novembro de 2013 e concedido para gestão da BH Airport formado pelo Grupo CCR e Zürich Airport. O contrato previa o projeto de modernização, amplia-

ção e manutenção do equipamento aeroportuário por um prazo de 30 anos (BH-AIRPORT, 2019). As responsabilidades das obras seguiram a cargo da INFRAERO e todos os itens listados no documento deveriam seguir em curso e nessas modalidades (BRASIL, 2014).

No caso de Confins, ainda em 2018 existiam obras ainda paralisadas desde 2014, situação acontecida pelas desistências dos consórcios responsáveis pelas obras, como o da Marquise/Normatel e outros processos licitatórios que se arrastam há tempos para novo contrato de finalização das obras referentes ao Terminal I. A parte positiva é que em outras áreas do saguão de embarque, salas de embarques e desembarques domésticos, ampliação de estacionamento e novo acesso viário foram concluídas (ARAÚJO, 2018)

É perceptível que as mudanças e ampliações foram realizadas no aeroporto nos itens como a construção do Terminal 3 e a ampliação dos estacionamentos, conforme demonstrado nas figuras 3.13 e 3.14. Assim como as mudanças realizadas no entorno do aeroporto a partir das vias de acesso e em todo o sistema viário interno, demonstrado na figura 3.15, onde foram implantadas novas pistas de rolamento, inserção de viadutos para retornos e acessos e melhorias nos sentidos das vias de acesso às zonas de embarque e desembarque. Todas essas expansões e obras demonstram que as áreas tanto dos terminais como da estrutura viária foram implementadas nos últimos anos e com os motivadores principais atrelados a realização

da Copa na capital mineira. Numa comparação feita entre os mapas 3.16 e 3.17 é claramente visível o aumento dos espaços ocupados pelas obras e implantações do novo terminal e de outras medidas como o novo estacionamento. Do mes-

mo modo, quando comparados os mapas 3.18 e 3.19 há a clara noção dos câmbios urbanos empreendidos com a consolidação do aeroporto, primeiramente ele estava praticamente no fim de um trecho e atualmente acaba sendo um elemento

vetor que antecipa possibilidades de rentabilidades futuras e que propõe modificações no sistema viário, na paisagem e no contexto gerado como novo (BOTELHO, 2008).



Figura 3.13: Terminal 3, implantado a partir da Matriz de Responsabilidade – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.14: Novo Estacionamento – Fonte: Anderson Ferreira, 2019



Figura 3.15: Sistema Viário – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

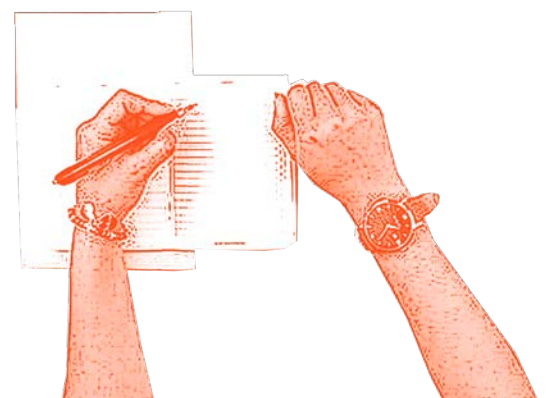




Figura 3.16: Aeroporto de Confins em 07/2010 - Fonte: Google Earth Pro.

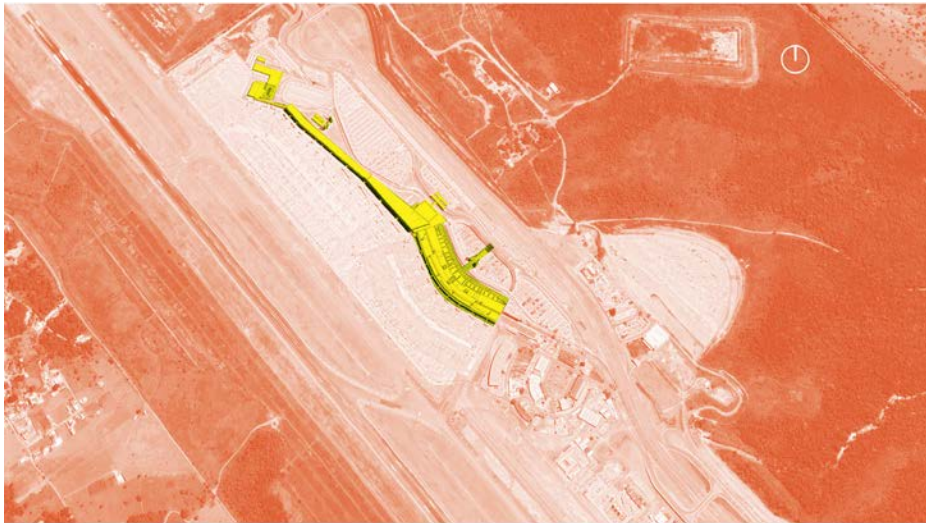


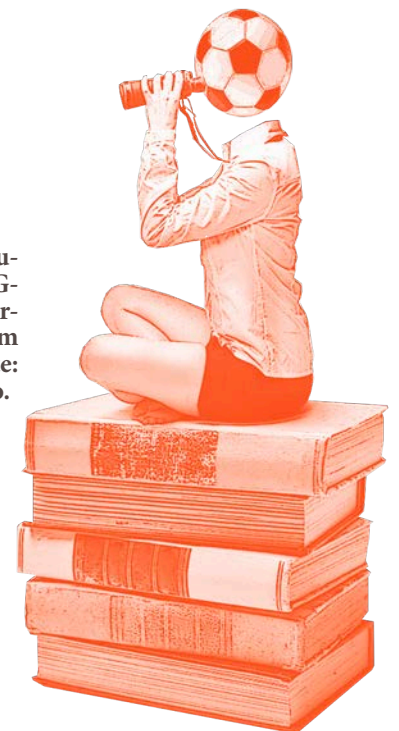
Figura 3.17: Aeroporto de Confins em 03/2019 - Fonte: Google Earth Pro.



Figura 3.18: Estrutura Viária (LMG-800) do Aeroporto de Confins em 07/2010 - Fonte: Google Earth Pro.



Figura 3.19: Estrutura Viária (LMG-800) do Aeroporto de Confins em 03/2019 - Fonte: Google Earth Pro.



3.1.1.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

As mudanças nas paisagens urbanas acontecidas em Belo Horizonte e nas cidades da região metropolitana montam um discurso similar às demais transformações ocorridas em outras sedes. Elas passam pelo mesmo pressuposto de modificar muitos outros temas, até porque mudar paisagem pode dizer sobre: “as modificações com aspectos culturais, econômicos e sociais: e, diferentes formas de ver, perceber e vivenciar a paisagem, formas que justamente são condicionadas por esses mesmos aspectos culturais, econômicos e culturais” (ROCHA, 2008, p. 24).

Certamente a quase reconstrução do Estádio Mineirão, com uma importante obra que modificou sistemas de estacionamentos, acessos, rampas, a inserção da praça e o aumento no número de assentos acabou impactando também o entorno do complexo esportivo, formado pelo próprio estádio e pelo Ginásio Poliesportivo Jornalista Felipe Drummond (Mineirinho). Esse conjunto arquitetônico e urbano é um importante marco na região da Pampulha, pelas suas imponentias e por parte dessa zona possuir um caráter residencial, apesar do outro lado institucional (UFMG) e do entretenimento e vocações turísticas por conta da Lagoa da Pampulha e todo seu complexo. Mas sobre a escala, o estádio segue sendo um edifício imponente e que marca a sua inserção, tanto pelo contraste que gera com o entorno doméstico em

relação aos usos, como pela sua monumentalidade em face aos padrões edificadas no entorno (CULLEN, 2012).

Os projetos empreendidos nas estruturas urbanas de Belo Horizonte aconteceram motivados pelas obras de infraestrutura do Primeiro Ciclo de planejamento para a Copa, mas também atendiam demandas de ordem sociais, econômicas, de deslocamentos e dentro de um plano de estruturação urbana que cidades como a capital mineira e tantas outras vivem paulatinamente. Assim, os comportamentos a partir de cada ação geraram outras reações materializadas em intervenções, em medidas de deslocamentos, de soluções a problemas antigos, mas que foram possíveis através do impulso do megaevento. Comportamentos tanto no caso do estádio como do aeroporto foram organizados através de elementos estruturadores urbanos como as melhorias nos eixos de deslocamentos e acessibilidades às áreas de aglomerações de camadas de alta renda e aos pontos terminais que são motivados pelas suas demandas em serem acessados (VILLAÇA, 1998).

A partir dessa leitura se percebe que as obras se desenvolveram quase todas a partir do desenrolar dos eixos de deslocamentos e acessibilidades, mas também sobre as zonas aeroportuárias, a partir dos seus caracteres logísticos e agrupamento de tais atividades. No caso do Mineirão, ele também teve elementos estruturadores dentro do raio analisado, as aglomerações sociais de alta renda, o que segundo Villaça (1998, p. 70) foi justificado pela acessibili-

dade e suas localizações que são determinantes enquanto formadores das estruturas das cidades.

Nos dois casos, os projetos são facilmente identificados e entendidos como partes consequentes dos planos traçados na Matriz de Responsabilidades e nas demandas anteriores. Esses que por vezes levam em consideração os aspectos locais, sociais e culturais, mas que por tantas outras se sobrepõem a isso, acabam se fundando também em lógicas de mercado e os tornando apenas peças volumétricas vistas como zonas de serviços, de entretenimento ou de uso global (ORTIGOZA, 2013).

Sobre as alterações em vias, implantações de novos desenhos e alterações do que já existia, no caso do Estádio Mineirão dentro do perímetro estabelecido de dois quilômetros para análises da pesquisa, é possível observar na figura 3.20 que duas grandes transformações foram empreendidas, a primeira dela obviamente na parte do próprio estádio, na construção da praça e na rampa de acesso. Já a segunda, está na parte do Viaduto José Alencar construído no cruzamento das avenidas Presidente Antônio Carlos e Antônio Abrahão Caram que dá acesso ao complexo esportivo, aos bairros do entorno e à Lagoa da Pampulha.

De maneira detalhada, as figuras 3.21 e 3.22 demonstram como a área ocupada pelo Mineirão passou por importantes mudanças, começando com a rampa de acesso que tem seu início na quadra adiante onde, se localiza o Ginásio Poliesportivo Mineirinho, fazendo com que a

passagem seja feita sobre a avenida de acesso ao estádio e inclusive a sua construção se tornasse um elemento de conexão dos dois terrenos que abrigam as duas edificações. No caso do viaduto, fica clara a inserção do elemento que gera a possibilidade de retorno de veículos, a travessia da Avenida Presidente Antônio Carlos e a ocupação de áreas para que coubessem todos os projetos e obras previstas. Para Villaça (1998, p. 80) esses movimentos evidenciam que tao ou mais importante que esses grandes projetos são o valor que eles agregam ao lugar, pois eles reforçam os acessos dessas áreas, não centrais, ao centro da cidade e faz com que os eixos de acessibilidade efetivamente funcionem para quem reside ali, valendo lembrar que o uso cotidiano do morador acaba sendo maior que o do expectador que frequenta o es-

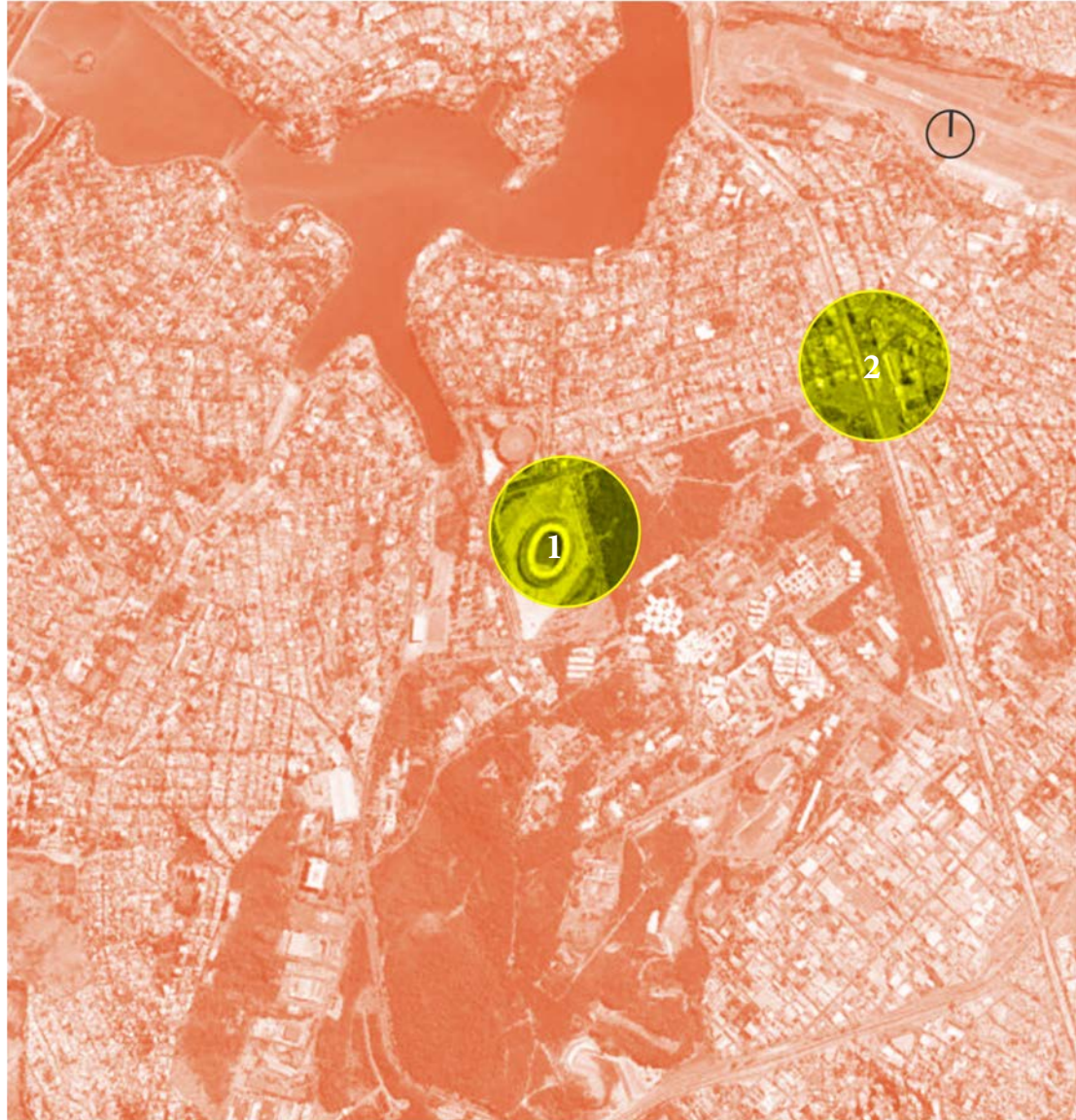


Figura 3.20: Raio de 2km de Análise do Estádio Mineirão, 2009/2019 Fonte: Google Earth.



Figura 3.21: (1) Estádio Mineirão, 2009/2019 Fonte: Google Earth.



Figura 3.22: (2) Viaduto José Alencar, 2009/2019 Fonte: Google Earth.

tádio.

Na área analisada no raio de dois quilômetros a partir do corpo central do Aeroporto de Confins, são observadas alterações consta-

tadas anteriormente. Em termos de desenho urbano e vias, eles aconteceram mais expressivamente em três pontos, como representado na figura 3.23, na duplicação da LMG-800, no viaduto de acesso ao Terminal de

Passageiros e no acesso ao Terminal de Cargas. As figuras 3.24, 3.25 e 3.26 demonstram, respectivamente, as transformações acontecidas em cada um dos pontos observados, esclarecendo que a rodovia passou pelas ampliações e duplicações

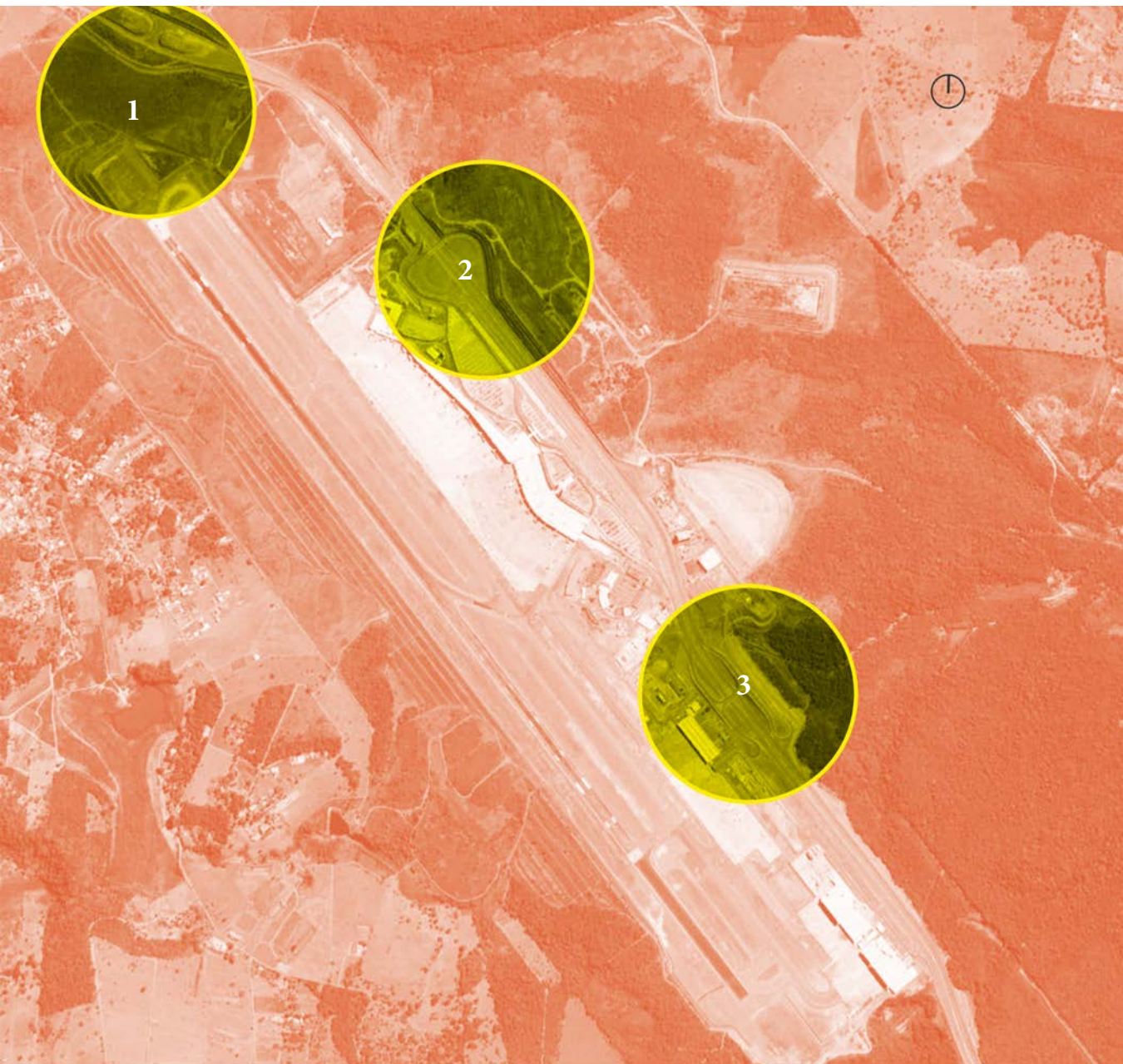


Figura 3.23: Raio de 2km de Análise do Aeroporto de Confins, 2009/2019 Fonte: Google Earth.

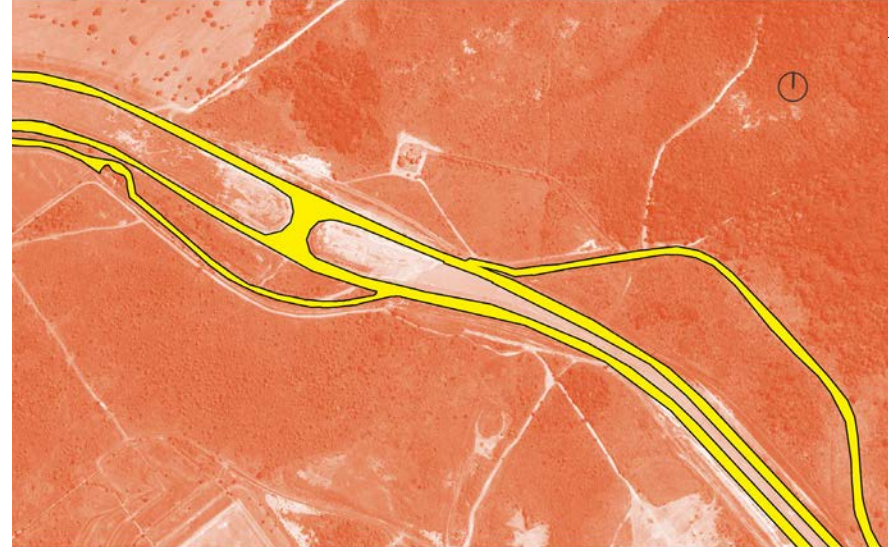


Figura 3.24: (1) Duplicação da LM-800, 2009/2019 Fonte: Google Earth.

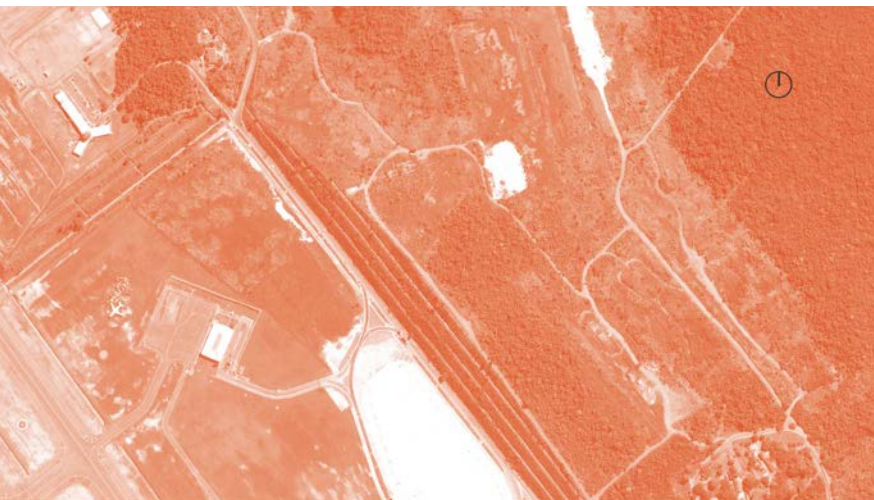


Figura 3.25: (2) Viaduto de Acesso ao Terminal de Passageiros de Confins, 2009/2019 Fonte: Google Earth.

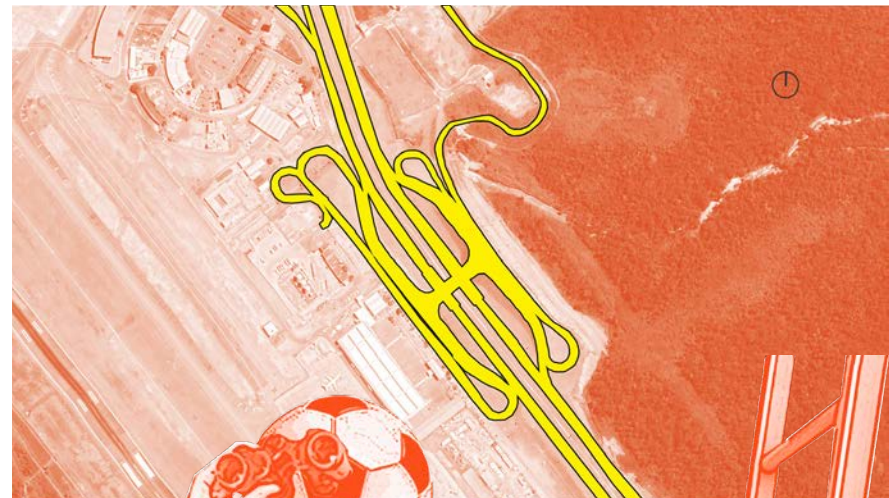


Figura 3.26: (3) Viaduto de Acesso ao Terminal de Cargas de Confins, 2009/2019 Fonte: Google Earth.



e os viadutos foram construídos para atenderem as demandas do equipamento aeroportuário, sendo realizados a partir dos projetos empreendidos para o megaevento em Belo Horizonte e dentro do período estudado.

Possivelmente o caso de Confins se enquadre nos casos de um desenvolvimento ao longo de uma via regional, ela que teve estruturar modificadas, melhoradas e ampliadas em nome da acessibilidade ao aeroporto, que é um ponto terminal importante, onde operações de logísticas tanto de passageiros e cargas são feitas cotidianamente. Ao longo da via existem aglomerações cidades, mas elas não foram tão relevantes para sua duplicação, por exemplo, como o aeroporto. Mas, vale considerar que embora ele tenha contribuído para esses atributos por ela recebidos, ainda não foram geradas urbanizações maciças no seu entorno,

o que se percebe é o deslocamento diário, sobretudo de quem trabalha, fazendo o percurso via LM-800 e acessos a Belo Horizonte, para isso os eixos se figuram como importantes influenciadores nesses arranjos regionais (VILLAÇA, 1998).

Assim, obras como dos BRTs Antônio Carlos/Pedro I, Área Central e Cristiano Machado também representaram modificações marcantes tanto nos desenhos urbanos com as inserções de faixas exclusivas dos modais, na construção de viadutos, trincheiras e terminais, que alteraram antigas configurações e estabeleceram o uso das vias e os espaços adicionais adaptando-as para a implantação de tais sistemas e rotas de transporte público. Valendo incluir tais modificações dentro do escopo de transformações feitas por ações antrópicas, que às vezes aconteceram de maneira mais expressiva e em outras de maneira me-

nos abusiva, como quando se refere a inserção das estações do MOVE marginais aos canteiros centrais arborizados (ROCHA, 2008) e que as figuras 3.27, 3.28 e 3.29 demonstram como essas ações aconteceram ao longo dessas vias, com a massa vegetativa e outros elementos existentes.

No caso da Via 210, na ligação Via Minério/Tereza Cristina na periferia de Belo Horizonte e às margens da BR-040, foi feita a inserção de uma nova via atuando como marco na abertura de um novo percurso e de conexão entre importantes outras avenidas. A modificação proposta por ela enquanto desenho urbano é dessa conexão, do estabelecimento de ligação entre pontos que operavam de maneira distinta e limitadas entre si, o que o novo projeto alterou ao propor novos modos e possibilidades de tráfego, fazendo com cerca de 40 mil carros passassem a circular por ali diariamente. Em termos de impacto na paisagem, conforme a figura 3.30, ela demarca um rasgo em meio ao bairro periférico, colocando o usuário do percurso como observador das casas postas no relevo acidentado, com características precárias e que passaram a conviver com essa ruptura de paisagem, onde existiam residências e esparsas áreas verdes.



Figura 3.27: Estações do MOVE – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.28: Estações da alça de acesso bairro/aeroporto – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.29: Estações do MOVE inserida na vegetação existente – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.30: Via 210 - Fonte: https://i.em.com.br/5hpwAL0UA3U_Shvg2v0HjZdMdYY=/675x/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2014/05/12/527943/20140512173514379985i.jpg.

3.1.2. BRASÍLIA

3.1.2.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

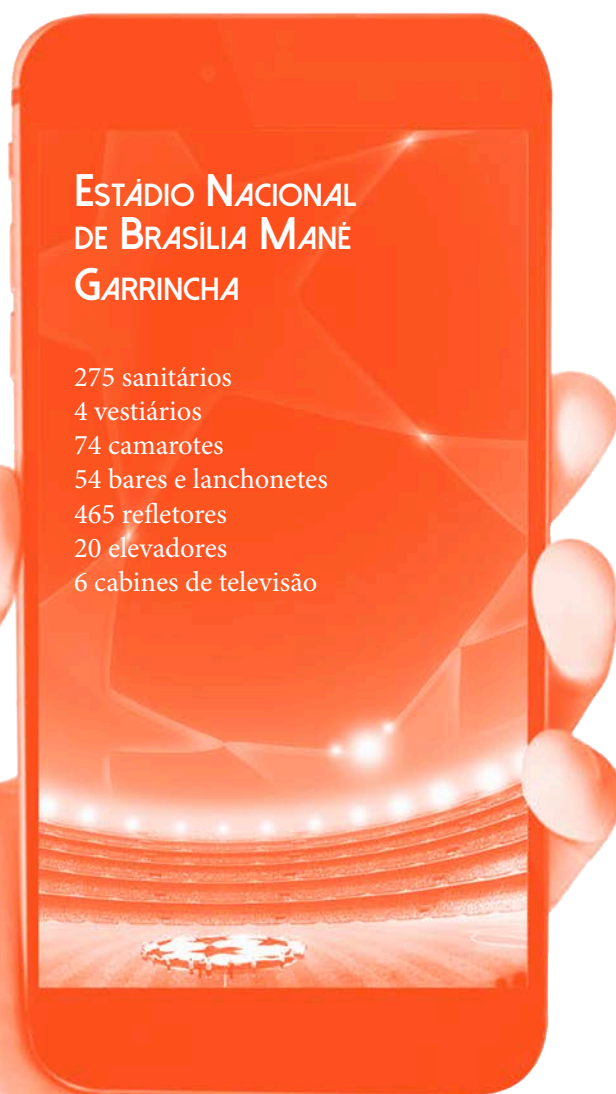
A. ESTÁDIO: ESTÁDIO NACIONAL DE BRASÍLIA MANÉ GARRINCHA

Segundo Ribeiro e Fujita (2013), no momento das discussões sobre implantações das obras da Matriz de Responsabilidades, ainda em 2012, as cidades-sede falavam de projetos relacionados principalmente às obras de mobilidade urbana enquanto o foco de Brasília estava na reconstrução do Estádio Nacional e nas obras de seu entorno. Essa intenção de focar no Mané Garrincha, possivelmente, era devido a sua

localização num ponto estratégico e que em Brasília essa visibilidade do equipamento esportivo com a arquitetura marcante na paisagem também era uma possibilidade do marketing para a cidade. Outro fator é que esse fenômeno do estádio em uma região mais centralizada era algo muito privilegiado, que nem todas as outras capitais possuíam e certamente isso as fazia muito mais responsabilizadas com os deslocamentos que conectavam esses palcos aos centros e/ou às distintas áreas urbanas.

Ademais, o Estádio Nacional também estava nas áreas com maiores concentrações de atividades econômicas e laborativas do Distrito Federal, próximo da rede hoteleira e de importantes equipamentos urbanos como o Parque da Cidade Sara Kubitschek, o Centro de Convenções Ulysses Guimarães e tantos outros edifícios administrativos públicos. Ainda segundo Ribeiro e Fujita (2013), a partir do Mané Garrincha em raios de 1 a 3 quilômetros são atendidos inúmeros serviços, o que tornaria possível o alcance de cerca de 41.978 pessoas. Embora isso se referisse a apenas 1,63% da população brasiliense, a localização já gerava possibilidades de deslocamentos mais ágeis para o restante dos moradores do Plano Piloto, das cidades satélites e dos turistas nacionais e internacionais hospedados e/ou que chegavam ali somente para os jogos.

Assim, a reconstrução do estádio se tornou um dos assuntos principais no rol das obras da copa no Distrito Federal e em pouco tempo também se transformou em uma das grandes polêmicas na geração



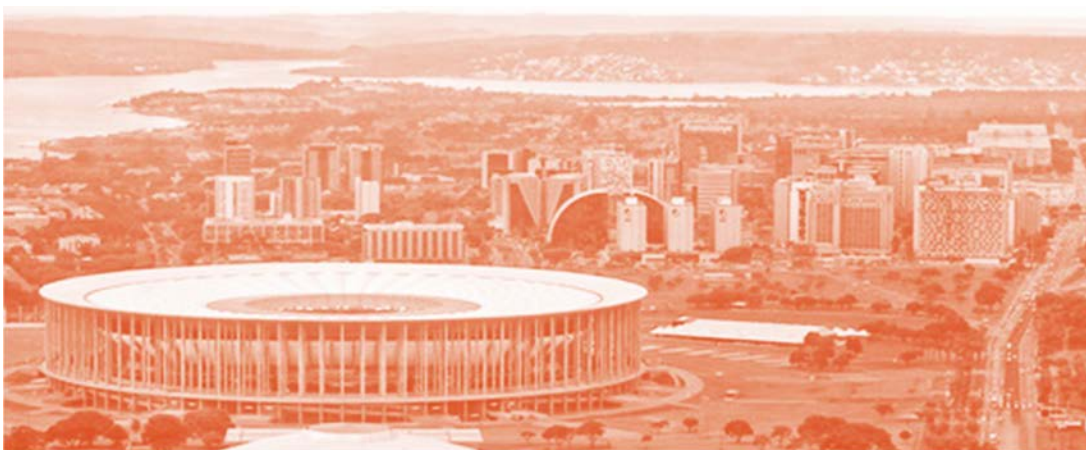
de espaços que futuramente seriam problemas para a capital federal a respeito do que fazer com o edifício, como mantê-lo e como arcar com seus altos custos de investimentos. O novo projeto tratava de colocá-lo numa categoria de arena, com capacidade futura para a recepção não só de partidas de futebol, mas também shows e eventos variados de grande porte. Em momentos projetuais e de execução, sua capacidade chegou à possibilidade de abrigar 72.788 mil pessoas no projeto arquitetônico de autoria de Castro Mello Arquitetos, suficiente imponente para ser composto pelas complexas partes, ditas a seguir e representadas pelas figuras 3.31, 3.32 e 3.33.

Figura 3.32: Estádio Nacional Mané Garrincha – Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/623873/estadio-nacional-de-brasilia-mane-garrincha-castro-mello-arquitetos/53c1766ec07a8099e-1000029-2013111220131112asb_5256_aereas_estadio_1crop_2estadio_4_-copy-jpg>.

Figura 3.33: Estádio Nacional Mané Garrincha – Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/623873/estadio-nacional-de-brasilia-mane-garrincha-castro-mello-arquitetos/53c1766ec07a8099e-1000029-2013111220131112asb_5256_aereas_estadio_1crop_2estadio_4_-copy-jpg>.



Figura 3.31: Estádio Nacional Mané Garrincha – Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/623873/estadio-nacional-de-brasilia-mane-garrincha-castro-mello-arquitetos/53c1766ec07a8099e1000029-2013111220131112asb_5256_aereas_estadio_1crop_2estadio_4_-copy-jpg>.



O que não é novidade é que todas essas dimensões e aparatos para o estádio desencadearam polêmicas também sobre o seu funcionamento após o megaevento e que foram reforçadas pelas críticas crescentes na incapacidade de Brasília no tocante a essa obra, baseado no fato de a cidade não possuir um potencial esportivo no futebol que justificasse a atração de público, principalmente os pagantes por partidas. Além disso, embora ela seja a capital federal, não existe uma frequência por recepção de grandes eventos artísticos que pudessem gerar a sustentabilidade econômica desse porte de equipamento (RIBEIRO; FUJITA, 2013). Tal cenário representativo é o de 2018, quando aconteceram apenas 11 jogos no Mané Garrincha, com o maior público de 5.016 pagantes, um número suficiente para preencher somente 6,9% da capacidade total da sua capacidade. O que já era antecedido pelos problemas do ano anterior, quando o estádio já passava por dificuldades de público e chegou a permanecer fechado por nove meses, após a proibição da realização de jogos do Campeonato Brasileiro de Futebol de serem disputados fora de seus estados de origem. E, em 2017, apenas uma conta de água chegou a custar R\$ 1,1 milhão devido a problemas na execução do projeto, segundo apurações feitas pela Controladoria-Geral do Distrito Federal (MOREIRA; RODRIGUES, 2018).

Infelizmente, ainda em 2019 os problemas financeiros do estádio se acarretam. O Campeonato do Distrito Federal, na rodada dos estaduais apresentam cerca de 660 pagantes o que numa conta de duas

partidas por semana, geraria uma arrecadação final de R\$ 600 mil anuais, esse valor não seria suficiente para pagar um mês de despesas de manutenção do Mané Garrincha, visto que elas custam cerca de R\$ 700 mil mensais. Assim, desde 2016 Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal – TERRACAP tem manifestado o interesse em proceder com a concessão do equipamento, com a intenção de repassar esses altos custos de manutenção gerados pelo estádio ao Governo do Distrito Federal, colocando o estádio com gestões realizadas por mais uma ação das concessões em busca de melhor performance, rentabilidade e mercantilização do bem público (FARIA, 2009). Mas no mesmo passo, esse processo tem passado por impedimentos e bloqueios devido a irregularidades na composição da PPP, como ocorrido em janeiro de 2018 quando após o lançamento o edital, acabou suspenso por conta de irregularidades detectadas no processo.

A expectativa inicial da TERRACAP era de gerar a concessão no período de trinta e cinco anos e o vencedor deveria pagar anualmente à agência o montante de R\$ 5 milhões, considerando que o novo gestor deveria ter experiência em administração de equipamentos esportivos de grande porte e apresentar planos de proposição de realização de eventos, estratégias de atração de usos, comercialização de camarotes, implementação de estratégias de marketing e pacotes de patrocínio (TERRACAP, 2019).

Porém, em março de 2018 o Tribunal de Contas do Distrito Federal

(TCDF) determinou a suspensão da licitação do ArenaPlex pois foram identificadas inúmeras irregularidades e dentre elas a inexistência de critérios claros e objetivos para qualificação de propostas técnicas e as incompatibilidades nos orçamentos apresentados pela agência pública gestora. Sem contar que até aquele momento apenas uma manifestação de interesse havia sido feita, o consórcio formado pela Amsterdam Arena e a Doboys & CO, somente após esse prazo outros grupos se manifestaram (CALCAGNO, 2018).

Apenas em 2019, no dia 14 de fevereiro, o TCDF autorizou a continuação do processo licitatório do ArenaPlex, sob a condição da inclusão de um cláusula que preveja a atualização da outorga a cada cinco anos, durante a vigência do contrato, levando em conta os ganhos com locações para eventos, partidas e gastos com manutenção e reformas (TCDF, 2019)

Com a retomada do processo de concessão, em 21/02/2019, foram retornados os trabalhos da Comissão Permanente de Licitação para Venda de Imóveis (COPLI) da TERRACAP para os quais já haviam se apresentado e manifestado no ano anterior. Em novos moldes, manifestaram interesse os consórcios BSB – Boulevard, Show e Bola, a RNGD Consultoria de Negócios Ltda e Arena do Brasil Gestão de Estádios, mas durante as etapas da licitação foram detectadas falhas em documentações e em itens que não atendiam os requisitos postos pela agência estatal gestora do estádio, o que colocou a primeira concorrente como inapta a disputar tal licitação

(TERRACAP, 2019). O problema de tudo isso é que até o mês de maio de 2019 se arrastava uma série de reuniões para dar tempo de respostas à desclassificada e às demais discussões sobre o processo que não o deixa caminhar normalmente rumo à sua finalização. Assim, segue a história sem que haja a habilidade do governo do Distrito Federal ou de um gestor através de uma PPP para o Mané Garrincha.

Cenário que não é sabido se pode ser positivo ou negativo, o estádio passa pelo caos da depreciação natural de qualquer edificação e o seu repasse a uma PPP poderia ser uma possibilidade de vida, o que também é contraditório quando se pensa na administração que talvez funcione somente se colocada nas mãos da iniciativa privada (FARIA, 2009). Afinal, como afirmado por Pieranti, Rodrigues e Peci (2007) esse percurso é aquele que remonta uma equipamento público tendo uma interface com a sociedade como se ela fosse uma clientela, gerando o cliente-cidadão, que se baseia no seu direito como consumidor e não nos preceitos da cidadania e dos direitos constitucionais. A briga travada entre justiça, gestão pública distrital, através da TERRACAP, e a manutenção do Mané Garrincha passa pela materialização sobre o que interessa à cidade, quais são de fato as prioridades, as expectativas e o que um equipamento como um estádio pode gerar a favor da cidade, considerando que em Brasília ele se encontra na área consolidada e sensível nos quesitos de regulação urbana e demais legislações.

Infelizmente, no meio desse



Figura 3.34: Galerias de conexão da parte de serviços e transição área externa e arquibancadas – Fonte: Anderson Ferreira, 2018.

processo da precária gestão, da dificuldade financeira para manter o estádio e na polêmica licitação para concessão, o que fica são reflexões sobre uma obra maior que do que se previa, com custos que falam entre R\$ 1,4 a R\$ 2,1 bilhões, embora a Matriz de Responsabilidades da Copa de 2014 apresente valores de R\$ 1,403 bilhão pagos integralmente pelo Governo do Distrito Federal. Além disso, num passeio rápido pelo Mané Garrincha é fácil identificar incompatibilidades no projeto, dentro dele parte dos 276 sanitários não existem conjuntos de bancadas, como é comum em banheiros públicos e esses não estão na conta do atendimento à legislação para banheiros para Pessoas com Deficiência (PCDs). Neles, foram instaladas pias individualizadas em cada box e a bacia sanitária, o que chega ao detalhe simples dos custos de uma bancada para cada cabine, além de em parte dos banheiros masculinos não existirem mictórios, visto que eles poderiam minimizar os gastos com bacias sanitárias e até mesmo com a construção das divisórias dos

sanitários que foram feitas com alvenarias de aproximadamente quinze centímetros e não com materiais mais leves, estreitos e com menor custo.

Além desses, os problemas seguem, nas amplas galerias e nos serviços de bares e restaurantes que na maioria das vezes que o estádio é utilizado acabam não funcionando, como ilustrado pelas figuras 3.34 e 3.35. Ao contrário, são montados postos improvisados com freezers e vendedores de bebidas ao longo da passagem entre um nível de arquibancada e outra. Já as circulações entre as fileiras de arquibancadas são mínimas e sem contar a situação de outras partes que se encontram em processo de degradação, como demonstrado nas figuras 3.36 e 3.37. Como arremate, obras importantes de urbanização e paisagismo no entorno do estádio também não saíram do papel, dando ao equipamento apenas um gradeamento e um espaço desconfortável de transição entre cidade e o Estádio Nacional.



Figura 3.35: bares e lanchonetes fechados em dias de eventos e jogos – Fonte: Danilo Borges/GloboEsporte.com.

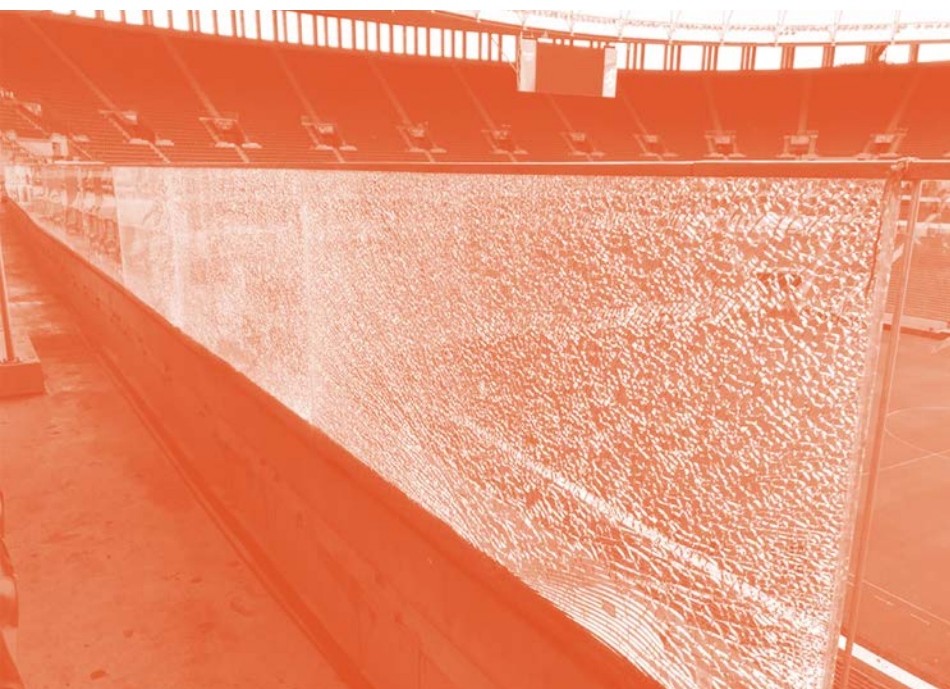


Figura 3.36: Vidros de proteção das arquibancadas rompidos – Fonte: Danilo Borges/GloboEsporte.com.

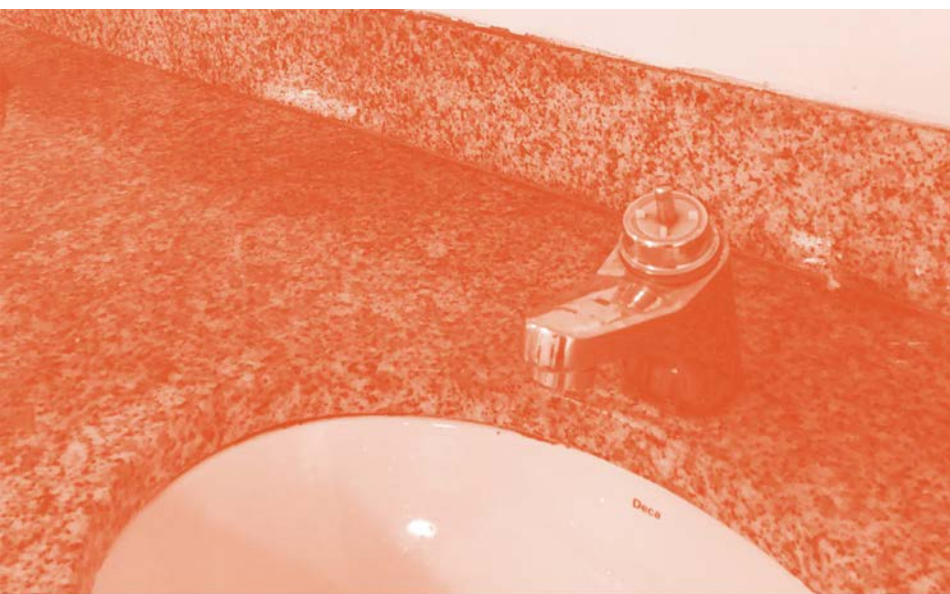


Figura 3.37: Torneiras dos banheiros danificadas – Fonte: Danilo Borges/GloboEsporte.com.

B. MOBILIDADE URBANA: VLT LINHA 1 TRECHO I E AMPLIAÇÃO DA DF 047

Segundo Ribeiro (2015, p. 249) a Matriz de responsabilidades contemplava dois itens “i) obras dos VLT Linha 1 trecho aeroporto terminal da Asa Sul e ii) ampliação da rodovia DF – 047”, mas o autor também afirma que ambos os projetos foram retirados do documento oficial. O primeiro por problemas diversos, dentre eles o licenciamento ambiental e o segundo que passou a constar em outra esfera de obras, direcionado ao PAC 2.

Embora os dois projetos tenham sido excluídos do rol de mobilidade urbana da Matriz de Responsabilidades, ainda foram gastos R\$ 54,2 milhões, dos quais R\$ 50,4 milhões oriundos de financiamento do governo federal e outros R\$ 3,9 milhões originados do governo local. As justificativas para esses custos foram referentes a obra da DF-047 que foi apenas iniciada e transferida para a responsabilidade do PAC 2 e outra parte dos investimentos usada nas obras do VLT, sobretudo nos projetos e na execução do Terminal da Asa Sul, que seria implantado próximo ao Zoológico de Brasília, ver figuras 3.38 e 3.39.

Mas após a exclusão do projeto e da obra do VLT, o que sobrou próximo ao zoológico foi uma estrutura fantasma do que seria um terminal.

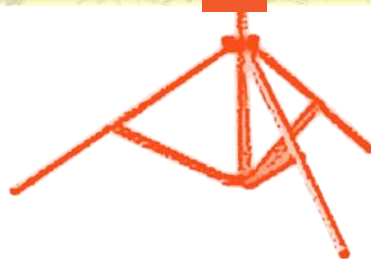


Figura 3.38: Mapa de localização da linha 1 do VLT com terminais - Fonte: site da Secretaria de Transporte / <http://doc.brasilia.jor.br/Trilhos-VLT-Brasilia/Mapa-do-VLT-Brasilia.shtml>.

A primeira parte da obra chegou a construir as estruturas em aço, mas que foram dominadas por mato e abandono, além de servir como depósito improvisado para abrigar outros materiais que serviriam para a sequência da construção, restaram ali esses amontados sem nenhuma função.

A única novidade para essa obra de mobilidade é a da autorização do estudo de viabilidade para implantação do VLT na W3. Segundo a Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF – SEMOB, no prazo de 120 dias a partir de 01/05/2019 as empresas autorizadas devem cumprir seus trabalhos de acordo com critérios técnicos definidos e esses serão utilizados para compor o processo licitatório de uma PPP para execução do projeto (AGÊNCIA BRASÍLIA.DF, 2019). Possivelmente essa



Figura 3.39: Obras abandonadas do Terminal do VLT - Fonte: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/obras-prometidas-em-brasilia-para-a-copa-de-2014-chegam-a-copa-de-2018-paradas-veja-lista.ghtml>.

seria uma medida que poderia executar os 22 quilômetros dos trilhos em todo o Plano Piloto e aproveitar as estruturas do terminal com parte construída e abandonada. O que é importante ratificar é que a obra já não tem vínculos com a Copa e seguirá nessa nova possibilidade totalmente fora de qualquer matriz do megaevento de cinco anos antes, inclusive os recursos para sua execução devem ser feitos de outras maneiras e dessa vez com afirmativas e expectativas de menores impactos financeiros para os cofres públicos.

Infelizmente, esses dois projetos tiveram suas exclusões da Matriz e por esse motivo não entraram nas análises que são feitas a partir das obras de infraestrutura do Primeiro Ciclo de Planejamento para a Copa do Mundo, mas é importante refletir como os processos de inserção dessas ideias ainda nos campo do planejamento para compreender os motivos que elas foram retiradas. Certamente após isso, verificar que essas etapas do planejar e do projetar não foram contempladas de modo que atendessem à etapa seguinte do executar, fazendo com que obras como essas que demandam tempo, recursos e impactos nas paisagens e no funcionamento da cidade se tornassem retratos de partes de algumas ações ocorridos para os megaeventos no Brasil, não somente na capital federal mas em inúmeras outras sedes. Considerado que elas seriam importantes modais de deslocamentos para aqueles que transitam nas funções de morar, trabalhar e usar serviços ao longo desses percursos (VILLAÇA, 1998).

Esses fatores levaram as obras

com previsões de conclusões para dezembro/2012, conforme especificado com Balanço Copa de 2011, às transformações de modelos de intenções que não atendiam prazos, licenciamentos ou etapas de planejamento adequadas.

C. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA JUSCELINO KUBISTCHEK

Campos Neto e Souza (2011) apresentaram no estudo intitulado “Aerportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações”, levantamentos relevantes sobre a realidade dos aeroportos brasileiros, especificamente no recorte temporal de 2003 – 2010, trataram sobre como os terminais operavam com investimentos de ordens muito modestas, a ponto de atingirem o valor médio anual de projetos, obras e melhorias de R\$ 1,1 milhão, a partir de dados fornecidos pelo Siga Brasil, DEST e Contas Abertas.

Em contrapartida a esses baixos investimentos e a precariedade de inúmeros terminais no país antes e durante o estudo sobre os aeroportos brasileiros, também se falava dos números de usuários que foram inflados a partir da facilitação do acesso ao uso de viagens aéreas e o aquecimento da economia na primeira década do século XXI. Os quantitativos saíram de 71,22 milhões em 2003 para 154,32 milhões de passageiros em 2010, com uma variação de 116,7% no período.

Em primeiro contato, um cenário positivo que demonstrava o acesso da sociedade ao meio de transporte que por tempos foi tido como prioridade de determinados grupos, mas que também revelou o caos vivido nos aeroportos, em que a maioria operava com níveis acima de sua capacidade de trabalho, casos clássicos eram dos aeroportos de Guarulhos (SP) e Brasília (DF). O primeiro com capacidade operacional para 20.500,0 mil passageiros por ano e o segundo com 10.000,0 passageiros anualmente e ambos frentes a realidades de respectivamente 26.744,0 e 14.149,9/ano. Claramente, os indicadores demonstravam a urgência quanto aos investimentos em novas estruturas aeroportuárias e adequação de antigas, fosse em função da expectativa de megaeventos que se aproximavam ou pela necessidade que os cotidianos das operações nos aeroportos já solicitavam.

Alguns problemas eram latentes para que obras fossem implementadas nos aeroportos, casos como a média de tempo entre a elaboração de projetos, liberação de licenças ambientais, licitações e execução chegavam a durar 7,5 anos e para tudo isso a previsão da INFRAERO era de investir R\$ 5,6 bilhões para o período a frente de 2011 – 2014. Situação que acabou acontecendo de outra maneira, inclusive pelo rumo que foi tomado em relação às gestões dos terminais, colocando-os a partir de 2011 no rol do itens que entrariam para o mercado com ações negociadas em bolsas de valores, a concessão por lotes rentáveis, a construção de aeroportos novos totalmente pela iniciativa privada e a ampliação e adequação por gru-

Figura 3.40: Ampliação terminal de passageiros e pista de pouso e decolagem – Fonte: Lopes apud Ribeiro e Fujita (2013).



pos detentores de concessões e PPPs (CAMPOS NETO; SOUZA, 2011).

Em agosto de 2011, o primeiro aeroporto a passar por privatização foi o de Natal, que na verdade nem existia e sua concessão com 100% da gestora de capital privado deveria construir o terminal e em seguida explorá-la pelo tempo previsto em contrato. Já no ano seguinte os aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília também foram leiloados e colocados sob gestões de concessionárias. O Juscelino Kubistchek se tornou o segundo terminal aeroportuário comandado pela Inframérica, responsável também pelo aeroporto da capital do Rio Grande do Norte.

De acordo com a Empresa de Planejamento S/A, empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, o leilão realizado em 07/02/2012 com início de concessão para 23/07/2012 para o Aeroporto de Brasília foi objeto de uma disputa em que o lance vencedor de R\$ 4,5 bilhões com outorga mínima de R\$ 582 milhões foram da PPP formada pela INFRAERO (49%) e Inframérica (51%), sendo que a parte privada é composta por 50% da Infravix Participações (Engevix) e 50% da

Corporación América, oriunda da Argentina. Desse modo, a obrigação era que além do valor da outorga, a concessionária gestora deveria repassar, anualmente, 2% referente ao faturamento da receita bruta ao governo.

Assim, as obrigações de ampliação, manutenção e exploração por vinte e cinco anos e o número de investimentos em condições para aumentar o número de passageiros era um item do contrato de concessão, com a expectativa inicial de aumentar a área dos terminais os elevando a possibilidade de receber mil novos passageiros internacionais em desembarque ou outros 1.200 nacionais, além de construção de novo pátio de aeronaves (ALVARENGA, 2012)

Os itens que eram previstos na concessão eram exatamente parte dos dispostos na Matriz de Responsabilidades para o aeroporto, deveriam ser realizadas obras de ampliação, manutenção e exploração e essas de fato foram custeadas pela Inframérica no valor de R\$ 642,2 milhões, mas os outros dois itens previstos no documento para a copa foram pagos via governo

federal. Desse modo, a reforma do corpo central na sua primeira etapa e a implantação do Módulo Operacional -MOP juntas custaram R\$ 9 milhões.

No total, somando as modificações propostas e realizadas conforme descrito anteriormente e outras não descritas na Matriz, mas que entraram como adicionais, no Aeroporto de Brasília aconteceram a implantação do Módulo Operacional, a reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros, a ampliação da pista de pouso e decolagem, a ampliação do terminal de passageiros nas 3 fases de operação e a ampliação do estacionamento de veículos, saindo de 1.500 vagas para 10.000 (RIBEIRO; FUJITA, 2013) e essas modificações são detalhadas e demonstradas nas figuras 3.40, 3.41, 3.42 e 3.43. Já nas figuras 3.44 e 3.45 é possível observar as dimensões ocupadas pelo aeroporto no ano do anúncio de Brasília como cidade-sede da Copa e após uma década, com as expansões.

Já adiante, após a finalização das operações propostas para o número de passageiros e condições de usos do aeroporto, podem ser observa-



Figura 3.41: Primeira fase da ampliação do terminal de passageiros – Fonte: Lopes apud Ribeiro e Fujita (2013).



Figura 3.42: Segunda fase da ampliação do terminal de passageiros – Fonte: Lopes apud Ribeiro e Fujita (2013).

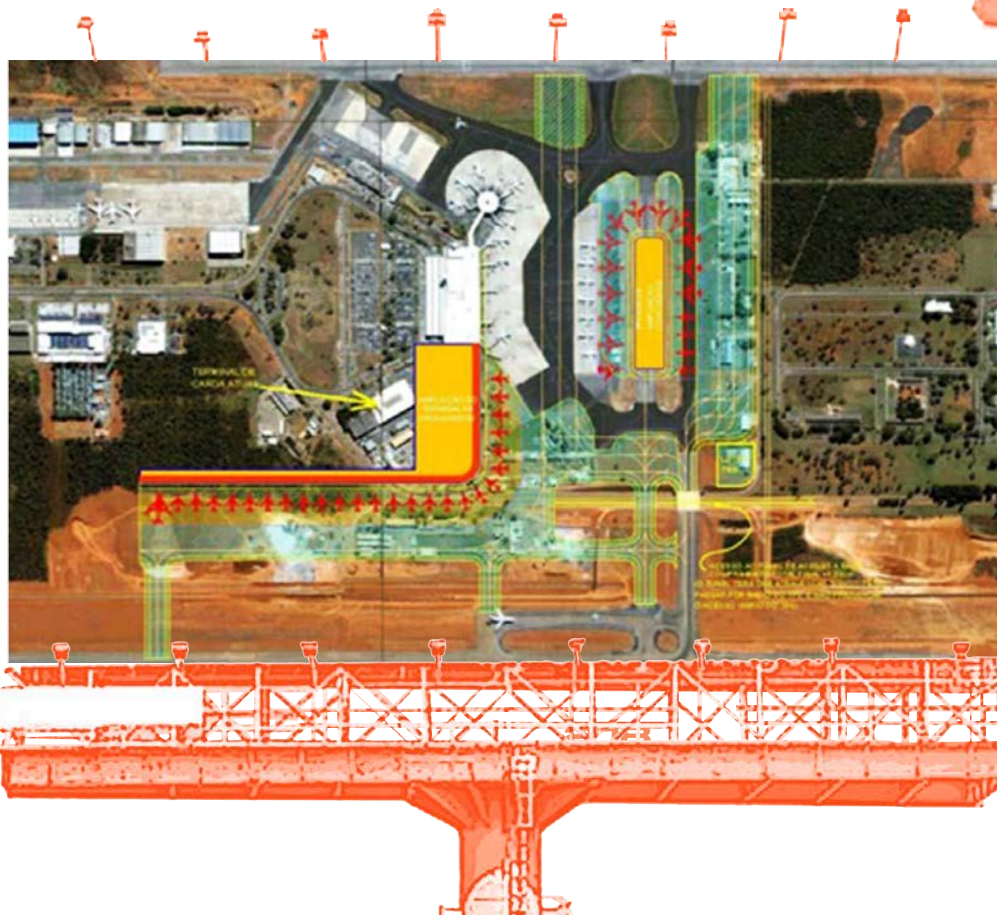


Figura 3.43: Terceira fase da ampliação do terminal de passageiros – Fonte: Lopes apud Ribeiro e Fujita (2013).





Mapa 3.44: Aeroporto de Brasília com via de acesso (DF-047) em 09/2009– Fonte: Google Earth.



Mapa 3.45: Aeroporto de Brasília com via de acesso (DF-047) em 04/2019 - Fonte: Google Earth .

das as transformações no número de edificações e outras obras realizadas para a melhoria e ampliação aeroportuária. Assim, as ampliações do Aeroporto de Brasília permitiram implantação de novas pontes de embarque e se adequando às exigências tanto ao processo de chegada e partida como também para o momento da permanência no terminal.

As figuras 3.46, 3.47 demonstram como são as novas instalações deste equipamento aeroportuário que em 2017 chegou a movimentar 17 milhões de passageiros em 12.385 pousos e decolagens e uma média de 46 mil passageiros movimentados por dia (AEROPORTO DE BRASÍLIA, 2019). Ademais, a gestora propõe uma movimentação futura de até

41 milhões de pessoas para os anos futuros.

Tais comportamentos são, sem dúvida, ganhos importantes para a cidade e para a região, as questões que ficam sem respostas são aquelas inerentes aos motivos pelos quais o próprio governo não consegue fazer a administração desse e de outros



Figura 3.46: Novo terminal de passageiros / expansão – Fonte: Infra-merica.

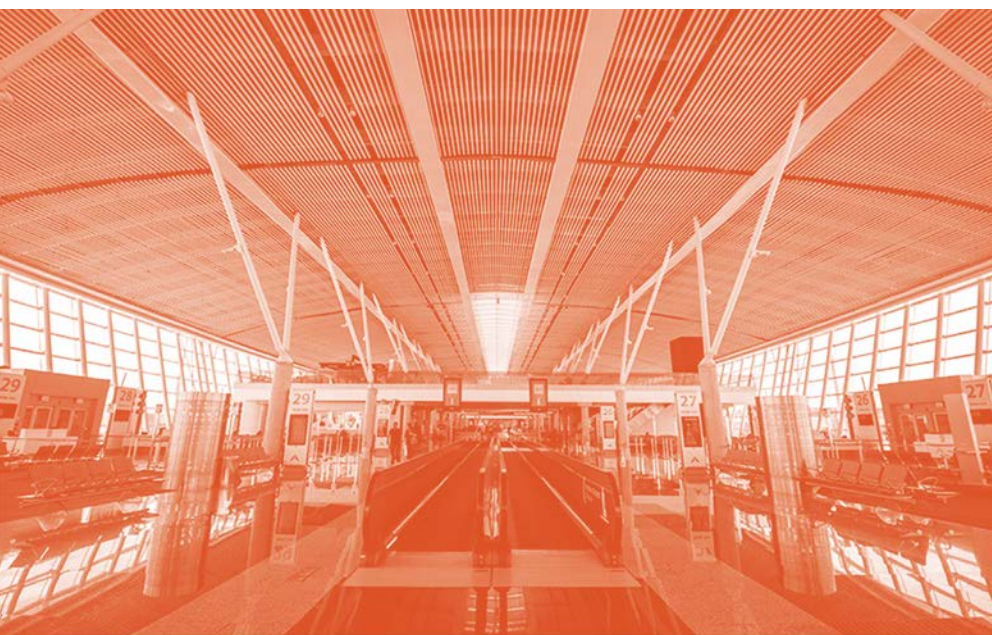


Figura 3.47: Novo terminal de passageiros / expansão – Fonte: Infra-merica.

terminais com essa possibilidade de expansão e com um vislumbre ao futuro? As possíveis respostas poderiam ser aquelas fundadas em por Pieranti, Rodrigues e Peci (2007) quando afirma da transformação do serviço público em mercadoria comercial ou no mesmo traço, a confirmação da inabilidade do gestor público de estabelecer uma performance favorável à manutenção, a obtenção de lucros revertidos em investimentos e no funcionamento integral do equipamento aeroportu-

ário. Além disso, o que fica latente é que as ampliações no Aeroporto de Brasília também faziam parte do rol de obras necessárias à cidade e que assim como outras, teve seus motivadores com o anúncio e a chegada do megaevento esportivo.

3.1.2.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

Carlos (2001, p. 57) afirma que “a aceleração contemporânea produz uma morfologia sempre cambiante” e esses câmbios a colocam em constantes processos de transformação radical dentro de espaço e tempo. As obras empreendidas pelo Primeiro Ciclo de Planejamento da Copa do Mundo corroboraram com essas dinâmicas nas cidades-sede do megaevento, como acontecido na capital federal e que dentro de todo seu contexto teve inúmeros projetos e obras que trabalharam nesse sentido. Sobre as duas áreas de análises estabelecidas a partir da infraestrutura urbana pela Matriz de Responsabilidades, é pertinente afirmar que o Estádio Nacional e o Aeroporto de Brasília possuem quatro marcantes alterações, além daquelas já detectadas nas ampliações de construções, paisagismo, estacionamento e demais variações que se referem a cada equipamento.

No caso do Estádio Nacional, são percebidas as implantações e/ou aberturas de novas vias ou outros projetos em no mínimo três pontos distintos. Desses, a figura 3.48 apresenta a imagem aérea delimitada pelo raio de 2 quilômetros a partir do centro do equipamento e nela são observadas as modificações identificadas em termos de desenho urbano, especificamente com a duplicação da EPAA Trecho 2, a implantação da SRPN Trecho 1 e as alterações no projeto paisagístico e de percursos do Jardim Burle Marx. Nesses três casos, os câmbios se pautaram em

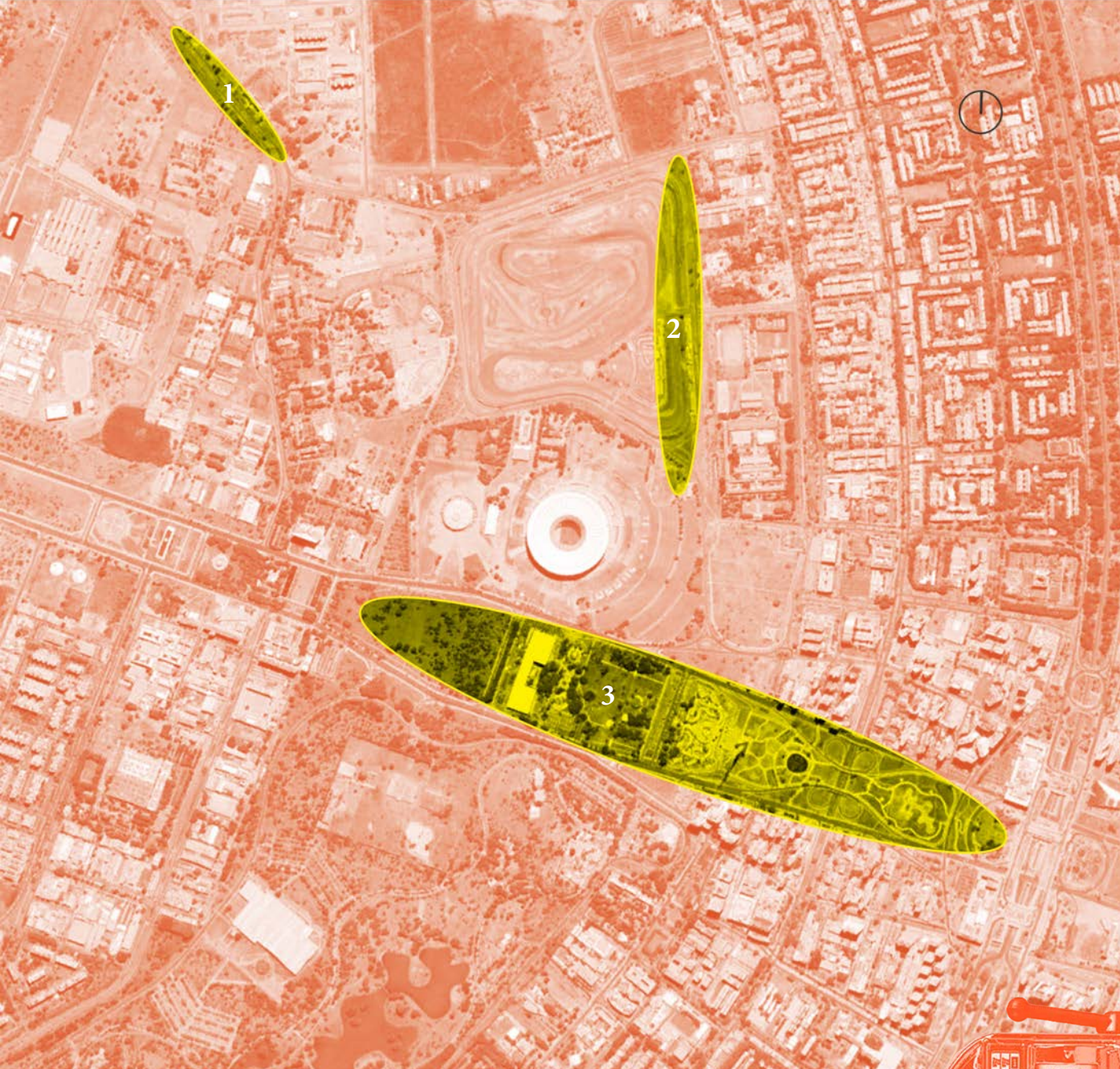


Figura 3.48: Raio de 2km de Análise do Estádio Nacional, 2019 Fonte: Google Earth.



caráteres mais interessados em criar ou melhorar as linhas de acessos e deslocamentos sem que causassem tantos impactos no padrão social dos residentes ou na criação de um novo polo de interesse de determinados grupos. Isso acontece porque diversamente do que é apresentado por Botelho (2008, p. 43) essas ações nos trechos não criaram mudanças nas dinâmicas imobiliárias e na pos-

sibilidade “dos ciclos de vida das localizações”. Elas foram responsáveis por mutações no que diz respeito à paisagem, na inserção de novas vias e percursos, mas não na chegada de um novo centro, visto que a região já se configura como uma zona consolidada e com características socioeconômicas que foram mantidas.

No primeiro ponto, a duplicação

da EPAA Trecho 2 (DF-010), como demonstrado na figura 3.49, que acessa a região do estádio, demonstra que além das demandas anteriores por tais ampliações, existiu o papel do acesso ao equipamento esportivo como impulsionador de tais modificações. Mais uma vez, a função desses eixos de circulação como promotores da ligação de relevantes pontos na cidade se justifi-



Figura 3.49: (1) EPAA Trecho 2, 2009/2019 Fonte: Google Earth.



Figura 3.50: (2) SRPN Trecho 1, 2009/2019 Fonte: Google Earth.

ca enquanto partes melhoradas das cidades, principalmente no momento de um megaevento e quando as mudanças são provisionadas para permanecerem como legados à população local. Esse eixo deslizante da EPAA é um relevante percurso no contexto de Brasília, pois ele se conecta à EPIG e em seguida com a EPTG, sentido Guará, fazendo um anel no entorno do Sudoeste e do Cruzeiro Novo.

O segundo caso, a via SRPN Trecho 1 implantada entre a via W5 Norte e o Autódromo Internacional também foi inserida nesse momento de renovação do estádio e preparação da cidade para a Copa do Mundo, sendo correto afirmar que antigas demandas foram atendidas nesse período (Harvey, 2006). Como pode ser visto na figura 3.50, antes havia um percurso feito sem pavimen-

tação ou sem qualquer outro tipo de infraestrutura no local onde foi implantada a via. Após as obras, foi consolidada a travessia a partir dos fundos do Mané Garrinha, deixando de ser apenas um acesso ao autódromo e passando a conectar a parte duplicada da SRPN, que conduz ao acesso à Asa Norte ou ao Trecho 2 da SRPN.

O terceiro ponto é o que se refere ao Jardim Burle Marx, conforme demonstrado na figura 3.51, nele estão locais muito expressivos na cultura e no turismo brasiliense, como a Torre de Tv e a feira do Artesanato. Assim, foram alterados o paisagismo e os percursos estabelecidos para os pedestres, além de terem sido normatizados com novas estruturas a parte comercial dos feirantes, que antes acontecia sob a torre e que agora funcionam em local mais

recuado e montado para tal finalidade, o que gerou às delimitações dos usos e espaços a partir de um processo de construção de projeto e da paisagem (CULLEN, 2012). Já o novo paisagismo visa compor uma nova possibilidade da caminhabilidade e do percurso, dando sentido à manipulação da paisagem de forma racional (ORTIGOZA, 2010), pensada para tal fim turístico, da contemplação da torre, do acesso a feira, da visualização do eixo monumental e do Mané Garrinha.

Em todos esses trechos se percebe que as intervenções a partir do Mané Garrinha foram relevantes não só ao estádio, mas também atuaram como propiciadores das acessibilidades e deslocamentos das atividades tanto na região esportiva como na administrativa que está nos seus limites. O que reforça a ideia da



Figura 3.51: (3) Jardim Burle Marx, 2009/2019 Fonte: Google Earth.



Figura 3.52: Raio de 2km de Análise do Aeroporto Internacional de Brasília, 2019 Fonte: Google Earth.



facilitação dos acessos quando são criados e ampliados, o que gera a ideia de integração com quem mora fora dessa zona mais centralizada e deve se deslocar-se para a ideia de lugares mais distantes, mas que mantém a conexão com o centro. Ainda, vale contar com o papel da intervenção no Jardim Burle Marx que atua como estruturador de atividades ligadas ao turismo, ao co-

mércio e ao paisagismo da zona central e próxima aos hotéis e edifícios principais da capital.

Já nas análises sobre as alterações no aeroporto são observadas alterações viárias mais expressivas nos trechos da EPDB, EPAR e Balão do Aeroporto, representadas nas figuras 3.52 e 3.53. A junção dos três pontos formam o principal acesso

ao aeroporto, o que resultou numa obra com a geração de uma trincheira onde antes havia apenas uma rotatória, além da implantação passagem do BRT que trafega pela EPDB e das vias de acesso local da EPAR, fazendo interface com as empresas e instituições ligadas aos serviços aeroportuários que estão instaladas ao longo da via. Essas intervenções



Figura 3.53: Acesso ao aeroporto – vias EPDB, EPAR e Balão do Aeroporto, 2009/2019 Fonte: Google Earth.



agem em eixos de deslocamentos, mas que não servem somente de acesso ao aeroporto ou às saídas sentido cidades vizinhas, elas atuam como mecanismos de acessibilidade aos setores de habitação de mais alta renda (Villaça, 1998), entendendo que esses grupos e seu perfis sociais comandam, também, as diretrizes e ações para os deslocamentos intra-

-urbanos. O que resulta nos pontos de acessibilidades dessa população com as regiões centrais e outras partes da cidade para suas práticas de trabalho e consumo de mercadorias e serviços.



3.1.3. CUIABÁ

A. ESTÁDIO: ARENA MULTIUSO PANTANAL

O Complexo Arena Pantanal, ver figura 3.54, corresponde a uma área construída de 340 mil metros

quadrados e é composto pelo Ginásio Aecim Tocantins, o Palácio das Artes Marciais Lusso Sinohara, a piscina olímpica, a quadra de vôlei de praia e futevôlei e pela Arena Pantanal construída para a Copa de 2014, onde Cuiabá como cidade sede recebeu quatro partidas do mundial. A Arena é composta por:

Tudo isso ao custo total de R\$

596,7 milhões conforme consta na Matriz de Responsabilidades 12/2014. A Arena fica no mesmo nível das demais construídas no Brasil, no que se refere a estrutura e tecnologia com padrão internacional exigido pela FIFA, servindo tanto para receber futebol como para sediar grandes eventos artísticos. Do total gasto na sua construção, R\$ 392,9 milhões foram pagos via financiamento com o BNDES e os outros R\$ 203,8 milhões custeados pelo governo local, inclusive com área para sua construção no mesmo lugar onde existia o Estádio Verdão – Governador José Fragelli. Para isso, a edificação anterior foi totalmente demolida, tendo seus entulhos aproveitados para produção de parte das britas que foram utilizadas em algumas áreas de pavimentação, além das antigas peças de aços e outros elementos que foram postos para reciclagem e outros fins (MEDEIROS, 2013).

Para esse novo equipamento, o novo projeto foi realizado sob a gestão do arquiteto Sérgio Coelho da GCP Arquitetos e contemplava desde os requisitos severos dos padrões internacionais, assim como a busca por atendimentos à normas de certificação no que se referia as construções sustentáveis e que tenham desempenho ideal enquanto ao seu funcionamento (COELHO, 2012). Assim, toda a membrana feita com estrutura metálica perfurada cobrindo as fachadas oeste e norte da edificação tinham o compromisso de produzir um bloqueio de insolação, mas permitindo que o ar circulasse normalmente nas arquibancadas. Outro ponto, foram as placas fotovoltaicas colocadas sobre





Figura 3.54: Complexo Arena Pantanal – Fonte: <<http://www.esportes.mt.gov.br/-/use-o-complexo-arena-pantanal>>.

a cobertura com a função de gerar energia para parte do edifício, além da implantação do sistema de captação de águas pluviais para a manutenção da irrigação do gramado do campo.

Além dos requisitos de sustentabilidade, a Arena nasceu com dimensões que teriam data para serem reduzidas, as arquibancadas dos setores Norte e Sul, posteriores às traves, deveriam ser retiradas após o megaevento de 2014 e levaria a capacidade da arena para 28 mil pessoas. Mas, em 04/04/2014 antes mesmo da copa, o governador de Mato Grosso, Silval Barbosa, anunciou a decisão de não fazer a desmontagem das duas partes previstas. Segundo o gestor, fazer essa retirada seria o mesmo que tirar a perspectiva otimista para o futebol regional, que segundo ele crescia e chegaria às elites dos grandes times brasileiros (DARWIN JUNIOR,

2014). Seria válido dizer que o caso do grande estádio se encaixaria na interjeição usada por Cullen (2012, p. 135) quando se refere ao espanto e a admiração de ver uma arquitetura sobretudo imponente em relação ao seu espaço urbano. Possivelmente, o governador esperava que os “gritos monótonos e desolados de AAAAA ou OOOOO” fossem constantes ao verem tal obra. O problema disso era que as despesas de manutenção só se tornaram maiores do que havia sido previsto no momento do projeto e da construção, inclusive porque manter essa estrutura num estado que não possui uma frequência de grandes públicos nos estádios de futebol, se tornara um grande entrave para a manutenção da arena e de todo complexo, inclusive porque em 2017 o custo mensal de manutenção da Arena já alcançava os R\$ 700 mil, totalmente pagos pelo governo do estado (MEDONÇA, 2017).

Nesse contexto, desde o final da Copa de 2014 a arena amarga o seu desuso, situação que fez com que a Secretaria de Estado das Cidades concedesse às instituições públicas os espaços interiores sem usos, como os camarotes. Em parte deles, foram instalados Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, Superintendência de Defesa Civil do Estado, Gabinete de Assuntos Estratégicos e Adjunta de Obras da Baixada Cuiabana, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e até clínicas médicas. Foram tão variadas as tentativas de ocupação do equipamento chegando à estratégia de em 2017 acontecer a implantação de uma escola dentro da arena. A escola-estádio, como caracterizada, recebeu o nome de Escola Estadual Governador José Fragelli, ver figura 3.55, e teve o início de suas atividades em abril do mesmo ano, com turmas do 7º ano do ensino fundamental ao 1º ano do ensino médio. Em 2018, no



Figura 3.55: Alunos da Escola Estadual Governador José Fragelli – Fonte: <<https://www.facebook.com/EEGOVENADORJOSFRGELLI/photos/p.215162765116537/215162765116537/?type=1&theater>>.

seu primeiro aniversário, a escola já contava com 430 alunos matriculados e já chegava às turmas do 2º ano do ensino médio (NOGUEIRA, 2018). Para isso, parte dos 75 camarotes disponíveis foram se transformando gradativamente em salas de aula, salas administrativas e estruturas de apoio, além de espaços para refeitório e convivência, conforme demonstrado figura 3.56. A ideia é que ela se tornasse um projeto modelo dentro no escopo da educação em tempo integral, com atividades clássicas do currículo e o contraturno com treinamento esportivo aos estudantes, resultando na formação de atletas de alto rendimento. Ideias favorecidas porque além do campo de futebol, o Complexo Arena conta com o ginásio de esportes, piscina, centro de artes marciais, quadras de vôlei e piscina olímpica, ver figura 3.57.

Com as expectativas de jogos e pagantes cada vez menores, a gestão da Arena Pantanal feita pelo Governo do Estado, através da Secretaria de Estado das Cidades (SECID), a partir de 2015 abriu uma série de alternativas de usabilidade do equipamento para além do futebol. Segundo a SECID, em 2015 foram realizados mais de 150 eventos tanto

nas áreas internas como nas externas, com público de mais de 300 mil pessoas. O maior deles era em virtude do recém-criado #VemPraArena, idealizado e realizado pela Secretaria de Cultura do Estado e que só em 2015 foram cinco edições com públicos entre 15 a 50 mil pessoas, como demonstrado nas figuras 3.58 e 3.59 (PINHEIRO, 2015). Inclusive, com a experiência daquele ano, foi realizada a proposta de oficialização da iniciativa dentro do calendário de eventos do complexo esportivo, sacramentado pelo Decreto nº 643/2016 e que serviu como documento que apresentava processos, normas e metodologia de cobranças de taxas para a locação e realização dessas atividades culturais e de outros cunhos.

Com duração por quatro anos, o projeto do #VemPraArena se estendeu até 2018 quando foi suspenso por determinação judicial, que investigava a suspeita de corrupção na licitação feita pelo governo do estado ao transferir a responsabilidade de execução dos eventos para uma organização social. Em 22/02/2017, foi lançado o edital para seleção do gestor para os anos de 2017 e 2018, mas a Associação Casa Guimarães, vencedora da chamada, teve seu

contrato de R\$ 2,8 milhões suspenso pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE) em 26/06/2018 por irregularidades no processo, denunciado por favorecimentos aos gestores públicos e desvios financeiros (ANJOS, 2018).

No mês anterior à suspensão desse contrato, em 21/05/2018, o Ministério Público do Estado do Mato Grosso (MPE-MT) já havia solicitado a paralisação da realização de eventos, sejam eles executados pela Organização Social, pelo governo do estado ou por quaisquer outras entidades e agentes privados. A justificativa era em função da poluição sonora produzida para os bairros no entorno da Arena, pela quantidade de produção de lixo e pelos danos causados no gramado, o que a longo prazo acabou acarretando mais problemas e despesas na manutenção do equipamento esportivo. Além disso, ainda em 2018, uma disputa judicial aconteceu em torno da Arena, o governo de Mato Grosso solicitava à Construtora Mendes Junior para que fossem finalizadas partes das obras de construção da Arena e a reparação de problemas em outros pontos já finalizados, como infiltrações, fissuras nas estruturas e acabamentos.



OS JOGOS EM CURSO

Figura 3.56: Sala de aula da Arena Escola – Fonte: <www.nativanews.com.br/regional/id-601512/peixoto_de_azevedo_recebera_escola_vocacionada_ao_esporte>.



Figura 3.57: Alunos em atividades no Ginásio Poliesportivo nas comemorações de um ano da escola arena – Fonte: <www.esportes.mt.gov.br/-/9572692-escola-governador-jose-fragelli-comemora-primeiro-ano>.



Evento	Data	Público
5° Vem Pra Arena	16 a 20 de dezembro	50 mil
1° Vem Pra Arena	09 de maio	40 mil
4° Vem para Arena	21 de novembro	25 mil
Mutirão de Negócios CDL	23 a 29 de novembro	25 mil
2° Vem Pra Arena	19 e 20 de setembro	20 mil
Encontro de Carros Antigos	31 de outubro a 2 de novembro	18 mil
Flamengo x Vasco	28 de junho	16 mil
3° Vem Pra Arena	17 de outubro	15 mil
Cuiabá Arsenal x Coritiba Crocodiles (futebol americano)	21 de novembro	15 mil
Palmeiras x Ponte Preta	21 de maio	14 mil
Brasil x Nova Zelândia (futebol feminino)	1° de dezembro	13 mil
Corinthians x Cruzeiro	10 de maio	10 mil

Figura 3.58: Eventos com recorde de público realizados no Complexo Arena Pantanal em 2015 – Fonte: <www.mt.gov.br/-/mais-de-250-mil-pessoas-passaram-pela-arena-pantanal-este-ano>

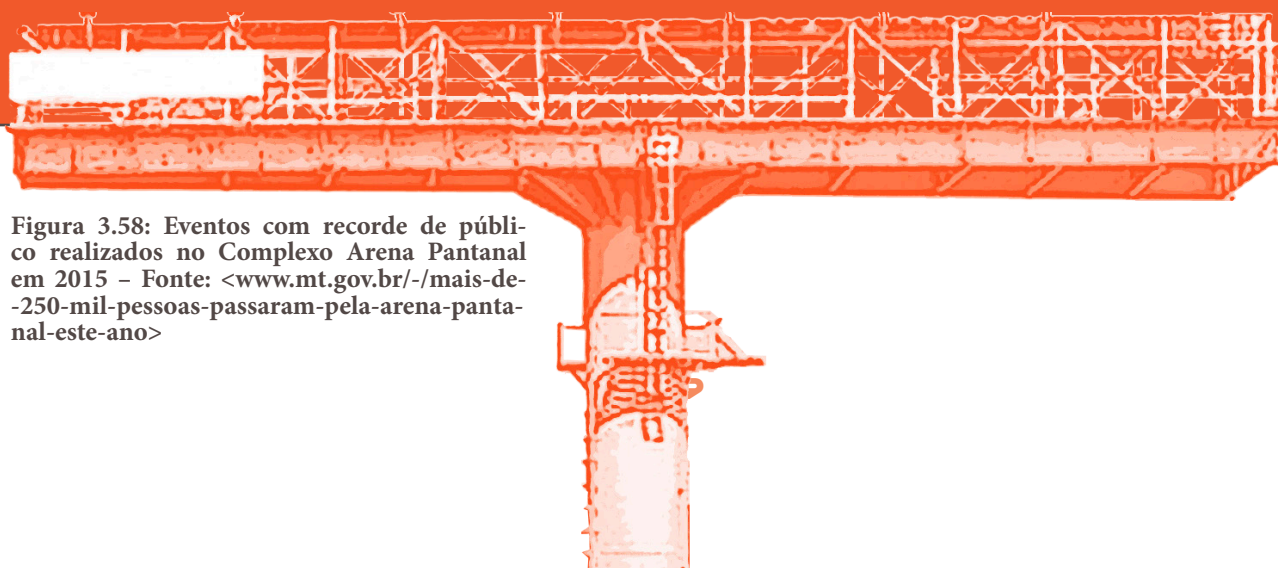




Figura 3.59: Evento #VemPraArena em 2015 – Fonte: <<http://www.mt.gov.br/-/mais-de-250-mil-pessoas-passaram-pela-arena-pantanal-este-ano>>.

Enquanto isso, os telões e catracas já não funcionavam mais e partes dos forros estavam danificados.

Em suma, a gestão e as tentativas de ações no Complexo Arena Multiuso Pantanal têm sido mais um drama sofrido em outros estádios e arenas da Copa de 2014. Efetivamente, esse é um dos equipamentos que ainda se configura como um gerador de custos aos gestores públicos, sem a capacidade de criar, no mínimo, a sua sustentabilidade em todos os sentidos.

B. MOBILIDADE URBANA: VLT CUIABÁ / VÁRZEA GRANDE, BRT CPA / AEROPORTO CENTRO, BRT COXIPÓ / CENTRO E CORREDOR MÁRIO ANDREAZZA

A primeira versão da Matriz de Responsabilidades da Copa de 2014 elaborada em 2010 e o Balanço Copa de 2014 produzido em 2011 não apresentavam a implantação do

VLT na cidade de Cuiabá. A princípio, o BRT seria o sistema planejado e apresentado como alternativa de conexão do aeroporto, na cidade de Várzea Grande, ao centro e pontos importantes da capital, como a própria Arena Pantanal. Apesar dessa definição, ainda em 2011 o projeto do sistema que seria feito por ônibus articulados foi substituído pelos trilhos e trens e as justificativas sobre tal mudança tiveram aliados, grupos como o do presidente da Assembleia Legislativa, na época, Deputado José Riva (PP), chegaram a solicitar estudos que atestassem que os impactos e custos das passagens à população com a implantação do VLT seriam menores em longo prazo. Segundo o parlamentar, a análise feita pela empresa TTrans comandada pelo engenheiro Massimo Andrea Giavina-Bianchi com participação do engenheiro Charles Iglesias, afirmava que os trens ocupariam apenas seis metros de largura no centro das vias, o que diminuiria o número de desapropriações que deveriam ser feitas. Além disso, afirmavam que o sistema de trilhos teria uma parada de até trinta segundos menor em cada estação, o que aceleraria os tempos de viagens. Também, o sistema de ônibus transportaria até 163 passageiros enquanto o ou-

tro suportaria até 300. Por último, acrescentava que a frota de ônibus teria uma vida útil de até sete anos, já o VLT apresentava a possibilidade de durabilidade de até 30 anos (FIGUEIREDO, 2011).

De fato, inclusive comprovado em relatório sobre a licitação e contrato do VLT finalizado em 2019 pelo Tribunal de Contas da União (TCU), os custos de implantação do BRT são cinquenta por cento menores e o valor da operação mensal é maior. Para o sistema de ônibus seriam gastos, no caso de Cuiabá, o valor de R\$ 3,5 milhões ao mês, com o quantitativo de R\$ 1,823 por bilhete-passageiro. De outro lado, os custos com o VLT chegariam a R\$ 2,2 milhões, o que corresponderia a R\$ 0,848 por bilhete-passageiro (TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, 2019). Outro fator que é importante lembrar é que além das comprovações de custos e versatilidade do sistema de trilhos, a tendência a partir de lobbys políticos também esteve presente nessa mudança de sistema a ser implantado. O prejuízo disso a longo prazo é justamente o que vive a capital mato-grossense mesmo cinco anos após a realização da Copa do Mundo na cidade.

Dessa maneira, a implantação do VLT contemplava resolver as mesmas questões de deslocamentos que o BRT já havia apresentado, conforme apresentado na figura 3.60. A primeira linha do sistema começaria no Aeroporto Internacional de Cuiabá e passaria pela região hoteleira, região da Arena Pantanal, avançaria até a zona nordeste da cidade, onde estava um dos centros de treinamento. A segunda linha faria a conexão na rede hoteleira e seguiria com o trajeto Centro – Coxipó. Segundo Ribeiro e Fujita (2013), ambos os ramais totalizariam 22,18 quilômetros de trilhos, seriam construídas 22 estações e 3 terminais integradores com o sistema de ônibus, 1 complexo de manutenção, administração e operação e um pátio ferroviário de estacionamento.

De acordo com Nascimento (2015), o momento da Copa de 2014 foi a possibilidade de resolver demandas que se arrastavam há décadas para a cidade de Cuiabá. Assim como para Harvey (2006) a autora concorda que o megaevento tinha um determinado comportamento de trazer à tona os problemas antigos, sugerindo e propondo projetos com injeção de capital para que eles fossem resolvidos em tempo recorde. Com isso, a capital como as outras cidades-sedes passaram a contar com um sistema de contratação de obra pública diferenciado, o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), instituído pela Lei nº 12.462/2011 que permitia um sistema licitatório mais ágil e de maneira menos burocrática para os casos de projetos para a Copa do Mundo 2014, para as Olimpíadas de 2016, serviços de engenharia nos âmbitos

do Sistema Único de Saúde (SUS) e do sistema público de ensino. Através deste processo, a licitação realizada para o VLT em maio/2012, 24 meses antes do megaevento, teve como vencedor o Consórcio VLT Cuiabá, formado pelas empresas: CR Almeida S/A Engenharia de Obras, Santa Bárbara Construções S/A, CAF Brasil Indústria e Comércio S/A e Magna Engenharia Ltda e Astep Engenharia Ltda. Com o valor do contrato firmado entre a concessionária e a SECOPA/MT de R\$ 1.477,6 milhões, o mais baixo de outros três concorrentes (TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, 2019).

De acordo com o Relatório de Auditoria (RA) do processo nº 012.387/2018-5 da Secretaria de Controle Externo no Estado do Mato Grosso (Secex/MT) sob a relatoria de Raimundo Carreiro, o contrato foi quase totalmente pago via Governo do Estado do Mato Grosso com financiamentos adquiridos com a Caixa Econômica Federal com recursos do FGTS e do BNDES. Respectivamente, os valores eram de R\$ 423,7 milhões e R\$ R\$ 727,9, totalizando os R\$ 1.477,6 milhões para a construção total do VLT, nas suas duas linhas, com a modalidade de liberação dos recursos no prazo de 24 meses, conforme o cronograma apresentado pelo consórcio.

Com obras começadas em 21/06/2012, foram repassadas 13 parcelas referentes aos pagamentos com recursos do FGTS, totalizando R\$ 297,2 milhões e outras 17 parcelas oriundas do BNDES, um total de R\$ 660,8 milhões, o que chega ao montante de R\$ 958,2 milhões en-

tre 30/01/2013 a 16/12/2014. Além disso, existia a parte da desoneração de R\$ 257,3 milhões, a Contrapartida Adicional de R\$ 68,9 milhões e os R\$ 193,3 milhões que não foram repassados pela Caixa Econômica e ficaram como saldo a remanescente.

Fora esses gastos com as obras, outras despesas deveriam correr por conta do governo local, como as desapropriações e indenizações que segundo Relatório de Desapropriações e Deslocamentos Involuntários na Copa FIFA 2014 da Secretaria-Geral da Presidência da República foi feito um total de 320 ações, sendo 20 para residências com famílias de até três salários mínimos e 300 de imóveis/terrenos comerciais/outros. O que sucede é que embora fossem realizados todos esses movimentos financeiros de retiradas e indenizações de famílias e proprietários de imóveis na cidade, o que se viu desde 2012 foi uma expressividade de obras não finalizadas. Os processos de construção não foram concluídos apesar das primeiras composições de trens fabricadas na Espanha já tivessem deixado o Porto de Bilbao em agosto/2013, conforme figura 3.61, e desde quando chegaram ao Brasil seguem parados no pátio do estacionamento dos trens, sem qualquer previsão para que comecem a funcionar e isso tem causado um prejuízo incontável. Situação que especialistas já afirmam que o dia que forem colocados em serviço, deverão passar por reformas totais, ver figura 3.62.

Atualmente as obras seguem suspensas pela justiça por denúncias e investigações de fraudes, que inclusive levaram o ex-governador

Corredores Estruturais de Transporte Coletivo - VLT

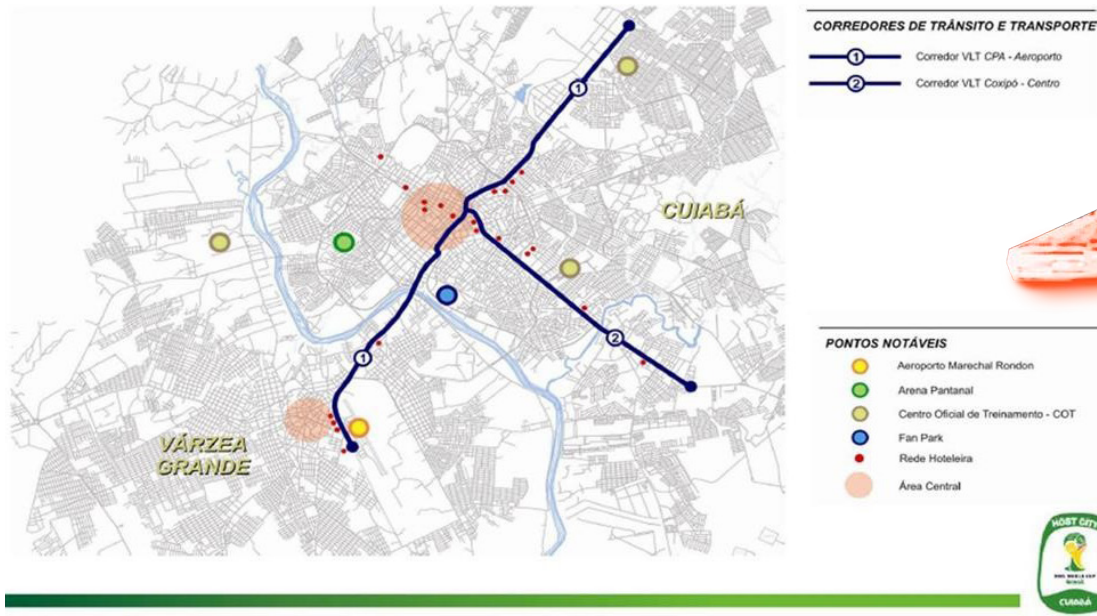


Figura 3.60: Corredores do VLT de Cuiabá – Fonte: www.mobilize.org.br.



Figura 3.61: Composições a caminho do Porto de Bilbao – Fonte: copa2014.gov.br.



Figura 3.62: Composições estacionadas no pátio e nunca operadas – Fonte: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44320552>.



Figura 3.63: Integração do VLT
- Fonte: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44320552>>.



Silval Barbosa à prisão por esse e outros contratos. A paralisação também se mantém em virtude da falta de acordo entre a gestora do consórcio e poder público sobre as possibilidades de continuidade. Assim, todas as obras permanecem paralisadas desde abril/2014, logo após o governo do estado ter concedido um aditivo de 12 meses para conclusão e início do funcionamento do VLT, mas que em função do atraso nos pagamentos das parcelas ao consórcio, o grupo fez notificações ao governador sobre a possibilidade da suspensão das obras. Adiante, o que se viu foram tentativas de negociações de aditivos de contrato que elevariam os custos totais a R\$ 1,988 bilhão e que também não passou pelo impedimento judicial quando os Ministérios Públicos Federal e Estadual apontaram irregularidades no contrato, determinando a continuidade de sua suspensão. Fatores que fizeram com que vias importantes da capital mato-grossense se tornassem cenários caóticos amargados desde 2012 e sem previsão para qualquer tipo de melhora e transformação. O que se percebe pelos trechos onde seriam implantadas as duas linhas do VLT são obras abandonadas com perfurações e remoções de terra, estações praticamente finalizadas que servem como abrigo para moradores de rua e integrações totalmente destinadas ao descaso do poder público, como demonstrado nas figuras 3.63, 3.64, 3.65 e 3.66.

Já no caso do Corredor Mário Andrezza, também constante na Matriz de Responsabilidade, existiam duas obras a serem realizadas, a “duplicação da Avenida Mário Andrezza no trecho entre o trevo do

Figura 3.64: Estações abandonadas
- Fonte: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44320552>>.



Figura 3.65: Parte de trilhos implantados e abandonados
- Fonte: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44320552>>.



Figura 3.66: Base para implantação de trilhos
- Fonte: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44320552>>.



Lagarto e a Avenida Miguel Sutil, com implantação de faixa prioritária para o transporte público” (MINISTÉRIO DO ESPORTE, 2014). Isso ao longo de dez quilômetros de projetos que foram pagos com parte de recursos de financiamento federal, via Caixa Econômica Federal, e outra parte com recursos de prefeituras e governo do estado. Segundo Ribeiro e Fujita (2013), esse era um plano B de locomoção entre aeroporto-arena e aeroporto-rede hoteleira e que também facilitava o acesso das regiões norte, nordeste e noroeste do estado até a capital. E, por fim, o corredor também era um importante ramal de acessibilidade ao Centro Oficial de Treinamento (COT) em Barra do Pari, em Várzea Grande.

Na dezena de quilômetros ao

longo da obra, seriam implantadas trincheiras, alças de acesso e saída, duplicações da via em superfície e da ponte sobre o rio Cuiabá, com extensão de 228 metros. A estratégia era justamente a conexão das cidades de Várzea Grande e Cuiabá por um outro ponto, dando possibilidades de acesso às rodovias estaduais e federal, sobretudo a BR-364 e de outra ponta já promover o acesso à Arena, fazendo com que pontos finais do trecho em obras como a trincheira de ligação à avenida Miguel Sutil já fosse parte das melhorias urbanas no entorno do equipamento esportivo.

As obras do corredor que faziam parte da Matriz de Responsabilidades tinham previsão de custos de R\$ 32,6 milhões, mas foram investidos R\$ 52,9 milhões, sendo R\$ 31

milhões financiados pelo governo federal, via empréstimo com Caixa Econômica Federal, no que integrava o Pacto Pela Mobilidade Urbana 1ª Etapa (BELCHIOR, 2012), os outros R\$ 21,9 milhões foram custeados pelos governos locais. Assim, partes das obras foram entregues já em novembro de 2013, como a Trincheira Ciriaco Cândia/Maria Andreazza, ver figura 3.67, e a Ponte Mario Andreazza, além da duplicação da via que parte já estava finalizada anteriormente, em julho de 2013, demonstrada na figura 3.68.

Além dos benefícios de conexão dos pontos propostos entre as duas cidades, ao longo do percurso do corredor percebe-se a implantação de inúmeros conjuntos habitacionais, inclusive construídos dentro do Programa Minha Casa Minha



Figura 3.67: Trincheira da avenida Ciriaco Cândia – Fonte: <<https://www.midianews.com.br/cuiaba-2014/duplicacao-da-ponte-mario-andreazza-entra-na-fase-final/138018>>.



Figura 3.68: Via duplicata e Ponte Mário Andreazza – Fonte: <<https://www.midianews.com.br/cuiaba-2014/duplicacao-da-ponte-mario-andreazza-entra-na-fase-final/138018>>.



Vida (PMCMV) do governo federal, dando indícios que a antiga via/rodovia que cortava os municípios acabou passando por transformações importantes para a chegada de outros públicos e ocupações ao longo de seu trajeto.

Esses processos realizados nos trajetos das obras de mobilidade e transporte são interessantes para demonstrar como são oriundos de outros processos anteriores, como das criações das localizações (VILLAÇA, 1985), mas que acabam dando rumos para as formações de outros polos de moradias, comércio e serviços. Segundo Botelho (2008), essas vias são responsáveis pelos deslocamentos até os vetores diferenciadores do espaço e é o que constantemente se percebe nos dois projetos, eles saem de um ponto importante e desembarcam noutro, e durante seus trajetos outros espaços vão se originando.

C. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ

Embora a pista de pouso e decolagens do Aeroporto Marechal Rondon tenha sido inaugurada em 1956, o terminal de passageiros funcionou até 1964 onde funcionava a sede do antigo canteiro de obras da execução da pista. Assim, o terminal passou mais de dez anos sob a gestão do Ministério da Aeronáutica e só foi repassado à administração da INFRAERO em 1974, quando inúmeras obras de melhoria no aten-

dimento ao público e ao complexo aeroportuário foram empreendidas. Em 2006, um novo terminal começou a ser construído junto com relevantes operações de melhorias na pista de pouso e decolagem, o que aumentou para 1 milhão o número de passageiros, a capacidade de operação e atendimento do aeroporto (INFRAERO, 2019)

Para a Copa de 2014, a Matriz de Responsabilidade previa três grandes frentes de trabalho para o Aeroporto Marechal Rondon, eram: a) a reforma e ampliação do Terminal de Passageiros, adequação do Sistema Viário e Construção de Estacionamento; b) Implantação do Módulo Operacional; c) Ampliação do Sistema de Pistas e Pátios, Infraestrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares. Mas para elas vale considerar que apenas o primeiro grupo de ações estava presente nas previsões feitas em 2010, só posteriormente que foram inseridos os outros dois grupos e juntos somavam o custo de R\$ 129,2 milhões pagos integralmente pelo governo federal na modalidade de investimento.

Também licitado e contratado utilizando o Regime Diferenciado de Contratação (RDC), previsto nas flexibilizações da Lei nº 12.462, o aeroporto teve a licitação de sua execução vencida pelo Consórcio Marechal Rondon, formado pelas empresas Engglobal Construções, Concremax e Multimetall, que apresentou a proposta de R\$ 89,3 milhões, embora a Matriz de Responsabilidade de 2010 tivesse a previsão de R\$ 87,5 milhões (SECOPA-MT, 2012). Assim, o contrato 065/2012 – Aeroporto Marechal Rondon pas-

sou a se referir aos grupos de ações mencionados anteriormente e também se tornou produto do convênio firmado entre INFRAERO e Governo do Estado do Mato Grosso, em setembro de 2012. A parceria previa que a INFRAERO se encarregaria dos repasses de recursos, faria todas as ações de controle ambiental e fiscalização das obras juntamente com o gestor estadual. A parte que caberia ao governo seria a de licitar, contratar e exercer a administração do contrato e obra, além de promover a execução da parte externa ao aeroporto, nas vias de acessos e afins (AEROFLAP, 2016).

Em maio de 2014, das obras referentes ao contrato e a Matriz, iniciadas em dezembro de 2012, foram entregues a nova sala de desembarque doméstico, três esteiras de restituição de bagagens, banheiros, esteiras coletoras de bagagens nos check-ins, carrosséis de bagagens, 4 elevadores e 2 escadas rolantes. Também, foram entregues os estacionamentos, ampliando a área de 9,4 mil para 13,7 mil metros quadrados, saindo da capacidade de 306 para 427 vagas, além das obras de melhoria nas vias de acesso, duplicação na parte frontal ao terminal e sinalização de aeronaves (AEROFLAP, 2016). A expectativa era que no final de todas as etapas das obras, o terminal de passageiros saísse de 8,4 mil para 14,5 mil metros quadrados, passando a operar com um quantitativo que saísse dos 2,5 milhões para 5,7 milhões passageiros ao ano.

Mas, toda a expectativa acabou por não ser atendida exatamente como se esperava, obras como da

reforma e ampliação do terminal de passageiros foram entregues somente dois anos depois da realização da copa, acontecendo somente em julho de 2016. Ainda assim, outras partes tinham previsões para conclusões somente em dezembro de 2016. Segundo a INFRAERO, em junho de 2017, as obras ainda estavam em 80% dos serviços concluídos e delas os sistemas de ar condicionado, pontes de embarque, portas automáticas ainda não estavam totalmente concluídas (INFRAERO, 2017) e mesmo assim, as dificuldades dos cumprimentos dos prazos se arrastaram. Em janeiro de 2018, foi assinado um novo documento que ampliava o prazo do convênio entre o governo do estado e a estatal federal para as obras do aeroporto, a nova data chegava a 28 de fevereiro do mesmo ano e contava com os 19,1% restantes que estavam pendentes para a finalização plena das obras sob a responsabilidade da Engglobal Construções, participante do consórcio vencedor em 2012 (RD News, 2018).

Ao contrário dos encerramentos das ações de projetos e obras, o que

aconteceu em 2019 foram os processos de concessões aeroportuárias, fazendo mais uma vez a transferência da gestão para uma associação/empresa privada e tornando o equipamento público como instrumento de gestão manuseado pela iniciativa privada (FARIA, 2009).

Tal situação fez com que apesar de todos os atrasos nas obras e com partes não totalmente finalizadas, o terminal passasse pelo leilão em 15/03/2019, durante o processo que colocava à privatização 12 aeroportos divididos em três blocos: Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. O último grupo era referente aos terminais de Cuiabá, Rondonópolis, Sinop e Alta Floresta, vencido pela proposta de R\$ 40 milhões feita pelo Consórcio Aeroeste. Curiosamente, alguns dos itens prioridades colocadas pelas condições dos contratos de concessão são melhorias nos banheiros públicos, sinalizações de informações, internet de uso público, climatização, manutenção de existentes e instalação de novas esteiras e escadas rolantes, além de elevadores e demais intervenções pontuais. O que é questionador para

um aeroporto ainda em processo de finalização para as obras, num trabalho que dura quase sete anos, e ter que passar novamente por essas modalidades de ações de manutenção e implantação.

Por fim, ao observar a figura 3.69 é possível comparar as mudanças de áreas ocupadas pelos novos dimensionamentos, tanto do terminal como dos pátios de aeronaves e dos estacionamentos de veículos. Se percebe que foram implantadas novas edificações, mas tudo isso segue a mesma lógica de fazer um investimento oriundo de recursos públicos, nesse caso maior parte do governo federal, e em seguida conduzir tal equipamento ao processo de concessão para gestão privada durante décadas. Talvez essa medida que começou em 2011, com Natal sendo o primeiro aeroporto concedido à iniciativa privada, tenha se expandido a ponto de produzir investimentos públicos e na sequência colocá-los sob a exploração e gestão dos grandes grupos privados donos de contratos que vão de rodoviárias até aeroportos.



Figura 3.69: Aeroporto de Cuiabá, comparativa entre área ocupada pelo terminal entre 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

3.1.3.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

Segundo Lefebvre (2001, p. 34), “o projeto dos promotores de vendas se apresenta como ocasião e local privilegiados: lugar da felicidade numa vida cotidiana miraculosa e maravilhosamente transformada”. A afirmação se refere aos modos de morar vendidos a partir da publicidade e das lógicas de mercado, da promoção e da fascinação das pessoas pelo lugar de viver com características integrais e com um jeito perfeito prometido pela e para uma sociedade de consumo. Mas nada impede que ele conduza a reflexão sobre projetos como do aeroporto e da Arena Pantanal, que acabaram sendo construídos, em partes, sob essas mesmas proposições, feitas por mercados, por projetistas, por governos e por comitês e secretarias da Copa.

Para ambos os casos essa foi uma forma de aplicar arquiteturas volumosas e que tinham como função a sua exclamação e imposição visual na paisagem e na cidade para em seguida seguir com as diretrizes de como seriam os processos de urbanismo que deveriam acontecer nos seus entornos. O que acontece em Cuiabá, principalmente com a Arena, se assemelha à afirmativa de Cullen (2012, p. 135) quando diz que “através da observação da cidade construída pela especulação ou pelas autoridades locais é forçado a constatar que esta concepção de paisagem urbana não tem sido respeitada (no melhor dos casos). Continuamos ainda numa fase primitiva

em que o edifício é por si a totalidade e finalidade do urbanismo”. Perspectiva que conduz a visualização das obras feitas no entorno do equipamento urbano e quase todas para favorecer o seu acesso e sendo definidas a partir dessa inserção e não somente pelas necessidades sociais e locais de quem usa espaço cotidianamente.

Na figura 3.70 são demonstrados os três pontos mais expressivos que tiveram alterações quanto ao desenho urbano e que de certa maneira impactaram também na paisagem da região do aeroporto. A área de Várzea Grande que dá continuação pela Avenida da FEB com a linha de onde seria o VLT foi sem dúvida um dos espaços que mais se modificaram pela inserção dos trilhos, por determinados alargamentos, cruzamentos e retiradas de vegetações. Isso acontece com ênfase quando ela passa por outras vias onde são geradas trincheiras, rotatórias ou desvios. Além disso, existe o ponto onde foi inserida a estação do modal sobre trilhos e que ocupa a parte frontal do acesso ao aeroporto.

Esses importantes eixos de deslocamentos, como por exemplo a Avenida da FEB e após o primeiro cruzamento onde foi construída a trincheira, conforme demonstrada na figura 3.71, se estendendo pela Avenida João Ponce de Arruda são exemplos importantes do que Villaça (1998) apresenta como vias de transportes influenciadoras no arranjo interno das cidades e nas suas expansões. Nesse caso, a via que recebe o VLT com viagem iniciada em Cuiabá e acaba sendo um importante elemento de organização

dessa zona de Várzea Grande que já possuía parte do seu desenho urbano consolidado, mas que ainda assim passou por adaptações e novos rumos, conforme demonstrado nas figuras 3.72 e 3.73.

Especificamente sobre a parte frontal de acesso ao aeroporto, como já dito, a figura 3.73 demonstra a inserção da estação do VLT, as modificações nos canteiros centrais, elementos paisagísticos e calçamentos que tiveram alterações para que fossem construídas as partes do projeto dos trilhos. Além disso, partes de quadras foram retiradas para a implantação da rotatória, a vegetação e algumas edificações deram lugar aos espaços de estacionamentos.

Tal eixo de transporte público vinha transformando tanto o desenho como as paisagens dos percursos feitos por ele, o problema é que a cena ficou em partes construída, resultando para Cuiabá uma das piores composições urbanas paisagísticas no que diz respeito aos cortes feitos por uma obra de mobilidade. As constantes cenas de abandonos ficaram muito mais fortes para a capital, se tornando mais imponentes que qualquer outra possibilidade de legado e beleza que um megaevento poderia ter trazido mesmo cinco anos após a Copa do Mundo no Mato Grosso.

Esses três pontos podem ser entendidos como eixos viários atuando como elementos estruturadores urbanos. Os três desempenham o papel de promover o deslocamento e acessibilidade da capital até ao aeroporto, considerando que eles são importantes nas articulações de no-



Figura 3.70: Raio de Análise de 2 Km, Aeroporto de Cuiabá, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.

Figura 3.71: (1) Cruzamento das avenidas da FEB, 31 de março e João Ponce de Arruda, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.





Figura 3.72: (2) Cruzamento das avenidas João Ponce de Arruda e Couto Magalhães, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura 3.73: (3) Cruzamento das avenidas Senador Filinto Muller, Presidente Artur Bernardes e João Ponce de Arruda, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

vos espaços que vão se organizando ao longo de seu transcorrer. O que também tem agido como importante item da especulação urbana nos trechos, sendo supridos de comércios, instituições e pontos de serviços que se organizam por esses eixos de rolagem por onde todos que se interessam por percorrer os espaços entre aeroporto e centro devem passar, colocando seus potenciais especulativos comerciais e imobiliários dentro da articulação com as estruturas de maiores evidências.

Na área de análise no entorno da Arena Pantanal, as transformações foram detectadas em sete pontos. A maioria fazia conexão ou marcava os acessos ao equipamento esportivo, outras estavam mais conectadas a antigas infraestruturas com cursos e captação d'água ao longo da ave-

nida Oito de Abril e fazendo intersecções ou finalizações na Avenida Miguel Sutil, como nos casos das figuras 3.75 e 3.76, ambas criando trincheiras. A primeira rebaixando a Miguel Sutil e a segunda sendo o retorno e final da Avenida Ciríaco Cândia.

Nas outras faces da área ocupada pelo complexo esportivo, a Avenida Miguel Sutil apresentou outra alteração com a ampliação de rotatórias e ao longo da Avenida Oito de Abril outros pontos também foram observados, conforme ilustrado pelas figuras 3.77, 3.78, 3.79 e 3.80. Já na margem do Rio Cuiabá, mas ainda na área de análise, a parte da orla teve alteração no traçado da via existente e acabou remodelando o local, criando uma interface com o Museu do Rio e gerando visadas a partir





Figura 3.74: Raio de Análise de 2 Km, Arena Pantanal, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



desse ponto para o curso d'água, ver figura 3.81. E, como apontado na tabela 3, essas obras e projetos de intervenções foram oriundas tanto da importância da arena como do papel que cada uma delas desempenha na estruturação desse espaço urbano. Todas elas foram compreendidas como soluções aos eixos de deslocamentos na cidade, principalmente os que articulam relações entre vias regionais e que passam a atuar como urbanas e os cruzamen-

tos e trincheiras que facilitam esses acessos, mantendo os grandes corredores de acessibilidade ao centro e aos outros pontos funcionando. Como em outros casos, eles são inclusive articuladores de atividades comerciais e de urbanizações que passam a acontecer aproveitando esses percursos colocados como estruturas urbanas importantes à vida diária, aos transportes e demais tipos de movimentações.

Figura 3.75: (1) Trincheira Avenida Miguel Sutil com Avenida Agrícola Paes de Barros, 2009/2019 Fonte: Google Earth .

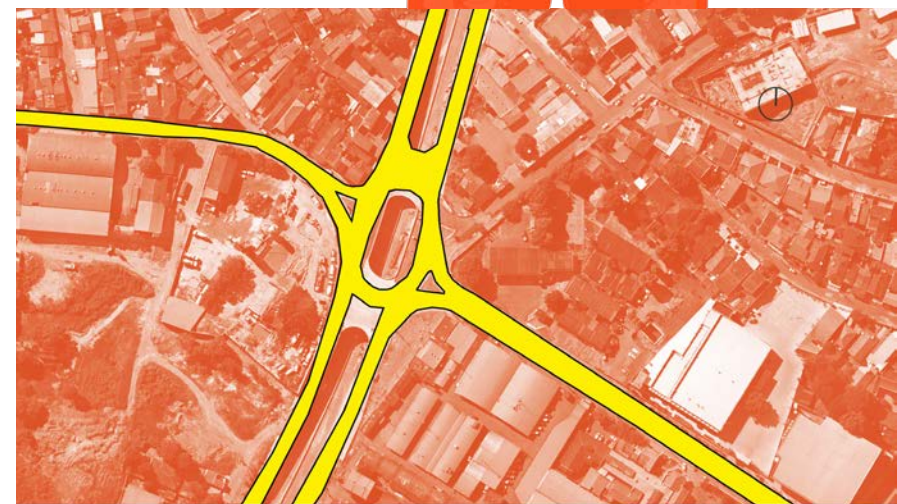




Figura 3.76: (2) Trincheira Avenida Ciriaco Cândia com Avenida Miguel Sutil, 2009/2019 - Fonte: Google Earth .



Figura 3.77: (3) Cruzamento da Avenida das Flores com Avenida Miguel Sutil, 2009/2019 - Fonte: Google Earth .

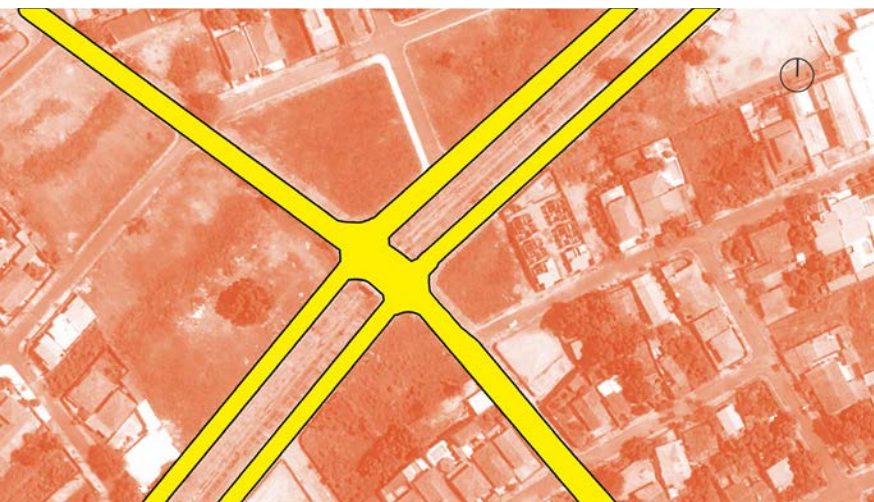


Figura 3.78: (4) Cruzamento da Avenida Senador Metelo com Avenida Oito de Abril, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.





Figura 3.79: (5) Cruzamento da Rua Ranulfo Paes de Barros com Avenida Oito de Abril, 2009/2019 - Fonte: Google Earth .



Figura 3.80: (6) Cruzamento da Rua Barão de Melgaço com Avenida Oito de Abril, 2009/2019 - Fonte: Google Earth .



Figura 3.81: (7) Orla do Rio Cuiabá e Museu do Rio, 2009/2019 - Fonte: Google Earth .



3.1.4. CURITIBA

3.1.4.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ARENA DA BAIXADA

Segundo Soares (2013), o diferencial nos modelos adotados para a construção dos estádios nas duas capitais sedes da região sul foi por utilizarem as iniciativas de composições de Sociedades de Propósito Específico (SPEs), feitas com a expectativa de gerar menores impactos aos clubes, aos governos locais e federal, apesar que em ambos os casos também tenham existido parte de financiamentos via BNDES junto à União para essas construções. A Arena da Baixada é um dos casos que as obras custaram R\$ 391,5 milhões e desses, R\$ 260,3 milhões oriundos de recursos privados e outros R\$ 131,2 milhões de financiamento com o banco público.

Segundo Firkowski e Baliski (2015), de acordo com as expectativas iniciais e sob a consideração das cartilhas referências da FIFA de 1995 sobre os estádios, o Clube Atlético Paranaense estaria com previsões e capacidade para executar obras com baixos custos para melhorias e adequações para sediar os jogos que seriam disputados em Curitiba. Mas com a verificação das atualizações referenciais feitas em 2007/2008, conclui-se que apenas os R\$ 69 milhões iniciais não seriam suficientes, as obras gastariam três vezes mais do que o orçamento inicial, o que

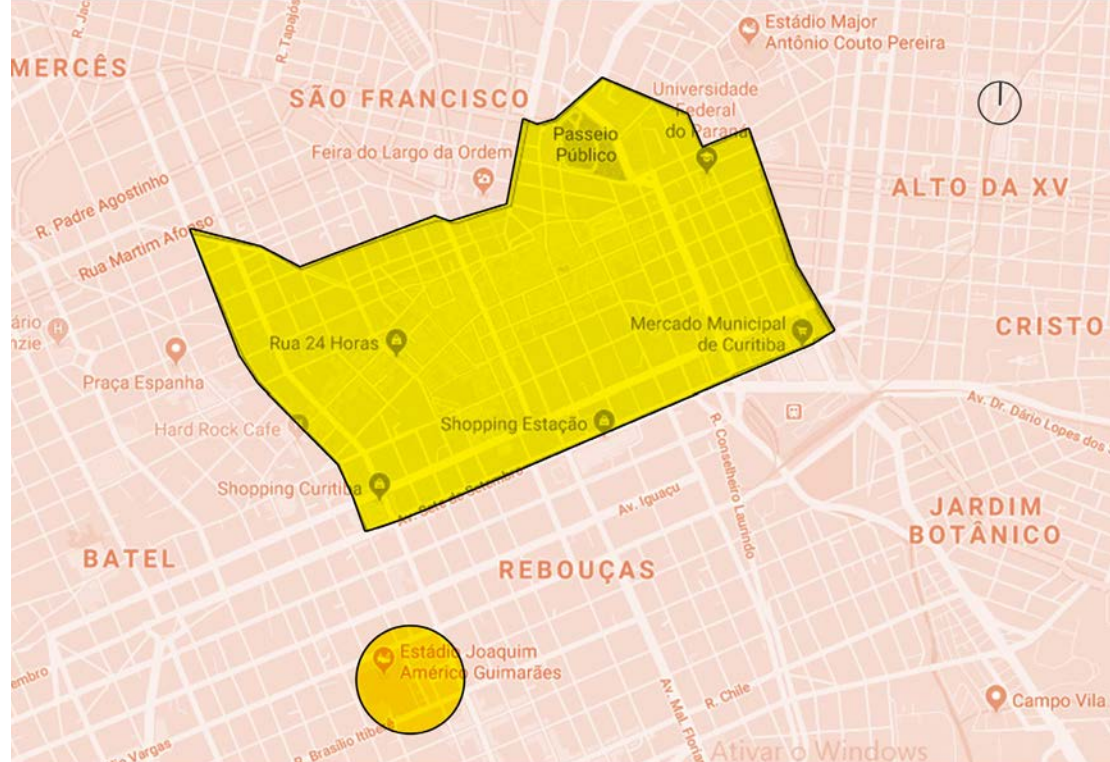


Figura 3.82: Localização da Arena da Baixada em relação ao centro – Fonte: Google Maps.

gerou a necessidade da existência dos convênios com governos locais, inclusive para buscar o aporte financeiro via financiamento e que acabou sendo feito com o BNDES. Na negociação ficava também a carga do clube a contratação dos projetos de arquitetura e engenharia, toda parte de obras e serviços, considerando que foi constituída a empresa CAP S/A Arena dos Paranaenses com propósito de gerenciar todos os processos, dispensando a figura da empreiteira com o intuito da redução dos custos de administração e o acompanhamento financeiro e operacional seria mais próximo por parte do Atlético.

Embora os valores orçados para as obras da Arena da Baixada, conhecido como Estádio Joaquim Américo Guimarães, e do entorno tenham sido de R\$ 184,6 milhões em 2010 e reforçados em 2011 no Balanço 2014, na Matriz de 2013 ele já representava 77% dos investimentos previstos para Curitiba, se falava em R\$ 326,7 milhões já nessa fase (FIRKOWSKI; BALISKI, 2015). Mais tarde, em dezembro de 2014, na última versão da Matriz de Responsabilidades chegaria aos R\$

391,5 milhões, já mencionados anteriormente.

Alguns pontos interessantes e até curiosos sobre a Arena da Baixada começam pela sua reinauguração, trata-se de um estádio que passou por modernização e retomou suas atividades em 1999, sendo intitulado um dos estádios mais modernos do país. Além disso, a sua localização é algo diverso de inúmeras outras arenas construídas e/ou reformadas para a Copa no Brasil, ela se localiza no bairro Água Verde próximo ao centro da capital paranaense, como demonstrado na figura 3.82, numa zona de classe média, com maior parte de residências e com expressivos valores de comercialização. O que acabou gerando custos de R\$ 14,5 milhões aos cofres públicos dos governos locais com desapropriações, em que 17 imóveis foram permutados e/ou indenizados, lembrando que esse quantitativo não constou no Relatório de Desapropriações e Deslocamentos Involuntários na Copa FIFA 2014 de autoria da Secretaria-Geral da Presidência da República. E por último, todas as áreas desapropriadas foram posteriormente transferi-

das ao Clube Atlético Paranaense, a partir do Convênio nº 19.275/2010 firmado entre o clube e o município que tratava do repasse posterior. Tal situação foi fundamentada na declaração feita em 08 de dezembro de 2011, que oficializava o Decreto Municipal nº 19.257 tornando a área em Zona Especial Desportiva (ZED) com possibilidade de mudanças

inclusive em imóveis já existentes, mediante indenizações e permutas (FIRKOWSKI; BALISKI, 2015).

Após as obras, a Arena da Baixada, segundo dados do Atlético Paranaense, passou a ter as seguintes características:

ARENA DA BAIXADA

43 MIL PESSOAS EM JOGOS DE FUTEBOL
 60 MIL EM SHOWS
 884 VAGAS EM ESTACIONAMENTO COBERTO
 308 REFLETORES
 2 TELÕES GIGANTES
 95 CATRACAS
 35 CAMAROTES
 4 VESTIÁRIOS
 155 BANHEIROS PÚBLICOS
 52 RESTAURANTES E LANCHONETES
 190 CÂMERAS DE SEGURANÇA

Ela sediou quatro partidas durante a Copa de 2014 e se tornou o primeiro estádio da América Latina a possuir uma cobertura retrátil, possibilitando o seu uso independente das condições climáticas (ESTÁDIO ATHLETICO PARANAENSE, 2014). Mas, apesar desse projeto tecnológico e no padrão FIFA, o equipamento esportivo tem sentido dificuldades de mantê-lo, além de outros problemas como as demandas judiciais envolvendo o convênio triparte celebrado entre município, estado e o clube, além de outras dificuldades que têm surgido desde a inauguração e após o alvoroço da Copa do Mundo. Esse imbróglia envolvendo o acordo de construção entre governos locais e o Atlético Paranaense está situado na confusa relação surgida quando a arena foi orçada por menos da metade que custou no final, quando o estado e prefeitura se envolveram nas vendas de papéis no mercado em nome do clube e nas diferenças de valores de repasse, visto que os custos foram muito superiores aos previstos e não houve a atualização do acordo triparte. O que desencadeou, em 2017, a decisão do Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) sobre como deveriam ser pagos os valores pelo estado à prefeitura e quais os demais encaminhamentos concernentes as atualizações das dívidas contraídas pelo clube na época da reconstrução do estádio (JULIO FILHO, 2017).

Sobre a manutenção mensal da arena, os custos seguem elevados, sobretudo no que diz a realização de partidas e eventos. Cenário motivado também pelos valores que são gastos para a utilização em um

jogo, chegando a custar R\$ 114 mil por jogo durante o campeonato estadual, considerando que as maiores partidas tiveram entre 8 a 9 mil pagantes, com uma ocupação de 20% da sua capacidade total (TRIBUNA PR, 2019). Além disso, no período de fevereiro a março de 2019, foram realizadas cinco partidas de futebol na Arena e não registrado qualquer outro evento que pudesse capitalizar o espaço (GUIA DOS ESTÁDIOS, 2019). A partir dessas questões apresentadas, a Arena que é administrada pela Sociedade de Propósito Específico (SPE), CAP S/A Arena dos Paranaenses, tem tido sua situação financeira num estado complexo. De acordo com o Relatório Anual da Administração – Exercício 2018 (CAP S/A. ARENA DOS PARANAENSES, 2019), os resultados para o último ano foram com prejuízos apontados em 01/01/2018 de R\$ 2,890 milhões e em 31/12/2018 de R\$ 7,619 milhões. Esses números colocam em questão a sobrevivência econômica e a possibilidade de manutenção do estádio, colocando-o como mais um dos problemas gerados com a construção dos equipamentos esportivos com padrões internacionais, mas que são impossíveis de serem amplamente ocupados ou tendo uma vida sustentável para a capital sede que o abrigou.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA - AFONSO PENA

O Aeroporto Afonso Pena foi construído pelo Ministério da Aeronáutica e pelo Departamento de

Engenharia do Exército Norte-Americano e inaugurado em 1946 no município de São José dos Pinhais, começando a operar com o status de internacional somente em 1991, mas é importante frisar que já em 1974 ele recebeu o Terminal de Logística de Carga (TECA), o primeiro da rede INFRAERO no Brasil. Ao longo desse e dos períodos subsequentes, o aeroporto recebeu ampliações, inclusive de seu terminal de passageiros que até o final da década de 1970 já havia sido aumentado quatro vezes da sua capacidade de atendimento original (INFRAERO, 2019).

Com o anúncio da Copa do Mundo no Brasil em 2007 e posteriormente com a definição de Curitiba como uma das cidades sedes, o aeroporto entrou no rol das frentes de trabalho para melhorias e adequações do seu sistema de serviços e estrutura. A Matriz de Responsabilidades contemplava dois grandes grupos de ações: a) Ampliação do sistema de pistas e pátios, infraestrutura, macrodrenagem e obras complementares; b) Ampliação do Terminal de Passageiros e ampliação do Sistema Viário. Mais tarde, foi inserido o terceiro grupo que se referia a Restauração das Pistas de Pouso e Decolagem de Táxi. Com as obras em curso, a grande novidade para o caso desse aeroporto foi o salto acontecido nos valores pagos pelos serviços em relação ao que havia sido orçado anos antes. De acordo com dados do PAC, foram investidos e considerados como obras concluídas na última atualização financeira em junho/2018 o montante de R\$ 344,8 milhões contra os mencionados R\$ 157,3 milhões na

atualização de dezembro/2014 da Matriz, que destoavam dos R\$ 72,8 milhões constantes na previsão de 2010/2011.

Desses totais, as discrepâncias iniciaram com o valor de R\$ 246,746 milhões do Consórcio SIAL / JOATAELE / PJJ MALUCCELLI, vencedor da licitação nº RDC 13/DALC/SBCT/2012 realizada sob o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) e que passou por aditivos até que chegasse aos valores mencionados anteriormente. Já as previsões de conclusões das obras eram de que o Terminal de Passageiros, na primeira etapa acontecesse em dezembro de 2013 e a ampliação do pátio de aeronaves para fevereiro de 2013 (PAC MPOG, 2012). Assim, tudo estaria em processo acelerado para as finalizações até o início dos desembarques dos turistas para as partidas que seriam realizadas na Arena da Baixada.

Com as ampliações e melhorias no aeroporto, a Infraero esperava ampliar anualmente os 5,8 milhões de passageiros para 7 milhões no momento da Copa. Inclusive porque apenas o pátio de aeronaves saltou de 84 mil m² para 143 mil metro quadrados de área construída, colocando novas posições de estacionamentos e tráfego. Do mesmo modo, o Terminal de Passageiros teve suas dimensões ampliadas para 112 mil metros quadrados, como pode ser observado nos comparativos feitos na figura 3.83, demonstrando as áreas ocupadas pelo terminal, além dos pátios de estacionamentos de veículos, que saíram da capacidade para 680 vagas e chegando às 2200.

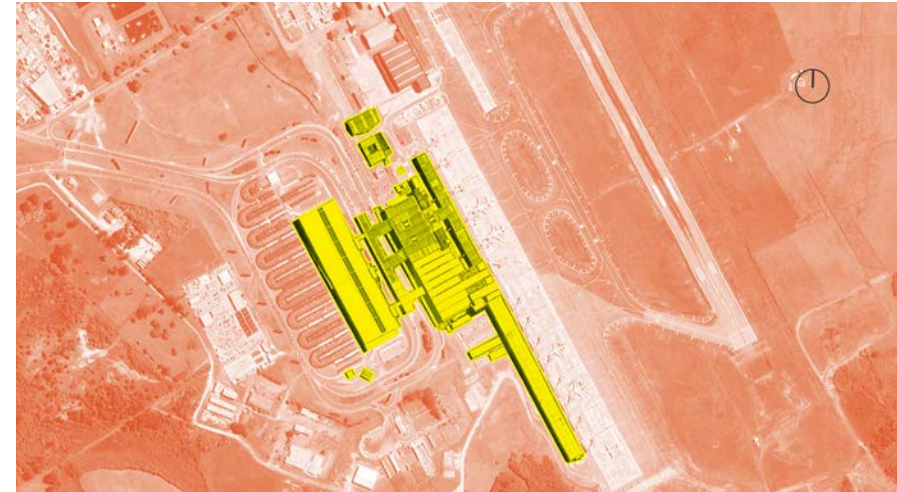


Figura 3.83: Expansão da área construída do Aeroporto de Curitiba – Fonte: Google Earth.

O que sucede após todo esse processo de finalização das obras, das melhorias e ampliações é a previsão da privatização do terminal aeroportuário. De acordo com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criado em 2016 através da Lei nº 13.334, vinculado à Presidência da República e responsável por ampliar oportunidades de investimentos, emprego e desenvolvimento econômico, industrial e social no Brasil, foi lançado em março/2019 o edital de estudos para concessão de 22 aeroportos, nos quais está inclusa concessão do Afonso Pena, na capital paranaense (PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS, 2019).

A previsão após os estudos elaborados e analisados ao Tribunal de Contas da União (TCU) são de 100 dias para a publicação do edital referente ao leilão, com a estimativa para que aconteça entre fim de 2019 e início de 2020. Um cenário que demonstra que após investimentos de mais de R\$ 300 milhões, o terminal de Curitiba será posto para gestões através de grupos privados por prazos de duas a três décadas, situação que mais uma vez coloca o demonstra o ato de provocar e executar investimentos com recursos públicos e em seguida conduzi-los às administrações de grupos privados.

C. MOBILIDADE: CORREDOR AEROPORTO / RODOFERROVIÁRIA BRT EXTENSÃO DA LINHA VERDE SUL E OBRAS COMPLEMENTARES DA REQUALIFICAÇÃO DO CORREDOR MARECHAL FLORIANO

Segundo Firkowski e Baliski (2015), as obras da Copa do Mundo para Curitiba no ano de 2014 já marcavam uma variação de 37% a mais do que havia sido orçado, os totais saíram de R\$ 705,39 milhões e chegaram a R\$ 968 milhões, mas é possível apontar outra nova atualização para fevereiro/2019, período em que esses projetos e execuções já custavam R\$ 1.326,54 milhões, 88% acima do valor inicial considerado pelas autoras.

Tal situação se configura nos aumentos dos gastos em todas as frentes de obras, sobretudo no projeto implantado no Corredor Aeroporto / Rodoferroviária, que conecta o centro de Curitiba ao aeroporto Afonso Pena no município de São José dos Pinhais. Para esse sistema, foram investidos R\$ 230,5 milhões

dos quais a previsão era de R\$ 110,3 milhões e sobre o qual segundo a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) sua definição era:



Figura 3.84: Viaduto estaiado – Fonte: < <https://blog-dotarso.com/2014/05/05/pstu-pergunta-para-beto-richa-e-os-milhoes-do-viaduto-estaiado/>>.



“O corredor é o principal eixo de ligação do Aeroporto Internacional Afonso Pena à Rodoferroviária de Curitiba. Para dar maior fluidez ao trânsito, em São José dos Pinhais serão retirados os sinaleiros e as torres de energia para implantação de mais uma pista, em ambos os sentidos. A obra compreende a requalificação da Av. das Torres (divisa entre os dois municípios), da rua Comandante Aviador José Paulo Lepinski e da rua Rocha Pombo. Também serão construídas três trincheiras para veículos e passagens em desnível para pedestres. Também serão feitos serviços de pavimentação, iluminação, calçamento, ciclovia e paisagismo. A via será totalmente urbanizada e ligará os parques locais.”

Além dessas obras, houve também a inserção do polêmico Viaduto Estaiado de Curitiba sobre a avenida Comendador Franco, que se tornou o grande marco dos gastos do tema, pois somente ele consumiu quase 50% dos valores totais empreendidos. Para Firkowski e Baliski (2015),

essa construção se referia ao processo que enfatizava o city marketing da cidade, dando o mesmo sentido trabalhado por IVO (2015) quando projetos desse nível, com altos custos de execução eles são os grandes marcos em intervenções urbanas e são codificados como geradores de tecnologia, de projetos high techs e que desempenham marcos na paisagem para serem usados como ícones nas cidades.

Possivelmente, esse viaduto tão questionado pelo seu custo e presente na paisagem, como demonstrado na figura 3.84, se arrolou juntamente com as polêmicas que diziam respeito a finalização das obras do corredor, ao ponto de em fevereiro/2018 o Tribunal de Contas do Estado (TCE) e o Ministério Público de Contas (MPC-PR) solicitarem e acompanharem os novos cronogramas das obras da Copa não finalizadas, ainda que quatro anos após o megaevento. Nessa solicitação, o corredor aeroporto/rodoferroviária, que tinha 84% concluído, deveria finalizar o restante no prazo de seis meses, visto que em vários trechos existiam etapas paralisadas e sem fisionomias de encerramento, como demonstrado na figura 3.85.



Figura 3.85: Corredor Aeroporto / Rodoferroviária com obras paralisadas – Fonte: <<https://www.tribunapr.com.br/noticias/curitiba-regiao/governo-do-estado-tem-tres-meses-para-terminar-obras-da-copa-determina-tce/>>.

Para Rosa (2015, p. 26):

“A extensão da Linha Verde Sul é um projeto de mobilidade urbana que está voltado à região sul de Curitiba, cujo objetivo é a ampliação da linha verde entre os bairros Pinheirinho e o Contorno Sul. Já as obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano se referem ao alargamento do viaduto sobre a linha férrea, após o terminal do Boqueirão, no qual haverá a duplicação das pistas, com o objetivo de melhorar o tráfego da rua e assim tornar a via como mais uma alternativa de ligação com São José dos Pinhais e acesso ao aeroporto”.

Em suma, todas as obras tinham a função de promover um deslocamento mais válido na cidade, conectando pontos e equipamentos relevantes à vida urbana e ao cotidiano e o que poderia ser acrescentado é que o Corredor Floriano também previa a construção de trincheiras, restauração da pavimentação, iluminação, planejamento cicloviário e para pedestres, assim como a implantação de projeto de paisagismo, como demonstrado nas figuras 3.86, 3.87 e 3.88. Além de ter a função de prolongar o sistema integrado de transporte até o Terminal Central de São José dos Pinhais (COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA, 2013). Todas as descrições anteriores provam que as obras que custaram até dezembro/2014 o valor de R\$ 98

milhões, divididos entre governos federal e municipal e todas as duas frentes de trabalho que começaram entre março e abril/2012 e deveriam ser entregues até maio/2014, não foi esse o ocorrido. Prova desse atraso e de outras obras é que segundo Rosa (2015), até o segundo semestre de 2014 apenas 41% das obras na cidade de Curitiba estavam totalmente finalizadas.

Tal cenário se repetia frente às obras do BRT Linha Verde e do Corredor Marechal Floriano, dentre outras, tiveram suas licitações suspensas e investigadas pelo TCE, inclusive gerando conclusões sobre cada projeto e execução de acordo com as responsabilidades dos entes públicos sobre como empreendê-las. Em fevereiro de 2015, de acordo com o tribunal, dividindo por município e estado, o primeiro gestor no que tangia as suas responsabilidades sobre a Extensão da Linha Verde Sul, ela se encontrava concluída e em uso, restando apenas a emissão dos Termos de Recebimento Provisório e Definitivo. Da mesma maneira, a Requalificação do Corredor Marechal Deodoro também se encontrava com as obras concluídas e faltava somente o mesmo documento da anterior. Já em relação ao gestor estadual, o tribunal afirmava que no Corredor faltava a construção da trincheira na avenida das Américas com Rua Joaquim Nabuco, sob o cenário de aumentos de 25% em relação ao que foi licitado e com benefícios das vias do restante do projeto que já estavam concluídas (TCEPR, 2015). Mas, já em fevereiro/2018, o



TCE exigiu um novo processo licitatório para a finalização das obras do corredor, cerca de 6% do total do projeto ainda deveria ser executado e a construtora anterior já não tinha mais direito de proceder com o trabalho, inclusive passou por um processo administrativo para averiguar as irregularidades nas suas atuações nas obras e no contrato. O problema era que até junho de 2018 o governo do estado esperava a decisão final do tribunal para abrir a nova licitação para a obra.

D. VIAS DE INTEGRAÇÃO RADIAL METROPOLITANAS

Com previsão para ser entregue em maio/2014, de acordo com a Matriz de Responsabilidade, com orçamentos de R\$ 38,4 milhões, com relato final na última versão do documento expedido pela GECOPA com o custo de R\$ 56,3 milhões e informado pelo PAC em junho/2018 por R\$ 60,9 milhões, as obras das Vias de Integração Radial Metropolitanas que se referem às avenidas Salgado Filho, da Integração e Rua da Pedreira compõem um sistema urbano que tinha como objetivo a integração dos municípios da Região Metropolitana de Curitiba e os acessos radiais. O trajeto é composto por um escopo de 10,9 quilômetros, considerando que a Rua da Pedreira é a que possui maior trecho com 6 quilômetros e a avenida Salgado Filho com o menor, 0,9 quilômetro (5º BALANÇO, 2012). Dos recursos aplicados, R\$ 9,1 milhões foram utilizados para os processos de desapropriação e deslocamentos,

ao todo, segundo a Secretaria-Geral da Presidência da República, foram 43 imóveis, 22 residências e 21 classificados como comerciais/terrenos/outros e todo o trabalho de mapeamento, processo e indenização foi feito sob responsabilidade do governo estadual.

Em 2015, o TCE-PR após estudos e perícias em obras da Copa do Mundo, anunciou a situação das três frentes de trabalho que compunham o projeto geral das vias de integração. Segundo o órgão, a rua da Pedreira estava com praticamente todas as obras concluídas, faltando somente os Termos de Recebimento Provisório e Definitivo. Na Avenida da Integração era necessário que fossem concluídos os reparos, sinalização e o alargamento da ponte sobre o Rio Atuba. Já na alça da Avenida Salgado Filho, havia uma pendência judicial nos processos de desapropriação e somente após a resolução foi possível a assinatura do contrato de execução da obra, em dezembro de 2014 com previsão de 6 meses para conclusão. Com isso, se percebe que todas as três partes tiveram atrasos por motivos variados ou no caso da última, sequer havia sido iniciada antes do período do megaevento na cidade (5º BALANÇO, 2012).

Isso fez com que tais obras só fossem totalmente concluídas e oficialmente inauguradas quase três anos após a Copa de 2014. Segundo a COMEC e a Prefeitura do Curitiba, a primeira parte que se referia ao maior trecho, o da Rua Pedreira, foi entregue em novembro/2015, o da alça da Avenida Salgado Filho em agosto/2016 e o da Avenida da In-



Figura 3.86: Corredor Marechal Floriano – Fonte: Ippuc.or.br.



Figura 3.87: Corredor Marechal Floriano – Fonte: Ippuc.or.br.



Figura 3.88: Corredor Marechal Floriano – Fonte: Ippuc.or.br.

tegração em março de 2017. Assim, esses retardos nas finalizações das obras e nos seus inícios de funcionamento colocaram as suas execuções em xeque, conduzindo-as aos questionamentos das lisuras dos processos e de fato os cumprimentos de suas etapas, inclusive aquelas referentes aos licenciamentos e que acabaram por “atrapalhar” no cumprimento dos cronogramas originais e no atendimento de quem chegava para participar, como torcedor ou trabalhador, durante as partidas de futebol sediadas na capital.

E. REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL SANTA CÂNDIDA REFORMA E AMPLIAÇÃO

O Terminal Santa Cândida, localizado no bairro Santa Cândida, também foi uma das obras de mobilidade inseridas na Matriz de Responsabilidades da Copa para Curitiba, conforme demonstrado na figura 3.89. Nele, uma estrutura de 12 linhas de ônibus e a média de 40 mil passageiros circulam diariamente e por tais comportamentos dos usuários havia a solicitação antiga por melhorias e que acabaram sendo beneficiadas com as obras para o megaevento.

Com financiamento federal através da Caixa Econômica e participação do governo municipal, as previsões para o terminal eram de uma reforma com ampliação, requalificação e melhoria do acesso dos veículos e pedestres, incluindo também a inserção do espaço com

Figura 3.89: Terminal Santa Cândida - Fonte: diariodotransporte.com.br.



Figura 3.90: Subsolo comercial do Terminal Santa Cândida - Fonte: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-terminal-santa-candida-e-preparado-para-receber-novos-lojistas/32510>>.



salas comerciais no subsolo para locação de comerciantes, destinadas à implantação de lojas como minimercado, café, farmácia e outras atividades e serviços (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2018). Para isso, foram destinados, inicialmente, R\$ 12,6 milhões e que contavam com a expectativa de inauguração para maio/2014, o que não aconteceu nem com o valor tampouco com o prazo. Seis meses após o megaevento, já em fevereiro/2015, a obra seguia sem ser finalizada e o TCE/PR apurou que além do não cumprimento do cronograma, havia a elevação do valor do contrato em 5,96%, chegando ao total de R\$ 13,5 milhões (TCEPR, 2015).

Em fevereiro/2016 houve a liberação do terminal para uso, ainda com partes das obras transcorrendo, inclusive aquelas da reforma do subsolo comercial que só foram iniciadas em maio/2016, já com nova previsão de finalização para novembro/2016. Lamentavelmente, o que não aconteceu e como demonstrado na figura 3.90, ainda em outubro/2018 as obras estavam em curso. Fazendo com que somente quatro anos após a primeira previsão de entrega acontecesse o lançamento do edital aos interessados, assim poderiam ser feitas as candidaturas para quem se tornaria um permissionário no setor de serviços e lojas do Santa Cândida. Além dis-

so, esse atraso de mais de 48 meses acarretou aumentos financeiros consideráveis ao valor total da obra, ela chegou a ter as contas atualizadas em junho/2018 apontando o valor de R\$ 16,11 milhões, registrando uma elevação de 28% dos orçamentos feitos em 2010.

Esse caso do Terminal, infelizmente, se torna mais uma incompatibilidade entre o que foi programado, o seu transcurso e o que se chega ao final. O que se observa é que embora ele seja uma das pontas de duas importantes linhas expressas, uma que chega à Praça do Japão na região central e outra ao bairro Capão Raso, sem contar nas outras inúmeras rotas interbairros, o equipamento ao longo de suas obras foi tendo que se adequar enquanto atrasos, enquanto improvisos e espaços entregues parcialmente, controverso à expectativa final daquilo que esperavam seus 40 mil usuários. É registrado no Santa Cândia mais uma prova de projetos que se arrastam por anos, possivelmente

por ingerências, por fragilidades em contratos de construção e por distanciamento da ação com as decisões que podem ser tomadas juntas com a comunidade.

F. REQUALIFICAÇÃO DA RODOFERROVIÁRIA

O projeto de requalificação da Rodoferroviária de Curitiba tratava de promover melhorias dentro do equipamento urbano marcante na paisagem da cidade e no papel que ele desempenha, inclusive sendo colocado como ponta de extremidade na obra do corredor que conecta o Aeroporto até a Rodoferroviária, ver figuras 3.91 e 3.92. Segundo a Urbs Curitiba, responsável pelo terminal, ele passou a operar em 1972 e desde lá tinha a função de centralizar o transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional, movimentando mensalmente 24 mil ônibus e 680 mil pessoas, colocando-a

como ponto de partida ou chegada ou passagem para inúmeros tipos de viagens (URBS, 2019).

As obras para Rodoferroviária apontadas na Matriz de Responsabilidade da Copa de 2014 tratavam da melhoria dos acessos, abertura e recuperação de 0,5 quilômetro de vias e requalificação da edificação que tratava de ampliar mais dez plataformas de embarques, obras de acessibilidade, restrição da zona de embarque, reformas no setor de compras de bilhetes e a inserção de uma nova passarela entre os blocos. Com orçamento total de R\$ 36,8 milhões e com previsão de duração de 14 meses, a obra foi finalizada ao custo de R\$ 47,8 milhões e só foi totalmente entregue em novembro/2014, seis meses após a expectativa inicial. Segundo o relatório do TCE-PR, a única etapa faltante em fevereiro/2015 era a das emissões dos Termos de Recebimento Provisório e Definitivo.

De acordo com a SIAL Enge-

Figura 3.91: Implantação da Rodoferroviária - Fonte: IPPUC.



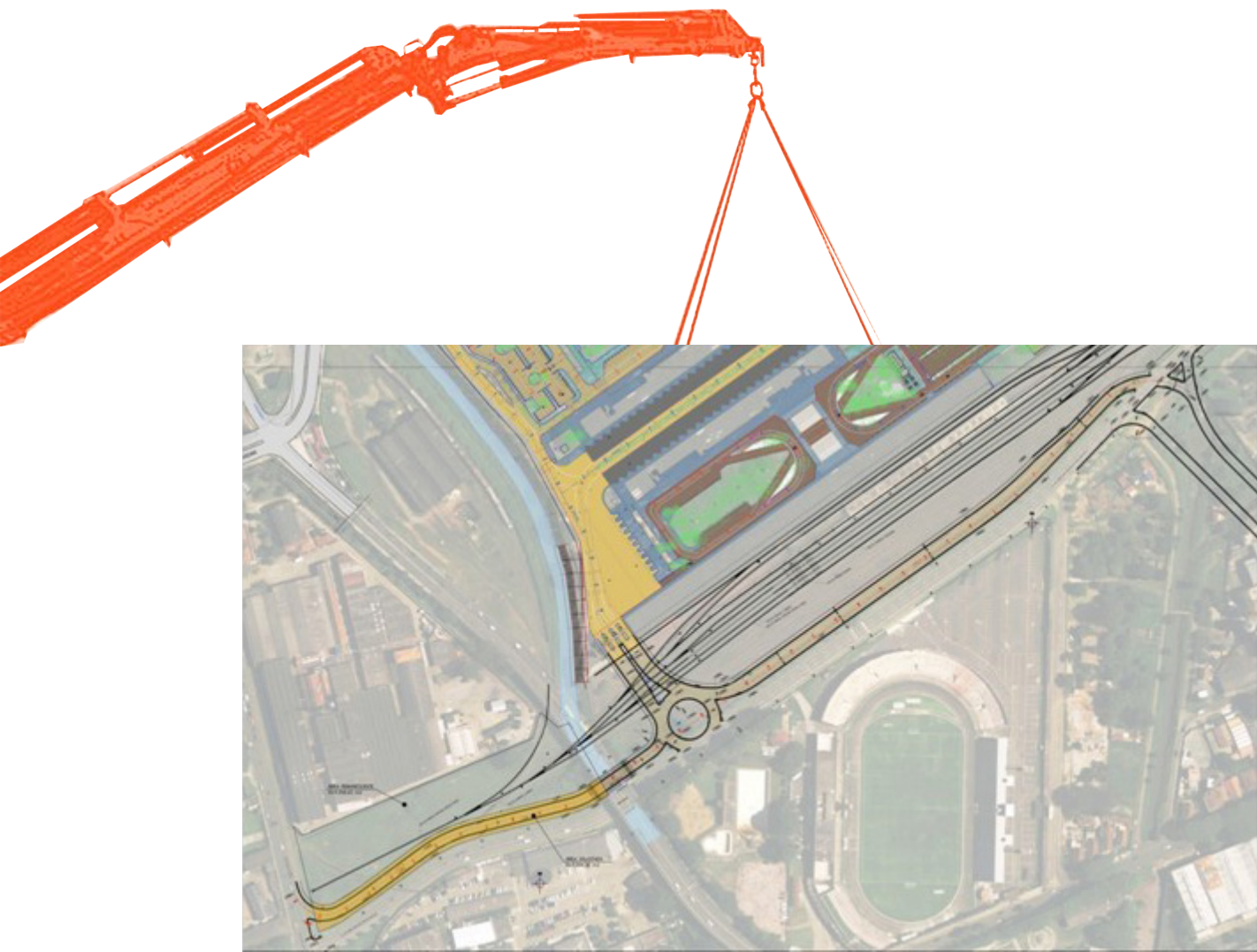


Figura 3.92: Projeto de Acessos e urbanização da Rodoferroviária - Fonte: IPPUC>.



Figura 3.93: Saguão da Rodoferroviária - Fonte: SIAL Engenharia.

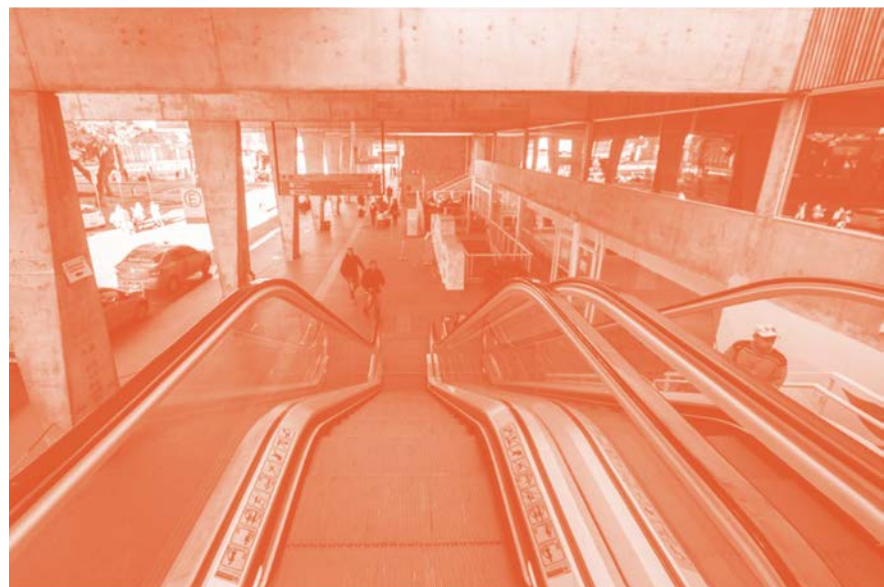


Figura 3.94: Escadas rolantes implantadas na reforma da Rodoferroviária - Fonte: SIAL Engenharia.



Figura 3.95: Nova implantação da Rodoferroviária - Fonte: SIAL Engenharia.

nharia, construtora responsável pelas obras, o desdobramento do projeto resultou na reforma dos prédios existentes e implantação de novos, construção de guaritas, instalações de medidores de gás natural, reforma de estacionamentos, projeto de urbanismo e paisagismo numa área de 24 mil metros quadrados, conforme demonstrado nas figuras 3.93, 3.94 e 3.95.

G. SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO (SIMM)

Esse item constante na Matriz dentro do tema Mobilidade tinha a incumbência de implantar e modernizar o sistema de controle e monitoramento de tráfego de veículos em Curitiba, uma prática cada vez mais implementada como auxílio às questões de segurança e gestão de complexidades, sobretudo em áreas metropolitanas. Por isso, a meta era fazer a inserção tanto na capital como nas cidades que compõe a região metropolitana, ao custo inicial de R\$ 71,8 milhões e que era colocado no escopo de projeto financiado 95% pelo governo federal e o restante pago diretamente pelos governos

locais, município e estado.

De acordo com o IPPUC (2012), o SIMM foi projetado para ser formado por componentes do transporte coletivo:

1. Circuito Fechado de Televisão em estações-tubo e terminais;
2. Painéis de mensagem variável em estações-tubo e terminais;
3. PDAs para fiscais do transporte coletivo;
4. Frota de ônibus equipada com comunicação 3 e GPS.

Além disso, também existem os componentes de trânsito:

1. Modernização do Sistema CTA – eixo sul;
2. Circuito Fechado de Televisão;
3. Painéis de mensagem variável;
4. Contadores de tráfego;
5. PDAs para agentes de trânsito;
6. Conectividade.

Todos esses itens mencionados, projetados e executados dentro dos principais corredores de deslocamento que também passaram por melhorias, adequações e expansões e geridos pelo Sistema Curitiba de Controle Operacional (SCCO), conforme figura 3.96, onde todo o monitoramento é acompanhado por

tecnologia e trabalho humano.

As obras que tinham uma promessa de conclusão em novembro de 2014, de fato foram quase todas finalizadas, não fossem pequenos ajustes que deveriam ser feitos no que se referia às questões de conectividade do sistema, na parte sob a responsabilidade do município. Segundo o TCE-PR, a ressalva para a parte não concluída é devido ao sistema teve que passar por adequações que propunha a troca da transmissão de dados, que a princípio seria feita via rádio e passou a ser realizada por fibra ótica. De outro lado, a outra parte da obra sob responsabilidade do estado, ainda em março/2017 estava com 63% de todo o projeto executado, o que mais tarde dava previsões de conclusão somente para setembro/2018.

Ao final, o SIMM, com previsão para antes da Copa de 2014, quatro anos depois ainda não era totalmente concluído e seus custos chegavam a R\$ 84,7 milhões, 19% a mais da sua estimativa inicial e com atrasos causados em muitas vezes pelo próprio processo de projeto que trabalhava com uma previsibilidade de implantação utilizando tecnologias já obsoletas e com embates que se



Figura 3.96: Sistema Curitiba de Controle Operacional – Fonte: IPPUC.

esbarram em execuções que já foram feitas sem que suportassem os avanços dos seus próprios maquinários e necessidades.

3.1.4.2. TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS

Sobre os dois equipamentos analisados como relevantes nas mudanças urbanas e nas paisagens, a arena e o aeroporto, tiveram atuações importantes em relação às implantações de corredores e eixos de deslocamentos, tanto ao que se refere aos veículos individuais como aos transportes públicos. Tal fenômeno pode ser visto de outro ângulo, considerando que os grandes projetos com maiores mutações não aconteceram dentro dos raios de análises, nos dois quilômetros delimitados. Eles, em geral foram entre os pontos motivadores dos deslocamentos, como o caso viaduto estaiado no corredor que liga a rodoferroviária ao aeroporto, e em seus trechos intermediários.

Ao observar as figuras 3.97 e 3.99, é possível perceber que a primeira tem a demarcação de alterações na parte frontal ao edifício da Arena da Baixada e essa parte se refere às retiradas dos imóveis da área que hoje faz parte do equipamento esportivo. São demarcadas as saídas das famílias proprietárias e as demolições das suas edificações para que fosse construída a entrada do estádio, seguindo a proposta de estabelecer a relação entre o espaço público e zona privada do estádio. Como já dito e comparado pela figura 3.98, as residências e instituições que existiam ali foram indenizadas ou permutadas e isso aconteceu via prefeitura, gerando a decretação da zona como Especial Desportiva (ZE-D). Certamente, os antigos moradores se deslocaram para outros pontos da cidade e tal migração involuntária liberou o local para que o edifício esportivo tivesse mais espaços para seus acessos, atividades e eventos, com um movimento que consolida o discurso do papel do objeto arquitetônico de coordenar as regras urbanísticas dentro da cidade (CULLEN, 2012). Movimentação que Lago (2003), dentro da perspectiva de migrantes urbanos, colocaria como impactados pelas mudanças nos cenários e

nas estruturas urbanas, na modificação dos usos motivados pela cultura e esporte, e até pela especulação imobiliária. O que coloca esse morador original, migrante, atendendo às demandas postas pelo estado e pelas iniciativas privadas no sentido de modificar espaços que eles não são totalmente detentores (CARLOS, 1997). O propósito desse gesto acaba fazendo com que o novo ou renovado equipamento esportivo se torne o gerador do urbanismo e não o processo contrário, promovendo esse caminho para ajustar o seu entorno àquilo que já estava ali ou que acaba de chegar (CULLEN, 2012).

A característica dessas mudanças é pelo fato de acontecerem baseadas em um dos “elementos da estruturação urbana, que são os mais poderosos na estruturação do espaço metropolitano no Brasil” (Villaça, 1998, p. 140), que é a concentração de camadas de alta renda. No caso da região da arena, o bairro tem um desempenho com essas faces e as ações de estruturação acontecem pareadas com os interesses e com as necessidades de mudanças dos seus principais grupos moradores. Além desse padrão social, nas imediações são desenvolvidos eixos de implantação de edifícios

de alto de classe média, *shoppings* e corpos de serviços que atuam como responsáveis pela especulação da localização e especificamente dos seus pontos. São ações automáticas de reestruturações que acontecem com a clientela específica e que, com certeza, será atendida.

Já na área analisada do aeroporto não foram detectadas modificações expressivas no traçado urbano,

a mais importante no cruzamento das avenidas das Torres e Rui Barbosa está fora dos limites definidos, à nordeste do terminal aeroportuário. As grandes intervenções mais próximas foram realizadas antes do momento da Copa e salvo pavimentações, sinalizações e iluminações foram implementadas nesses trechos urbanos durante o período de preparação para o megaevento.

Além desses aspectos dos traçados e das infraestruturas urbanas, é importante observar como as duas obras marcam as paisagens enquanto as volumetrias das suas edificações. A arena desempenha esse papel de maneira mais expressiva, porque ela se insere numa região próxima ao centro, com grande parte dos imóveis de uso residencial e baixo gabarito. O entorno com essa silhueta relativamente baixa, não



Figura 3.97: Raio de Análise de 2 km da Arena da Baixada, 2019 – Fonte: IPPUC.



Figura 3.98: (1) Entorno da Arena da Baixada, as modificações com a ZE-D e a remoções de imóveis, 2009/2019 – Fonte: IPPUC.

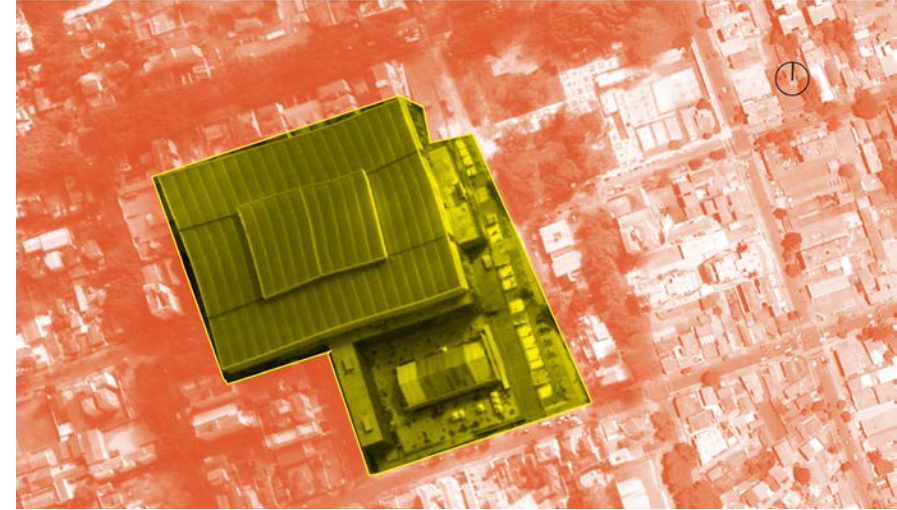


Figura 3.99: Raio de Análise de 2 km do Aeroporto Internacional de Curitiba, 2019 – Fonte: IPPUC.



fosse a faixa de edifícios multifamiliares nas quadras mais à norte do estádio, confere uma descontinuidade quando inserida a edificação da Arena da Baixada, algo que já acontecia com o antigo estádio, mas que após a reforma ela se tornou mais impositiva. Para ela, pode se afirmar que as saídas das famílias e seus imóveis ligeiramente próximos tenham servido como um respiro ao seu contorno, gerando espaços de visadas com melhores leituras dessa paisagem modificada.

O que fica evidente no caso de Curitiba é que os eixos de deslocamentos das inúmeras obras de mobilidade e transportes sempre tiveram objetivos de conectar os projetos empreendidos e outros que tiveram reformas e adequações durante os feitos da Copa. Nessas vias, são claras as possibilidades de suas

ações não como promotores de crescimentos ou desenvolvimento, mas operando como responsáveis pelas melhorias nas acessibilidades para os determinados pontos importantes e de uso da população (VILLAÇA, 1998). Fenômeno que gera a cada uma dessas obras a importância de atuarem como articuladores entre espaços das cidades, definidos por projetos amplos como os da Copa do Mundo ou outros encabeçados pelo mercado imobiliário e/ou outras ações do estado.



3.1.5. FORTALEZA

3.5.1.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ARENA CASTELÃO

Das seis capitais que participaram da disputa para sediar a Copa do Mundo de 2014, a capital cearense foi uma das quatro confirmadas como cidade-sede em 2009 (RAMALHO; VASCONCELOS, 2013). A Matriz de Responsabilidades para Fortaleza foi um ambicioso plano feito com a inclusão de sete projetos para a área de mobilidade urbana, a reforma do Estádio Governador

Plácido Castelo (Castelão), reforma e ampliação do Aeroporto Internacional, a construção do Terminal Marítimo de Fortaleza (Mucuripe), além das ações de infraestrutura de turismo e instalações complementares.

Fortaleza, assim como outras cidades-sede, via nesse conjunto de obras a possibilidade de dinamizar as economias metropolitanas e de realizar antigas e novas transformações urbanas através dos projetos e legados recebidos pelos megaeventos. A capital tem uma complexidade no seu formato, inclusive pela sua data de fundação em 1726, pelas expansões que aconteceram descontroladamente, pelo alto uso e atenção às zonas litorâneas voltadas ao turismo e em função das disparidades socioeconômicas. PINHEIRO et al. (2015) afirma que conforme o Quinto Balanço das Ações da Copa 2014, publicado em 25/11/2013, apresentava o custo total para mobilidade, estádio, aeroporto e porto de R\$ 1.467,4 milhões e que desse valor um terço seria destinado às obras de mobilidade urbana, sob o discurso de privilegiar o acesso à zona hoteleira e ao Castelão.

Obviamente, pelo fato de a Arena Castelão ser o palco dos jogos praticamente todos as atenções e importantes valores foram investidos no empreendimento. Numa simples comparação a partir da última atualização da Matriz de 2014, dos R\$ 1.565,3 milhões, R\$ 518,6 milhões foram empregados na reforma do estádio e segundo o GECOPA, o projeto e as obras contavam com:



Além disso, para tal estrutura, os projetos urbanos foram pensados como estratégias de dinamizar o trânsito, promovendo obras de construção de trincheiras, novas vias, passarelas e sinalização completa.

Na mesma região, na parte frontal do estádio, conforme figura 3.100, o Governo do Ceará construiu o Centro de Formação Olímpica do Nordeste, com estrutura para eventos multiesportivos e com a parte externa integrada à pista de skate. Esse equipamento adicional confere aos dois empreendimentos os caracteres de responsáveis por mudanças na paisagem urbana do Bairro Castelão, principalmente quando se pensa na forma como esses volumes impactaram no *skyline* e nas visadas do entorno, sobretudo quando pensado a partir de escalas humanas e de seus próprios usos. Nas figuras 3.101, 3.102, 3.103 e 3.104 é possível observar como as edificações se tornaram marcantes na visão de quem passa ou para, para quem vive ali e para quem as observa cotidianamente.

Apesar das proporções de Copa do Mundo, um ano após a realização do megaevento, em 2015, no primeiro trimestre foram disputadas quatro partidas de futebol na Arena, duas pelo campeonato cearense e duas pela Copa do Nordeste. Dos quatro eventos, o menor com 6.462 pessoas e o maior com 30.235, valendo reforçar que o estádio possui capacidade para 69.903 espectadores (MATOS, 2015) e para esses eventos os valores negociados pelos alugueis variaram de R\$ 6.868,64 a R\$ 53.985,30, totalizando uma arre-



Figura 3.100: Paisagem urbana com estádio e complexo de formação olímpica – Fonte: Google Earth.



Figura 3.101: Paisagem urbana com estádio e complexo de formação olímpica – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.102: Arena Castelão – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

Figura 3.103: Complexo de Formação Olímpica do Nordeste – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.





Figura 3.104: Pista de skate ao lado do Complexo de Formação Olímpica
- Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

cação de R\$ 161.957,44 para o período. Lamentavelmente, este é um dado que contrasta com os recursos gastos mensalmente para manutenção apenas da arena de aproximadamente R\$ 1,1 milhão.

Isso faz com que a discussão se trave sobre o papel desse grande equipamento esportivo que nasceu ladeado pelo Complexo de Formação Olímpica do Nordeste, também impactando as finanças do estado e gerando serviços de infraestruturas urbanas que restaram como incumbência do município. Desde as obras de reforma e construção iniciadas em 2010 e finalizadas em abril/2014, a Construtora Galvão Engenharia foi a responsável pela administração do estádio, a partir desse período essa responsabilidade ficou a cargo da empresa francesa Lagardère Unlimited. Para isso, foi havia uma base brasileira nomeada de LU Brazil, mais conhecida como LU Arenas, seu trabalho era focado na organização de eventos esportivos, marketing esportivo e gestão de estádios e academias (CARVALHO, 2014).

Para essa gestão, o contrato foi conduzido até 2018 e em seguida aberta a discussão entre Secretaria do Esporte do Estado do Ceará (SESPORT), os presidentes dos clubes Ceará e Fortaleza e a Federa-

ção Cearense de Futebol (FCF) com o objetivo de discutir uma gestão compartilhada do estádio, a ser dirigida por governo estadual, pelos clubes e pela federação (O POVO ON LINE, 2018).

Em 15/03/2019 a parceria foi efetivada, mas sem a participação da FCF e apenas com caráter de inspecionador por parte do governo estadual, fazendo com que a responsabilidade ficasse com os dois clubes, Fortaleza e Ceará, que dividirão de modo igual os possíveis lucros. Mas essa gestão, de acordo com o governador Camilo Santana, é um ato temporário e durará até que seja realizada uma nova licitação, ainda em 2019, para o gestor do estádio. Em contrapartida, os clubes se colocam dispostos a constituírem uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) gerida pelos dois times para que tenham condições de participar da disputa pela gestão nos próximos vinte anos (O POVO ON LINE, 2018).

Dentro desse cenário, se observa que a situação dessa gestão de uma arena no momento posterior à realização do megaevento se tornou um grande desafio aos governos locais dessa e das cidades que sediaram as partidas, a própria sociedade começou a questionar o que seriam feitos desses equipamentos, como seriam

geridos e mantidos, o que não foi diferente com Fortaleza. A opção mais corriqueira é a de atribuir ao estado tal responsabilidade, onerando-o com as despesas mensais de um complexo que pode ser gerador de um grande impacto financeiro tanto à máquina pública como aos cidadãos. Sobre isso, Tarradellas (2002) fala que o espírito esportivo deve manter os compromissos durante e posteriores aos seus acontecimentos em três frentes: “1. Melhorar as condições socioeconômicas das cidades; 2. Promover a conservação e gestão de recursos para o desenvolvimento sustentável e 3. Reforçar o papel dos principais grupos impactados e atuantes” [tradução nossa]. O que infere que os passos do melhoramento deveriam partir das exigências da FIFA, dos parâmetros do GECOPA, dentro da realidade e contextualização do governo cearense, da prefeitura de Fortaleza e de toda a sociedade civil. Antes, durante e após, deveria ser pensado como seria feita a gestão de cada equipamento, no cenário de manutenção sustentável e deveriam ser analisados quais seriam os verdadeiros impactados, não só com a paisagem urbana, mas com a possibilidade de usos, de ações sociais, esportivas etc.

Tal comportamento geraria, no mínimo, um desafio menos fadigoso aos governos, aos gestores e aos

cearenses que atualmente pensam como resolver a gestão de uma arena que consome muito mensalmente e pouco devolve ao povo.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA PINTO MARTINS

Quando construído, o terminal era conhecido como a Base do Cocorote e só em 1952 passou a se chamar Aeroporto Pinto Martins. Sessenta e sete anos depois, muitas mudanças aconteceram, algumas motivadas pela Copa do Brasil de 2014 e outras por inúmeros outros fatores, como gestão, mercado e inovações que já eram esperadas há tempos. Apesar do primeiro passo importante, quando em 2009 se oficializou as operações no Novo Terminal de Logística e logo após o megaevento. Mas oito anos mais tarde, o Aeroporto de Fortaleza foi concedido via leilão, em março/2017, e passou a ser operado pela empresa alemã FRAPORT AG (FORTALEZA AIRPORT, 2019).

Embora na Matriz de Responsabilidades, desde sua primeira versão, já constassem as obras que seriam realizadas no aeroporto, itens como a “Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros e Adequação do Sistema Viário” não foram totalmente finalizados, ainda em 2019. Aliás, as construções da ampliação na parte leste do corpo do terminal já existentes começaram a ser executadas em 2012, mas no ano

do leilão ainda não estavam encerradas. Nas previsões iniciais e nos primeiros documentos oficiais, as obras tinham estimativas de custos de R\$ 297,7 milhões para as demandas abordadas para o terminal e ao sistema viário. Já na fase após a concessão, a nova gestão assumiu a continuidade do projeto, apesar de até dezembro/2014 já ter sido investido pela INFRAERO o total de R\$ 171,1 milhões.

Em 2019, a FRAPORT teve obras em várias frentes do aeroporto, inclusive nas ampliações do terminal, além das obras que estão acontecendo nas áreas de desembarque, restituição de bagagens e saída do terminal, conforme indicado nas figuras 3.105, 3.106 e 3.107. Na figura 3.108 é demonstrado o item das obras de ampliação previsto na Matriz de Responsabilidades com autorização e previsão de obras ajustado para até fevereiro de 2021, estendendo prazos de ações muito além do que era previsto no lançamento do projeto em 2012. Além disso, outros problemas de ordem mais prática são latentes, itens como banheiros públicos existentes se encontram com problemas básicos de tubulações hidráulicas improvisadas e que abastecem o local com canos externos, como demonstrado nas figuras 3.109 e 3.110. Ao fim, o aeroporto com previsão de término para fevereiro de 2021, ainda carrega certa precariedade e atraso na reinauguração, que só será feita, talvez, sete anos após o acontecimento dos jogos da Copa do Mundo do Brasil em terras cearenses.



Figura 3.105: Área de embarque e desembarque com sinalização de obras – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.106: Área de embarque e desembarque com sinalização de obras – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.107: Área de retirada de bagagens com manutenção no teto e tapumes verticais – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.108: Sinalização da Ampliação do terminal de passageiros – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.109: Tubulação hidráulica improvisada em banheiro público – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.110: Tubulação hidráulica improvisada em banheiro público – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

C. PORTO: TERMINAL MARÍTIMO DE FORTALEZA – MUCURIPE

Constante na Matriz de responsabilidades com o custo nas fases iniciais de R\$ 105,9 milhões e finalizado por R\$ 224,0 milhões, o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Mucuripe foi projetado pelo grupo de arquitetos cearenses do escritório Architectus, com sede em Fortaleza. O projeto iniciado em 2013 e obra concluída somente em 2015, um ano após a Copa do Brasil, foi contratado pela Companhia Docas do Ceará, com uma área total de construção de 12.620.00 metros quadrados.

Segundo o escritório responsável pelo projeto, além da área edificada o total do perímetro urbanizado é de 132.670.00 metros quadrados, conforme demonstrado na figura 3.111, considerando que o edifício foi pensado para abrigar até 4.000 passageiros, com espaços de embarque e desembarque, res-

taurantes, lojas, varanda, posto para Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), para o Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO) e para Polícia Federal, além de espaços para bagagens, administração, banheiros e outros, conforme demonstrado nas figuras 3.112, 3.113 e 3.114 (ARCHITECTUS, 2019).

A proposta do terminal, desde 2010, era de receber navios de passageiros de grande porte como transatlânticos buscando impulsionar o turismo local e regional, a partir da estrutura de recepção criada no Porto de Mucuripe. Porém, Ricardo Saboia, autor do projeto arquitetônico, afirma que a utilização do porto já nasceu comprometida devido à dimensão do calado¹, o que impedia a atracagem de embarcações de grandes proporções e carecia do processo de dragagem da área para que tal atividade pudesse acontecer.

Isso, de muitas maneiras, impactaria a quantidade de navios e turistas que chegariam ao porto,

Figura 3.111: Área urbanizada e edifício do Terminal de Passageiros. Fonte: Arcoweb.





Figura 3.112: Varanda com vista para o Mar. Fonte: architectus.



Figura 3.113: Saguão principal. Fonte: architectus.



mas que, de acordo com a Companhia Docas do Ceará, a utilização não deveria ser prejudicada totalmente, visto que o porto recebeu quinze cruzeiros por ano em 2015 e a expectativa para 2018 era de um aumento considerável, chegando a sessenta embarcações (NUNES, 2014), apesar da dragagem do calado que já era para ter acontecido desde a época da construção do terminal, ter sido iniciada apenas em julho de 2018. Para essa ação, a empresa responsável, Brasil Dragagem Ltda, firmou um contrato de R\$ 20,4 milhões para todas as etapas e, segundo o edital, eram previstos três meses para finalização de todo o trabalho. Já a Companhia Docas do Ceará, afirmava que esse era um processo rápido e em seguida seria solicitado à Marinha do Brasil para que fosse feita a aprovação da recepção de navios de grande porte (COSTA, 2018).

Ainda, com dados da Companhia, existiam os momentos específicos de atracagem de embarcações, eles aconteciam em função do período de uso para chegada de navios ao porto, geralmente no período de outubro a março e essas eram as datas que o terminal operaria na sua função de receber turistas. Fora desses meses, a edificação teve previsão para ser utilizada como espaço de eventos de infinitos cunhos, especialmente festas privadas. Fato reforçado na fala do arquiteto Ricardo Saboia quando afirma outras possibilidades de uso do equipamento ao relatar detalhes do projeto estrutu-

Figura 3.114: Fachada do Terminal de Passageiros. Fonte: architectus.

ral, arquitetônico e suas adaptabilidades.

Sobre esses eventos, só em 2015 foram realizadas quinze festas particulares e para 2016 já estavam agendadas outras quinze, considerando que cada aluguel de um pavimento do terminal custava em média R\$ 16 mil, com todos os lucros destinados à Companhia Docas do Ceará (BOM DIA BRASIL, 2015). Já sobre as chegadas de turistas, na temporada de 2016/2017 o porto recebeu 13,6 mil pessoas e em 2017/2018 foram 16 mil embarcados em treze navios. Números ainda muito distantes dos sessenta mil esperados pelos gestores e projetistas, o que demonstra que tal quantitativo não atingiu a metade das previsões, o que coloca em questionamento à vida e manutenção de uma obra que custou mais de R\$ 200 milhões aos cofres públicos federais.

Ainda de dentro do plano de 2010 previsto na Matriz de Responsabilidades, um dos grandes ganhos seria o acesso ao Porto de Mucuripe feito pelo sistema de VLT e que integraria a Estação Mucuripe e Iate ao restante da cidade, especificamente até o Terminal Integrado da Parangaba. Situação que ainda não ocorreu, pois em 2019 o VLT opera em fase de testes e apenas nos períodos vespertinos, além de não chegar à estação do Porto Marítimo, porque nem a estação, nem os trilhos e nem estrutura viária estão totalmente finalizados, como pode ser observado nas figuras 3.115 e 3.116. O que reforça o aspecto da zona portuária no que tange às obras para a Copa de 2014, um cenário inacabado ou com projetos finalizados e fechados,

como é o caso do Terminal de Passageiros que só é aberto em datas de chegadas de navios ou em dias de locação para realização de eventos.



Figura 3.115: Estação de VLT Mucuripe - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.116: Trilhos do VLT em finalização na zona portuária - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

D. MOBILIDADE URBANA: VLT, METRÔ E ESTAÇÕES, BRT E EIXOS DE CIRCULAÇÃO

Para a capital cearense, a Matriz de Responsabilidades previa investimentos para o tema mobilidade urbana na casa dos R\$ 575,1 milhões, anunciados em 2010. Um ano após, na primeira atualização do documento e na geração do Balanço de 2011 pelo Ministério do Esporte o valor foi atualizado para R\$ 562 milhões e em dezembro de 2014, na última atualização, foi apresentado o total de R\$ 651,9 milhões, ficando mais caro, mas retirando um item das sete obras previstas. Segundo o último documento, a obra do VLT Parangaba/Mucuripe faria a conexão do Terminal Parangaba, que integra com o Terminal de Ônibus e com a Estação de Metrô, até a região portuária, na Ponta de Mucuripe. Esse ponto inicial do VLT, já é um local intermediário do Metrô, administrado pela METROFOR, e de distribuição por parte do Terminal de ônibus e para os modais em trilhos com duas estações anexas ao terminal rodoviário existente. Todas os três modais, funcionam em sistemas integrados e com acessos facilitados, promovendo o deslocamento de maneira mais abrangente na cidade, conforme demonstrado nas figuras 3.117 e 3.118.

De acordo com PINHEIRO et al. (2015) somente para a construção do VLT que passava pelas Comunidades do Trilho², se falava em 2.140 a 3.500 famílias que deveriam removidas em todo o trajeto, enquanto o

relatório de Desapropriações e Deslocamentos Involuntários na Copa 2014 produzido pela Secretaria-Geral da Presidência da República, com informações do Ministério do Esporte e Caixa Econômica Federal, apresentava o total de 2.185 grupos familiares desapropriados ou deslocados parcialmente para moradias produzidas e geridas pelo PMCMV, enquanto outra parte recebeu indenização pelos imóveis. Além do novo projeto do VLT, outra justificativa para essas migrações involuntárias era pelo fato de a maioria das casas e terrenos estarem na faixa de domínio da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em trechos que os moradores a ocupavam de maneira irregular há anos e a chegada do novo sistema usaria o mesmo percurso e faixa domínio. Para isso, como se tratava de uma área com uma vulnerabilidade fundiária, foi estabelecida através do Decreto Estadual 30.263/10 a utilização de toda a sua extensão como zona de utilidade pública, o que dava mais respaldo jurídico aos processos de desapropriações PINHEIRO et al. (2015).

As famílias que não foram deslocadas com relocação ou indenização passaram a dividir a paisagem da massa edificada de coloração marrom, com maior parte construída com bloco cerâmico e sem pintura, com a máquina do VLT e as estações como elementos marcantes. As figuras 3.119, 3.120, 3.121 e 3.122 demonstram os processos vividos pelos moradores das comunidades desde o momento anterior e durante as obras. As imagens também representam o processo de construção dos novos trilhos, dos muros de

contenções que serviam tanto como arrimos para edificações existentes, como para serem usados como elemento de contenção e segurança entre comunidade e a linha do VLT.

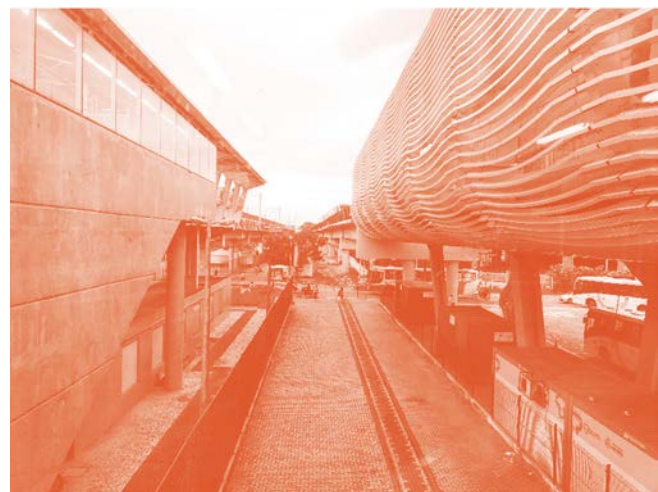


Figura 3.117: Integração Parangaba - À esquerda, Estação do Metrô e à direita, estação do VLT - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.118: Integração Parangaba - Terminal de Ônibus, visto da Estação do VLT - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

OS JOGOS EM CURSO



Figura 3.119: Comunidades do Trilho com estrutura antiga da RFFSA - Fonte: <<https://www.seinfra.ce.gov.br/2018/03/09/vlt-parangaba-mucuripe-secretario-e-equipe-visitam-varias-frentes-da-obra/>>.



Figura 3.120: Construção linha do VLT - Fonte: [seinfra.ce.gov.br <https://www.seinfra.ce.gov.br/2018/03/09/vlt-parangaba-mucuripe-secretario-e-equipe-visitam-varias-frentes-da-obra/>](https://www.seinfra.ce.gov.br/2018/03/09/vlt-parangaba-mucuripe-secretario-e-equipe-visitam-varias-frentes-da-obra/).



Figura 3.121: Construção da nova linha do VLT, ladeada pela antiga linha da RFFSA - Fonte: <<https://www.seinfra.ce.gov.br/2018/03/09/vlt-parangaba-mucuripe-secretario-e-equipe-visitam-varias-frentes-da-obra/>>.



Figura 3.122: Construção dos muros de contenção e limites entre casas e linha do VLT - Fonte: <<https://www.seinfra.ce.gov.br/2018/03/09/vlt-parangaba-mucuripe-secretario-e-equipe-visitam-varias-frentes-da-obra/>>.

Já na figura 3.123, é possível perceber o trecho percorrido entre a estação Parangaba até a Papicu, com paradas elevadas e de superfície. Para elas, também foram construídos outros tipos de contenções e limitadores, com a implantação de elementos de segurança nos cruzamentos de pedestres-veículos-trem e as retiradas de edificações que eram muito marginais ao percurso da linha do VLT. Após isso, foram gerados alguns espaços vazios entre as casas remanescentes e os trilhos, o que curiosamente fez com que os moradores se apropriassem desses locais, fazendo deles espaços públicos e extensões de atividades coletivas entre as residências. As figuras 3.124 e 3.125 ilustram a maneira como as comunidades têm feito essa apropriação e convivência, por muitos momentos os gradis limitadores da ferrovia se tornaram varais para roupas e suportes para montagem de painéis decorativos para festas feitas nesses espaços. Os baixos muros e cruzamentos são usados como locais de convivência e em tantos outros instantes é fácil encontrar inúmeros outros motivos de usos, de cultos religiosos até mesas de bares ocupando as áreas onde existiam as antigas casas. Sem dúvida, foi a geração do espaço público e do respiro da moradia precária acabaram surgindo com a retirada de outras edificações.

Mas ainda que essa retirada tenha gerado esses espaços públicos e o respiro espacial, essas benesses não surgiram de maneira planejada. Possivelmente, é aí que reside a falha nesse processo de implantação da linha e da retirada das casas, pois as partes que ficaram ociosas não

foram urbanizadas, apenas sobram. E, por se tratarem de bairros periféricos, o mais sensato seria a criação oficial dessas partes, mas que deveriam acontecer através de projetos urbanos e sociais que contemplassem as necessidades desses moradores.

Em contraponto, nos bairros mais elitizados como os Varjota e Papicu, onde foi implantada a Estação Papicu, foi construído um sistema de praça que serve como transição da parada para o acesso à cidade, como demonstrado nas figuras 3.126 e 3.127. Situações que sugerem a reflexão a partir da realidade e da fala de Harvey (2014) ao afirmar que o estado e o mercado estão interessados em ajustar, equipar e transformar quando tal zona da cidade está vinculada à especulação e ao lucro a partir da terra. Áreas como as das Comunidades do Trilho não são pontos visados pelo mercado e geradores da mais valia, situação que as tira do roteiro de criação dos espaços públicos de qualidade urbana, como já discutido.

De acordo com a imagem 3.123, citada anteriormente, o sistema do Metrô de Fortaleza tem um projeto para que quatro linhas estejam operando nos próximos anos, apesar da Linha 1 Amarela – Leste ainda se encontrar em fase de implantação. Segundo a METROFOR (2014) que administra o sistema e está vinculada à Secretaria da Infraestrutura do Estado, são três trechos em operação, o primeiro em fase de testes, já discutido, o VLT Parangaba/Mucuripe com acesso até Papicu, por enquanto. O segundo é o percurso da



Figura 3.123: Mapa metrô e VLT de Fortaleza com previsto para 2025 - Fonte: <<https://www.seinfra.ce.gov.br/2018/03/09/vlt-parangaba-mucuripe-secretario-e-equipe-visitam-varias-frentes-da-obra/>>.



Figura 3.124:
Roupas secando no gradil da linha do VLT-
Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



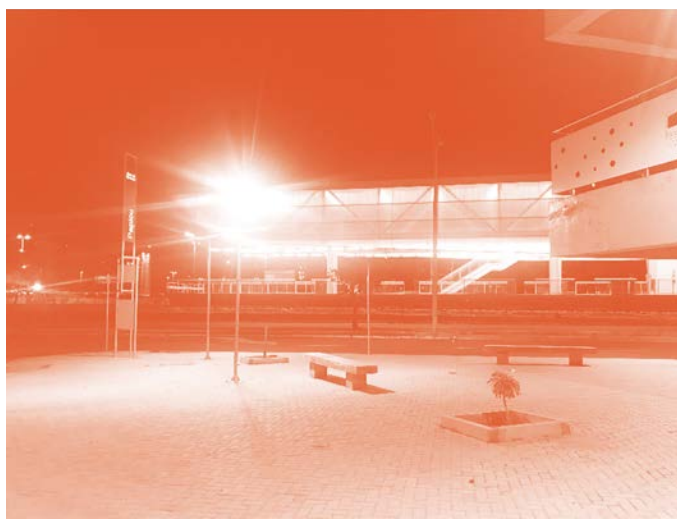
Figura 3.125:
Cruzamentos e muros da linha do VLT utilizado como banco - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.126:
Estação de VLT Papicu - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.127:
Praça em frente à Estação Papicu - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Linha 2 Verde - Oeste, que começa na Estação Chico da Silva e segue até a Estação Caucaia, no município de Caucaia, na grande Fortaleza, sendo formado por 19,5 quilômetros de extensão e 10 estações atendidas. A terceira é a Linha 3 Vermelha - Sul, que percorre 24,1 quilômetros e ao longo desse percurso existem 19 estações, dentre elas a Padre Cícero e a Juscelino Kubitschek, ambas constantes na Matriz de Responsabilidades da Copa de 2014 e construídas ao custo total de R\$ 43,5 milhões. Ambas finalizadas e entregues dentro das previsões, em 15/07/2013, um ano antes da realização do megaevento esportivo (METROFOR, 2013).

O grande ganho dessas duas linhas de metrô, verde e vermelha, que não faziam parte da Matriz de Responsabilidades da Copa, com exceção para as duas estações de metrô comentadas, é que embora elas já fossem parte de um plano de trabalho e de políticas públicas do governo do estado, conectam o centro da cidade aos distantes bairros da periferia e municípios da Grande Fortaleza, conforme demonstrado nas figuras 3.128 e 3.129.

Outras obras de corredores de mobilidade e transporte como a da Via Expressa/Raul Barbosa, constantes na Matriz de Responsabilidades, só tiveram seus inícios após a realização da Copa. O túnel feito entre as avenidas Padre Tomás e Santos Dumont, representado na figura 3.130, começou a ser escavado somente em julho de 2017 e com previsão de entrega para dezembro do mesmo ano. Segundo a Secretaria Municipal de Infraestrutura

(SEINF), as obras de alguns trechos faziam divisões de responsabilidades com a METROFOR, visto que por ali também trafegaria o VLT. Além dessa, outras obras da Matriz como as da Avenida Paulino Rocha e Alberto Craveiro ainda estavam com trechos em execução, mesmo em maio de 2018 (PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 2018).. O que, infelizmente, apresentava um cenário negativo quando se avalia que após quatro da realização do megaevento, tais melhorias e implantações urbanas ainda estão em curso.

3.1.5.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

Em Fortaleza, as modificações urbanas e impactos nas paisagens aconteceram e diversos pontos da cidade, na composição dos desenhos das vias, das quadras, dos cruzamentos e nos arranjos das estruturas urbanas, principalmente naquelas que organizam os transportes urbanos e deslocamentos em veículos particulares, ciclovias e a pé. Tais movimentos foram muito latentes em vários quadros da cidade e eles podem ser compreendidos como formas de revelar a ação do homem e do tempo sobre esse espaço, que não está estático mas que é fruto de mudanças nos modos de vida e na forma de apropriar-se dos espaços das cidades (CARLOS, 2001). Assim, nesse recorte temporal, foram protagonizadas as modifi-

cações/ampliações de equipamentos importantes como a Arena Castelão, o Aeroporto Internacional e a criação do novo Terminal Marítimo de Passageiros de Mucuripe. Pensando, também, a partir dos eixos de circulações (VILLAÇA, 1998), eles foram projetados desses e de outros importantes equipamentos, sendo conectores feitos pelas obras de mobilidade, pensadas e executadas para que os ligassem com outros pontos, como locais de moradias, comércios e serviços importantes na cidade.

Desse modo, a arquitetura, o urbanismo, os elementos naturais e as demais ações realizadas pelo indivíduo vão fazendo à feitura da paisagem das cidades e criando espaços que podem ser analisados por distintos quadros ou *frames*, sendo evidenciados a partir do ponto que se mira. Esse resultado é justamente o produto da mescla de infinitos fatores econômicos e sociais, que foram parte da responsabilidade por inserir edifícios marcantes, por implantar viadutos, por abrir vias, inserir ou retirar vegetação, quase sempre sob o argumento da mobilidade, da inserção de um equipamento esportivo ou pela locomoção. E, todos os argumentos que, mais tarde, apresentariam legados (ROCHA, 2008).

Sobre esses quadros, Cullen (2012, p. 81) fala das relações institucionais/monumentais que se põe ou sobrepõe ao doméstico. É comum perceber esse doméstico que é domado pela escala grande solicitada pela Arena, a imposição pelo volume, pelos contrastes de materiais e formas se colocam em alguns momentos como elemento mais importante, reduzindo a percepção do



Figura 3.128: Linha Verde, município de Maracanaú. Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.129: Estação Carlito Benevides, Maracanaú. Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.130: Escavação do Túnel da Via Expressa. Fonte: fortaleza.ce.gov.br.



grande entorno ao papel de coadjuvante na construção daquela zona da cidade.

Especificamente sobre os três grandes equipamentos, são obser-

vados nos trechos de análises alguns pontos de modificações nos desenhos urbanos. No caso da Arena Castelão, além da inserção do equipamento irmão, o Centro

Figura 3.131: Área de 2km a partir da Arena Castelão, 2019 - Fonte: Google Earth.





Figura 3.132: (1) Implantação de Trincheira no cruzamento das avenidas Alberto Craveiro e Deputado Paulino da Rocha, alargamento das vias no entorno da Arena, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



Figura 3.133: (2) Implantação da Rua Brisa Oeste, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.

de Formação Olímpica do Nordeste, também existem alterações no contexto urbano ligeiramente próximo, com a criação de trincheiras, passarelas, ampliações de vias etc. A figura 3.131 demonstra esses pontos mudanças e as figuras 3.132 e 3.133 detalham como eles foram realizados e quais os sentidos que eles passaram a atuar na malha urbana, nos deslocamentos, nos impactos na paisagem e na conexão dos equipamentos esportivos com a cidade.

Nesses dois recortes dentro da área de análise a partir da Arena, podem ser observadas as relevâncias de tais intervenções para os acessos aos distintos pontos das cidades que passam pelo equipamento esportivo ou que se interessam por chegar até ele. Atuam como eixos de desloca-

mentos e acessibilidade de grupos sociais, mas nesse caso não das camadas de alta renda, tampouco oriundos de zonas industriais como classificados por Villaça (1998) enquanto importantes elementos de estruturação urbana. As vias, nesse caso, atuam também como estruturadoras urbanas que conectam espaços e aqui conectam zonas mais precárias aos centros e subcentros. A região que atua como o reduto das moradias de classes mais baixas se serve desses eixos que adiante se conectam ou acessam áreas comerciais e institucionais, o que acaba conduzindo a relevâncias desses eixos na estruturação do espaço nas regiões por onde eles acontecem.

Na área de análise do Terminal Marítimo de Passageiros foram

apontados três casos de alterações nos desenhos urbanos, conforme detalhado na figura 1.138. O primeiro na própria área da implantação do terminal, alterando as taxas de impermeabilização, fazendo o avanço do pátio sentido mar e inserindo à paisagem o volume do edifício projetado e construído para determinado fim, ver figura 1.139. Criando as zonas industriais ou de terminais, que às vezes, podem não atuar como articuladoras de urbanização, o que não acontece em Mucuripe. Já sentido sul, é observado segundo trecho de alterações urbanas, se trata uma ampla área que se articula em duas frentes, a estação/trilhos do VLT e a urbanização do Morro Santa Terezinha. As duas modificações representadas na figura 1.140 falam de dois casos existentes, o primeiro



que era sobre a antiga linha férrea que chegava ao porto e o percurso dos trilhos do VLT, a construção da estação de passageiros e a outra era referente a parte de paisagismo,

acessibilidade, captação de água realizados nas encostas do morro.

O último ponto é representado na figura 1.141 e embora ele esteja

apenas com parte dentro da delimitação da área de dois quilômetros, foi feita uma extensão para que pudessem ser avaliadas as modifica-

Figura 3.134: Área de 2km a partir do corpo central do Aeroporto de Fortaleza, 2019 - Fonte: Google Earth.



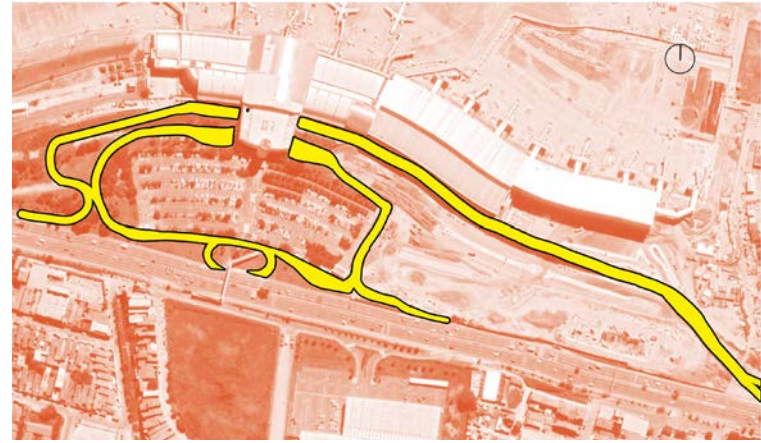
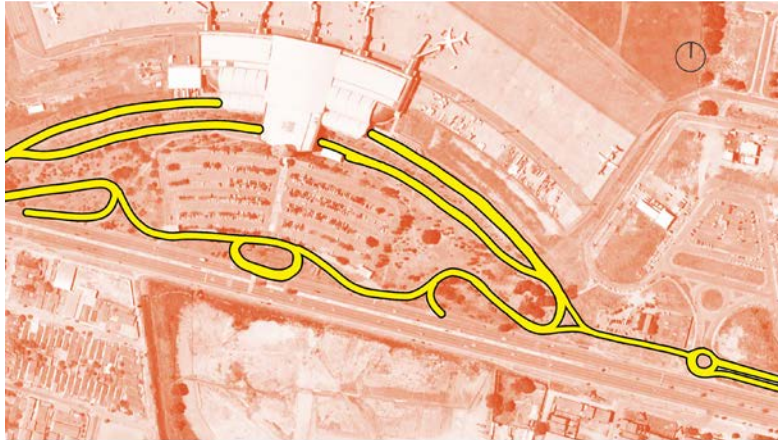


Figura 3.135: (1) Área de acesso ao embarque e desembarque do Aeroporto de Fortaleza, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



Figura 3.136: (2) Bairro Serrinha, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



Figura 3.137: (3) Linha do VLT, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.

ções implementadas na gleba. Dez anos após o anúncio das cidades-sede, a área recebeu o Residencial Alto da Paz, executado através do PMCMV, e construído no Bairro Vicente Pinzón. Composto por 1.111 apartamentos de dois e três quartos, ele também demonstra modificações que já constavam em cartilhas paralelas ao megaevento, mas sua

execução aconteceu dentro dos trechos mais impactados, sobretudo nessa área que acabou se servindo das infraestruturas urbanas geradas pela construção do Terminal, o que resultou no acesso viário feito pela implantação do VLT e da estação e na nova articulação de deslocamentos urbanos. Tal cenário, coloca a implantação do conjunto habitacio-

nal como ter sido beneficiada com as estruturas criadas não para ele e sim ao equipamento marítimo, mas que de qualquer modo acabou gerando benefícios às populações anteriores e as que migraram após a liberação do conjunto habitacional.

Tais comportamentos na estruturação urbana dessa área de Mu-

curipe demonstram que os sistemas viários (antiga linha férrea, novo VLT e vias urbanas) foram articuladoras na urbanização e na ocupação dessa ponta da cidade. Além disso, o Porto de Mucuripe equipado com o Terminal de Passageiros, não se serviram apenas desses deslocamentos

para os usuários desses equipamentos institucionais, no entorno deles foram desenvolvidas comunidades, também precárias como no Serrinha, mas que se viram articuladas a partir desses elementos de estruturação. Prova disso é que tão vizinho ao porto, casas funcionam na tran-

sição limites do mar e linha férrea, o que aconteceu como a possibilidade de sobras de terras para viver, mas também como o desenvolvimento da cidade ao lado do gerador de trabalho, o porto.



Figura 3.138: Raio de 2 km a partir do Terminal Marítimo de Passageiros, 2019 - Fonte: Google Earth.



Figura 3.139: (1) Zona de implantação do Terminal de Passageiros, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



Figura 3.140: (2) Urbanização do Morro Santa Terezinha e linha do VLT, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



Figura 3.141: (3) Implantação do Residencial Alto da Paz (PMCMV), Bairro Vicente Pinzón, 2009/2019 - Fonte: Google Earth.



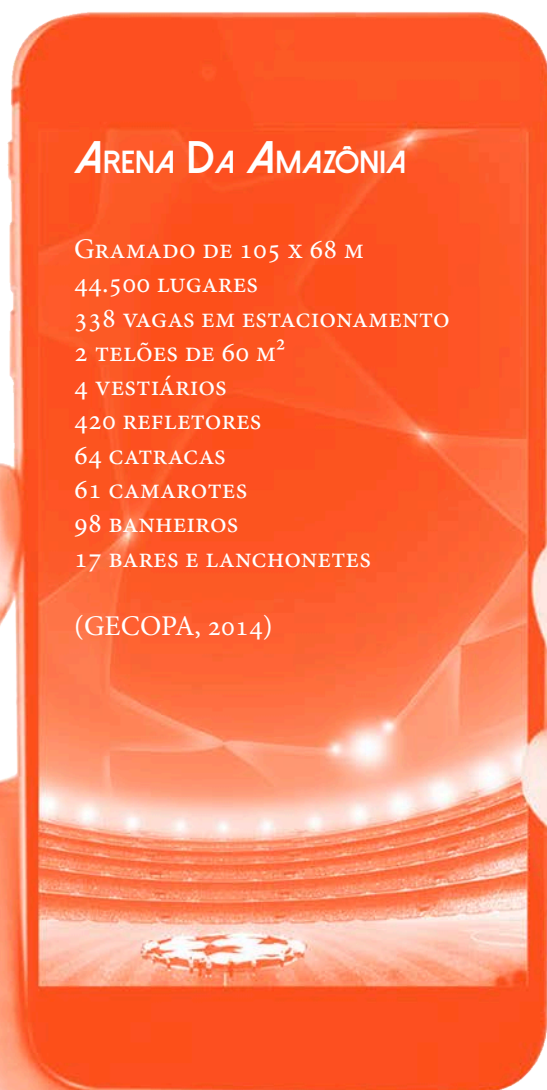
3.1.6. MANAUS

3.1.6.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ARENA DA AMAZÔNIA

A Arena da Amazônia também está no rol dos projetos da Copa de 2014, o equipamento esportivo custou R\$ 600,5 milhões aos cofres públicos, com a maior parte financiada através do BNDES e o restante pago pelos governos locais. Projetado e construído com tais características:

Ele foi implantado onde existia o Estádio Vivaldão, protagonizando no centro de polêmicas em virtude do patrimônio arquitetônico agredido pela demolição quase total da edificação anterior. Fora isso, ainda existiam outros pontos que levantaram contradições, como o superdimensionamento da construção e os números de lugares para expectadores, além das críticas sempre justificadas pela falta de expressividade do futebol no estado e a baixa participação dos clubes do norte em visibilidades do esporte, tanto em disputas regionais como nas nacionais.



Inúmeras outras situações também foram observadas em torno da arena e que devem ser consideradas. A primeira é a inserção do novo projeto em relação a escala da cidade e do pedestre, o que Jacques (2005) afirma ser esta uma complexa relação do resultado do trabalho do arquiteto e urbanista com o espaço físico, fazendo a confecção de uma possibilidade que deveria ser quase amorosa entre cidadão e cidade. Os ganhos seriam as diminuições dos projetos de espaços espetacularizados ou desencarnados, o que na Arena acaba acontecendo o contrário. A figura 3.142 demonstra essa relação um tanto desequilibrada ao considerar a dimensão da fachada, a inserção e rebatimentos do projeto e obra arquitetônica em interface com os transeuntes locais, ao avaliar os impactos dos muros e fechamentos laterais e nas relações aceleradas dos veículos privados e públicos nas vias do entorno, ver figura 3.143.

A segunda situação problemática é que embora a zona da arena já contasse com outros equipamentos

esportivos relevantes, como o Ginásio Poliesportivo Amadeu Teixeira, o Sambódromo de Manaus, a Fundação Vila Olímpica e, mais tarde, o Centro de Convenções Vasco Vasques, as taxas de usos são menores do que o previsto no momento dos projetos. Dentre todos esses espaços, o caso da Arena Amazônia talvez seja o mais preocupante dadas as dificuldades que se esbarram nos acontecimentos de jogos e eventos e na sua manutenção, uma realidade que contrasta com a fala do Governo do Amazonas através do presidente da Fundação Vila Olímpica em 2015, Aly Almeida. De acordo com o dirigente, a Arena, um ano após a Copa de 2014, seguia ativa e se mantendo, foram 16 partidas de futebol regional e nacional – dentro da política brasileira de promover jogos em arenas com pouca usabilidade – shows e outros usos culturais. Tais atividades geraram bilheterias de cerca de R\$ 17 milhões e receita de R\$ 2 milhões ao equipamento esportivo (GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS, 2015).

Situação que em 2019 era totalmente ao contrário, é demonstrada a situação do não uso da arena e que se estendia aos demais equipamentos do complexo esportivo, resultando na condição do estacionamento no entorno do estádio e do Ginásio Poliesportivo, onde o paisagismo precário se encontra pior e a pavimentação montava um cenário de abandono, como pode ser observado nas figuras 3.144 e 3.145.

Os fatores anteriores dão diretrizes da terceira problemática, a situação financeira da Arena que assim como em outras cidades-sede



Figura 3.142: Escala humana em relação a escala da arquitetura da Arena da Amazônia – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.143: Escala humana em relação a escala da arquitetura da Arena da Amazônia – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.144: Alambra-
do de divisão Arena Amazônia e Ginásio Poliesportivo – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.145: Estacionamento e entorno da Arena Amazônia – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

sofre dificuldades nos últimos anos. O que tem se visto é a dificuldade da gestão em proceder de modo mais assertivo junto aos gastos com o equipamento esportivo. Segundo Dantas (2018), o prejuízo referente a 2017 aumentou em 50% em relação ao ano anterior, chegando ao cenário de precariedade financeira

que alcançava os R\$ 20 milhões em contas acumuladas. O que caracterizou um comportamento de arrecadações sendo sempre menores que as despesas, principalmente com um valor mensal de manutenção que chegava aos R\$ 768.691,07. Esse total contrastava com cerca de 40% maiores do que os custos do ano an-

terior, conforme demonstrado na figura 3.146, lembrando que os aumentos nas cifras são de certa forma uma normalidade, quando considerados os aumentos nas tarifas de energia, água, esgoto e nos desgastes e manutenções que uma edificação solicita.



Figura 3.146: Demonstrativo dados financeiros da Arena Amazônia. Fonte: <<https://globoesporte.globo.com/am/noticia/prejuizo-da-arena-da-amazonia-passa-dos-r-20-milhoes-em-4-anos.ghtml>>.

	2015	2016	2017	Diferença em relação a 2016	
Arrecadação anual	R\$ 694.085,50	R\$ 1.117.654,64	R\$ 987.520,23	-	R\$ 130.134,41 (-12%)
Despesa anual	R\$ 8.046.914,76	R\$ 6.593.349,00	R\$ 9.224.292,84		R\$ 2.630.943,84 (+40%)
Despesa mensal	R\$ 670.576,23	R\$ 549.445,74	R\$ 768.691,07		R\$ 219.245,33 (+40%)
Prejuízo	R\$ 7.352.829,26	R\$ 5.475.694,36	R\$ 8.236.772,61		R\$ 2.761.078,25 (+50%)

Já em 17/08/2018, a situação da Arena era um problema ainda maior, a dificuldade de manutenção associada à complexa gestão fez com que praticantes de futebol amador passassem a utilizar o campo, o que conferiam usos inadequados não só ao gramado como às partes das demais instalações. De acordo com a Federação Amazonense de Futebol, os campos construídos para o padrão FIFA exigem que sejam feitas manutenções e utilizações de modos muito específicos, inclusive os gramados não podem ser utilizados sem controle ou por jogadores

amadores como vinha acontecendo (FERREIRA, 2018).

Ao final, avante das considerações postas até aqui, a tentativa tem sido de responder ao questionamento feito por Ribeiro (2015, p. 333) quando foi apresentada a dúvida sobre Manaus e outras capitais como cidades-sede. Era argumentado se elas conseguiriam criar roteiros de *shows* a partir da justificativa da construção e existência de arenas com padrões internacionais e se a população teria condições de pagar para esses espetáculos. Ainda, na-

quele momento, seria justo questionar se as capitais teriam condições de custear essas megaestruturas e a resposta foi dita anteriormente. São três anos que as contas não são saldadas, dívidas que passaram dos R\$ 20 milhões e tudo isso em função do baixíssimo uso do equipamento e da própria dimensão que retira a arena da rota de campeonatos locais, mais modestos, e tantas outras ações culturais menores.

Assim, é retomada a ideia do elefante branco, já dito em 1985 e recordado o prejuízo de Montreal

em 1976, quando a população amazense vive um cenário de não ser capaz de suprir despesas básicas para manter essa estrutura ativa e sem se depreciar.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANAUS

O Aeroporto Internacional de Manaus também tinha o compromisso de se expandir, ele que está no localizado no grande Bairro Tatumã teve seus espaços ampliados, tanto em números de guichês para atendimentos, os *checkins*, as áreas de embarques, estacionamentos e sistema viário. Foram investidos R\$ 496,0 milhões diretamente do governo federal, através da INFRAERO, e a proposta era aumentar a capacidade de operação e melhorar os serviços já ofertados no aeroporto, inclusive para voos internacionais. Infelizmente, problemas também apareceram como as ações contra o meio ambiente, o soterramento de uma das nascentes do Igarapé Água Branca e as retiradas de vegetações nativas, tudo isso feito sob licenciamento do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM. Além disso, aconteceram os superdimensionamentos das áreas construídas dentro dos planos de ampliação.

Atualmente se percebe a ampla bateria de balcões de atendimentos e uma ala do aeroporto que fica totalmente inutilizada após a ampliação, conforme demonstrado na figura 3.147. Nas áreas de embarques, saguões e estacionamentos, ver figu-

ras 3.148 e 3.149, seguem problemas similares, restaram espaços e que pouco são utilizados, um resultado da relação entre projeto e demanda. Mais uma vez, a manutenção mensal e os prejuízos gerados com uma construção desse porte, além dos licenciamentos realizados sobre áreas sensíveis e se tornaram problemas quanto a gestão do equipamento aeroportuário.

C. MOBILIDADE URBANA: BRT E MONOTRILHO

Nas obras de mobilidade e transporte, segundo Oliveira (2013, p. 32), o monotrilho e o BRT eram as duas grandes frentes de trabalho e legados prometidos para Manaus. Em 2011, se falava da expectativa de investimentos para os dois empreendimentos de mobilidade na casa de R\$ 1.689,0 milhões. Em 2012, a informação atualizada era de R\$ 1.844,9 milhões e a maior parte desse recurso seria oriunda dos governos locais e outra parte de R\$ 800 milhões do governo federal, via financiamento com a Caixa Econômica Federal. Respectivamente, os dois sistemas integrariam a cidade sentido norte-sul (aeroporto-centro) e leste – centro, conforme apresentado na figura 3.150.

Figura 3.149: Área de checkin Aeroporto Internacional de Manaus – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.147: Área de checkin Aeroporto Internacional de Manaus – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

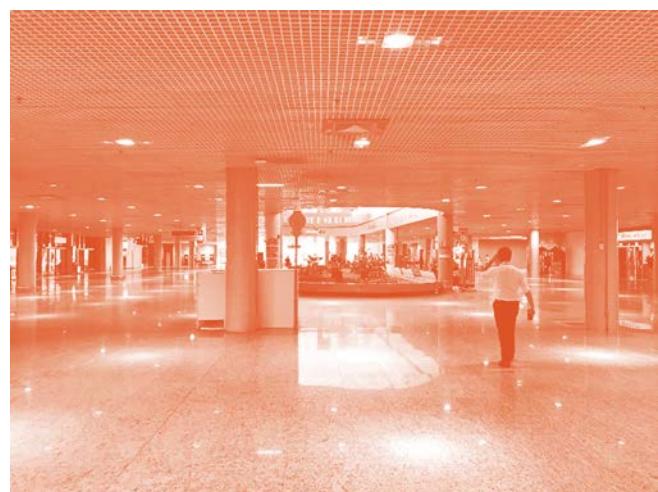


Figura 3.148: Área de checkin Aeroporto Internacional de Manaus – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



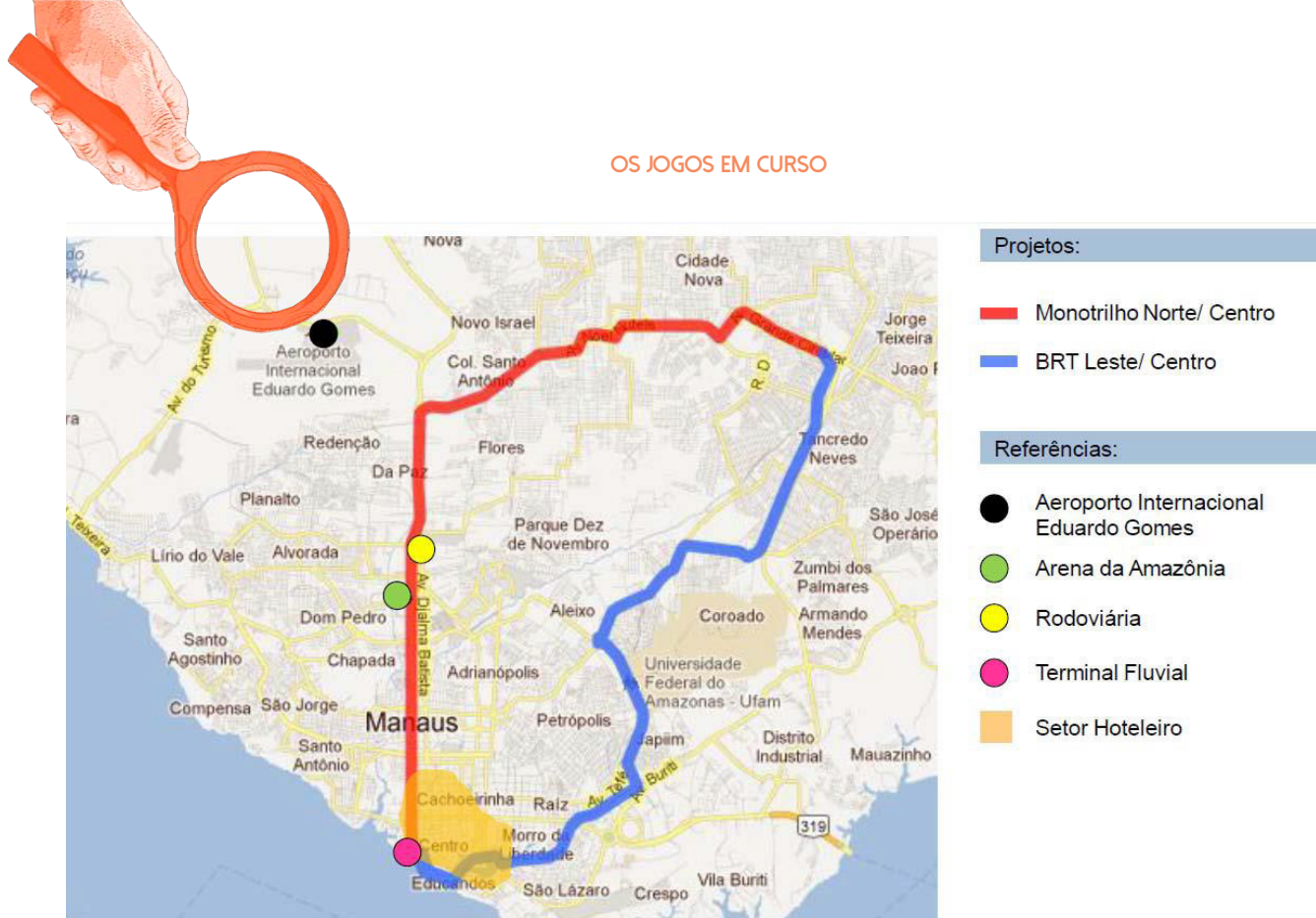


Figura 3.150: Localização das obras de mobilidade, BRT e Monotrilho - Fonte: Ministério do Esporte apud Oliveira (2013).

Com essas e outras obras existia uma grande expectativa de geração de empregos, ganhos urbanos e nos deslocamentos, o que acabou não acontecendo. Infelizmente, as execuções dos projetos tiveram embargos judiciais, principalmente nos processos licitatórios e nas questões pertinentes aos licenciamentos ambientais. Segundo Dantas apud Ribeiro (2015, P. 336) já havia, por parte da Controladoria Geral da União e Tribunal de Contas da União, a possibilidade de saturação dos sistemas que aconteceria pouco tempo após a possível entrega das obras do monotrilho, associado aos impactos que seriam causados na malha histórica da capital, que degradaria o patrimônio histórico, além das investigações sobre as permissões junto ao IPAAM e que demonstravam irregularidades, o que poderia ocasionar danos aos igarapés e às suas nascentes. Já o BRT nascia de

uma maneira atrasada, com projetos aprovados fora dos prazos, início de obras e repasses de verbas comprometidas devido às etapas anteriores acontecidas tardiamente.

As polêmicas que levaram à desistência temporária do BRT começaram em 2010. Segundo PELEGI (2019) a Vetec Engenharia, contratada pela Prefeitura de Manaus para elaborar serviços de engenharia e consultoria de estudos de planejamento e o projeto básico do sistema de transporte, recebeu o total de R\$ 11,9 milhões. Mas, em 2012, o projeto foi abandonado e o sistema do *Bus Rapid System* (BRS) foi tratado como alternativa e ele consistia num sistema de faixas exclusivas aos ônibus e que permitia somente a utilização desses espaços por ambulâncias, viaturas, transportes escolares e táxis. Custaria menos porque não requeria amplas intervenções e elas

seriam muito mais no sentido de sinalização e fiscalização verticais e horizontais.

Nesse mesmo período, aconteceram obras de infraestrutura urbanas como viadutos, passarelas, revitalizações de pavimentações, sinalização de trânsito no entorno da Arena Amazônia e de comunicação visual em equipamentos existentes, como nas paradas de ônibus ao longo do corredor norte-centro, um dos principais eixos de acesso e circulação, como demonstrado nas figuras 3.151 e 3.152. É importante salientar que essas obras também aconteceram em virtude da importância do eixo viário e da presença de comércios de rua e *shopping centers* que acabaram sendo os vetores de tais modificações (BOTELHO, 1998).

Ainda segundo PELEGI (2019),



Figura 3.151: Paradas de ônibus com do BRS – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

as obras do BRT que seriam retomadas em 2017, inclusive após a visita de comitiva da prefeitura à cidade de Bogotá para conhecer o sistema na capital colombiana e mesmo com tantas promessas de tecnologias e integração com outros modais, teve o projeto do sistema levado ao fim e a expectativa da obra foi cancelada definitivamente.



Figura 3.152: Sinalização de passarela de pedestres em frente ao Amazonas Shopping – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

D. PORTO: PORTO HIDROVIÁRIO DE MANAUS

A última obra de grande impacto detalhada pela Matriz de Responsabilidades para Manaus é a que se refere ao Terminal Hidroviário da capital. O projeto do porto hidroviário seria responsável pela restauração, adequação e modernização da área portuária, também pela adaptação dos armazéns 3 e 4 para o Terminal Hidroviário de Passageiros, adaptação do armazém 0 para bagagens, recuperação estrutural das pontes de acessos dos dois cais flutuantes, aumento do Cais da Torres, urbanização do pátio para estacionamento e passarela coberta para pedestres. Todos esses projetos, de acordo com o documento de 2011, custariam R\$ 89,4 milhões e no documento de 2014 os custos fecharam em R\$ 71,1 milhões. Tudo isso dentro da complexa estrutura de componentes do Porto de Manaus, conforme representado na figura 153.





Figura 3.153: Acesso à Estação Hidroviária do Amazonas - Fonte: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/InstalacaoPortuaria/Estrutura/19>>.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT no dia 11/06/2014, pouco antes do início da Copa, aconteceu a inauguração das obras do Porto de Manaus. O que não estava divulgado era que essa entrega não era totalmente de acordo com o que foi empreendido desde 2010. Apesar disso, o órgão afirmava que:

“Os turistas que vão passear pela cidade podem utilizar a Praça dos Ingleses, bem como a varanda de contemplação do Rio Negro. Com a reforma, o Porto passa a contar com novas instalações sanitárias, incluindo estrutura especial para deficientes. Os serviços executados no terminal de passageiros vão proporcionar mais conforto aos turistas e à população que já utiliza o Porto para locomoção até outras cidades” (GOVERNO DO BRASIL, 2014).

O que não condizia com a realidade, pois nessa fase apenas parte da obra estava finalizada e o restante só seria entregue em julho de 2015. Ainda, a redução no valor total da obra, inicialmente previsto na Matriz, foi em função da intervenção do Tribunal de Contas da União (TCU) que detectou o superfaturamento nos contratos. Assim, em 2014, o que foi inaugurado foram as obras de modernização da pavimentação e sinalização da zona do Porto, os acabamentos finais do terminal de passageiros, a varanda contemplativa do cais do porto e a melhoria das vias de conexão entre a Rodway³ e a Manaus Moderna (MELO, 2019).

Mas tantos anos após a realização da Copa de 2014, a capital ainda vive com obras não finalizadas na área do Porto. Nem todos os projetos da zona portuária saíram do papel, considerando que em 2010 foram iniciados os estudos e projetos, previstas as adequações a situação da chegada dos barcos com três módulos (pontes e flutuantes) e

previsto o terminal de passageiros, mas apenas partes de todas as ações foram finalizadas. Como pode ser observado nas figuras 3.154 e 3.155, ainda existe uma determinada confusão na área em virtude do não encerramento do que foi provisionado (SEVERIANO; GONÇALVES, 2017).

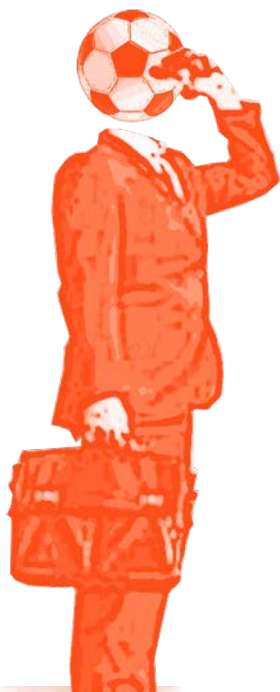


Figura 3.154: Acesso à Estação Hidroviária do Amazonas - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.155: Parte interna de acesso a Roadway - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

3.1.6.2. TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS

Embora as obras dos grandes eixos de circulações em Manaus não tenham sido executadas, a cidade dá indícios sobre o arranjo dos três grandes equipamentos edificados a partir da Matriz de Responsabilidades e que são alinhados pela Avenida Constantino Nery (BR-174), atuando como uma via regional que passou a desempenhar o papel de via urbana (VILLAÇA, 1998). Ela traça a capital no sentido norte-sul e ao longo do seu percurso são posicionados o Aeroporto de Manaus, a Arena da Amazônia e no final o Porto Hidroviário. Nessa linha, apenas as adaptações para o BRS foram realizadas, mas não foram as grandes relevâncias que impulsionaram os projetos da Copa, porque outros usos e esses equipamentos já existiam nesse eixo. O caráter de elemento estruturador desempenhado por essa avenida já era percebido nela e na sua paralela, Djalma Batista, na ampla faixa onde são organizados o Manaus Shopping, o Manaus Plaza Shopping, o Millennium Shopping, a rede hoteleira e mais próximo ao porto, a região do Teatro Amazonas, demonstrando como a articulação feita nesse trecho linear que já era latente e relevante para o desempenho comercial e institucional da cidade de Manaus, além de dar diretrizes na geração de novas localizações, de “pontos” (VILLAÇA, 1998, p. 73) e de especulação.

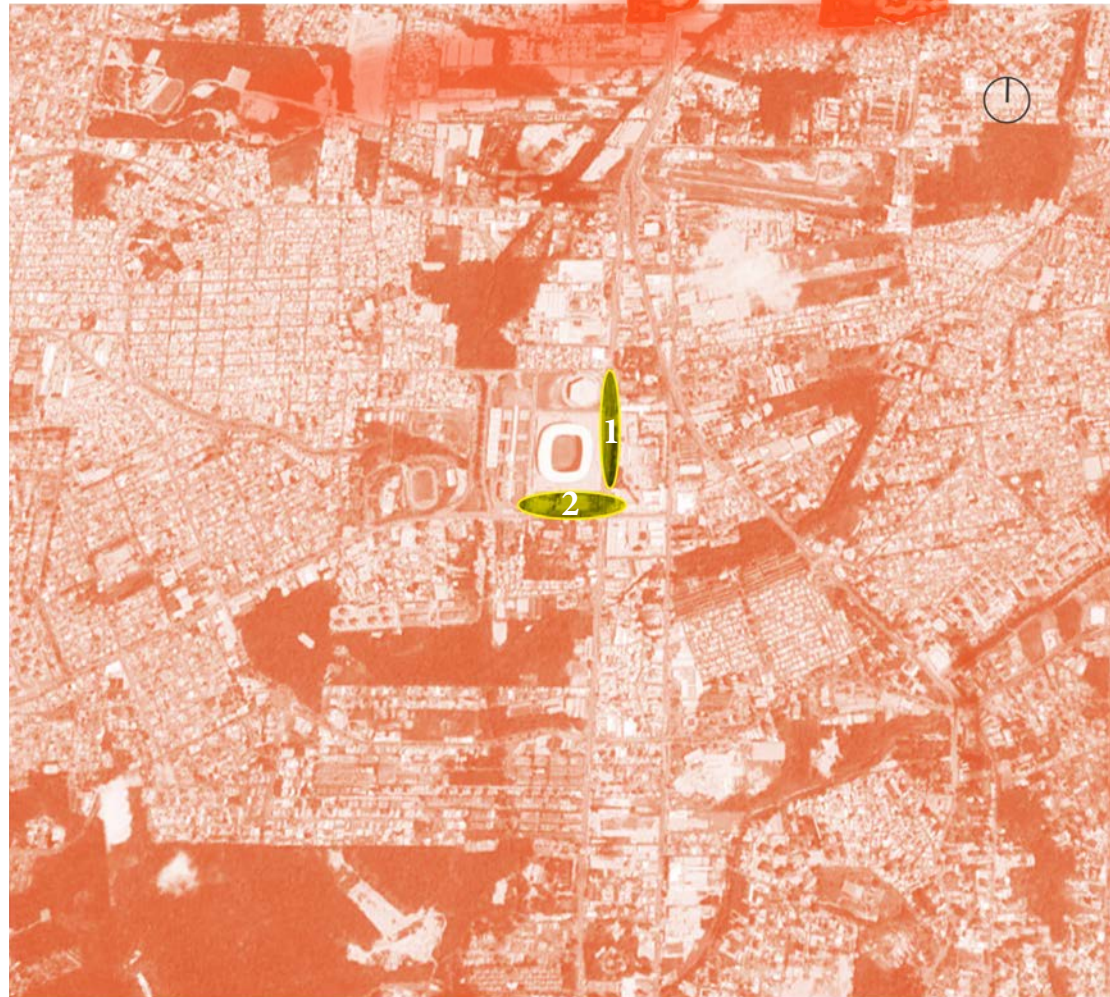
Esse papel de estruturador atua como importante canal de acessibilidade entre todos esses e outros

serviços, o que o ratifica que nessa área da cidade já existia determinados comportamentos sociais e que com o tempo foi recebendo pontuais mudanças, não da matriz federal do equipamentos da copa, mas outras oriundas dos governos locais com o intuito de melhorar o cotidiano de quem vive ou passa por ali. Afinal, esse é o trecho por onde os acessos e as conexões com o centro antigo, com os serviços e comércios são feitos (VILLAÇA, 1998). Nessa parte, entre o centro e a arena, existe a percepção de mudanças no padrão imobiliário e uma substituição do perfil de seus moradores. Colocando novos modelos arquitetônicos, que segundo Carlos (1997), transforma e segrega e em outros momentos geram a migração dos antigos habitantes para outras áreas da cidade, visto que a vida nesses bairros se torna impossíveis de serem custeadas pelos moradores originais (Mendonça, 2003).

Além dessas questões sobre as percepções nessa linha estruturadora, nos três trechos analisados: aeroporto, arena e porto, foram percebidas alterações principalmente nos volumes das edificações e nas ocupações das suas áreas com estacionamentos e acessos, que alguns momentos se desmembram de compreender as escalas coerentes que os edifícios exigem. Essas contratações são a respeito das mudanças nas paisagens com a inserção da Arena, que modificava extrapola proporções e embora antes já houvesse um outro estádio, o novo edifício gera uma monumentalidade e imponência tanto ao restante edificado como ao transeunte (JACQUES, 2005; CULLEN, 2012).

No primeiro trecho analisado, ver figura 3.156, são destacados dois pontos em relação a implantação da Arena, o primeiro é a remodelação para o BRS, que acontece ao longo da via, e seu cruzamento com a Avenida Pedro Teixeira, demarcando as travessias e limitando espaços de circulações de ônibus do sistema, além da melhoria na conversão em frente ao Ginásio Poliesportivo com acesso à Rua Loris Cordovil, conforme figura 3.157. O segundo ponto é o da implantação do Centro de Convenções do Amazonas, construído paralelo à construção da Arena, ver figura 3.158. Juntos, eles criam no espectador urbano a necessidade de visualizar grandes

Figura 3.156: Raio de 2 km a partir da Arena da Amazônia – Fonte: Google Earth.



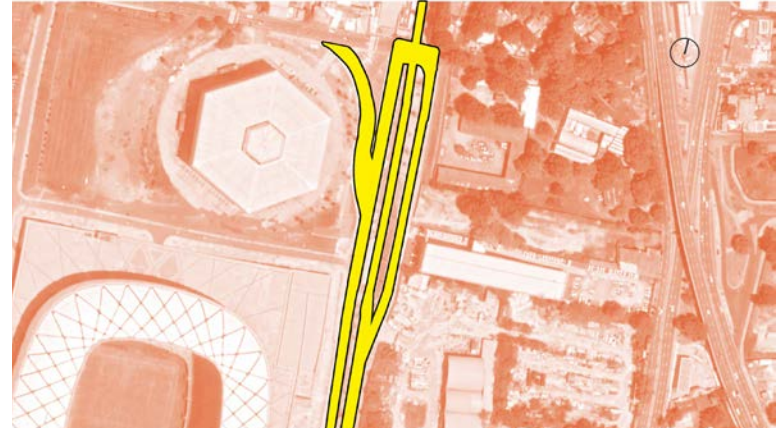
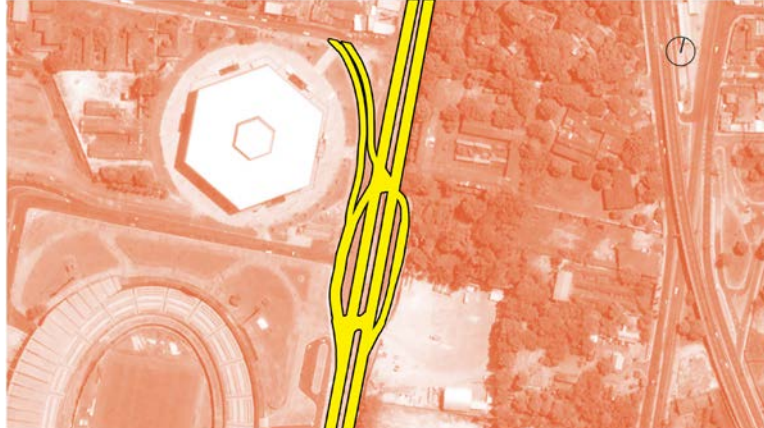


Figura 3.157: (1) Avenida Constantino Nery, acesso ao complexo esportivo e cultural – Fonte: Google Earth.

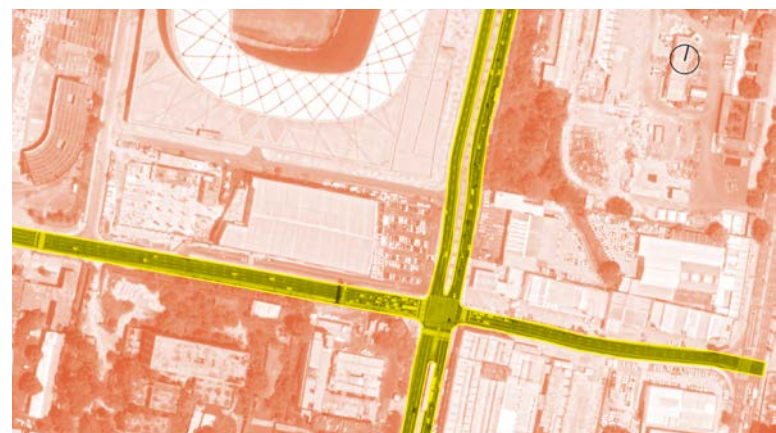


Figura 3.158: (2) Cruzamento das Avenidas Constantino Nery e Pedro Teixeira, implantação do Centro de Convenções do Amazonas – Fonte: Google Earth.

massas que se impõem à cidade ao longo de uma quadra. Eles, como já mostrado em figuras anteriores, se traduzem como elementos marcantes na paisagem e deles as medidas de adequações e projetos urbanos não acontecem para introduzi-los no contexto da mobilidade e do deslocamento (CULLEN, 2012).

A segunda análise feita sobre a área do Aeroporto, foi percebida apenas um ponto com alterações marcantes nas vias e desenhos urbanos e eles aconteceram justamente dentro da área do equipamento. São novos arranjos para a implantação de um maior estacionamento e dos acessos ao terminal, configurando o que aponta Villaça (1998) sobre a possibilidade desses espaços desenvolverem acessos para chegar até eles, mas que podem, em casos específicos, não atuarem como estruturadores de urbanizações nos seus entornos. Na figura 3.159 é marca-

do o trecho frontal ao embarque e desembarque e na figura 3.160 são identificadas as mudanças realizadas e além da ampliação da área de paradas, as vias tiveram novos desenhos que determinaram outras maneiras de usabilidade e tráfego dentro do complexo aeroportuário.

No último trecho, no entorno do Porto Hidroviário, a Praça da Igreja da Matriz, a Praça Tenreiro Aranha e a área no entorno do Mercado de Manaus tiveram reformas empreendidas, conforme figura 3.161. Essas mudanças se centraram praticamente dentro de cada um desses espaços, elas não alteraram vias ou outras estratégias que impactassem tanto a circulação, sobretudo de veículos. Talvez, o maior impacto tenha sido na zona do Mercado, colocando determinadas restrições aos estacionamentos e demarcando acessos que antes eram precários, essas observações podem

vistas nas figuras 3.162 e 3.163. Projeto com atuações de certo modo limitados, possivelmente por estarem em uma zona terminal portuária e que embora se relacione com o centro da cidade, tem rebatimentos de passagens somente, pelo fato das atividades e interesses serem muito comerciais e pouco conectadas com determinadas camadas de alta renda, por exemplo, o que não gera diretrizes para uma reestruturação mais efetiva ou algo semelhante.

Finalmente, é importante frisar que as grandes mudanças em Manaus foram aquelas oriundas dos comportamentos que já vinham acontecendo mesmo antes do megaevento, principalmente quando pensadas a partir de três grandes zonas: a do aeroporto, da arena e do porto. Cada uma com tais alterações apresentadas e com comportamentos que demonstravam as relações com o mercado imobiliário e a mu-



Figura 3.159: Raio de 2 km a partir do Aeroporto de Manaus – Fonte: Google Earth.



dança do lugar de moradia das camadas sociais, como observado no trecho da arena, dos shoppings, rede hoteleira e reduto dos novos empreendimentos residenciais, o que fez dos itens da Matriz de Responsabilidades os confirmadores de tal comportamento local. Já no porto, o contexto histórico, do turismo e

do deslocamento fluvial davam justificativas às melhorias nas praças e largo, uma medida utilizada como respiro ao espaço com densas atividades, em redutos de chegadas e saídas formados por complicadas fisionomias arquitetônicas e urbanas que a capital ainda não consegue lidar.

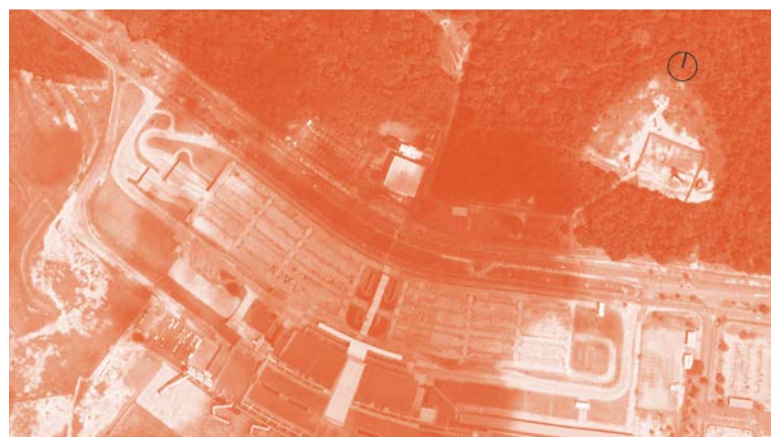
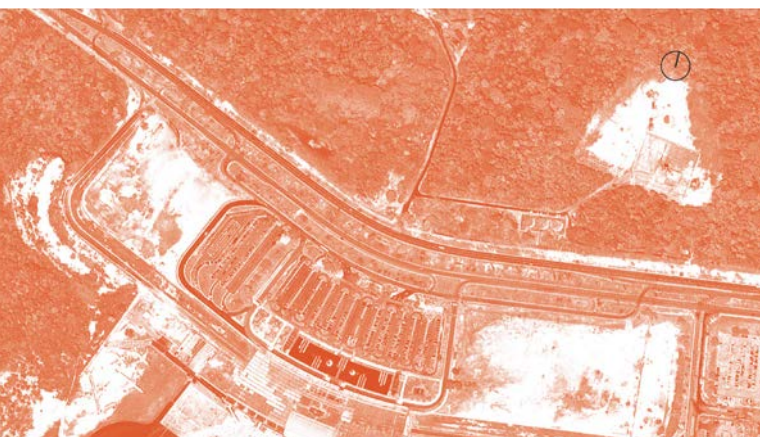


Figura 3.160: (1) Raio de 2 km a partir do Aeroporto de Manaus – Fonte: Google Earth.



Figura 3.161: Raio de 2 km a partir do Porto Hidroviário de Manaus – Fonte: Google Earth.



Figura 3.162: (1) Sistemas de Praças e entorno do Mercado – Fonte: Google Earth.



Figura 3.163: (2) Praça da Igreja da Matriz, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

3.1.7. NATAL

3.1.7.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ARENA DAS DUNAS

O caso da Arena das Dunas na capital potiguar é um importante fenômeno a ser considerado no rol dos acontecimentos para a Copa do Mundo e Olimpíadas. Afortunadamente, o empreendimento foi em pensado com o custo de R\$ 413 milhões e no final da execução, conforme detalhado na Matriz de Responsabilidades, ele custou R\$ 400

milhões, com praticamente todo o valor financiado via BNDES, R\$ 396,6 milhões, e os outros R\$ 3,4 milhões pagos pelos governos locais. Ou seja, essa economia na casa dos 3,1 % pode ser muito significativa, embora pareça pequena, pois ela revela a possibilidade de se manter coerentemente com as previsões feitas no início dos projetos e obras.

A Arena com:

ARENA DAS DUNAS

42 MIL ASSENTOS, SENDO 10.625
REMOVÍVEIS
2.500 VAGAS DE ESTACIONAMENTO
306 REFLETORES
2 TELÕES DE PROJEÇÃO DE 63 M²
39 CAMAROTES
30 BANHEIROS PÚBLICOS
25 BARES E LANCHONETES
É UM IMPORTANTE COMPLEXO VIÁRIO

(COPA2014.GOV.BR)

é um dos estádios construído sob a gestão de uma operação consorciada e após sua conclusão a gestão seguiu a cargo do grupo responsável pela construção. A gestora, Arena das Dunas Concessão e Eventos S/A, comandou através do Consórcio Arena Natal formado entre a OAS e o governo do Estado do Rio Grande do Norte, todas as obras de demolição e reconstrução do equipamento, adquirindo o direito de administração durante as obras e por um período de dezessete anos após sua conclusão (ARENADUNAS, 2019). Infelizmente, apesar de todas as obras e investimentos, apenas quatro partidas foram disputadas na Arena da Dunas durante a Copa de 2014, três em junho e um em julho de 2014.

Atualmente o contrato celebrado entre concessionária e governo do Rio Grande do Norte passa por discussões e elas se referem aos valores repassados mensalmente pelo poder público ao grupo gestor. Segundo o Controlador-Geral Pedro Lopes, o total repassado chega a R\$ 10,5 milhões por parcela e se refere, conforme justificado pelo consórcio, a R\$ 8,5 milhões de valores fixos e outros R\$ 2 milhões restantes são correspondentes às variáveis. Essa diferença restante faz parte do que é obtido com as variações em partidas e demais usos, considerando que o estado absorve metade do lucro e a Arena das Dunas a outra parte. Ainda sobre essa gestão, são questionados os montantes de R\$ 607 milhões, repassados de 2014 até maio de 2019 à gestão do consórcio, valores maiores que o custo da obra à PPP (LUZ, 2019). Inclusive, vale salientar que ao final do contrato de

20 anos a arena custará cerca de R\$ 1,2 bilhões aos cofres públicos, três vezes o seu valor original consumido para a obra (VASCONCELOS, 2015).

Já em 2016, a Arena acumulava dívidas que chegavam a R\$ 35 milhões, desde o início de suas atividades. Nessa fase, era confirmado que a expectativa de receita não era atingida e em 2015 ela obteve um total de R\$ 6,9 milhões de entradas, enquanto para as despesas foram consumidos R\$ 23 milhões. Cenário que gerou a polêmica da venda da sua participação da gestora devido a impossibilidade financeira de gerir o equipamento e ao seu baixo padrão de lucro e uso (CAPELO, 2016).

Segundo Leão, Ferreira e Gomes (2016) o discurso do progresso da Arena das Dunas imprimia na capital Natal uma possibilidade de inserção enquanto inovação frente aos megaeventos esportivos, agindo juntamente com a defesa da melhoria e modernização da infraestrutura da cidade e na perspectiva de ser deixada como um legado, tanto no que diz respeito ao próprio turismo, nos *tours* feitos hoje, na paisagem da cidade e nos rebatimentos das obras de mobilidade realizadas a partir e passando pelo seu entorno. É retratado que de outubro de 2014 a maio de 2016, foi somado o total de 15 eventos privados e outros 62 públicos e no ano de 2015 foram realizadas 13 partidas de futebol, sendo 9 do Campeonato Potiguar e 4 quatro pela Copa do Nordeste, com média de público pagante de 2,8 a 4 mil pessoas. De outro lado, a cidade vive com o impasse sobre a dimensão do equipamento, no meio da

cidade e a maneira como mantê-lo, visto que os custos são elevados e a sua gestão é muito complexa. Tais questionamentos se intensificaram porque em 2015, quase um ano após a Copa de 2014, a média de público nos eventos e jogos era de 9 mil pessoas, muito abaixo da sua capacidade e da necessidade para seu custeio (MENDONÇA, 2015). Fora das arquibancadas, o que se observa nos estacionamentos com capacidade para mais de 2 mil automóveis são os usos para eventos, como parques temáticos, circos e outros, como demonstrado nas figuras 3.164 e 3.165, inclusive com a presença de vendedores ambulantes que ocupam os gradis de fechamento da área e comercializam variados produtos.

Essas mudanças vividas dentro dos limites das arquibancadas, no perímetro limitado pelos gradis metálicos dos estacionamentos e as experiências fora desses limitadores são relevantes alterações na composição da cidade e da paisagem na região de Lagoa Nova, bairro onde se localiza a arena. O que sucede é que esse modelo de equipamento introduziu no Brasil um novo modelo de estádio que já era praticado na Europa, EUA e em outros países pelo mundo (LEÃO; FERREIRA; GOMES, 2016), mas a arena sugeria um comportamento diferente na relação do torcedor com os jogadores e o futebol e apresentava uma nova possibilidade de instalação de equipamentos de multiuso que podem ser utilizados para inúmeros outros fins, além de “apenas” sediar partidas de futebol. Assim, a chegada e os acessos até esses palcos de espetáculos se tornam obrigatoriamente mercedores e carentes de melhorias

no tráfego, na infraestrutura urbana e nas possibilidades de relação entre usuário e equipamento. Afinal, são aglutinadores, vetores e importantes atratores de fluxos que motivam viagens colocando esses pontos como destinos e/ou partidas. Podendo se enquadrar nas ordens da arquitetura que determina o urbanismo do seu entorno (CULLEN, 2012) e todo esse sistema urbano que “atrai a ocupação nos pontos de acessíveis, visto que altera o valor de uso da terra” (VILLAÇA, 1998, p. 82), mudando a forma de ocupar, dinamizando ainda mais áreas que já tinham vocações de áreas de camadas de alta renda.

Os ganhos para essas mudanças no caso de Natal eram aqueles apresentados nas possibilidades de Harvey (2006) sobre a argumentação necessária de fazer investimentos futuros relevantes e as justificativas para questões anteriores que a cidade necessitava. Ou seja, o propósito no entorno da Arena poderia ser figurado na resolução de demandas que se antigas a respeito do trânsito, que se intensificava pelo movimento feito Cidade Alta sentido Candalaria – Ponta Negra, por exemplo. De de uma cidade que já se via fazendo esse percurso sentido sul, inclusive pela abertura definitiva da Via Costeira, anos anteriores ao anúncio da Copa, que já modelava quais seriam os interesses de turismo e mercantilização da terra na capital.

Desse modo, as modificações no entorno da Arena foram inúmeras, viadutos, trincheiras, ampliações de vias, planejamento cicloviário, passarelas aéreas de pedestres e tantos outros. Foi criado um complexo vi-



Figura 3.64: Montagem de Parque de Diversões no estacionamento da Arena - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.165: Vendedores ambulantes no estacionamento da Arena - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.

ário importante naquela zona colocando o ponto da Arena das Dunas como o ponto de conexões e possibilidades de direcionamentos pela cidade, tanto nos sentidos nortes – sul como leste – oeste.

No lado oeste da Arena, na Avenida Prudente de Moraes além da passarela aérea para travessia de pedestres, foi inserida a trincheira de acesso à Avenida Lima e Silva e paralelamente houve a inserção do

elevado sobre a mesma e sua função é promover a ligação com a parte urbana ao norte do equipamento esportivo, rumando aos bairros de Lago Seca e Tirol, como pode ser observado nas figuras 3.166 e 3.167. Ainda no lado oeste, a construção da trincheira que conecta a Avenida Capitão-Mor Gouveia à Avenida Prudente de Moraes opera na sua função de ligação, mas produz impactos visuais abruptos em relação às edificações existentes no local, como pode ser visto na figura 3.168, com a elevação de gradis de segurança, além da baixa qualidade da pavimentação asfáltica nas alças de acessos no nível original da via.

No lado norte, a Avenida Romualdo Galvão também ganhou a possibilidade de fazer o percurso de acesso à Avenida Lima e Silva através da trincheira para veículos e da passarela aérea para pedestres, principalmente porque a segunda via recebeu limitadores de concreto, restringindo cruzamentos de pedestres e automóveis pelo nível da pista, ver figura 3.169. Já na face leste, a Avenida Senador Salgado Filho que já possuía uma estrutura com seu complexo viário existente, como demonstrado na figura 3.170, inclusive por ser coincidente com a Rodovia BR-101 e por direcionar sentido sul, Ponta Negra, acabou recebendo uma alça elevada de acesso à via lateral e novas sinalizações de indicações de trânsito e informações locais.

Nesse importante complexo viário no entorno da Arena das Dunas foi sem dúvidas ampliado/implantado/adequado em função da inserção do equipamento esportivo,

além de outros edifícios administrativos públicos que compõem a gleba e já geravam determinados fluxos e interesses em deslocamentos. Considera-se, ainda, que a transição da Cidade Alta para zonas de expansão acabou reforçando nesse trecho o papel de estruturador das conexões de tráfego e de deslocamento, além de corroborar nos fenômenos de infraestrutura urbana que já viam acontecendo naquela região ou que a utilizavam como trecho de passagem para outras regiões que também se tornaram constantes nos processos de transformações.

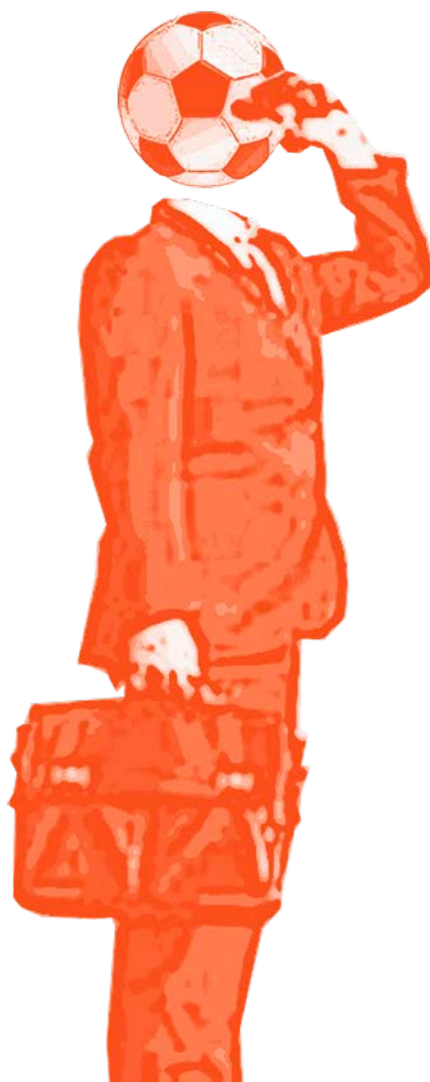


Figura 3.166: Trincheira e Elevado construídos na Avenida Prudente de Moraes - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.167: Passarela aérea de pedestres e trincheira construídas na Avenida Prudente de Moraes - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.168: Trincheira da Avenida Capitão-Mor Gouveia - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.169: Limitadores de cruzamento na Avenida Lima e Silva e Trincheira da Avenida Romualdo Galvão - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.170: Elevado existente na Avenida Senador Salgado Filho - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE NATAL GOVERNADOR ALUIZIO ALVES

O novo aeroporto de Natal substituiu as atividades do antigo Terminal Aeroportuário Augusto Severo em Parnamirim, construído de 1943 a 1945, durante a Segunda Guerra Mundial. Na época, essa construção foi utilizada pelo Exército e Marinha dos Estados Unidos, pela Royal Air Force e pela própria Força Aérea Brasileira, com toda manutenção e gestão realizada pelo Exército Americano no Atlântico Sul – USAFSA (ZAULI; GIBSON, 2014). Em 2000, a capacidade de operação do terminal era de 1,5 milhão de passageiros por ano e em 2011 foi iniciada uma ampla reforma, o que alterou a capacidade de atendimento para 5,8 milhões de passageiros anualmente. A questão do terminal e sua obra é que ela custou R\$ 16,4 milhões aos cofres públicos via INFRAERO, responsável pela sua gestão. Três anos mais tarde, em 31 de maio de 2014 foi realizada última decolagem de um voo comercial do aeroporto, efetivando o encerramento de suas atividades e a transferência para o novo terminal no município de São Gonçalo do Amarante.

Uma das novidades do recente Aeroporto Internacional de Natal é que ele exige um percurso muito maior para acessá-lo que o terminal anterior, conforme demonstrado na figura 3.171, até porque São Gonçalo do Amarante está à noroeste da capital e em relação à principal zona hoteleira, a região de Ponta Negra,

e para seu acesso devem ser percorridos os 38 quilômetros de trajetos ainda muito precários de deslocamento. A discussão para instalação desse novo equipamento aeroportuário já era um item de discussões desde 1996, sob responsabilidade do Exército Brasileiro e pela INFRAERO, mas que andou por anos com lentos avanços e polêmicas com desapropriações e indenizações. Mais tarde, o anúncio da capital como cidade-sede fez com que fossem efetivadas medidas que aceleraram e efetivaram os processos.

Em 2011, uma dessas estratégias foi a definição e realização do leilão pela ANAC para privatização total do terminal aeroportuário, que contemplaria a construção do novo aeroporto. A vencedora que pagou o total de R\$ 170 milhões foi a Inframerica formada pela Infravix, controlada pela Engevix, e pela Corporación América que administra mais de 48 aeroportos fora do país, se tornando a primeira concessionária de aeroportos no Brasil a ter um grupo 100% formado pela iniciativa privada. Mais tarde, a concessionária também venceu a concorrência para administrar o Aeroporto de Brasília, num contrato dividido com a INFRAERO. Em 2012, o processo de gestão dos 1.500 hectares de área total em Natal foi iniciado juntamente com o desenvolvimento dos projetos arquitetônicos e executivos, da construção dos terminais de cargas e passageiros, estruturas de embarques, acessos viários, torres de controle, áreas de estacionamento com 860 vagas e urbanização (LOTURCO, 2014). Para isso, a expectativa do contrato possui duração de 28 anos, com um período de obras

de 20 meses e operações começadas em 31/05/2014, antes do megaevento da Copa do Mundo. Além disso, os investimentos em 2017 atingiram os valores de R\$ 600 milhões, com parte financiada pelo BNDES, e a geração de uma capacidade de atendimento de até 6 milhões de passageiros por ano (AEROPORTO DE NATAL, 2018). Já as infraestruturas de pista de pouso, dos sistemas de auxílio e proteção de voo já estavam prontas e foram executadas sob responsabilidade da INFRAERO, inclusive mencionadas na Matriz de Responsabilidades da Copa de 2014 e custeadas pelo valor total de R\$ 189,2 milhões.

Uma das polêmicas sobre a construção do novo aeroporto se instalou desde o momento das declarações das desapropriações que deveriam ser feitas para a sua instalação. Segundo o documento emitido pela Secretaria-Geral da Presidência da República, com informações do Ministério das Cidades e da Caixa Econômica Federal, referente as desapropriações e deslocamentos involuntários na Copa de 2014, além das indenizações pagas pela desapropriação dos 1.500 hectares para a área aeroportuária, 345 famílias seriam realocadas para o empreendimento PMCMV, com previsão para conclusão em maio/2015, e a justi-

ficativa era por estarem na zona de acesso ao Terminal Aeroportuário São Gonçalo do Amarante. A continuação disso era que todo o sistema viário de integração com a cidade de Natal deveria ser construído e o que se esperava eram as obras de ligação das vias de acesso às rodovias BR-406, BR-304 e BR-226, com previsão de pagamentos de R\$ 72 milhões de reais pelos governos locais via com a Caixa Econômica Federal. Desse total, apenas R\$ 8 milhões constam na Matriz de Responsabilidades de dezembro/2014 como parte paga pelo governo local pelas obras do acesso viário ao aeroporto.

RN tem novo aeroporto

Terminal em Parnamirim deixa de operar com a inauguração do novo, em São Gonçalo do Amarante

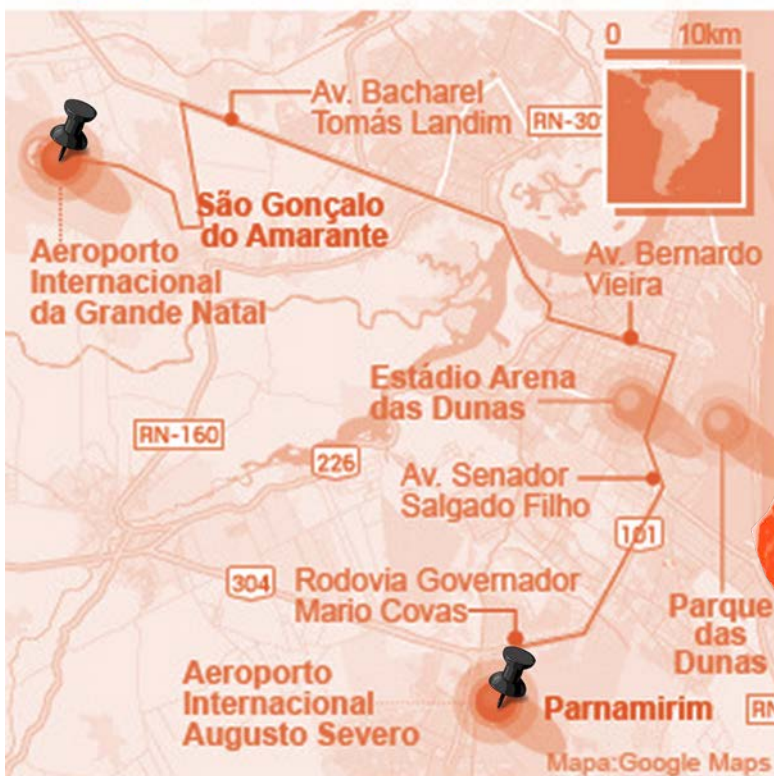


Figura 3.171: Localizações do antigo e do novo aeroporto de Natal - Fonte: <<http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2014/05/aeroporto-augusto-severo-no-rn-e-desativado-para-voos-comerciais.html>>.

O documento da Matriz de fato coloca questionamento sobre a maneira como as obras de acesso não foram totalmente realizadas. Embora a figura 3.172 demonstre que as vias de acessos imediato ao aeroporto tenham sido concluídas até dois anos após a finalização da Copa no Brasil, outros trechos adiante ainda em 2017 estavam em situações precárias com pavimentação inadequada ao fluxo, ausência de sinalização e outras características ideais

ao percurso de conexão cidade-equipamento aeroportuário, como demonstrado na figura 3.173. Possivelmente, esses percalços podem ser empecilhos que Silva *et al* (2015) tratavam como um dos processos urbanos combinados e que nesse caso da criação de novas centralidades no acesso do aeroporto deveriam ser executadas todas as obras para que as expectativas de investimentos e de valorização de outras áreas acabassem sendo efetivadas.

Além das questões inerentes ao acesso ao aeroporto, outros pontos chamaram atenção, mesmo em 2017, 3 anos depois da inauguração do terminal e da finalização da Copa do Mundo no Brasil. Segundo Silva *et al* (2015, p. 350):

“[...] o impacto da Copa do Mundo de 2014 como propulsor do turismo em Natal ainda não aconteceu, dado o reduzido movimento de voos regulares domésticos e internacionais – e não regulares (charters) nos últimos anos, em função da diminuição da demanda de turistas internacionais (crises econômicas cíclicas) e dos efeitos de mudanças no mercado de viagens doméstico e internacional, bem como das ações de governo federal e das companhias aéreas que alteraram o movimento de voos na cidade-sede nos últimos anos”.



Figura 3.172: Pista do acesso Sul ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, 2016 - Fonte: <<http://www.senadinhosga.com/pista-de-acesso-sul-ao-aeroporto-de-sao-goncalo-esta-90-concluida/>>.



Figura 3.173: Via de acesso aeroporto sentido centro de Natal - Fonte: Anderson Ferreira, 2017



OS JOGOS EM CURSO

Figura 3.174: Corredor de acesso ao embarque do Aeroporto de Natal. Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Assim, questões vinculadas ao comportamento da economia brasileira e internacional foram impactantes na maneira como aeroportos, hotelaria e turismo reagiram nas suas taxas de ocupações e na sua plena realização, como o próprio cenário de já se manifestava em 2014. O cenário atual é que o Aeroporto Internacional de Natal, construído numa área de 1.500 hectares, encerrou o ano de 2018 com fluxo de 2,43 milhões de passageiros e mais de 19 mil pousos e decolagens de aeronave, operando com 8 pontes de embarque para voos nacionais e internacionais, tem capacidade para receber 6 milhões de pessoas e talvez esse seja um problema (AEROPORTO DE NATAL, 2018). Segundo outros dados da concessionária, no mês de julho/2014 passaram 211.823 passageiros entre voos nacionais e internacionais. Em julho/2018, esse número foi de 246.283 para as mesmas operações, o que demonstra um aumento não tão expressivo para o mesmo período após quatro anos. Assim, pensar um equipamento aeroportuário com dimensionamento de usuários e metragem quadrada pode gerar um processo reverso, o da ociosidade, que revela o cenário das grandes construções postas com espaços sem usos e que se tornam injustificáveis. A figura 3.174 retrata os espaços do terminal e o baixo movimento de passageiros, o que também acontece nos amplos saguões de *checkin*, salas de embarque e desembarque, onde inúmeros espaços ou parte deles seguiam, até 2017, ainda fechados ou

bloqueados por serem muito amplos e sem usabilidade pelas atividades diárias do aeroporto. Contexto de reduzida ocupação que também poderia ser facilmente observada nos estacionamentos com o número pequeno de veículos para a quantidade de vagas disponíveis, inclusive porque a própria distância feita do centro da cidade até ali já promovia um movimento que fazia com que carros particulares circulassem menos que as alternativas de táxis e transporte por aplicativos.

Identificar e compreender esses problemas devem ser uma parte importante nas reflexões sobre uma construção como de um aeroporto ou estádio e assim por diante. No caso do Aeroporto Internacional de Natal ele fica ainda hoje num contexto isolado e que o impacto acontecido é diferente de outras cidades-sede ou até da própria Natal, em outros equipamentos. O que pode acontecer é o fenômeno da “má localização” abordada por Santos (2002) apud Botelho (2008, p. 69) em que essas implantações demandam tempos para que, embora existam partes das infraestruturas urbanas, sejam de fato ocupados e gerem dinâmicas de moradias e apropriações locais. Segundo Villaça (1998), um dos fatores do desenvolvimento desse tipo de área se dá em relação a acessibilidade existente, nesse existe parte, mas também nas atividades postas ali, sobre o contexto aeroportuário só existe esse uso e nada mais.

C. MOBILIDADE URBANA: ACESSO AO NOVO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE, CORREDOR ESTRUTURANTE - ZONA NORTE/ARENA DAS DUNAS E INTEGRAÇÃO NOVO AEROPORTO/ARENA DAS DUNAS - SETOR HOTELEIRO

As três grandes obras de mobilidade urbana constantes na Matriz de Responsabilidades estão conectadas com outros temas abordados e até com algumas discussões anteriores. Todas elas perpassam pelo interesse em privilegiar as conexões entre aeroporto, arena e zona turística hoteleira, essencialmente espaços que são utilizados por pessoas que participavam dos jogos durante o megaevento. Dos R\$ 682,5 milhões destinados para as obras de mobilidade, R\$ 139 milhões eram oriundos dos cofres dos governos locais e a outra maior parte de financiamentos via Caixa Econômica Federal. Elas previam aberturas de vias, construções de pontes, viadutos, trincheiras, passagens para pedestres, sinalizações, planejamento cicloviário integrado, iluminação e paisagismo. Parte desses exemplos foram citados no item que tratou sobre as obras no entorno da Arena das Dunas e outros discutidos nas obras de acesso ao Aeroporto Internacional de Natal.

Segundo as informações do Balanço Copa 2014, divulgado em 2011 pelo Ministério do Esporte, existiram dois grandes eixos de ações, o primeiro se referia a Integração Novo Aeroporto/Arena das Dunas/Setor Hoteleiro, correspondente ao percurso maior e em qual seriam feitas “as requalificações de vias e implantação de obra de arte especiais ligando o novo aeroporto ao Setor Hoteleiro, passando pelo estádio, com previsão de finalização das obras em julho/2013 e 85% dos valores pagos via financiamento federal. Em contrapartida, o que se percebeu foram obras que se estenderam por anos, mesmo após 2014, e algumas que foram finalizadas somente em julho/2018 como o caso do Acesso Sul, que consiste numa pista duplicada de 19 quilômetros, com a ponte sobre o rio Potengi, além da parte de iluminação e sinalização. A vantagem proposta nesse percurso era a diminuição do tempo gasto para pessoas que saem ou vão sentido sul e que até essa data deviam seguir rumo ao aeroporto passando pelo centro do município de Macaíba, utilizando uma via com pista simples num trânsito precário (AGORA RN, 2018). Já a parte que passaria pela Arena das Dunas, seria realizada parte das obras do entorno do equipamento esportivo, onde uma série de implantações de infraestruturas viárias foram construídas, o que dinamizou as possibilidades de cruzamentos e deslocamentos e que posteriormente chegaria à Avenida Senador Salgado Filho, que direciona sentido sul na região hoteleira de Ponta Negra e Via Costeira.

No segundo eixo, seria feita a

implantação da Via Prudente de Moraes e que segundo o documento Balanço Copa 2014 se referia ao “prolongamento da Av. Prudente de Moraes, permitindo novo acesso às regiões sul e central da cidade”, além de colocá-la como uma nova alternativa de ligação a BR-101. Isso porque, inicialmente, a via só chegava até a Avenida dos Xavantes no bairro do Pitimbú e a ideia era de absorção de parte do tráfego que chegava do aeroporto para região central e sul. Mas ainda em novembro/2017, as obras ainda estavam acontecendo para seguir com a expansão da via, segundo a Prefeitura do Natal e o Departamento de Estradas e Rodagens (DER), a previsão era que em dezembro/2017 todas as frentes de trabalho estivessem encerradas e a avenida em pleno funcionamento. Infelizmente, ainda em expectativas, quatro anos após o previsto nos planos iniciais, as obras de mobilidade ainda seguiam inacabadas.

D. PORTO: PORTO DE NATAL

O Porto de Natal foi criado em 1932, administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte ele não está voltado nas faixas do oceano, foi instalado no Rio Potengi, cerca de 3 quilômetros retirado da sua foz (TAVARES, 2013). O primeiro efetivo projeto do cais foi construído pelos americanos, na década de 1950 e era utilizado pelos Estados Unidos como espaço para atividades Militares durante a Segunda Guerra Mundial e o desafio para uma nova proposta era de compreender os

processos feitos no século passado durante as obras e vislumbrar a possibilidade de intervir com a inserção de um Terminal de Passageiros de maneira que interferisse menos nas fundações existentes (LOTURCO, 2014).

Assim, para essa empreitada de gerar uma nova arquitetura para o terminal era necessário garantir algumas transformações em edifícios históricos existentes, como o antigo frigorífico, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e que deveria passar por intervenção, promover a inserção do novo edifício de passageiros no lugar onde antes havia o Armazém 3, demolido para a construção da nova edificação. Além desses aspectos arquitetônicos, deveriam ser ampliadas as dimensões dos berços de atracagem de navios, a princípio o berço 1 tinha comprimento de 209 metros, os 2 195 metros e o 3 140 metros. A nova proposta era aumentar em 26 metros lineares o primeiro berço, assim os navios de carga e passageiros não deveriam fazer os acessos de forma improvisada (TAVARES, 2013).

O Terminal Marítimo de Passageiros projetado pelo escritório cearense Architectus, mesmo autor do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, trabalhou uma edificação com 5.068,67m², integrando o edifício do antigo frigorífico ao novo terminal, considerando que na parte frontal de acesso à cidade estava prevista a restauração urbana do Largo da Rua do Chile, funcionando como um espaço de acesso ao novo conjunto edificado, conforme demonstrado na figura

3.175 e nas figuras 3.176 e 3.177. O Bairro do Ribeira onde o terminal foi construído, faz parte da zona delimitada pelo IPHAN desde 2010 para implantação de projetos de revitalização. Já os projetos e obras do terminal custaram ao governo federal o total de R\$ 79,8 milhões administrados pela Cia das Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). O terminal tem uma área de embarque e desembarque e já utilizado para receber passageiros oriundos de cruzeiros no período de temporada, de novembro a abril, considerando que a maioria dos viajantes são turistas americanos e europeus. A nova edificação além de receber esse público turista, foi projetada e construída com um salão de eventos para 1.500 pessoas, com toda estrutura para seu funcionamento e um mirante no segundo andar que acomoda até 600

pessoas e uma vista para o rio Potengi (CODERN - CIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE, 2015)

Nessa perspectiva, em 2018 a CODERN efetivou a cartilha com a normativa de utilização do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal, aprovado pela Resolução DIREXE nº 058/2018, que também colocava possibilidades e valores para utilização dos salões de eventos. As taxas referentes aos usos deliberados pelo Conselho de Administração da companhia variam de R\$ 500,00 para uma diária de ensaio fotográfico no terminal, até R\$ 5.012,00 para utilização do salão de eventos com mirante no primeiro andar CODERN - CIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE, 2015).

ção do terminal, das revitalizações do frigorífico e da praça ficam algumas reflexões a partir desses projetos, principalmente em relação às utilizações e possibilidades de pagamentos das manutenções, se de fato os períodos de atracagem de navios e as locações para eventos podem ser suficiente para manter essa estrutura de maneira adequada. De outro lado, fica a possibilidade desse equipamento atuar como catalisador de renovação para o Bairro da Ribeira, podendo gerar uma perspectiva para a cidade de Natal não somente nas praias, mas também no uso da paisagem patrimonial e na face do rio, com reatamentos urbanos e sociais do tecido em qual se

insere.

Derradeiramente, sobre a inser-

Figura 3.175: Terminal Marítimo de Passageiros, Antigo Frigorífico e Largo da Rua Chile - Fonte: Google Earth.

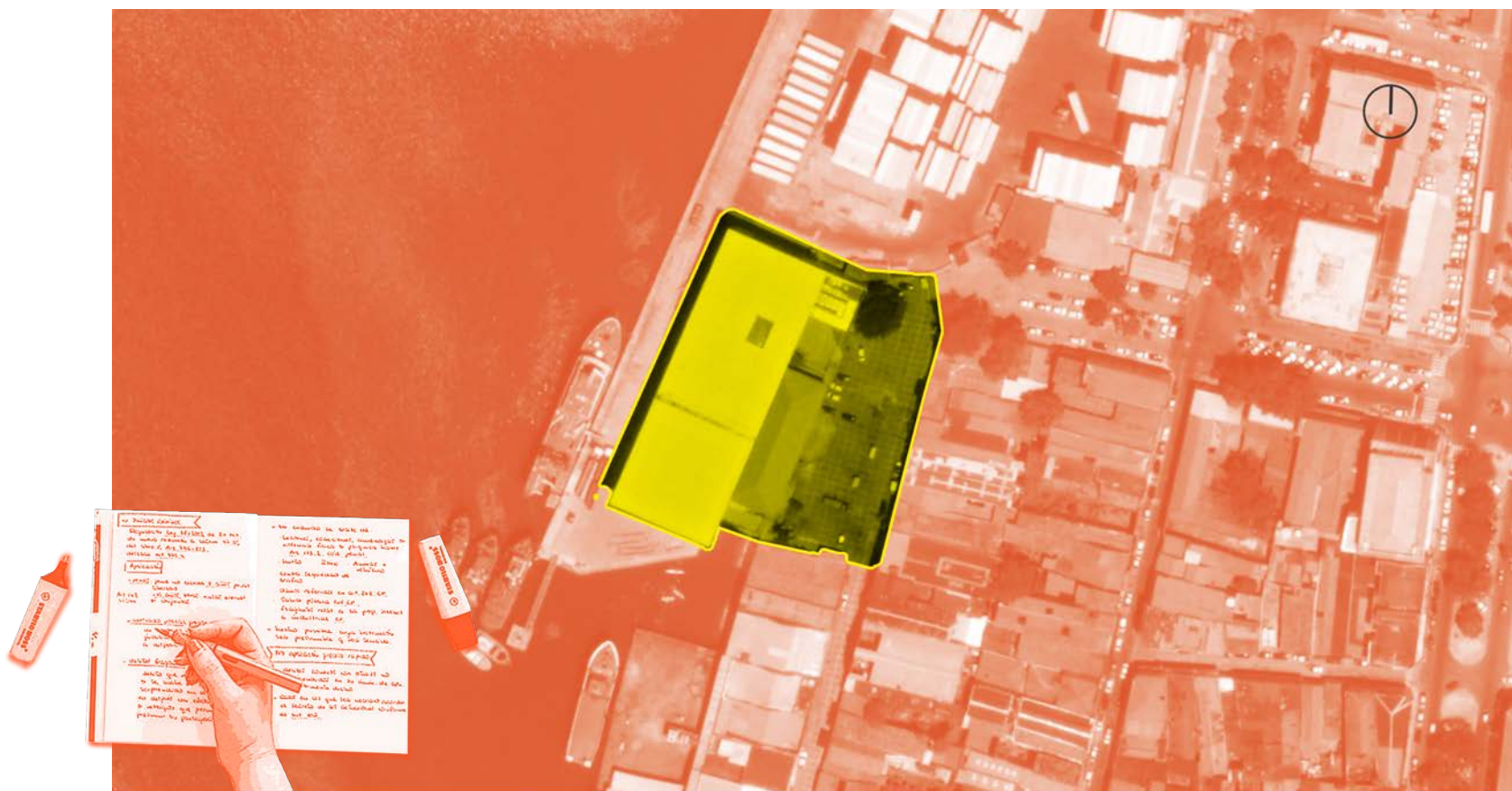




Figura 3.176: Terminal Marítimo de Passageiros com vista para o Salão com mirante - Fonte: <<https://codern.com.br/tmp-terminal-maritimo-de-passageiros/>>.



Figura 3.177: Terminal Marítimo de Passageiros com Frigorífico antigo - Fonte: <[### 3.1.7.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS](https://www.google.com/search?rlz=1C1G-GRV_enBR755BR755&biw=1366&bih=657&tbm=i sch&sa=1&ei=SS7nXP_qDsDX5OUPnI-d6AQ&q=friorifico+terminal+maritmo+do+porto+de+natal&oq=friorifico+terminal+maritimo+do+porto+de+natal&gs_l=img.3...52549.55151..55899...0.0..1.478.3152.0j3j3j2j3.....0....1..gws-wiz-img.J8RSOwhQzz8#imgsrc=iMI-Fhx9ZuWEqfM:>.>.</p>
</div>
<div data-bbox=)

Para Botelho (2008, p. 72), as vias são construídas para os fluxos de bens e serviços assim como elas têm o efeito de fazer determinadas localizações mais acessíveis que outras na cidade. Elas desempenham esse papel articulador de gerar conexão entre a origem da cidade ao ponto que interessa ou vice-versa. Esses sistemas viários são argumentos muito expressivos nos entornos observados a partir da Arena das Dunas, o complexo criado naquela região representa como esses pontos de conexão e deslocamentos caminham sentido à determinados grupos sociais e são importantes para seus acessos, assim como ao seu lazer, ao trabalho, ao comércio e às outras razões. Villaça (1998, p. 80) afirma que “o valor da terra que passa a ser determinado por uma via é em geral maior que da própria via”, demonstrando as relevâncias de suas estruturas não a partir somente das obras, mas dos rebatimentos que elas causam na estruturação do

espaço urbano.

As quatro grandes obras implantadas no entorno da área da Arena, localizadas na figura 3.178, figuram essas articulações sobre os sistemas viários acontecem entre viadutos, trincheiras, túnel, cruzamentos, acessos aos pedestres e sinalizações. Cada uma delas propunha resolver não só as questões práticas nos dias de jogos e eventos no equipamento esportivo, mas muito mais que isso, serviam para direcionar e acessar os trechos para onde a cidade já ia se desenvolvendo, mesmo antes do megaevento. Assim, a Copa e o local nodal na cidade serviram como argumentos para solucionar acessos e deslocamentos das mudanças urbanas e imobiliárias que a capital já vivia. Ainda, é importante considerar que essas transformações no espaço servem para atender as necessidades dos grupos que se tornam proprietários dele (CARLOS, 2001), justificando atendimentos com obras, com acessibilidades e com melhorias nas estruturas urbanas.

A figura 3.179 demonstra essas alterações com a inserção do viadu-

to da Avenida Prudente de Moraes sobre a Avenida Lima Silva, fazendo com que o trânsito da primeira via que segue ao Bairro Lagoa Seca e na região do *Shopping Midway Hall* fosse mais fluído e sem o caos do cruzamento. O túnel das avenidas Lima e Silva e Romualdo Galvão tinha, também tinha propósitos de evitar os cruzamentos em superfície, ele passou a escalonar os fluxos justamente no ponto crítico da conexão entre parte norte ao sul da capital. Nesse mesmo trecho, ainda pode ser observada a nova posição de implantação da Arena, que reconfigurou o desenho dentro da gleba antes ocupada pelo antigo estádio.

Já do lado oeste da Arena, a Avenida Prudente de Moraes aconteceu a intervenção da trincheira para seu acesso a partir da Avenida Lima Silva, na face norte do estádio, além da implantação de passarela aérea para pedestres e a interface com o complexo do viaduto. Na figura 3.180 é observada a inserção de outra trincheira, essa também no cruzamento da Avenida Prudente de Moraes com a Capitão-Mor Gouveia sentido à Cidade da Esperança. Mais abai-

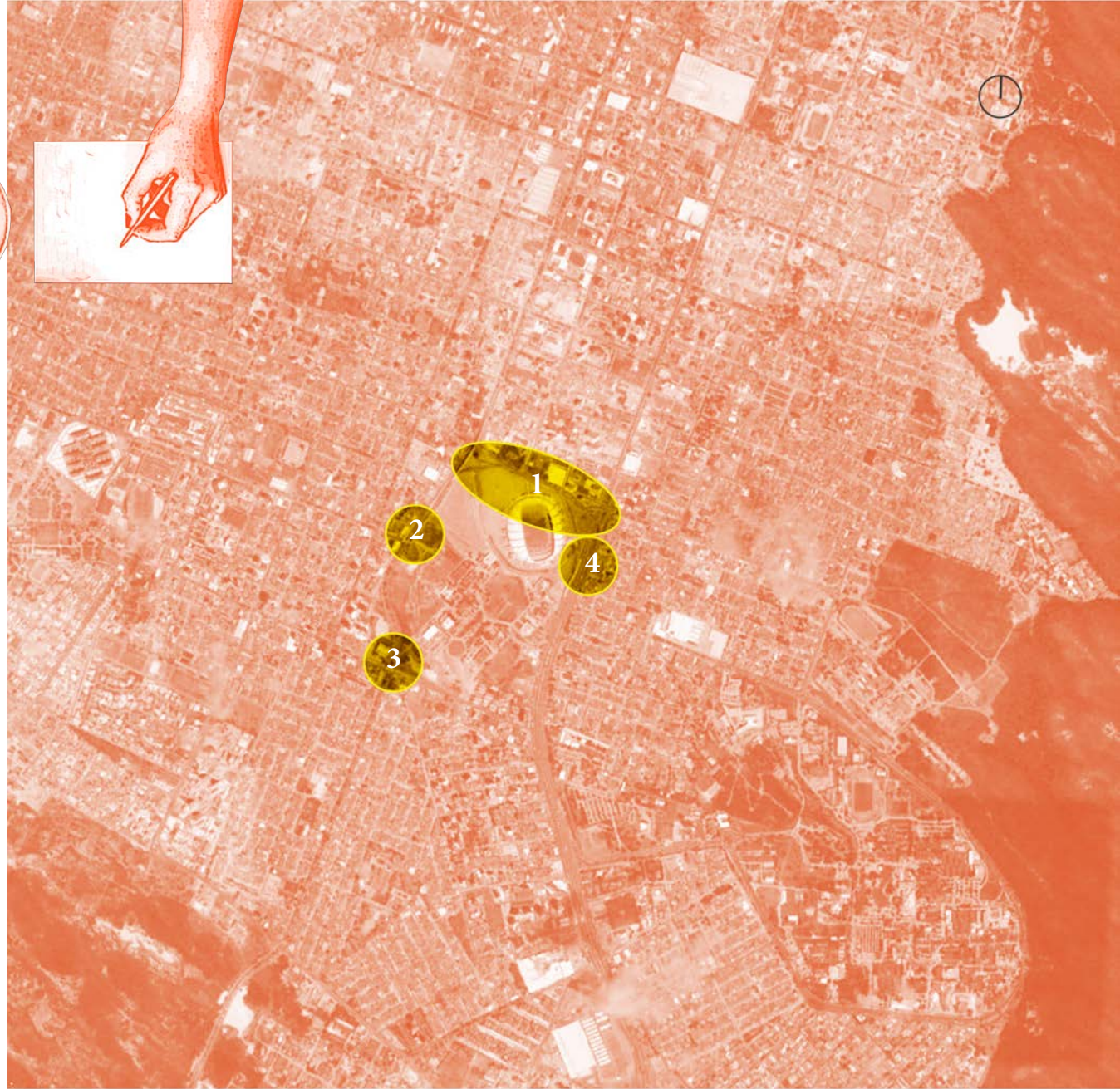
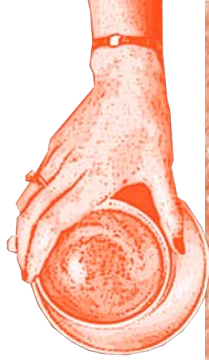


Figura 3.178:
Raio de 2 km a
partir da Are-
na das Dunas
- Fonte: Goo-
gle Earth.



Figura 3.179: (1) Avenidas Prudente de Moraes com Lima e Silva - Fonte: Google Earth.



Figura 3.180: (2) Avenida Prudente de Moraes - Fonte: Google Earth.



Figura 3.181: (3) Avenidas Prudente de Moraes com Raimundo Chaves - Fonte: Google Earth.

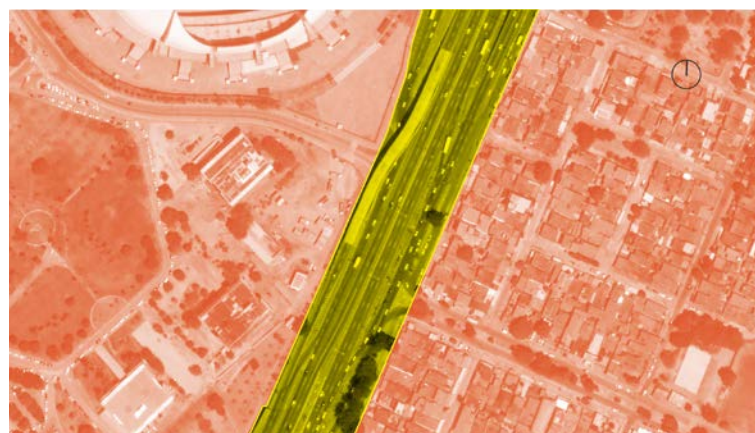
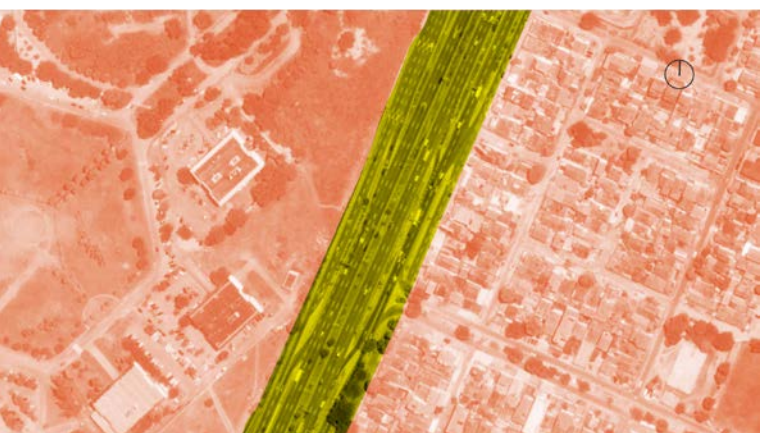


Figura 3.182: (4) Avenida Senador Salgado Filho - Fonte: Google Earth.

xo, a figura 3.181 demonstra outra trincheira na Prudente de Moraes com a Raimundo Chaves, fazendo a conexão com a parte sul da cidade, promovendo a liberação do cruzamento para quem se desloca norte-sul e leste-oeste, eliminando essa possibilidade cruzamentos em níveis distintos.

Além desses pontos, o outro observado foi no lado leste da Arena,

na Avenida Senador Salgado Filho, onde foi implantado um elevado próximo aos elevados existentes, na face lateral da Arena das Dunas, conforme representado na figura 3.182. Todos eles atuaram e atuam como importantes articuladores no processo de estruturação a partir dos eixos de acessibilidade à localizações tidas como determinantes na cidade. Essas zonas são compreendidas como elementos estrutura-

dores, motivados a partir das aglomerações sociais de camadas de alta renda, caracterizada pelas inserções anteriores e recentes de condomínios horizontais, centros comerciais, áreas de entretenimento, supermercados e tantos outros serviços e comércios. Assim, esses arranjos de deslocamentos garantem que esses grupos consigam se locomover pela cidade e como apontado por Villaça (1998) sigam nos seus percursos di-



Figura 3.183: Raio de 2 km a partir do Aeroporto de Natal - Fonte: Google Earth.



Figura 3.184: (1) Acesso e infraestrutura viária do Aeroporto de Natal - Fonte: Google Earth.



Figura 3.185: (2) Área no lado norte do Aeroporto de Natal - Fonte: Google Earth.

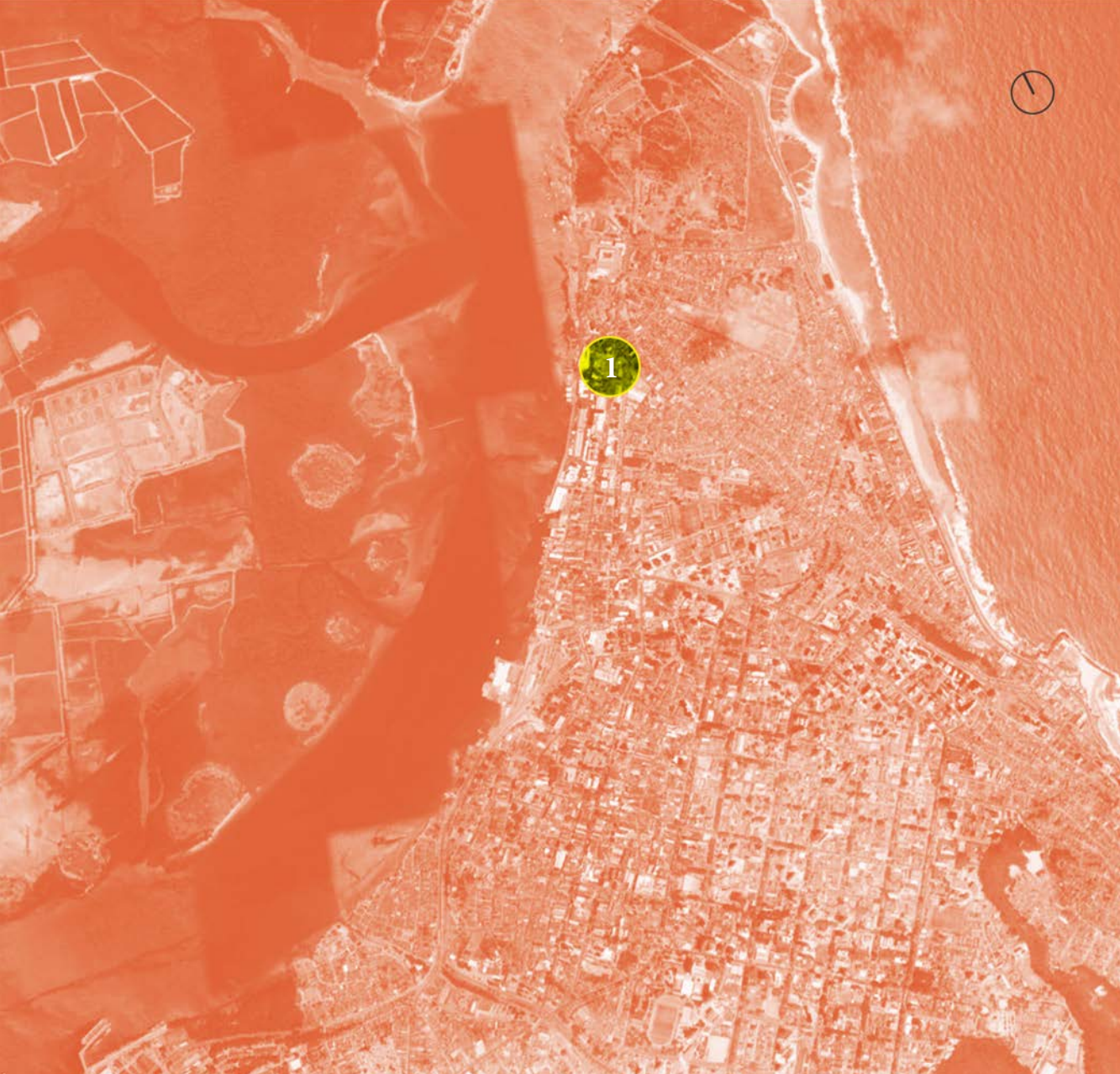


Figura 3.186: Raio de 2 km a partir do Terminal de Passageiros do Porto de Natal - Fonte: Google Earth.

ários ou quase diários entre o local da residência e o do trabalho ou da escola. Dentre outros, que se mantêm acessando áreas centrais para trabalho ou litorâneas para diversão e entretenimento.

Na região do Aeroporto São Gonçalo do Amarante, a análise dentro dos limites estabelecidos acessa não todas as obras de acessibilidade em relação ao município que o sedia e à capital, mas a figura 3.183 retrata a Estrada do Aeroporto, os microacessos ao terminal e as vias às propriedades situadas no lado norte do aeroporto. Na área aeroportuária, os contrastes estabelecidos na paisagem montam um ce-

nário de uma escala de um edifício com dimensões amplas, mas que se insere em espaços maiores ainda, o que possivelmente na escala cartográfica, não todo o aeroporto, mas o terminal poderia parecer ser minúsculo. Na figura 3.184, podem ser vistas não só as obras urbanas ditas anteriormente, mas também é feita a comparação na área de implantação do equipamento aeroportuário dentro do período avaliado. Ao longo dos anos, outras vias surgiram como acessos às propriedades existentes na região, como demonstrado na figura 3.185, como o caso da antiga Estrada da Alta Tensão que viu surgir novos percursos que emolduram a glebas, possivelmente pela influên-

cia da estrutura viária criada até ao aeroporto e a maior possibilidade de trafegabilidade.

Tal comportamento com a implantação do aeroporto pode ser um dos mais curiosos das obras da Copa e por se tratar de um equipamento construído a partir de um terreno limpo e uma zona nada urbanizada, a criação do terminal remonta a invenção de um espaço com uma nova localização. A questão é que como apontado por Villalça (1998) pode ser que ele não gere um processo de urbanização efetivo, ou pelo menos tão rápido, principalmente por não ser um ponto de passagem e sim o ponto final, para o



Figura 3.187: (2) Praça do Pátio da Feira das Rocas e Praça Irmã Vitória - Fonte: Google Earth.

qual os transportes são organizados para chegar até ele, prova da criação das vias, num contexto de procura pelo serviço prestado específico e não com outras expectativas. Embora contrariando a isso, como já dito, as vias no lado norte do terminal foram intensificadas, possivelmente aproveitando esses eixos de deslocamentos antes inexistentes. O caso da região do aeroporto deve ser algo observado nos próximos anos, para que sejam compreendidas as ações estruturadoras que poderão ser consideradas no futuro.

Por último, o trecho analisado a partir do Terminal de Passageiros do Porto de Natal, consta um ponto relevante de alterações urbanas. Na figura 3.186 pode ser observado que essa alteração acontece no Bairro Rocas, em frente ao porto e corresponde às Praças do Pátio da Feira das Rocas e da Irmã Vitória, no emaranhado do bairro que fazia a zona portuária. Elas são itens interessantes de análises porque remontam as experiências utilizadas nas pequenas intervenções empreendidas no bairro portuário *El Raval* em Barcelona, na época das Olimpíadas de 1992. Assim como na cidade catalã, a possibilidade de fazer com que espaços públicos sejam renovados é interessante para diminuir os aspectos de abandono que a atividade diária desempenhada ali acaba imprimindo. Com isso, a paisagem não é alterada em grande escala ou

de maneira impactante, mas essas praças fazem conjunto com o Largo da Rua Chile, em frente ao antigo frigorífico, e podem ser entendidos como agentes espaciais amortecedores da região norte da cidade.

Essas modificações principalmente nos espaços públicos, as inserções de novos usos e as renovações de espaços a partir ou com influência dos três grandes equipamentos apresenta modelos de atuação deles como vetores. É inegável, como discutido, que existam outros condicionantes, mas eles foram os motivadores institucionais que viabilizaram finanças e projetos para que tais alterações em paisagens e demais cenários fossem implantados. A presença da Arena das Dunas, por exemplo, na intersecção norte-sul e leste-oeste de Natal apresenta quais são as possibilidades geradas a partir de um megaevento, no compasso que ela marca a paisagem no sentido de permanecer como como genitora adicional do que foi realizado dentro daquele tramo urbano.



3.1.8. PORTO ALEGRE

3.1.8.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ESTÁDIO BEIRA RIO

Reconstruído para abrigar 50 mil pessoas, o Beira Rio que é a casa oficial do Sport Club Internacional foi ampliado e modernizado de acordo com os parâmetros definidos pela FIFA, o colocando em condições de assumir outras modalidades de eventos, como shows, congressos etc.

Segundo a Matriz de Respon-

bilidade de dezembro/2014 e o Sexto Balanço FIFA de 2013, a estratégia da execução da obra finalizada em fevereiro/2014 foi uma divisão de obrigações, inclusive financeiras, por se tratar de um estádio privado pertencente a um clube local. Foram investidos R\$ 366,3 milhões na reconstrução/reforma, sendo que R\$ 275,1 milhões do programa ProCopa com financiamento do BNDES e o restante com recursos privados do Sport Club Internacional. Além da participação de financiamentos e investimentos de financeiros, o clube foi o responsável por todos os projetos, básico e executivo, além do gerenciamento da obra. Os trabalhos, começados em maio/2012, resultaram numa edificação ampla e um edifício garagem anexo, ambos promotores da marcação na paisagem, conforme demonstrado na figura 3.188.

A construção com a expectativa dos usos durante os jogos da copa e nos campeonatos posteriores era formada por:

ESTÁDIO BEIRA RIO

5.000 VAGAS PARA VEÍCULOS, SENDO
3.000 DELAS COBERTAS
404 REFLETORES
2 TELÕES GIGANTES
130 CATRACAS
4 VESTIÁRIOS
125 CAMAROTES
81 BANHEIROS
22 BARES E LANCHONETES
19 ELEVADORES
44 LOJAS
4 CABINES DE TELEVISÃO

(COPA2014.GOV.BR)

O Beira Rio que era um sonho dos colorados na década de 1950, se tornou realidade numa área de oito hectares no final da década de 1960 (SPORT CLUB INTERNACIONAL, 2019). Curiosamente, o terreno não era em terra, teve de ser aterrado numa parte do Rio Guaíba, visto que a doação tinha esses termos: uma área dentro da água e que deveria se tornar terra para a construção, conforme demonstrado na figura 3.189. Naquela época, a avenida Edvaldo Pereira Paiva que hoje faz a beira do rio, conectando a parte sul da capital ao centro, ainda era debaixo de água.

O estádio que tem seis décadas da sua inauguração teve uma outras incorporações ao seu entorno, ao longo dos anos, pelas áreas aterradas e expandidas sentido sul da capital, onde já existia o Jôquei Club do Rio Grande do Sul, chegando às áreas ocupadas mais recentemente por importantes equipamentos culturais e comerciais, como o Centro Cultural Iberê Camargo e o Barra Shopping Sul. Também aconteceram áreas aterradas no sentido norte em direção ao centro histórico, terrenos onde o Praia de Belas Shopping está localizado, tais faixas comerciais e institucionais existentes mesmo antes do anúncio de Porto Alegre como cidade-sede da Copa. Tais gestos anteriores demonstram claramente que já existia um movimento pela confirmação de novas centralidades nessa região e já eram desenvolvidos novos padrões de incorporações, materialidades e simbolismo social e que gerava essa expansão sentido sul da cidade discutidos por Villaça (1998) e já aconteciam mesmo antes do fator megaevento. Elas



Figura 3.188: Estádio Beira Rio em noite de evento – Fonte: Internacional.com.br.



Figura 3.189: Estádio Beira Rio em construção na década de 1960 – Fonte: Internacional.com.br.

já acompanham as questões de mercado imobiliário, das migrações nos padrões de moradias e dos negócios que já vocacionavam a região às dadas transformações e ampliações, reforçando a ideia de construção novos modelos de residir ditados a partir da migração de grupos sociais

de interesses (Mendonça, 2003)

Para Soares *et al* (2015) o caso da construção e gestão do Estádio Beira Rio acontece no mesmo sentido de outros dois, a Arena da Baixada (Curitiba) e a Arena Itaquera (São Paulo), pois os três equipamen-

tos são privados o que os diferem dos outros nove espalhados pelo país, que são públicos. Nesse caso de Porto Alegre, o Sport Club Internacional, proprietário, promoveu uma parceria com a *holding* formada por dois grupos investidores/construtores, gerando a criação da Sociedade de Propósito Específico (SPE) Holding Beira Rio, composta cinquenta por cento pelo Grupo Andrade Gutierrez e outros cinquenta por cento pelo Grupo BTG Pactual S/A. Desse modo, os financiamentos contraídos via BNDES e os valores pagos de maneira privada foram oriundos dessa parceria, dando o direito à *holding* de explorar por 20 anos toda a estrutura do Complexo Beira Rio.

Tal negociação previa o contrato de construção, renovação e operação do Complexo até 2034, desde que juntos dos termos anteriores também estivessem inseridas exigências da FIFA de modernização e adequação do estádio aos padrões internacionais exigidos para o megavevento. Assim, em outubro/2013, ficou constituído pelo Conselho de Administração do Beira Rio do clube esportivo e pela *holding* a HBR Gestão e Administração Imobiliária S/A, que se tornava responsável pelas operações de atividades de gestão das áreas de alimentação e bebidas, nos bares e restaurantes existentes ou os que seriam implantados. A gestora também administraria as áreas comerciais como lojas e edifício garagem, dando plenos poderes para decisões de locações, novos contratos e aberturas de novos negócios (SPE HOLDING BEIRA-RIO SA., 2017).

O contrato foi celebrado nos

termos que a *holding* se tornou responsável pelos pagamentos dos financiamentos contraídos e no final dos 20 anos de administração a gestora deverá devolver o Complexo Beira Rio ao Sport Club Internacional, com todos os bens adquiridos ou construídos durante o período. Ainda, “não caberá a administradora qualquer tipo de indenização, direito de retenção ou compensação pela realização das obras e serviços” (SPE HOLDING BEIRA-RIO SA., 2017).

Apesar da parceria se apresentar como benéfica ao clube e à cidade, muitos questionamentos já passam tanto aos torcedores como ao Internacional e possivelmente à própria *holding*. Isso porque além do relatório da SPE Holding Beira Rio S/A referente a 2014 e o outro relatório final de prestação de contas emitido em 15/05/2017 concernente ao biênio 2015/2016, são expostas as receitas e despesas e as dificuldades na manutenção do estádio por conta de sua condição financeira. De acordo com os documentos do primeiro ciclo, 2014 teve somado um prejuízo de R\$ 17,1 milhões, o segundo R\$ 30,4 milhões e o terceiro R\$ 89,1 milhões, somados totalizaram R\$ 136,5 milhões apenas nos três primeiros anos de vida do novo Complexo Beira Rio. Na época, a explicação da gestora era que não existia possibilidades de lucrar no primeiro triênio da parceria, o cenário era da impossibilidade nem de empatar as despesas e receitas. Descompasso que pode gerar maiores traumas se os próximos triênios não forem favoráveis, inclusive porque tem se percebido casos de concessões no

país onde as concessionárias desistem dos contratos.

Segundo a Andrade Gutierrez detentora de 50% da gestão da *holding* que administra o Beira Rio, com sua atuação sobre a locação e administração de espaços como camarotes, suítes, cadeiras vips, lojas e o edifício-garagem para 3 mil veículos a sua intenção é de gerar renda e dar conforto aos torcedores e usuários do equipamento nas suas múltiplas faces de usabilidade (ANDRADE GUTIERREZ, 2019). De acordo com Paulo Urnau Pinheiro, presidente da administradora, a tentativa de exploração das áreas nobres sob a responsabilidade da SPE é a inovação sobre espaços refinados, confortáveis e com determinado luxo, como pode ser observado na figura 3.190 que detalha como um camarote no estádio pode custar de 125 a 250 mil anuais, dependendo da posição em relação ao campo. O ambiente tem capacidade para até 18 pessoas e além dele outros gestos similares se espalham na gestão de lojas, cadeiras vips e outros.

Mas ainda que a *holding* invista no mercado de luxo esportivo, os números divulgados por ela mesma divulgam a dificuldade em fazer com que isso funcione ao menos 70% do que deveria. Até 2019, das 5 mil cadeiras vips geridas, apenas 1,2 mil têm contratos de longa duração, as demais são negociadas por partida e nem sempre com sucesso. Os 125 camarotes, sendo que 30% dos 55 superiores estão comercializados e dos outros 70 inferiores apenas 60% estão vendidos, assim ficam em 70% e 40% respectivamente sem

Figura 3.190: Camarote no Beira Rio
– Fonte: <https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/218/02/economia/61118-8-brio-modifica-usos-dos-espacos-no-beira-rio.html>.



ocupação fixa (KLEIN, 2018). Já a parte dos assentos gerida pelo Internacional é formada por 42,5 mil cadeiras, que nem sempre são preenchidas e até porque a média de jogos no corrente ano é de 18,9 mil torcedores, criando dificuldades na ocupação de espaços *standarts*, assim como dos *primes* (GLOBONEWS, 2019). Esses fatores têm gerado problemas e dificuldades na gestão, um exemplo tem sido a impossibilidade de manutenção na parte elétrica do equipamento esportivo, situações como a queda de energia ocorrida em 2016 são casos típicos da ausência de acompanhamento do sistema elétrico e informático do estádio, fazendo com que uma grande edificação opere sem os cuidados necessários.

Em todo esse contexto, o estádio tenta conduzir sua gestão e manutenção também se baseando em outras estratégias, como as visitas às suas instalações, chamadas *Visitas Coloradas*, o Museu do Inter e a possibilidade de ensaios fotográficos que podem ser realizados com equipes sob a responsabilidade do locador. Para esse uso, em 2019 a taxa cobrada é de R\$ 300 para um período de duas horas. Do mesmo modo que como outros estádios e

arenas espalhadas nas cinco regiões brasileiras, o Beira Rio alimenta-se de similares dificuldades de gestão em que mantê-lo funcionando tem sido um desafio.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE SALGADO FILHO

O Aeroporto de Porto Alegre foi criado como Aeródromo de São João, em 1951 recebeu o nome de Aeroporto Internacional Salgado Filho e somente em 2001 foi feita a inauguração do novo terminal de passageiros. Cenário que se manteve até as primeiras discussões de Porto Alegre como cidade-sede para a Copa de 2014 e o que impulsionaria melhorias e expansões em várias áreas do Salgado Filho. Para se ter uma noção da importância desse aeroporto para o Brasil e toda a América Latina, principalmente na região sul, de janeiro a abril/2019 passou uma média mensal de 669,1 mil passageiros, entre voos nacionais e internacionais, realizados 6 mil pousos e decolagens, para as

duas categorias de operação e mais de 1,4 bilhão de quilos de cargas embarcadas e desembarcadas. Estatísticas que o coloca numa posição de destaque em relação a outras capitais e terminais, dando relevância em momentos antes, durante e após o megaevento de 2014 (PORTO ALEGRE AIRPORT, 2019).

Essas capacidades foram incorporadas nos últimos anos, sobretudo a partir das ações para a Copa, pois assim como para as demais capitais sedes, Porto Alegre também passou por obras de ampliações e adequações nesse é seu maior e mais importante aeroporto. De acordo com o Quinto Balanço FIFA e a Matriz de Responsabilidade para 2014, estavam previstas três grandes obras, a mais expressiva referente a Ampliação e Adequação do Terminal de Passageiros 1 e Área de Desembarque (1ª Fase), ao custo de R\$ 345,8 milhões com obras iniciadas em setembro/2013 e previsão de conclusão para maio/2014. A segunda seria a da Ampliação do Sistema de Pátios com início para fevereiro/2013 e expectativa de conclusão em abril/2014, ao custo de R\$ 23,7 milhões. Ao fim, a terceira, que é a única que aparece no documento como obra entregue, era referente a

Implantação do Módulo Operacional, no valor estimado de R\$ 4,95 milhões e entrega prevista para janeiro/2012.

As três obras entraram na matriz como responsabilidade da INFRAERO nas etapas de execução, fiscalização e gestão, enquanto as partes dos licenciamentos ambientais ficaram a cargo do Governo Estadual, através da Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler (FEPAM). Juntas, elas chegariam inicialmente ao montante de R\$ 345,8 milhões que se referiam somente a primeira obra, visto que as duas outras foram inseridas após a emissão da primeira versão da matriz de 2010. Já com valores atualizados na última versão do documento de dezembro/2014, as cifras chegariam ao total de R\$ 87,8 milhões, dando uma sugestão de economia de mais de 75%, o que não era uma realidade. Primeiro porque as obras do Terminal de Passageiros e Ampliação da Área de Desembarque não foram totalmente entregues, segundo o Sexto Balanço da FIFA, até a data do evento o empreendimento havia sido entregue para operação com apenas 17,9% de todas as suas obras executadas e até dezembro/2014 para a atualização da Matriz os R\$ 59 milhões se referia somente a essa parte. Em contrapartida, a plataforma de Infraestrutura e Aeroportos do PAC apresenta dados atualizados em junho/2018 com valores gastos até essa data de R\$ 217,4 milhões. Além disso, em 2015, o relatório da Controladoria Geral da União (CGU), intitulado “Pedido Exame – Obras Infraero – 2015”, sobre as obras aeroportuárias no Brasil, dava dados sobre as

obras do terminal, ele apresentava que até aquela data já tinham sido investidos R\$ 181 milhões e ainda faltavam outros R\$ 161 milhões para sua conclusão, além do fato de se apresentarem com novos prazos e informações, segundo o documento. A nova data seria para 2017 e não em 2016 como definido na licitação com a construtora, situação discutida adiante. Por fim, apenas 10% das obras e não os 17,9%, como dito no Balanço, estavam finalizados.

Já para as duas outras obras, o Sexto Balanço apresenta que as pistas foram concluídas ao valor de R\$ 23,8 milhões, apenas R\$ 0,1 milhões acima do previsto e, finalmente, a terceira como já dito antes, também foi objeto de conclusão dois anos antes da Copa de 2014, passando pelo acréscimo de 10%, custando um total de R\$ 5 milhões à INFRAERO.

Mas por ordem dos fatos, para que acontecessem essas obras no Aeroporto Salgado Filho, a Infraero publicou em 10/06/2013, o edital de licitação para as obras do Terminal de Passageiros 1 e área de desembarque. O sistema foi feito utilizando o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), que tornava menos burocrático o processo e mais ágil, com previsão de 840 dias para a realização de todas as etapas das obras. Nesse pacote, itens como sinalização interna e externa, sistemas de climatização, sanitários e outros serviços deveriam ser realizados para o atendimento de um quantitativo de passageiros que passaria de 13,1 milhões para 18,9 milhões anualmente e que impactaria na ampliação de 37,6 mil para 60,3 mil m² de área construída para o terminal.

Assim, no dia 23/07/2013 foi realizada a licitação sob o nº Processo 006/DAL/SBPA/2013 para definir qual seria a construtora responsável pelas obras do terminal. Ao final, a catarinense Construtora Espaço Aberto Ltda foi a vencedora pelo valor global de R\$ 181,1 milhões por toda a frente de trabalho (INFRAERO, 2013). A partir disso, em 27/09/2013, a INFRAERO emitiu a ordem de serviço para que as obras iniciassem, reafirmando os dados postos anteriormente e dividindo as obras em duas fases, a primeira com conclusão até maio/2014, que se referia à ampliação de 20 mil m² do terminal de passageiros, com a expansão de salas de embarque e desembarque, pontes de embarque, novas escadas rolantes e elevadores, balcões de atendimento no *checkin* e outros novos canais de inspeção. A segunda fase seria completada no fim do prazo macro do contrato, ela se referia a conclusão de outros pontos de embarque, balcões, escadas e elevadores (PORTAL DA COPA, 2013)

Os problemas não esperados eram os atrasos de obras, a Espaço Aberto protagonizou momentos de paralisação de todas as obras devido as manifestações dos seus funcionários. Em abril/2014, os operários já haviam cruzados os braços e se recusavam a retomarem os trabalhos, somente após negociações a manifestação foi encerrada e já na primeira quinzena de maio/2014 outra vez ficaram parados e se recusavam a seguir com qualquer atividade laboral. Os motivos eram em virtude de salários atrasados, péssimas condições de trabalho, alojamentos precários e alimentação inadequada, visto que

a maioria dos trabalhadores eram de fora do estado e deveriam contar com moradia acordada com a empresa (G1 RS, 2014). Segundo o Ministério Público do Trabalho da 4ª Região, a construtora já havia feito um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) referente as denúncias feitas por seus funcionários e além do ajustamento, ela a fez promessa de multa caso os acordos fossem descumpridos pela empresa (MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO, 2014).

Todos esses aspectos acabaram demandando perda de tempo durante as execuções das obras, percebia-se um atropelo do que deveria ser feito, ao ponto de quando o megaevento foi iniciado nada do que havia sido pensado em 2010 e iniciado somente em 2013 estava totalmente cumprido, com exceção do Módulo Operacional. Já o Terminal de Passageiros operou com tapumes, placas de indicação de obras e usos alternativos.

Ao todo, foram mais de 12 paralisações e serias dificuldades financeiras da construtora, chegando ao ponto de em maio/2016 com apenas uma minúscula parte das obras concluídas, o Tribunal de Contas da União (TCU) recomendasse o encerramento do contrato, situação reforçada a partir do anúncio da privatização do terminal. Fato que ocorreu em março/2017 com o leilão vencido pela empresa alemã FRAPORT Brasil Porto Alegre, a mesma vencedora da concessão do Aeroporto de Fortaleza. Em Porto Alegre, as atividades da concessionária, com direito de concessão para 25 anos, foram iniciadas em janei-

ro/2018 com uma frente importante de obras com nova previsão de conclusão para 2021.

Em dezembro/2018 as etapas de expansão e melhorias do Salgado Filho avançavam, as obras de ampliação do Terminal 1, ver figura 3.191, a extensão da pista, adequação das vias de taxiamento e melhorias no sistema de drenagem estavam sendo realizadas, nesse momento por um novo consórcio executor nominado HTBM, composto pelas empresas HTB, Tedesco e Barbosa Mello (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018). Dessa maneira, segundo a concessionária, a estimativa é que até outubro/2019 seja feita a conclusão das obras do terminal e aqueles referentes a pista com estimativas de conclusão até dezembro/2021, no limite no estabelecido inicialmente.

O curioso é o fato de que no fi-

nal de cinco anos após o megaevento da copa e após três anos do prazo máximo que seriam terminadas todas as obras, somente em abril/2019 que foram alcançados os primeiros 50% de todos os projetos pensados para a Matriz de Responsabilidades. Possivelmente, seja ainda mais desconfortável quando a observação se volta ao fator de que isso aconteça com a iniciativa privada sendo a gestora de todo o processo, com financiamentos federais via BNDES e com detenção privada durante mais de duas décadas.

C. MOBILIDADE URBANA:

Conforme detalhado pela Matriz de Responsabilidades, na primeira versão foram previstas a implantação de dez obras no tema de mobilidade urbana e transportes e duas no entorno do estádio. Mas, como já discutido durante a caracte-



Figura 3.191: Obras do Terminal de Passageiros – Fonte: André Ávila / Agencia RBS.

rização da cidade de Porto Alegre na parte dois deste trabalho, todos os projetos referentes ao primeiro tema foram retirados da matriz, fazendo com que somente os dois outros restantes fizessem parte dos preparativos para o megaevento, aeroporto e estádio. As demais execuções seriam inseridas juntamente com outras que foram pensadas e projetadas com a perspectiva de aproveitar o momento de investimentos e melhorias urbanas, mas fora do contexto traçado para inaugurações e pacotes de ações específicas à Copa do Mundo.

Noventa por cento das obras retiradas da matriz foram iniciadas antes dos jogos da Copa, com exceção do projeto do BRT Assis Brasil que sequer havia sido começado em 2014. As demais seguiram acontecendo por anos após 2014 e ainda em 2018 algumas como as da Avenida Tronco, da Avenida Severo Dullus, do Corredor Voluntários da Pátria, do BRT Protásio Alves e do BRT Bento Gonçalves estavam com fases de execução entre 49% a 94%, mas ainda sem data certa para término, inclusive porque parte delas estavam vinculadas a chegada de recursos públicos e novos financiamentos para tentativas de finalizações.

Mesmo com as obras retiradas das expectativas oficiais, foram levantados os quantitativos financeiros gastos até junho/2018 a partir de informações prestadas pelo PAC na plataforma de infraestrutura social e urbana, no item mobilidade urbana. Segundo os dados, o total para as nove obras iniciadas e parte ainda não concluída foram investidos R\$

925,1 milhões em frentes de trabalho que poderão ser terminadas em até seis anos após a realização do megaevento no Brasil.

Já as duas obras referentes ao tema do entorno do estádio, a das Três Vias de Acesso ao Estádio Beira Rio e do Projeto de Pavimentação do Entorno do Estádio Beira Rio constam no Sexto Balanço Final para as Ações da Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014 de dezembro de 2014 e são apresentadas dentro da perspectiva de valores com os itens compreendidos integrados ao tema da mobilidade urbana. Inclusive, nesse documento final elas aparecem como as duas únicas remanescentes de “mobilidade urbana e entorno”.

As duas obras custaram aos cofres públicos o montante de R\$ 16,7 milhões e de acordo com os Quinto e Sexto Balanços, esses valores foram pagos parte pelo governo municipal com recursos próprios na casa de R\$ 8,7 milhões e o restante via financiamento junto ao governo federal. Segundo os documentos, as obras tinham previsões para entregas entre dezembro/2013 a abril/2014.

A primeira frente de trabalho se referia a construção de três vias no sentido norte-sul que ligam a Avenida Padre Cacique à Avenida Edvaldo Pereira Paiva, conforme demonstrado nas figuras 3.192 e 3.193, dentro de um percurso total de quase 1 quilômetro, dividido em Via A com 550 metros, Via B com 300 metros, Via C com 150 metros e em setembro/2013 85% das três obras estavam executadas. Já a segunda obra, tratava da pavimentação da área de propriedade municipal no entorno

do Estádio Beira Rio, a proposta era executar a pavimentação, drenagem e iluminação no trecho de 50 mil m² e para esse caso os projetos básicos e executivos foram doados pelo Sport Club Internacional, proprietário do estádio (MINISTÉRIO DO ESPORTE, 2013).

Possivelmente, a grande novidade dessas duas obras foi devido a conclusão de pelo menos uma delas antes da realização do megaevento, representada na figura 3.194, com as etapas de abertura, pavimentação e urbanização da Rua Fernando Lúcio da Costa. Segundo o Sexto Balanço, a primeira referente as 3 vias foi 100% concluída em dezembro/2013 e feita a entrega para operação durante os jogos da copa. Mas, já a que se refere a pavimentação do entorno do estádio, conforme figura 3.195, continuou com apenas os 85% concluídos, embora tenha sido entregue para operação durante o torneio.

Talvez, o único questionamento sobre as duas obras, até mesmo para aquela que não foi totalmente concluída em tempo hábil para o megaevento, seria sobre os motivos porque itens constantes na Matriz de Responsabilidade desde 2010 só foram iniciadas em maio/2013 e janeiro/2014, prazos que comprometeriam o cumprimento das etapas e entregas estabelecidas. Esse e outros motivos condicionam as obras a extravasarem as datas de inaugurações e fizera com que as cidades amargassem projetos não concluídos por muitos anos após suas expectativas iniciais.

**Figura 3.192: Sem a
implantação das três
vias, 2009 – Fonte:
Google Earth.**



**Figura 3.193: Com a
implantação das três
vias, 2019 – Fonte:
Google Earth.**





Figura 3.194: Rua Fernando Lúcio da Costa – Fonte: Anderson Ferreira, 2015.

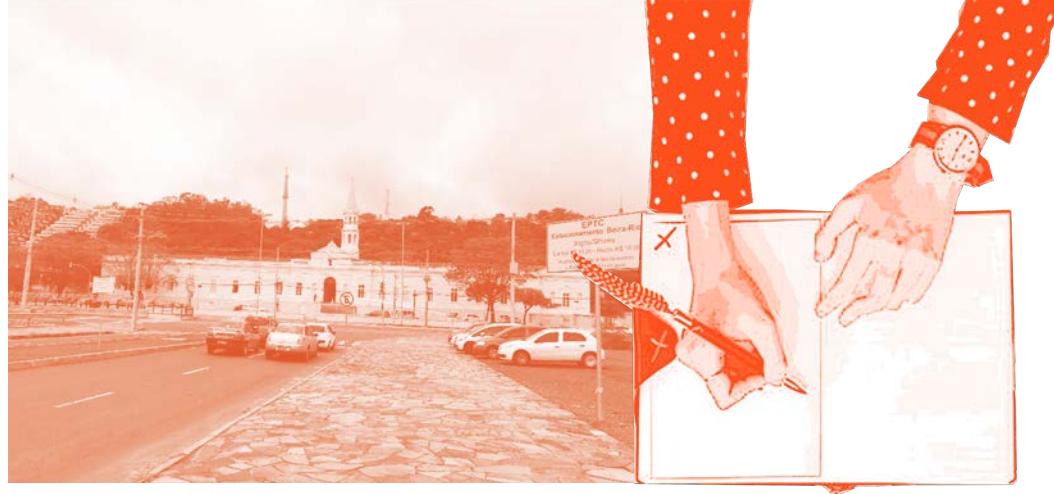


Figura 3.195: Área pavimentada no entorno do estádio – Fonte: Anderson Ferreira, 2015.

3.1.8.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

Não diferentemente das outras cidades-sede, as implantações e reformas dos novos equipamentos em Porto Alegre fez com que ela eles se tornassem vetores de mudanças nas regiões onde eles se situam. Essa influência dos equipamentos sobre a cidade pode acontecer pelas atividades e serviços desenvolvidos neles ou eles podem reforçar um contexto de desenvolvimento ou estruturação já existente em tal área, inclusive de acordo com Ortigoza (2010) essas ações sobre as cidades, suas estruturas e paisagens podem ser manipuladas racionalmente e sob interferências do capital e do estado. Nos dois casos, Aeroporto Internacional de Porto Alegre e Estádio Beira Rio, eram consolidados e importantes dentro do tecido urbano e na organização para a cidade como sede esportiva da Copa.

O primeiro caso, na parte norte de Porto Alegre, o aeroporto já era o principal aeroporto do estado e já desempenhava a importante função também em termos regionais. O que aconteceu nele e na zona que está implantado é que importantes alterações nos desenhos urbanos

aconteceram durante esses dez anos de análises. Itens como estruturas de mobilidade e transporte foram implantados ou melhorados, novas glebas, quadras e vias foram abertas, estruturas viárias e complexos viadutos foram construídos, além da construção de outro equipamento esportivo, como a Arena do Grêmio.

Embora o Aeroporto de Porto Alegre se localize nos limites do município, ele também vive com os transportes e sistemas viários que o acessam que seguem passagem para outras cidades, como Canoas que faz divisão com a capital no pós rio. Assim, o aeroporto não opera como ponto final, como no caso de Natal, ele atua ao longo do eixo de deslocamento, onde a influencias dos percursos também deram diretrizes para a expansão de novas áreas e atividades no entorno do aeroporto (VILLAÇA, 1998).

Na figura 3.196 são identificados cinco pontos com alterações urbanas importantes que geraram relevantes impactos na paisagem urbana e na forma de funcionamento de tais áreas. O primeiro é a área de construção da Arena do Grêmio, que além do estádio recebeu as benfeitorias viárias, destacando o complexo viário sobre a Estrada Marechal Osório e a Ponte Estaíada sobre o Rio Gravataí, ela que é

uma das conexões da cidade com o município de Canoas e rumando ao norte do estado. Nas figuras 3.198 e 3.200 podem ser observadas as partes que estão no lado norte da pista e terminal do aeroporto, esses trechos correspondem as áreas industriais e comerciais do equipamento aeroportuário. Nelas estão instalados hotéis, armazéns, transportadoras e a maior parte das empresas que desenvolvem trabalhos correlato com a aviação, seja aproveitando a possibilidade de saída através de transporte aéreo ou servindo às necessidades desse tipo de transporte, o que são resultados das atrações de urbanização desempenhas pelo equipamento aeroportuário. Possivelmente, além das atividades exercidas em função do terminal, as inúmeras vias de acessibilidade, inclusive regionais, fizeram com que ao longo dos seus percursos fossem estabelecidas empresas/indústrias que poderiam ser beneficiadas com essa localização por conta de todo o processo logístico.

Na parte frontal do aeroporto, além do complexo viário e de acesso ao terminal, em 2013 foi inaugurada a conexão metrô-aeroporto feita pelo sistema de aeromóvel. Se trata de um sistema automatizado como utilizado em aeroportos como de Roma, Paris e New York e que são responsáveis por fazer conexões

com terminais ou espaços de deslocamento. No caso de Porto Alegre, o aeromóvel conecta a estação de metrô na Avenida dos Estados até o terminal. Para isso, foi construída uma estrutura aérea em concreto que sustenta os trilhos e os mecanismos de funcionamento conforme demonstrado na figura 3.199. Esse sistema integrado ao metrô e à conexão com a cidade dá indícios da relevância dos transportes conectados aos espaços como aeroportos, neles pode ser que não sejam desenvolvidas moradias no seu entorno, mas são desenvolvidos trabalho e parte disso a necessidade de suprir a demanda do deslocamento (VILLAÇA, 1998).

Na área de análise a partir do Estádio Beira Rio, foram observados seis relevantes casos de intervenções urbanas dentro desse perímetro. Mas antes, é importante compreen-



Figura 3.196: Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

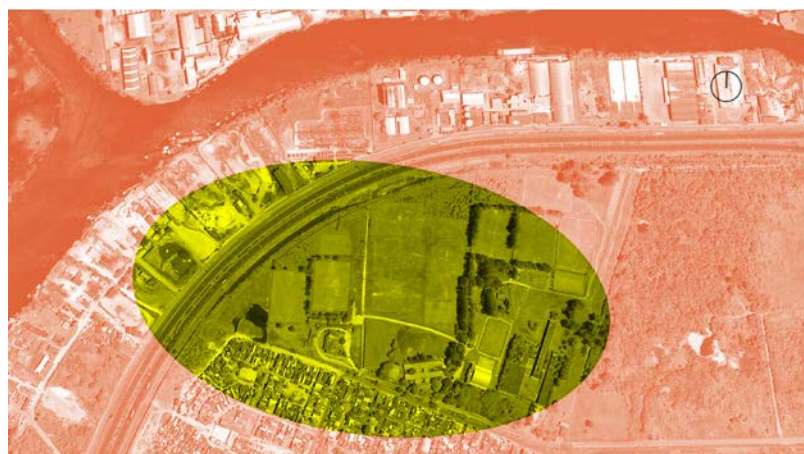


Figura 3.197: (1) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.



Figura 3.198: (2) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

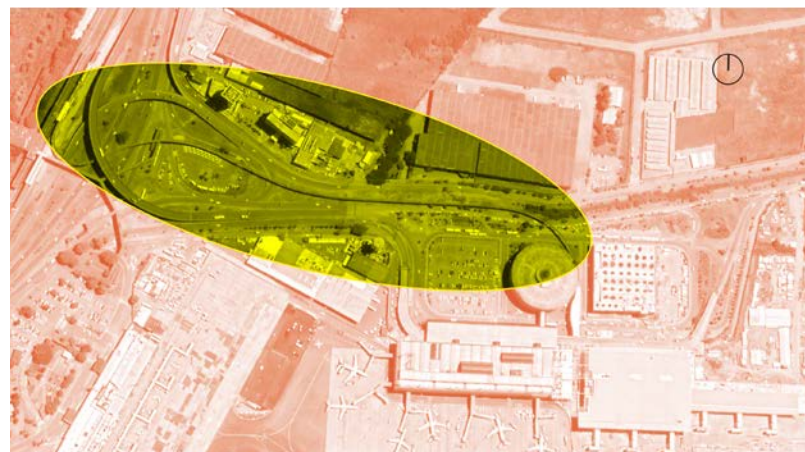


Figura 3.199: (3) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.



Figura 3.200: (4) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

der que todas essas ações caminhavam no sentido de atender as novas demandas com o Beira Rio para a Copa, mas também pelo fato de ele se localizar numa região com aglomerações de camadas de alta renda, serviços e centros de entretenimento davam diretrizes para os elemen-

tos estruturadores daquela parte sul da cidade. Os shoppings, centros de artes, condomínios horizontais já sinalizavam esses processos de estruturações e utilizaram os argumentos do megaevento como mecanismo de atendimentos, até mesmo porque os grupos sociais já interessados eram

convencidos por morarem do rio, com casas permeadas por vegetação, próximas aos centros de serviços e atraídas pelo deslocamentos que as grandes vias lhes podiam oferecer.

A figura 3.201 aponta quais onde as principais intervenções, as viárias



Figura 3.201: Raio de 2 km a partir do Estádio Beira Rio – Fonte: Google Earth.



Figura 3.202: (1) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.



Figura 3.203: (2) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.



Figura 3.204: (3) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

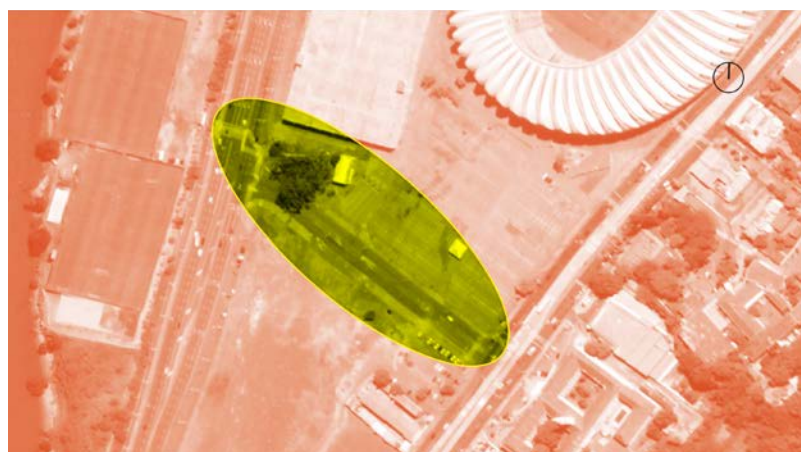


Figura 3.205: (4) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

para a acessibilidade, (VILLAÇA, 1998) se localizam em relação ao estádio e aos eixos existentes, sobretudo nas áreas mais próximas do estádio. O primeiro ponto é o da construção da ponte da Avenida Edvaldo Pereira Paiva sobre o Arroio Dilúvio, ela foi criada como mais

uma possibilidade de conexão entre a parte sul (expansão) até o centro de Porto Alegre e depois até o aeroporto. O Segundo é o da Avenida Praia de Belas com a Avenida Borges de Medeiros, nela foi feita uma saída da segunda via para a primeira, atravessando a parte do paisa-

gismo e criando um mecanismo de conexão entre as duas paralelas que passam em quase toda a extensão do Bairro Menino de Deus.

Já as figuras de 3.204 a 3.207 demonstram quatro pontos marginais ao estádio. Nesses trechos foram

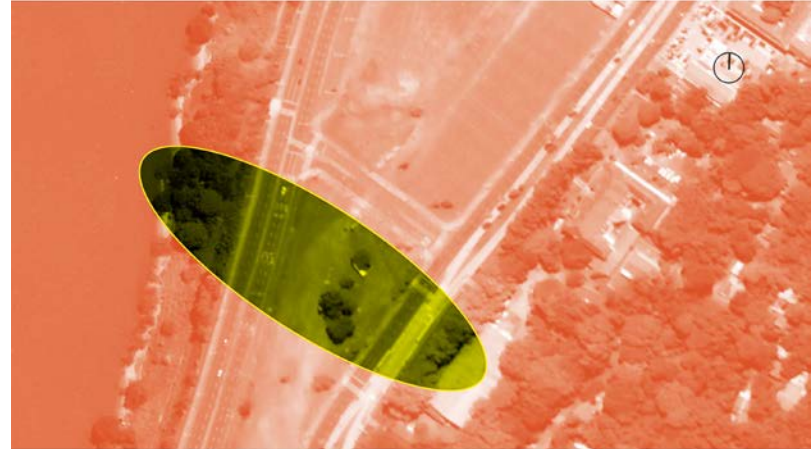
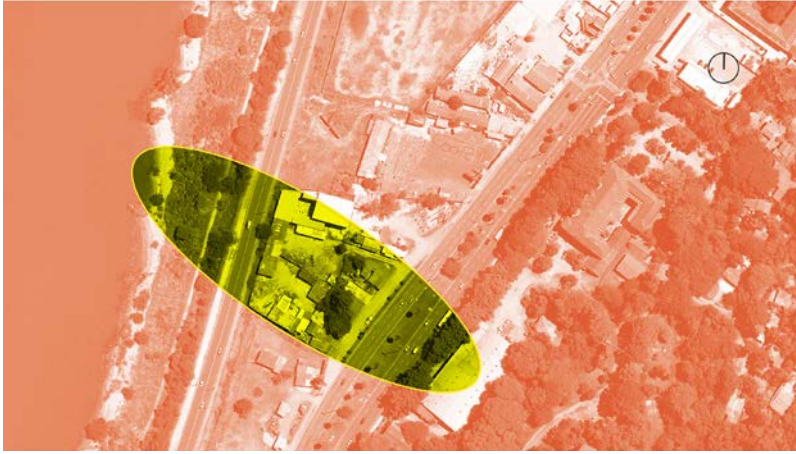


Figura 3.206: (5) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

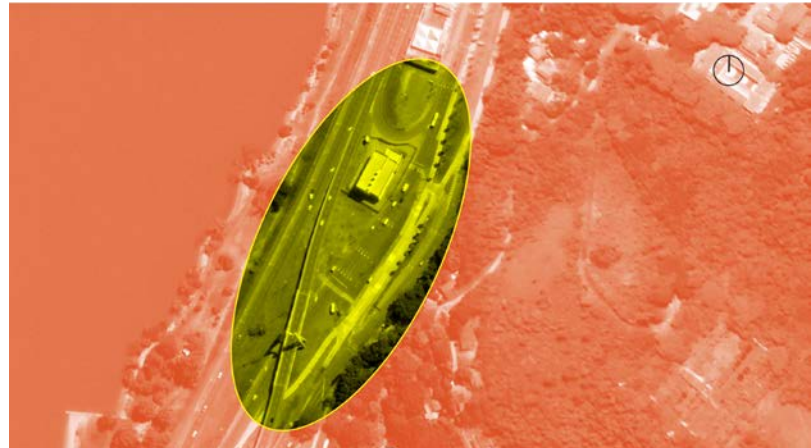
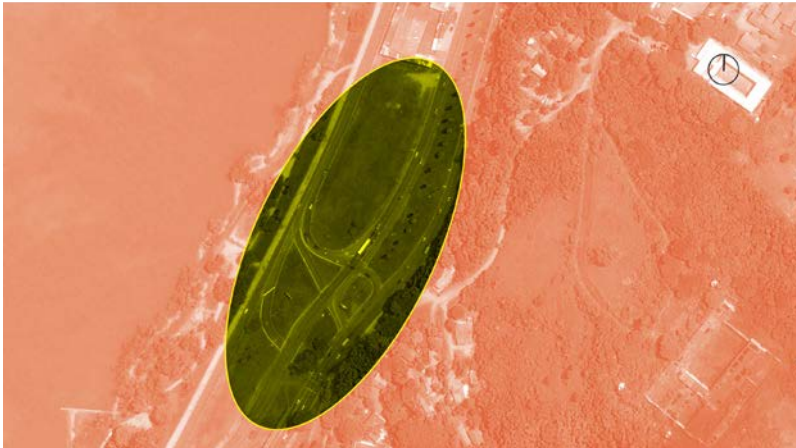


Figura 3.207: (6) Raio de 2 km a partir do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Fonte: Google Earth.

criadas três vias que fazem a ligação das avenidas Edvaldo Pereira Paiva e Padre Cacique, promovendo a possibilidade de passagem e acesso aos espaços de estacionamentos e com retornos nas vias que antes demandavam grandes percursos para que eles acontecessem. As criações de ruas como essas só reforçam o potencial de arquiteturas emblemáticas de ditarem como o urbanismo no seu entorno deve se desenvolver (CULLEN, 2012), embora nesse caso também atendam às demandas ditas anteriormente. Mas ainda assim, acontece um pouco descompassado, deixando evidente que o ideal seria que a cidade tivesse mais tempo e voz pra se articular enquanto aos seus edifícios e às suas demandas sociais e econômicas, de maneira menos mercadológicas.

Sobre a paisagem, seus contras-

tes e escalas em relação ao entorno e a inserção do novo Beira Rio, Cullen (2012, p. 81) fala do que o grande edifício exige como escala para que seja compreendido, percebido. O estádio, afortunadamente, se encontra com face voltada para o rio e as outras partes voltadas para os lados edificados, mas constantemente com edificações com gabaritos não tão imponentes como o seu, o que lhe dá determinada monumentalidade, embora no seu entorno haja não só a repetição doméstica, mas também a institucional.



3.1.9. RECIFE

3.1.9.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ARENA PERNAMBUCO

De acordo com KOCH (2018, tradução nossa) “os geógrafos podem e fazem a abertura de algumas investigações e discussões sobre as redes de poder e relações políticas que convergem à medida que atores posicionados diferentemente participam da (re) produção de esporte e da cidade”. Para a capital Pernambucana, a história da Copa de 2014 foi exatamente nessa mão da produ-

ção da cidade, daquilo que poderia ser revelado através da preparação e produção pelo esporte.

No caso de Recife existiam possibilidades em toda a cidade, sobretudo na porção representada pelo sítio de inserção do estádio. Esse equipamento era para além da simples arquitetura à leste da cidade, ele portava significados da possibilidade de apropriação e de marcação daquela zona como um elemento chave na reprodução social da cidade (MASCARENHAS, 2014). A obra do estádio acontecia no discurso de criar soluções para municípios num processo espacial de conurbação na região metropolitana, classificado por Villaça (1998, p. 59) como núcleos que nunca atingiram plenamente a condição de cidades, pois já

“já nasceram como subúrbio”.

A questão é que esse lugar do espetáculo, do esporte e das experiências coletivas de jogadores e torcedores tinha também o projeto da implantação da *Smart City* e ela atuava como o principal objeto de desejo dos arredores e isso era uma curiosidade, porque muito mais importante que a arena, a nova cidade inteligente construída a partir de um plano novo e com promessas de uma vida sustentável aparecia como um argumento para a melhoria das estruturas urbanas e que seriam agentes dos processos de estruturação do espaço metropolitano naquela região. Mas, após 2014, o que sobrou ao município de São Lourenço da Mata, sede da Arena Pernambuco, foi apenas a edificação do equipamento esportivo cercado de áreas verdes, na gleba deslocada do eixos urbanos da pequena cidade, colocado às margens da rodovia BR-408 e com dificuldades de acessos por transporte público, mas ladeado pelo imenso estacionamento que é utilizado recentemente como parque para escolas de condutores nos momentos de aulas práticas.

Como pode ser observado nas figuras 3.208, 3.209 e 3.210, a arena está localizada a 19 quilômetros do centro do Recife e na primeira divulgação da Matriz de Responsabilidades foi anunciada sua construção ao custo de R\$ 491,1, já no último documento de dezembro/2014 ela custava R\$ 532,6 milhões. Considerando que foi construída como equipamento novo, a partir de um projeto inicial e não de reforma com as seguintes características:



Figura 3.208: Implantação da Arena Pernambuco – Fonte: Google Earth.

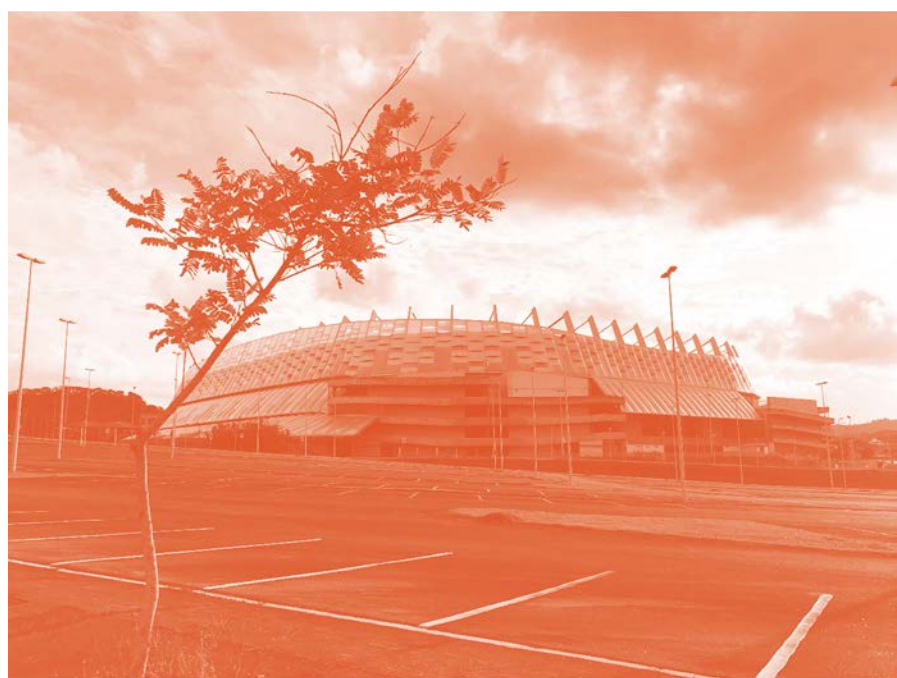


Sem dúvida, uma estrutura que se adequa às realidades de arenas e estádios mundo afora e além de sediar os jogos do megaevento esportivo foi criada com o intuito de migrar pessoas e atividades. Possivelmente, essas expectativas de criar um subcentro urbano, fora dos limites da capital e dentro da região metropolitana era algo interessante. Tal gesto seria um caminho conduzir um pacote de serviços e mercadorias essenciais à vida urbana para glebas em espaços limítrofes, dando autonomia para quem se interessasse por eles. Sem dúvidas, a ação que nasce principalmente coordenada pelo poder público, mas com influências privadas, teria uma importante atuação sobre o desenvolvimento da região, compreendendo o estado como atuante na geração de processos de estruturação urbana dentro das cidades, trabalhando em consonância com grupos investidores privados (Villaça 1998; Cullen, 2008). Além desses aspectos, o cenário da BR-408 entrava com o discurso da articulação dos deslocamentos ao longo de eixos conectores, ainda que com características regionais. Ela dava subsídios viários ao acesso à Arena e a possível futura *Smart City*, conforme figura 3.211, era a confirmação da articulação de novas áreas como vetores urbanos importantes.

Figura 3.209: Implantação da Arena Pernambuco – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.210: Implantação da Arena Pernambuco – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Porém, isso não ocorreu, talvez por conta do não avanço do projeto da *Smart City*, que também não avançou devido à pouca participação e interesse dos investidores privados, por compreenderem onde, de fato, podem ser colocados os dinamizadores e vetores de desenvolvimento. Afinal, São Lourenço não era o reduto de famílias de alta renda e a justificativa da rodovia era interessante, mas nesse caso não era suficiente forte para que gerasse uma estruturação, como pode acontecer nos casos de zonas industriais e áreas com concentração de grupos de alta renda.

Mesmo assim, alguns empreendimentos voltados à classe média baixa foram lançados com o intuito de acontecerem paralelos aos projetos da cidade e da arena. Segundo MELLO (2014, p. 54), existia o senso do mercado imobiliário sobre as noções claras de como inúmeros novos projetos já surgiam sob a lógica da especulação a partir da boa e “Nova” localização de São Lourenço da Mata:

“[...] numa perspectiva de transformação da legislação urbanística e na conformação de uma nova distribuição espacial dos modos de uso do solo – com especial atenção à função simbólica que assume a “Cidade da Copa” na dinâmica recente do município, expressa sobretudo através da mudança de identidade da cidade e das atividades de marketing relacionadas à promoção dos empreendimentos imobiliários, evidenciando as rupturas simbólicas ocorridas na cidade”.

Como confirmação desses ajustes legais em prol de uma nova expectativa para a cidade, a figura 3.211 apresenta o lançamento do Residencial Reserva São Lourenço empreendido para a região da Cidade da Copa, com programação para quatro etapas, a primeira em 2011, duas em 2012 e a última em 2014. MELLO (2014) ainda afirma que os empreendimentos no período de 2010 – 2014 totalizaram dezesseis, conforme demonstrados na figuras 3.212 e 3.213, considerando que desses, o mais próximo estaria localizado há 3,8 quilômetros do estádio, já que para as zonas mais vizinhas estava programada a implantação da *smart city* e que faria limites com bairros existentes como o Viana, Santa Mônica e Areeiro, todos já pertencentes ao município de Camaragibe, que faz conurbação com São Lourenço da Mata e Recife.



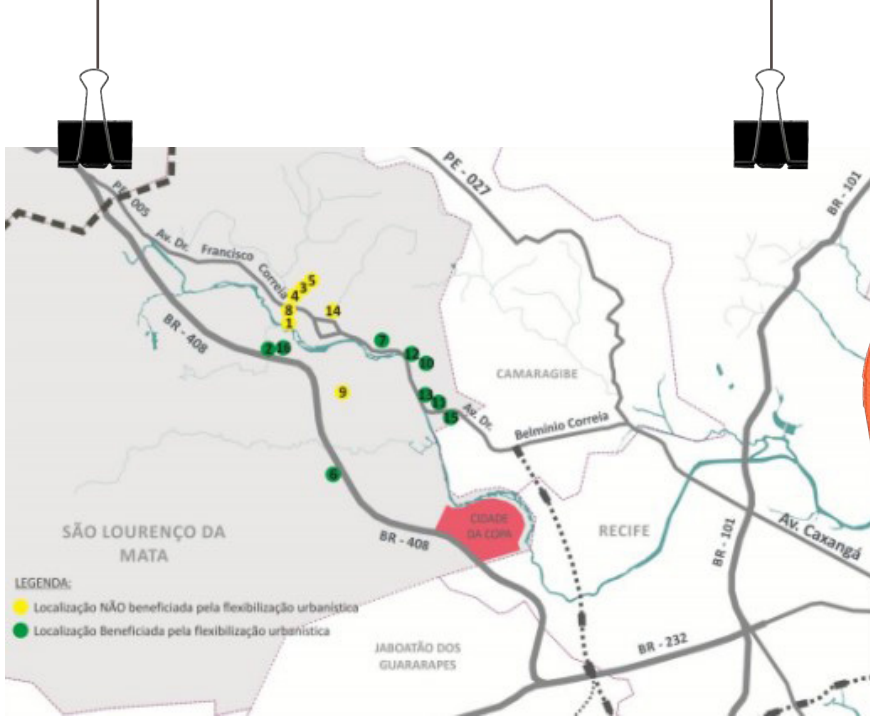


Figura 3.213: Empreendimentos Cidade da Copa. Fonte: MELLO (2014).

Sobre a vida da arena, segundo o estudo realizado pela FGV Projetos ao Governo do Estado de Pernambuco, coordenado por Luiz Carlos Guimarães Duque, em 2016, nos três primeiros anos de funcionamento sob a gestão do Consórcio Arena Pernambuco Negócios e Participações, operado pela Construtora Odebrecht S/A, aconteceu a frequência média de eventos na Arena de 20 em 2013, 42 em 2014 (ano da Copa) e 25 em 2015, considerando que para que para todos eles os acessos ao equipamento teve 90% feitos com veículos particulares, confrontando com apenas 10% com transporte público. Isso também era seja justificado pela dificuldade da viagem via ônibus ou metrô. Em 2015 o trajeto deveria ser feito de Recife, pelo BRT Caxangá, até o Terminal Integrado de Camaragibe, depois do desembarque seguia a segunda etapa, feita através do Metrô até a Estação Cosme e Damião. Posteriormente, outro desembarque e o embarque no ônibus até a arena, via Ramal da Copa. A outra opção seria um expresso, ônibus especial, partindo da Praça do Derby até a Arena, sem paradas e ao custo de R\$ 7,00 (FGV PROJETOS, 2015).

Em 2019, o cenário é mais dramático, a conexão para a Arena via

Terminal e Estação Cosme e Damiao é inexistente, o trajeto deve ser feito pelo Novo Terminal Rodoviário, dificultando ainda mais a viagem com o transporte público. Essa situação em alguns momentos pode ser tratada como a materialização do que Villaça (1998, p. 80) nomeou como casos extremos de vias e determinados pontos que ainda não “exercem nenhuma atração sobre a urbanização”. Neles, não existe uma efetivação do transporte, inclusive justificado pela baixa atração da região como ponto final e o que dificulta seus acessos e desenvolvimento.

E, dentro do rol de incertezas da arena, o fim do contrato de gestão com a concessionária foi realizado a partir de decisão do Governo do Estado motivado pelo relatório do Tribunal de Contas do Estado (TCE), realizado em 2016, que apresentava 21 irregularidades contratuais, além de fraudes nas prestações de contas, cerca de R\$ 90 milhões, na época. Colocando a Arena sob a gestão da Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer (SETUREL), o que também impactou a relação de utilização do Náutico Esporte Clube sobre a arena, visto que esse uso estava vinculado ao contrato com a concessionária (G1 PE, 2016).

Um ano após, em junho de 2017, a SETUREL apresentou o balanço do primeiro período de gestão feita pelo governo do estado, era a comemoração da redução dos prejuízos. De acordo com o documento, nesse período os prejuízos foram de negativos R\$ 7 milhões, justificados pelas dificuldades de realização de eventos, chegando a sediar partidas com pouco mais de 6 mil pessoas e com baixos níveis de arrecadação para suprir os custos de manutenções mensais, na casa dos R\$ 900 mil. Nesse mesmo ano, foram realizadas 30 partidas, com média de público de 8.185 expectadores, que se refere a 17,7% de ocupação e com arrecadação de R\$ 4,726 milhões (BARBOSA, 2018).

B. MOBILIDADE URBANA: OBRAS DO ENTORNO DA ARENA, BRTs CAXANGÁ E NORTE/SUL E VIA MANGUE

Na região da arena e da “Cidade da Copa” também foram implantadas outras quatro obras pertencentes a Matriz de Responsabilidades para Recife. As mais próximas, catalogadas no âmbito de “Obras do

Entorno do Estádio” eram: a) construção do viaduto da BR-458 e b) Estação de Metrô Cosme e Damião, na “Mobilidade Urbana” eram: a) Corredor Caxangá (Leste/Oeste) e b) Terminal Integrado Cosme e Damião, sendo que a segunda fazia a integração com o a estação de metrô.

Todas essas obras foram realizadas e finalizadas, apesar de algumas questões chamarem atenção, sobretudo no que se refere as suas baixas taxas de utilização. O caso acontece no Ramal da Copa, entorno da Arena, reforçando o caráter de abandono desse complexo viário, demonstrado nas figuras 3.214 e 3.215, considerando que se quer o sistema de transporte público funciona diretamente ao estádio, como já discutido. Já sobre as estações integradas de metrô e ônibus, localizadas apenas dois quilômetros do estádio, também se operam com baixas taxas de uso, podendo ser observado nas figuras 3.216 e 3.217. Cenários que demonstram amplas áreas construídas com dimensões que inferem o fato de terem sido dimensionadas acima de seu quantitativo operacional adequado.



Figura 3.214: Ramal da Copa – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.215: Ramal da Copa – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.216: Terminal Integrado Cosme e Damião – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

Esses poucos usos ou di



Figura 3.217: Estação de Metrô Cosme e Damião – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



exageradas em projetos que constaram na Matriz de Responsabilidades da Copa recordam a fala do presidente do COI em 1995, narrada por TRUÑO (1996), que nomeava de elefantes brancos as grandes obras que após os megaeventos passam a ter baixo ou nenhum uso. Atualmente, as demandas dos dois equipamentos são mínimas e ainda que estejam localizadas dentro da área de periferia, com um perfil de carência e com qualidade urbanística muito baixa, eles não atuam como articuladores dos deslocamentos.

Já as obras do Corredor Caxangá (BRT) e BRT Norte/Sul tinham como incumbências as conexões com e a partir do centro do Recife. O primeiro chega ao Terminal Integrado de Camaragibe, fazendo a porta de entrada para a Cidade da Copa e para os municípios de São Lourenço da Mata e Camaragibe, num percurso com 15 estações em funcionamento e previsão de mais 8, ao longo 12 quilômetros. A segunda linha é a que chega ao Terminal Integrado Igarassu, no município de Igarassu, com 29 quilômetros de extensão e 25 estações operando e com expectativa que outras 3 sejam inauguradas (GRANDE RECIFE, 2019).

O intuito desses dois importantes eixos era de promover o deslocamento, através do transporte público coletivo, de 129 mil pessoas que os utilizam em dias úteis. Sem dúvidas, eles avançam por trechos muito distantes do centro do Recife e acabam tendo um papel importante nessa movimentação por serviços, moradia, trabalho, educação e tantas outras justificativas. Em ambos os percursos podem ser observadas possibilidades que esses eixos desempenham na região metropolitana e quase fora dos seus limites, principalmente porque eles coincidem com linhas importantes de deslocamentos regionais e nacionais, como a BR-101, ao norte, e a PE-005, à oeste. Sobre essa coincidência, Villaça (1998, p. 81) afirma que pode acontecer de uma rodovia atuar assim quando “ao longo do seu percurso, oferece possibilidade de concretização de transporte urbano de passageiros”. Além de ser uma articuladora no desenvolvimento de bairros e regiões comerciais e/ou industriais, justamente o que ocorre nos dois casos.

Esse cenário seria perfeito, deslocamentos por transportes em pistas exclusivas, com sistemas

biarticulados de veículos, estações integradoras que geram a possibilidade da transferência de linha e isso dentro de um projeto oriundo do megaevento, atendendo demandas anteriores. O problema é que em 2019 o que se percebe nos dois trechos é uma sucessão de problemas, como demonstrado nas figuras 3.218 e 3.219. Elas se encontram sucateadas ou paradas, com obras ainda não finalizadas e é percebida a ausência de manutenção nos sistemas de climatização e automatização das portas de acesso aos ônibus, conforme figura 3.220.

Outro problema observado é a situação das pistas, em poucos trechos elas são exclusivas, maior parte no centro do Recife, todo o restante e principalmente nas grandes áreas de periferia elas trafegam nas pistas antigas, sem nenhum tipo de pavimentação diversa que diminuísse os atritos e que poderia reduzir danos aos passageiros e aos próprios ônibus. Desse modo, quase todas as extensões se aproveitam dos antigos corredores (quando são segregados) com depressões e rachaduras em todo o percurso. Em outros momentos, é fácil perceber os ônibus biarticulados disputando espaços



Figura 3.218: Via do BRT Norte/Sul – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.219: Via do BRT Leste/Oeste, Corredor Caxangá – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



nas vias com veículos particulares, caminhões, motocicletas, bicicletas e até pedestres.

Infelizmente esses dois eixos de transportes públicos demonstram que apesar de terem sido gastos R\$ 92,0 milhões nos projetos e obras, os legados têm ficado comprometidos pelas não finalizações de todo o empreendimento, da ausência de manutenção, quiçá por não existirem na fase inicial, enquanto planejamento. Além da paisagem que se mostrado alterada precariamente ao longo de mais de 40 quilômetros.

Outro projeto e obra importante em Recife, era a da Via Mangue. Ela provavelmente tenha sido um acerto dentro da Matriz para a mobilidade urbana de Recife, pois a região por onde passa era conhecida por uma antiga questão das precárias residências em palafitas sobre as áreas de mangue, o que contracenavam com aspectos de vulnerabilidades ambientais, sociais e econômicas. Ambientalmente, mesmo o processo de implantação da via passou por inúmeros problemas, quase sempre ligados às fases de licenciamentos, por se tratar de uma zona muito sensível. Segundo Andrade e Pereira (2014), essa complexidade ambiental se dá pelo fato do manguezal fazer parte de um ecossistema pareado com o bioma da Mata Atlântica e aos recursos hídricos, que tem funções importantes trabalhando na transição de ambientes terrestres e marinhos, em zona de baixos terrenos de foz de rios e com solo com variedade de salinidade e inundações condicionados pelas marés.

Assim, o uso da zona pelas co-

munidades ocupantes, alguns desde os anos 1970, como Beira Rio, Jardim Beira Rio, Pantanal/Deus nos Acua e Xuxa já era impactante, inclusive pelas condições das edificações, saneamento básico e demais variáveis. Com a construção da via, esses grupos foram retirados e levados para conjuntos habitacionais, o Via Mangue I, II e III. O discurso que reforçou a transferências das famílias foi o de uma vida mais saudável e legalizada, dentro de estruturas de alvenarias feitas através do PMCMV do Governo Federal. Essa era oportunidade que os moradores das ocupações ilegais de saírem da antiga paisagem, do meio dos ratos, da ausência de saneamento básico e de caminhar rumo a perspectiva de uma vida menos insalubre, como visto na figura 3.221 e 3.222 (PORTAL DA COPA, 2012).

Todo esse transcurso de licenciamento, de deslocamento das famílias, limpeza para obras e demais etapas de projeto e obras foi uma parte do processo importante em todo o desenrolar das obras da via. Ela, de acordo com a Matriz de 2014 comparada com o Balanço de 2011, representou uma redução de quase R\$ 3,0 milhões, o que contrasta com as informações do PAC, afirmando que ela passou por um aumento de R\$ 11,7 milhões, na casa dos 2,7%, e ainda acontecendo a inauguração com dois anos de atraso em relação ao previsto. Descompassos à parte, a via integra um percurso iniciado no Bairro do Pina sentido ao Bairro de Boa Viagem, ambos especulados pelos potenciais turísticos e de paisagem, pelas Praias do Pina e Boa Viagem, conforme figura 3.223. O ganho em relação ao eixo de deslo-

Figura 3.220: Estação do BRT Norte/Sul – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.221: Morador da Comunidade Deus nos Acuda transferido para Conjunto Habitacional Via Mangue - Fonte: < <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/especial-mangue-do-s-ratos-ao-teto-de-alvenaria?language=pt-br>>.



Figura 3.222: Palafitas insalubres da comunidade Deus nos Acuda Fonte: < <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/especial-mangue-dos-ratos-ao-teto-de-alvenaria?language=pt-br>>.



Figura 3.223: Via Mangue - Fonte: < <https://www.folhapse.com.br/noticias/noticias/cotidiano/2017/01/21/NWS,14943,70,449,NOTICIAS,2190-VIA-MANGUE-A-NO-FLUIDEZ.aspx>>.

camento é a retirada de parte considerável do tráfego das avenidas marginais às praias e daquelas internas aos bairros, colocando-os na via com trânsito expresso, mas com limite de velocidade de 60km/h, fazendo com que a avenida se tornasse um ponto importante de escoamento, inclusive promovendo a ligação do centro e Recife Antigo ao Aeroporto de Recife e aos municípios ao sul da capital.

C. TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO PORTO DO RECIFE

O Terminal de Passageiros do Porto do Recife assim como outros terminais opera em períodos específicos de atracagem dos navios. Com essa definição de utilização, em outros momentos o equipamento fica ocioso, sendo inclusive fechado por estruturas de tapumes em épocas festivas, como no carnaval. Ele cede o seu espaço frontal à montagem das estruturas de festas, palcos, camarotes etc. No Recife Antigo, o terminal ganhou uma nova edificação anexa ao anterior edifício, numa tentativa de linguagem contemporânea, como demonstrado na figura 3.224, e os investimentos para sua construção foram de R\$ 28,1 milhões.

Mas além das sazonalidades de usos, das vedações para eventos e a não opção de demais usos, o terminal assim como os demais edifícios da pequena ilha vivem uma situação

de abandono causados pelos motivos funcionais, alguns pelas necessidades de manutenções e outros por questões legais e de gestão. Constantemente se observa a possibilidade do carnaval, outros eventos e os bares que funcionam nesses espaços, mesclados aos antigos edifícios institucionais, mas sem maiores expectativas de utilizações. Além deles, existe entre o Marco Zero e o Terminal Portuário, o Museu Cais do Sertão, inaugurado em abril de 2014, e após a praça, a orla com edifícios adaptados para bares e entretenimento, que tentam dar o tom turístico e de diversão para o lugar.

Possivelmente não somente os usos, mas também a implantação dessa nova arquitetura do anexo do terminal tentam reforçar a afirmação Recife Antigo e seu complexo arquitetônico, fazendo alusão ao apogeu da velha área e em alguns momentos tentando fazer o discurso do contraste (CULLEN, 2008), do momento em que implantar algo com um desenho “novo” pode destoar de tudo que existia. Assim, a impressão é que a nova linguagem do terminal tenha ficado somente nos projetos e nas ideias de seus produtores e que a busca pelas experiências como aquelas vividas por Barcelona e Bilbao com a implantação de equipamentos artísticos e novos edifícios portuários não funcionaram ali. Possivelmente pela própria arquitetura e seus atrativos que não operaram como atratores e embora exista o Museu Cais do Sertão o conjunto ainda não trabalha no sentido do motor da cultura como afirmado por Arantes (2012).

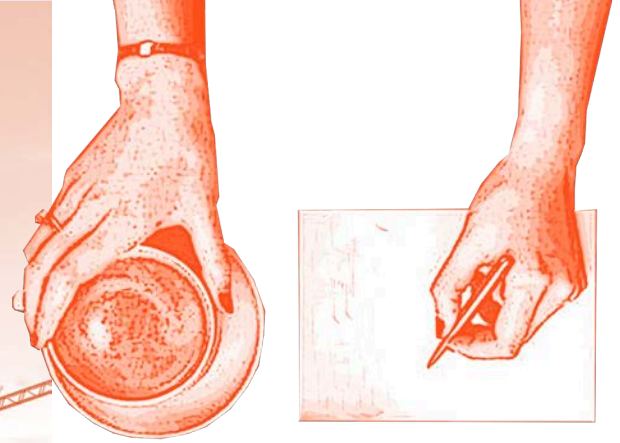


Figura 3.224: Anexo do Terminal de Passageiros do Porto do Recife – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

A outra possibilidade é que o percurso sentido Olinda, feito pelo Recife Antigo, continuou acontecendo como o eixo de deslocamento e não, nesse caso, como função de ser um estruturador, as vezes pela complexidade do conjunto arquitetônico e urbano, pela inexistência de novas áreas e por inúmeros outros motivos. O que fica é que a via serviu apenas como conexão do centro do Recife, com Olinda ou para a região de Boa Viagem, permanecendo como como passagem e ao longo de seu percurso pouco foi modificado e melhorado.

D. AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE/GUARARAPES GILBERTO FREYRE

Como último analisado do rol dos projetos e obras da Matriz de Responsabilidades da Copa de

2014, o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes tinha previsões de receber pouquíssimas frentes de melhorias, reformas ou ampliações. Na verdade, só era esperada a construção de uma nova torre de controle e que, de acordo com os documentos oficiais e dados disponíveis, a licitação foi publicada no Diário Oficial da União – DOU, no dia 05/10/2012, com previsão para conclusão até 12/2013. A nova torre, conforme o processo, seria construída com 31 metros de altura, com o prédio do Centro de Controle Aéreo (DTCEA), que permitiria controle mais integrado dos corpos técnicos, operacionais e administrativos do aeroporto (PORTA DA COPA, 2012). e segundo o Balanço de 2011 do Ministério do Esporte o valor da obra era de R\$ 19,8 milhões.

Além dessa intervenção, nenhuma outra ação era prevista para o aeroporto, inclusive porque o terminal já operava em condições à frente de muitos aeroportos brasileiros, sendo colocado entre os dez mais

bem avaliados do país, de acordo com levantamento feito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação, a partir da Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro, e essa qualidade dos espaços de espera, embarque e acessos ao aeroportos, como demonstrado na figura 3.225.

Mas é importante demonstrar



Figura 3.225: Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional do Recife – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

Figura 3.226: Passarela de Integração Aeroporto – Metrô – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



que uma relevante intervenção foi realizada, ainda que não fizesse parte dos itens oficiais do GECO-PA. A implantação da passarela de conexão com o metrô, que possui 500 metros de extensão, conforme figura 3.226, e conecta o terminal de passageiros à Estação Aeroporto da linha sul, inaugurada em 2009, e somente em 2014 recebeu a ligação com a passarela e a liberação para utilização (METRO DE RECIFE, 2019).

Assim como outros aeroportos que já vinham vivendo os cenários de concessões administrativas, com Recife não foi diferente. O Terminal, em março/2019, foi concedido à vencedora do seu leilão, a espanhola Aena Desarrollo Internacional, que arrematou o bloco de aeroportos do nordeste – Recife, Maceió, Aracaju, Campina Grande, João Pessoa e Juazeiro do Norte – para a gestão por 30 anos. Seguindo expectativas e numa clareza sobre interesses econômicos, esse era o principal objeto que os grupos concorrentes desejavam, afinal se tratava de um equipamento consolidado e que já constava como quinto da lista com maiores movimentações de passageiros internacionais e o oitavo de nacionais, representando 6,5% do

total do tráfego brasileiro (FERNANDES, 2019). Além disso, vale a afirmação de que as condições físicas e operacionais do terminal garantem que os investimentos imediatos em obras de melhorias serão mínimos, mas que não destoam dos demais comportamentos de aparelhar os equipamentos públicos e na sequência concedê-los às gestões privadas.



3.1.9.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

Para Ortigoza (2010, p. 84):

“Assim, outra pressão que tem sido apontada sobre a paisagem urbana se refere ao *city marketing*, que consiste na divulgação dos pontos positivos da cidade, e sua incorporação vem provocando enormes transformações: cidade-mercadoria, cidade-empresa, cidade-espetáculo, cidade competitiva”.

Essa mercantilização da cidade, também utilizada no Recife era um dos argumentos que chancelavam a construção da Arena Pernambuco, da *smart city* e de toda a estrutura viária que chegaria até ali. Esse era o momento e o objeto da criação de uma nova localização, entendendo que ela deveria ser boa no sentido de suprir os serviços e comércios e as necessidades de quem poderia migrar para ela e para seu entorno. Era a possibilidade de construir o sistema de transportes, como foi feito com o transporte urbano, ainda que questionável, e também promover os acessos entre regiões centrais e esse novo subcentro inteligente na periferia. Tal sistema que seria casado com a rodovia BR-408 que atuaria como uma via regional que passaria a receber o tráfego intra-urbano, sendo responsável uma das responsáveis no jogo da metrópole absorver e se relacionar com novas áreas de expansão (VILLAÇA, 1998).

Na compreensão das interven-

ções urbanas oriundas da implantação da Arena, na figura 3.227 foram encontrados três grandes pontos na área definida de estudos. A primeira diretamente ligada ao equipamento esportivo, visto que ele foi inserido numa área não urbanizada e carecia de todas estruturas imediatas para recebê-lo. Foram implantadas as áreas de amortecimento, acessos e estacionamentos e além delas outros dois trechos importantes como o Ramal da Copa e o viaduto da BR-408, destacados nas figuras 3.228, 3.229 e 3.230. Todos esses itens contemplam tanto conexões feitas via São Lourenço e Camaragibe, que teoricamente poderiam ser acontecer através dos sistemas transportes públicos urbanos (o que não acontece) e um acesso direto pela rodovia, com conexão pelo complexo do elevado. Era o cenário adequado para a criação de um novo lugar numa região metropolitana, alimentado pelo discurso de todos os serviços, *shoppings*, educação, supermercados e uma vida sustentável no entorno da Arena.

De outro lado da história, tal fenômeno gerou a criação de todas as infraestruturas viárias, mas não se efetivou enquanto nova localização. Possivelmente, porque como abordado por Villaça (1998), as camadas de alta renda e as zonas industriais não eram tão expressivas na região, embora existissem condomínios, e apesar de elementos como eixos viários terem sido instituídos, eles não foram suficientes para atuar na produção dessa extensão da estruturação do espaço metropolitano. Ou seja, não houve a efetivação de partes importantes dos projetos, fazendo que a Arena e o Ramal não estabelecessem reverberação o bastante para atuarem como vetores de desenvolvimento e estruturação naquela parte da região metropolitana

No entorno do aeroporto, somente a implantação da passarela do metrô foi encontrada como intervenção e mudanças mais expressivas. Nas figuras 3.231 e 3.232 podem ser observados os trechos ocupados pelo elemento de passa-

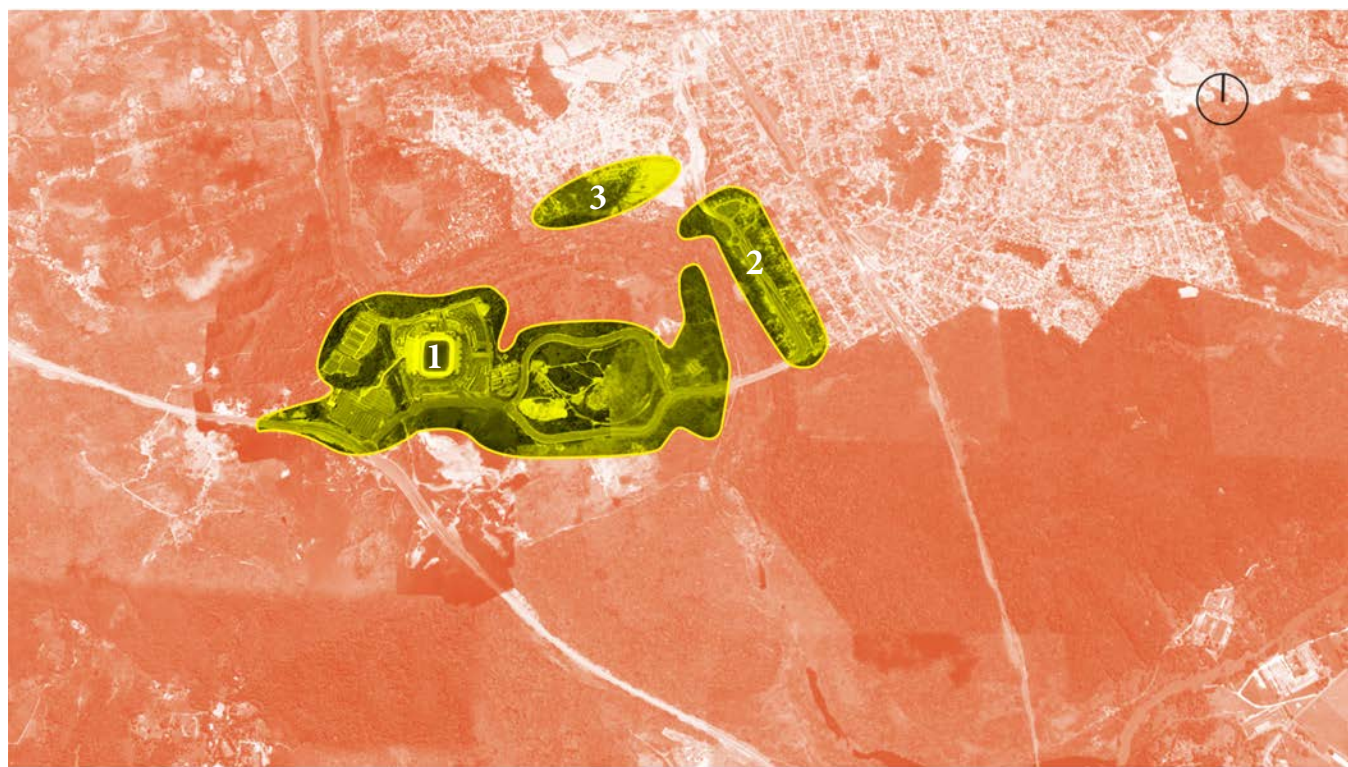


Figura 3.227: Raio de análise de 2 quilômetros a partir da Arena Pernambuco – Fonte: Google Earth.

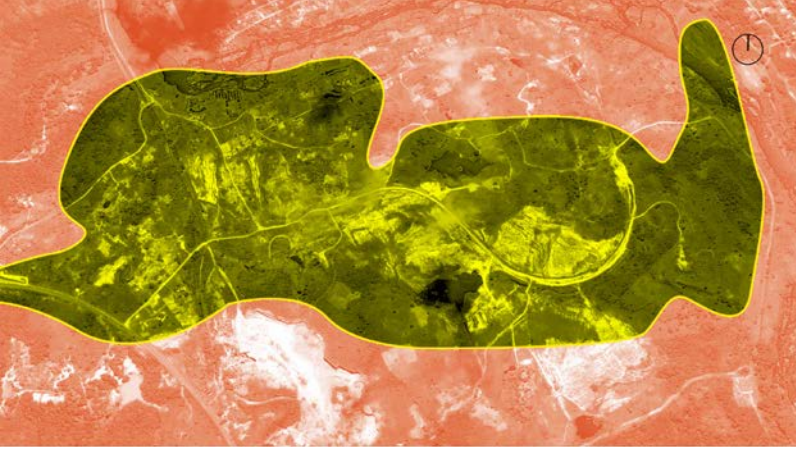


Figura 3.228: (1) Comparativo da urbanização na gleba no entorno da Arena, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

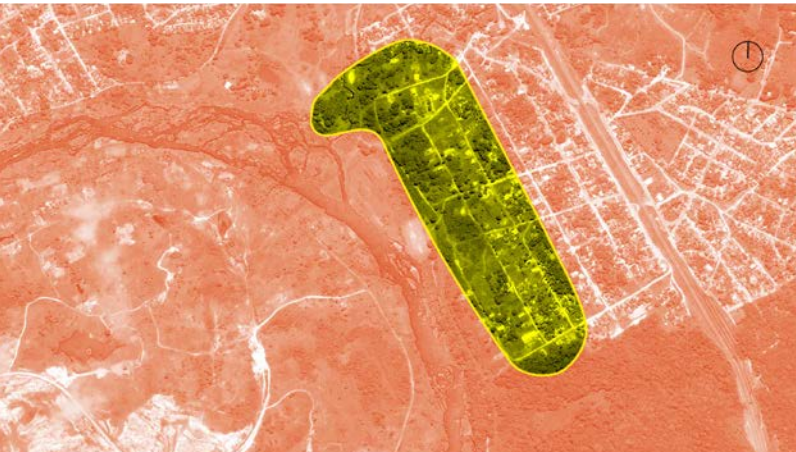


Figura 3.229: (2) Ramal Arena Pernambuco (Várzea), 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura 3.230: (3) Ocupação nos Bairros Santa Mônica e Viana, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



gem e o volume que ele impõe mesmo fora da área aeroportuária. O curioso é que estruturas como essas marcam a paisagem de quem se relaciona e usa o terminal, mas também invade a visão de quem pode nunca ter entrado naquela área, o que faz do papel de intervenções como essas de atuarem como modificadoras no que diz respeito ao

seu contraste com o entorno, com a chegada de um elemento aéreo que atravessa quadra e se conecta à linha do transporte público. Mas ela também representa a possibilidade do deslocamento motivados por equipamentos como um aeroporto, fazendo com que o fato de a força do trabalho acessá-lo é uma das justificativas para que tais conexões sejam

feitas, sendo ainda resultado urbano do que um terminal aeroportuário com todas as suas múltiplas necessidades pode gerar no tecido que o recebe.

Na região do Terminal Marítimo de Passageiros, as observações realizadas na área foram ao longo da área dos antigos armazéns. Na figura 3.233 são demarcados esses três pontos, começando pela área de inserção do terminal de passageiros, as zonas de microacessos e estacionamento. Adiante, nas figuras 3.234, 3.235 e 3.236 as intervenções com o Cais do Sertão e a faixa dos armazéns de entretenimento e gastronomia assumem as formas dos antigos edifícios, transformando-os em opções conectadas ao turismo. Segundo Arantes (2xxx), essas mudanças ou adaptações nos usos em zonas históricas e portuárias são

opções para trabalhar a atratividade aos ambientes antes degradados, observando isso como uma ação favorável diante do contexto histórico e urbano. Ao mesmo tempo, é apresentada uma atenção as utilizações que podem intensificar na área os exageros oriundos das práticas turísticas, da construção da imagem e da paisagem favorável a específicos grupos sociais, o que pode resultar na gentrificação dos espaços. É óbvio que pelo próprio viés do carnaval, da vocação festiva e da paisagem arquitetônica existente nesses três trechos, é latente que eles se colocaram em condições de atuar nessa opção da alimentação e da cultura. Não são shoppings que comercializam uma gama completa de produtos, mas acabam assumindo o papel de concentração onde se podem encontrar itens de turismo, diversão etc., o que cria o interesse

por implantar os “pontos” nomeados por Villaça (1998) e que estão ligados tanto ao comércio, mas muito mais pelo lugar que eles se inserem nas cidades e nos locais de interesses gerados pelas e nas pessoas.

Para os três trechos analisados e todos os sete pontos de intervenções mencionados, a ideia da alteração na paisagem foi clara em todos. Seja pela imposição da escala ampla e que requeria espaços de implantação amplos como a Arena Pernambuco ou como no caso do uso da paisagem marítima e histórica/arquitetônica utilizada pelo Terminal de Passageiros no Porto e seus rebatimentos, gerando áreas de consumo e buscando na possibilidade da criação de serviços para a atuação com “melhorias” para a zona. Ou, com a passarela do aeroporto que atua como uma estrutura que

Figura 3.231: Raio de análise de 2 quilômetros a partir do Aeroporto Internacional de Recife – Fonte: Google Earth.





Figura 3.232: (1) Passarela de integração com a Estação de Metrô, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura: 3.233: Raio de análise de 2 quilômetros a partir do Terminal Marítimo de Passageiros - Fonte: Google Earth.



Figura: 3.234: (1) Implantação do Anexo do Terminal de Passageiros e seu acesso, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura: 3.235: (2) Implantação do Cais do Sertão e orla, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura: 3.236: (3) Praça de Alimentação e entretenimento do Cais do Porto, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

contrasta não somente com a ideia da caminhabilidade aérea, mas também com a ruptura que faz no olho do observador ao mirar para aquele percurso. Todos esses pontos vão dando indícios da paisagem sendo utilizada para resolver demandas, junto com as estruturas urbanas em todos os aspectos, desde a expansão de novas áreas, no uso de antigas e nas melhorias dos deslocamentos nelas e para elas. Ao final, se percebe a oferta constante do lugar de comercialização que atende bem ao “cliente”, apta nas soluções tecnológicas e de locomoção e na possibilidade de viver experiências históricas, turísticas e gastronômicas, tudo em um só pacote (ORTIGOZA, 2013).



3.1.10. RIO DE JANEIRO

3.1.10.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: MARACANÃ

Segundo Mascarenhas (2014, p. 64):

“O que é um estádio? Geograficamente, um edifício ou equipamento de acesso coletivo que se comporta como uma centralidade física e simbólica no espaço urbano-metropolitano. No plano operacional urbanístico, funciona como uma centralidade periódica capaz de acionar grande afluxo de visitantes em dias de jogos, forçando um reordenamento na gestão pública do seu entorno (para garantir segurança e acessibilidade), e gerado fugazes oportunidades comerciais e de serviços ao setor informal”.

Além desse caráter, ele tem a função e a possibilidade de agregar pessoas e de construir relações a partir de interesses comuns, estabelecendo relações comerciais também formais, acumulando vivências, memórias e adquirindo importância nas experiências em grupo ou individuais. Por isso e tantas outras justificativas, o Maracanã ou Estádio Jornalista Mário Filho, foi construído para Copa do Mundo de 1950, com início das obras 22 meses antes do megaevento. Projetado por

uma ampla equipe de arquitetos, dentre eles Paulo Bernardes Bastos e Waldir Ramos, após vencer a licitação pública, o projeto dos projetistas levou a obra a atuar com até 3.500 homens trabalhando na sua fase de finalização e em junho/1950 foi realizada a cerimônia de inauguração (BIENENSTEIN *et al*, 2014).

O estádio já foi construído sob polêmicas, mas também justificado pela existência da ferrovia Central do Brasil, pelo corredor viário Radial Oeste que conecta o centro do Rio aos bairros da Tijuca e Méier (BIENENSTEIN *et al*, 2014), ver figura 3.237. Segundo Castro *et al* (2015), o estádio que possuía capacidade para 179 mil espectadores teve que passar por adaptações ao longo da sua existência e em 1999 foi feita a primeira reforma que reduziu o número para 103.022 pessoas, devido a instalação de assentos individuais. Em 2005, para o Pan-2007, foi feita outra redução, dessa vez para 87.101 lugares, motivados principalmente pela extinção da “geral”, conhecida como lugar mais barato e menos cômodo do Maracanã (BIENENSTEIN *et al*, 2014).

Figura 3.237: Maracanã, Radial Oeste e Linha Férrea – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

Com a nova reforma iniciada em 2010 para a Copa do Mundo de 2014, não foram só os assentos e sua capacidade que tiveram mudanças. O estádio teve partes praticamente demolidas, se tornado o vetor de inúmeros protestos e ações judiciais que iam desde questões que se opunham a agressão sofrida no seu tombamento feito pelo IPHAN em 2000,





Figura 3.237: Maracanã, Radial Oeste e Linha Férrea – Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

considerando que essa e reforma de 2005 já o desqualificavam enquanto patrimônio edificado, dentro de uma perspectiva de uniformizá-lo e gerar a elitização dos espaços, o que segundo (BIENENSTEIN *et al*, 2014) portava um significado social em relação a isso. Castro et al (2015), ainda, colocava os outros prejuízos, como a proposta de retirada do Estádio de Atletismo Célio de Barros, o fechamento temporário do Parque Aquático Júlio Delamare, da Escola Friedenreich e a previsão da demolição do Museu do Índio, propriedade do Serviço de Proteção ao Índio desde 1919, o que gerou vários manifestos de grupos indígenas de todo o país que se opunham a essa retirada. E, diante de polêmicas, protestos e projetos gigantescos, após a reforma para 2014 o estádio assumiu as seguintes características:



Outra polêmica é em relação aos valores gastos, visto que essa reconstrução custou aos cofres públicos o total de R\$ 1.050 milhões, com R\$ 650 milhões custeados pelo governo local e os outros R\$ 400 milhões com financiamentos com o governo federal, via BNDES. Com obras de três anos de duração, o estádio foi reaberto e começou a operar sob os rumores, que rapidamente se tornaram realidade, a respeito do seu processo de concessão aos grupos privados de interesse e o seu destino, que era incerto. Ainda em 2013, aconteceu o primeiro passo, a licitação para elaboração do estudo de viabilidade de concessão privada foi realizada e, coincidentemente ou não, o mesmo grupo que venceu essa parte e montou toda a análise se tornou o vencedor do processo licitatório para gestão. Assim, com um contrato para mais de três décadas, o Consórcio Maracanã S/A composto por Odebrecht, IMX e AEG, se tornou o novo gestor, vencendo a concorrência após a proposição de uma outorga de R\$ 5,5 milhões anuais, divididos em 33 parcelas e o que totalizava o montante de R\$ 181,5 milhões para o contrato integralmente (REVISTA OE, 2013).

Mas vários problemas atrelados a esse contrato aconteceram, desde investigações ligadas a Operação da Polícia Federal, Lava Jato, sentença judicial que determinava o cancelamento do contrato de concessão, interesse em desistência por parte da concessionária e expectativa de venda da concessão à empresa francesa Lagardère. Até que em 2019, foi declarado via decreto nº 46.599 a instituição da Comissão Consultiva Estádio Jornalista Mário Fi-

lho – Maracanã, com o objetivo de promover a elaboração do estudo e parecer para a manutenção das atividades essenciais ao complexo esportivo e demais ações (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2019). Conjuntamente, também acontecia a decretação de caducidade da concessão administrativa, tornando o Contrato Casa Civil nº 27/2013 extinto (DEPUTADO ESTADUAL BEBETO, 2019). Na época, o Consórcio Maracanã S/A não havia renovado a garantia contratual referente aos anos de 2017, 2018 e 2019 e estava inadimplente com as outorgas de 2016 e 2019, o que totalizava uma dívida de R\$ 38 milhões com o estado do Rio de Janeiro (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2019).

Para seguir com a administração do estádio, ficou instituída pelo governo estadual a gestão que seria conduzida por dois clubes cariocas, Flamengo e Fluminense. Ambos se tornaram parceiros na empreitada do Maracanã e o contrato de seis meses prevê que os times assumam os custos mensais de manutenção de R\$ 2 milhões, devendo pagar mais o aluguel de R\$ 166 mil e parte do faturamento com as visitas do *Tour* do Maracanã (GOMES, 2019). A previsão dos semestres é para que dentro desse prazo sejam estabelecidos parâmetros e os estudos de viabilidade para um novo processo de concessão para os próximos 35 anos. Medidas que também suspenderam as especulações e expectativas de demolições das instituições no entorno do estádio e a implantação de um *shopping center* e o edifício garagem, como era previsto no primeiro contrato de concessão.

No entorno do estádio, além dos equipamentos citados e que fazem parte do seu complexo ou que se ligam a ele como a escola, o antigo estádio de atletismo (hoje estacionamento), parque aquático e o Museu do Índio, existe uma riqueza de estruturas como o Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), a Estação Multimodal do Maracanã, a Estação São Cristóvão e outros. Além disso, foram implantadas novas passarelas de acessos, nova configuração de paisagismo e espaços públicos e partes que ainda não se tem uma resposta do que será feito, sobretudo na área de ocupação indígena em volta do museu, que se configura em situação de abandono e sendo argumento de demandas com os grupos indígenas e outras organizações da sociedade, conforme demonstrando nas figuras 3.237, 3.238 e 3.239. Essas transformações se demonstram dia a dia como impactantes não apenas dentro da gleba do estádio e dos edifícios existentes ali. Como dito, a Estação Multimodal Maracanã, item da Matriz de Responsabilidades da Copa, embora existente anteriormente, não com todos os serviços e modalidades, assumiu o papel de reforçar a ideia do local e de compreender as aglomerações que se organizaram ao longo da linha férrea e vizinha ao complexo esportivo (VILLAÇA, 1998). A estação, conforme demonstrado nas figuras 3.241 e 3.242 desempenha o papel dos transportes públicos, do mover dos moradores da Vila Maracanã, dos bairros vizinhos, do Morro da Mangueira, dos Conjuntos Habitacionais de Interesse Social implantados ali via PMCMV e aos torcedores e usuários do Maracanã.

Segundo Carlos (2011), transformações urbanas como essas são acompanhadas de estratégias imobiliárias e para Lefebvre (2001) elas acontecem por variados motivos, também a partir das relações de classe e de propriedade. Para Santos Junior (2015), um estádio ou equipamento esportivo desse porte pode se tornar um atrator de fluxos e funções, mas pode ter períodos específicos de movimentações. Sobre isso, vale inferir que o entorno do Maracanã é atuante, dadas as proporções, é comum ver em dias que não estão acontecendo jogos, grupos de famílias, atletas de fim de tarde ou de fim de semana se exercitando, atividades improvisadas culturais e outras, ver figura 3.243. De outro lado, é também comum ver os movimentos de mudanças imobiliárias promovidas pelo equipamento, pelas intervenções surgidas através dele e pelas reações do mercado em relação a isso.

Numa caminhada rápida pela Vila Maracanã é possível encontrar inúmeras placas de venda e aluguel em vários perfis de imóveis: velhos, novos, abandonados, em construção, acha-se de tudo, como demonstrado nas figuras 3.244, 3.245, 3.246, 3.247 e 3.248. Prova disso, é que no período de 2008 a 2016 as variações imobiliárias observadas, com dados fornecidos pela FIPE/ZAP e com nossa tabulação, foram detectadas 264% de acréscimo por metro quadrado, apenas nesse bairro. O que também é curioso é o fato de que do outro lado da linha férrea, os acréscimos foram de 363%, são imóveis no interstício entre a estação e o Morro da Mangueira e eles foram classificados como residenciais em edifícios multifamiliares.

Na pesquisa, ficou constatado que eram apartamentos construídos e com gestão de aquisição gerida pelo PMCMV, que coloca restrições às comercializações e mesmo assim os anúncios são feitos e os acordos chamados “contratos de gaveta”, sem registro ou transferência do imóvel, são constantemente praticados nesse comércio, ver figura 3.249. Desse cenário, são geradas conclusões parciais sobre o fato de que tanto o estádio, como a estação multimodal,

como a unidade habitacional construída com padrões mais rigorosos que as originais casas do morro, passaram a atuar como condicionantes para a evolução nos valores imobiliários e no entorno. Além disso, não só a urbanização, pelo valor que custou, mas pelo que representa enquanto localização se tornou um adicional à paisagem e ao conceito de quem mora perto do transporte e do robusto Maracanã.

Figura 3.238: Edifício do Museu do Índio – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.239: Área ocupada pelos indígenas – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.





Figura 3.240: Área ocupada pelos indígenas – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.243: Estação Multimodal Maracanã – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.241: Estação Multimodal Maracanã – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.244: Imóveis para comercialização – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.242: Estação Multimodal Maracanã – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.245: Imóveis para comercialização – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.246: Imóveis para comercialização – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.249: Estação Multimodal e ao fundo Edifícios do PMCMV – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.

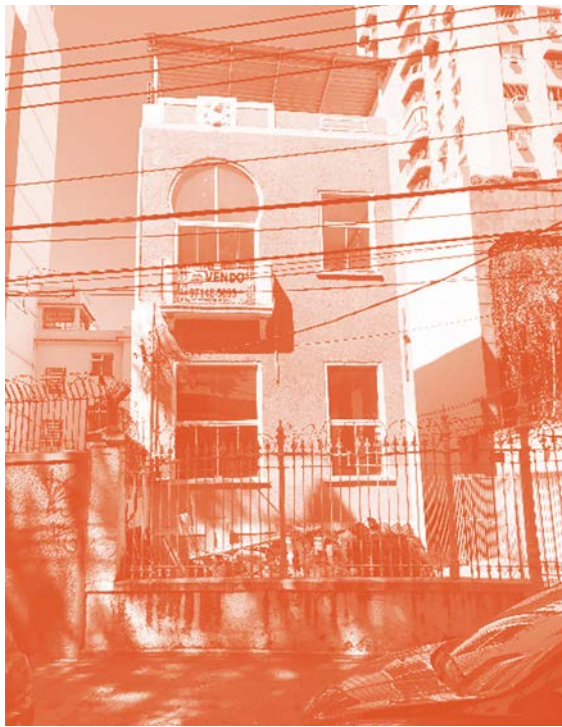


Figura 3.247: Imóveis para comercialização – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.248: Imóveis para comercialização – Fonte: Anderson Ferreira, 2017.

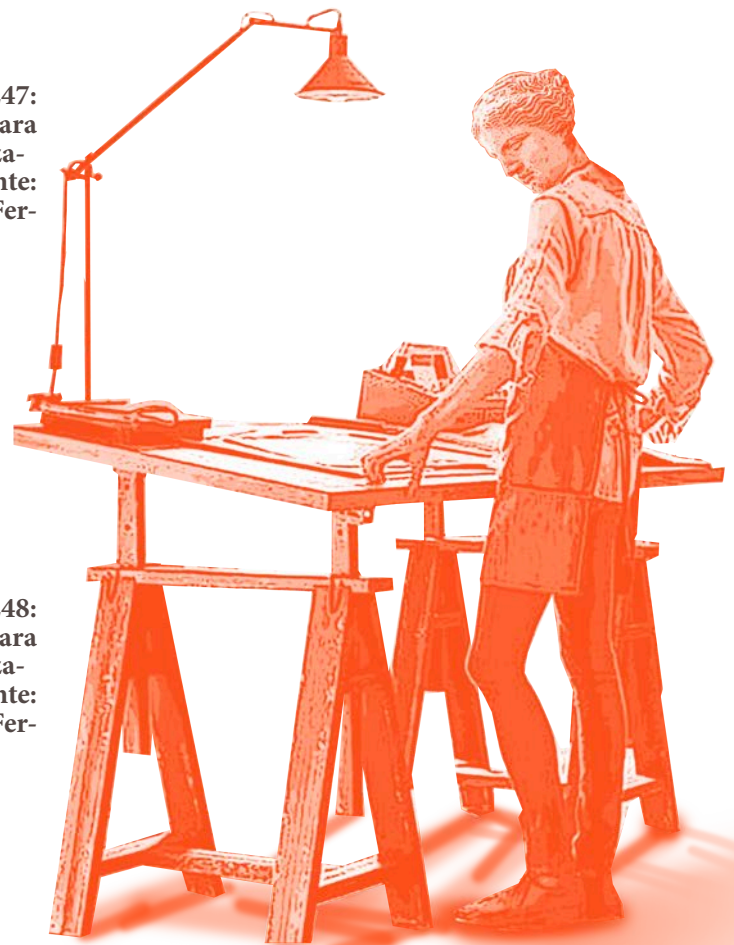




Figura 3.250: Inauguração do Galeão em janeiro/1977 – Fonte: <<https://ceabrazil.com.br/blog/historia-do-aeroporto-internacional-tom-jobim/>>.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO ANTÔNIO CARLOS JOBIM (GALEÃO)

Da Escola de Aviação de 1924 até a inauguração do Galeão em janeiro/1977, como representado na figura 3.250, muito foi alterado no aeroporto. A oficialização do novo terminal aeroportuário do Rio de Janeiro inaugurado pelo presidente Geisel contava com sistema moderno para a época, tanto na sua comunicação e na torre de controle de 56 metros. Sem dúvidas, era a confirmação de um aeroporto que assumiria quarenta anos mais tarde muitas responsabilidades sobre os deslocamentos aéreos realizados no país e para fora dele.

Para os dois megaeventos esportivos de 2014 e 2016 amplos projetos e obras foram direcionados ao aeroporto. A Matriz de Responsabilidades da Copa apresentava em 2010/2011 dois temas dentro das obras de infraestrutura, a reforma do Terminal de Passageiros 1 e obras complementares e a reforma do Terminal de Passageiros 2. No decorrer dos trabalhos, foi inserido mais um tema, chegando a 2014 com a recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios, o que fazia com que o valor investido pela INFRAERO até dezembro/2014 chegasse aos R\$ 443,7 milhões, total abaixo do que havia sido previsto para apenas as duas primeiras obras. Mas como já dito na caracterização das cidades, na segunda parte desta pesqui-

sa, essa não era uma economia e sim os reflexos da transição de gestão vivida no Galeão, da administração do estado para a concessão aos grupos privados.

Nesse contexto de melhorias, transformações e ampliações, a síntese da imagem de “cidade maravilhosa” que conectavam não somente as obras na cidade, mas também a chegada do turista e do torcedor ao Rio, era confirmada nessas ações empreendidas no aeroporto. Eram esperados espaços agradáveis, com padrões internacionais e com eficiência nos atendimentos, considerando isso como mais um dos itens no pacote de bons serviços e imagens que a cidade-sede, ainda da Copa e adiante das Olimpíadas, poderia oferecer (BIENENSTEIN, 2011). Tais expectativas aliadas aos processos que já aconteciam no Brasil desde 2011 conduziram ao factível processo de concessão de gestão do aeroporto. Apesar de obras iniciadas sob a responsabilidade da INFRAERO e se tornarem motivos de questionamentos à estatal sobre as ocorrências das obras e em seguida a execução de um leilão para estabelecer a futura concessionária privada, em agosto/2012 foram iniciadas as primeiras obras, com investimentos iniciais de R\$ 153 milhões destinados para a reforma e modernização do Terminal 1, deles seriam feitas intervenções na cobertura, nas áreas comerciais, escadas rolantes, elevadores, praça de alimentação, áreas de *checkin* e zona de embarque (PORTAL DA COPA, 2012).

Como esperado, no ano seguinte, em novembro, o aeroporto foi

leilado no mesmo lote do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Confins). Para o Galeão, pertencente ao lote 01/2013, o Consórcio Aeroportos do Futuro formado pelos grupos Odebrecht (60%) e Changi (40%), foi o vencedor da disputa com um contrato de 25 anos de exploração prorrogável por mais 5 anos, com o lance de R\$ 19,01 bilhões e investimentos iniciais estimados em R\$ 5,7 bilhões. A gestão se tornou a responsável por seguir com as obras iniciadas e com investimentos já aplicados, deveriam ser construídas 26 pontes de embarque até as Olimpíadas, estacionamentos, adequação das zonas de armazenamentos, ampliação do pátio de aeronaves e promover a construção de sistemas de pistas (ANAC, 2013). Ou seja, as obras previstas na Matriz deveriam ser continuadas, mas agora com os recursos da gestora privada, embora parte já tivesse sido aplicada pelo estado.

Em 2015, eram comemorados os primeiros R\$ 2 bilhões de investimentos utilizados nas obras dos elevadores, banheiros, escadas, estacionamento de aeronaves, praça de alimentação com fases finalizadas. As etapas seguintes se estenderam para reinaugurações em 2016 e 2017, com avanços nas obras, que como já dito, avançavam sobre o que era previsto na Matriz e iniciado com trabalhos geridos pela INFRAERO. A constatação de uma duplicidade de execuções de benfeitorias e ampliações se tornaram alguns dos questionamentos sobre a nova gestão do Galeão, sem contar o fato de a mesma empresa retirada do consórcio com o Maracanã ser deten-

Figura 3.251: Mapa de principais deslocamentos do Rio de Janeiro – Fonte: <<http://riocentro.com.br/menu/trace-sua-rota>>.



tora de parte da concessionária do aeroporto, com a ressalva de considerar que são esferas de equipamentos distintas, tanto em uso como de responsabilidades.

C. MOBILIDADE URBANA: BRT TRANSCARIOCA (AEROPORTO/PENHA/BARRA)

O que seguia adiante e se iniciava no Galeão eram as obras do BRT Transcarioca, o projeto que dava o primeiro traço para a composição de outras linhas e corredores com as obras para os Jogos Olímpicos, ver figura 3.251, tinha a tarefa de conectar o aeroporto ao Terminal Alvorada na Barra. Santos Junior (2015) afirma que obras como essa tinham um papel importante em várias faces diante da cidade, elas atuavam como investimentos econômicos e simbólicos na cidade, eram importantes nas áreas de expansão e/ou renovação imobiliária, na formulação de trechos e na reestruturação urbana justificada pelos megaeventos, Copa e Olimpíadas. Elas ficavam nítidas dentro dos discursos dos legados, da mobilidade principalmente, pois exerciam um papel posterior de visualização por anos após o encerramento dos eventos.

Além disso, as velhas demandas que aproveitavam esses momentos para serem resolvidas (HARVEY, 2006) eram os cenários que aconteciam no caso dos BRTs, VLT e Metrô no Rio. O sistema Transcarioca é um modelo de ônibus biarticulado em corredores exclusivos e que são

alimentados pelas plataformas e terminais ao longo de seus percursos. O seu início é dentro do complexo aeroportuário do Galeão, adiante do desembarque de passageiros, e o seu final é no Terminal Alvorada, onde

faz conexão com outras linhas, inclusive as que conduzem às outras partes de Jacarepaguá, da Barra e de outros pontos, ver figuras 3.252, 3.253 e 3.254.



Figura 3.252: Estação Galeão BRT - Fonte: <<https://viajantesolo.com.br/brasil/rio-de-janeiro/como-ir-do-aeroporto-internacional-para-a-zona-sul-ou-barra/attachment/estacao-brt-aeroporto-min>>.



Figura 3.253: Estação de Acesso ao BRT - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.254: Estação de Acesso ao BRT - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.



Figura 3.255: Terminal Centro Olímpico - Fonte: Anderson Ferreira, 2017.

As partes complexas dessa obra de mobilidade se centram na sua manutenção. Ainda em 2017, era comum observar trechos das pistas que não haviam sido finalizados completamente ou, de outro lado, era fácil encontrar problemas nos funcionamentos causados pelo excesso de uso em alguns trechos e a ausência de manutenção em outros. Inclusive, os veículos três anos após a Copa do Mundo já estavam totalmente danificados, com bancos quebrados, vidros inoperantes, as estações com portas que não abriam ou não fechavam, coberturas danificadas e outros problemas. Um pouco adiante, nas demais etapas do BRT, TransOlimpica e Transoeste, cenários semelhantes aconteciam, além de linhas com superlotação e outros trechos com o problema inverso, a baixa taxa de uso, como observado no caso do Terminal Centro Olímpico em Jacarepaguá, que por horas se mantém sem ônibus e sem usuários, principalmente quando comparado com a capacidade e a escala da edificação construída diante de sua demanda, ver figura 3.255. Tal observação remonta a questão das dimensões dos projetos para os megaeventos e a sazonalidade de usos em grandes infraestruturas, sobretudo quando os quantitativos

investidos nelas não acenam para realidade de ações desempenhadas cotidianamente, como acontece em outros exemplos como nas estações de metrô e terminal de ônibus no Recife ou nas áreas de estádios de tantas outras capitais e terminais marítimos de passageiros que permanecem meses com portões fechados (SANTOS JUNIOR, 2015).

Além dos cenários após implantação, outro aspecto marcante nas obras do BRT Transcarioca é o número de desapropriações, alvos de intensos e inúmeros protestos, ações judiciais e violências. De acordo com o Relatório da Secretaria-Geral da Presidência da República, foram 2.304 imóveis impactados em todos o trajeto composto pelos lotes 1 e 2 do projeto, desse total eram 629 famílias com até 3 salários mínimos, 1.409 famílias com renda superior aos 3 salários mínimos e 266 imóveis comerciais/terrenos/outras, sendo que 301 dessas famílias que ocupavam imóveis irregulares foram cadastradas em programas habitacionais e transferidas para os Condomínios do PMCMV Livorno, Vivenda das Patativas, Terni e Oiti. Infelizmente, as novas moradias estavam deslocadas 22 quilômetros das regiões que as pessoas viviam primeiramente, o

que repete a prática da instalação de pobres em bolsões periféricos, sem serviços, distantes e transformados em redutos dos menos favorecidos ou dos “derrotados”, como discutido por Villaça (1998) ao se dirigir a essas áreas sem indústrias, sem trabalho, sem camadas de alta renda (que estruturam espaços urbanos), sem serviços e sem comércios, os considerando somente como um espaço de terras mais baratas para quem não possui poder de negociação e compra em outros lugares e localizações.



3.1.10.2. REBATIMENTOS NAS PAISAGENS E NAS ESTRUTURAS URBANAS

Segundo Gaffney (2015, p. 185), “a disputa para ser uma cidade-sede da Copa é invisível, mas os resultados desse embate tomam formas físicas nas paisagens urbanas”. Assim, os contornos, silhuetas, contrastes, *skylines* e texturas assumem os espaços das cidades e a maneira como eles também se assumem. As mudanças com o componente estádio, por exemplo, geram ressonâncias constantes no seu entorno e no reduto esportivo, trechos que são transformados, estruturados, reestruturados a partir dessas arquiteturas e projetos urbanos são constantemente um movimento oriundo de grandes eventos e da envergadura social, econômica e espacial que eles geram.

No Rio, sem pisar na seara das Olimpíadas, o que é uma pena, mas demasiada complexa para essa discussão que já tem facetas múltiplas e contraditórias para serem analisadas, as obras da Copa constantes na Matriz de Responsabilidades eram poucas ou em poucos pontos, melhor usar assim. Mas as duas que gravavam edifícios expressivos, Maracanã e Galeão, excluindo as obras do porto que são raramente ou nada mencionadas, embora os Jogos Olímpicos tenham feito relevantes empreitadas na Zona Portuária, mas com recursos e matrizes próprias e não da Copa. Deixando limitado nessa análise o estádio e o aeroporto, que são componentes fortes e qualquer ação feita no sentido de ambos são geradas repercussões grandes

para a cidade e sua população.

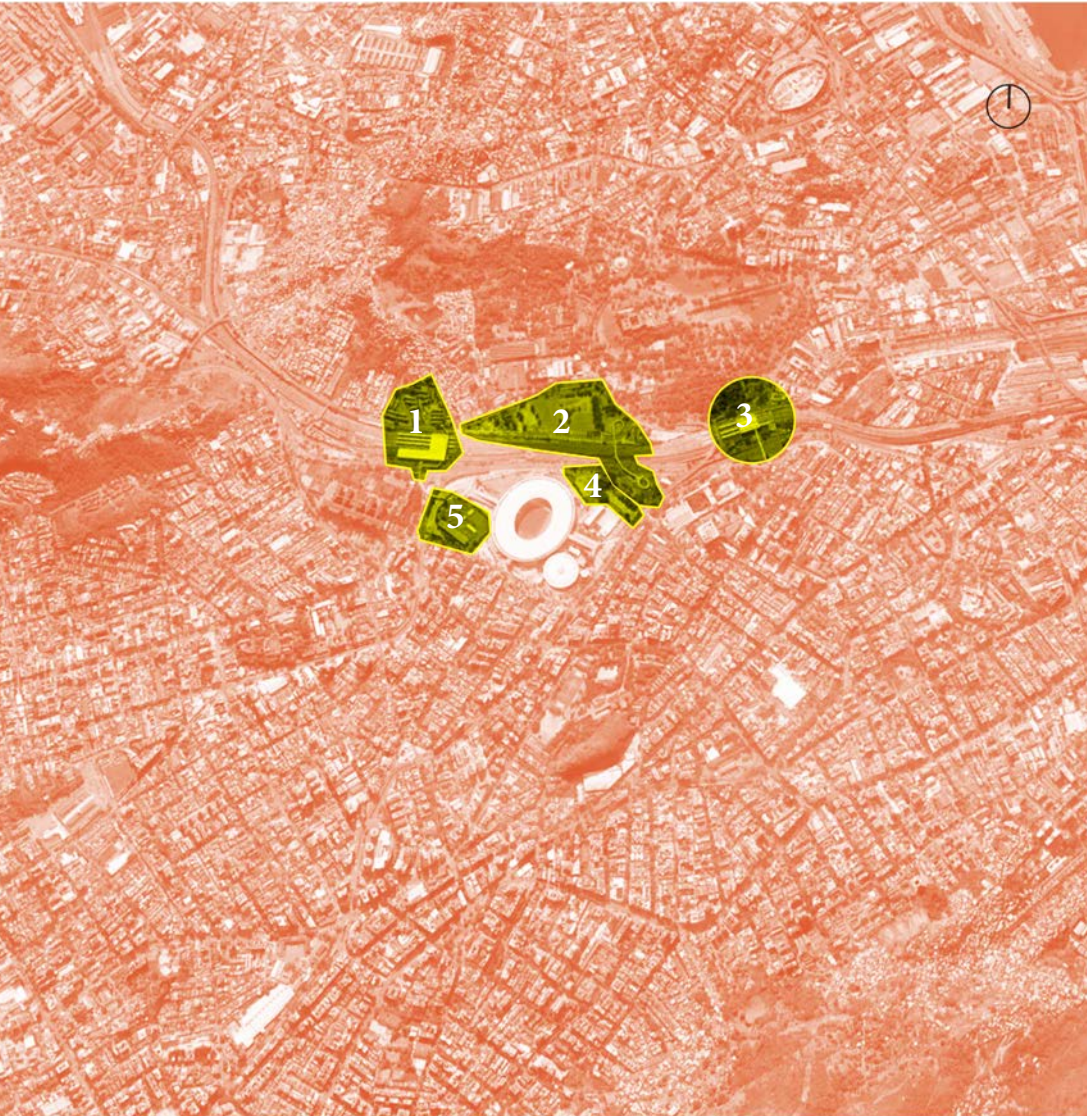
Prova disso, é que que em muitos estádios e arenas, não só no Rio, se tornaram impulsores do urbanismo no seu entorno e isso é inegável (CULLEN, 2012), inclusive incluindo o Maracanã nessa atividade. A Vila Maracanã, a Mangueira, a região da Quinta da Boa Vista, o Horto e o Zoológico são componentes de uma importante zona do Rio, ali a ferrovia já atuou como elemento que confirmava a implantação do estádio, quando construído nos anos 1940/50. Logo cedo, era visto como um traço que efetivava o eixo de deslocamento, que direcionava determinados usos e causava um movimento sentido centro e subúrbio (VILLAÇA, 1998).

Observar tantos ajustes atuais nos limites do Complexo do Maracanã e no seu entorno urbanizado seria algo mais que recorrente e natural, dada a sua importância enquanto implantação na paisagem, na identidade e na memória arquitetônica e social local (SANTOS JUNIOR, 2015), além do caráter de componente impulsor da região. Afinal, a mão do estado foi um dos fatores na sua implantação nos anos 1940/50, assim como foi nas duas últimas reformas para o Pan-2007 e para a Copa de 2014. Nesse rol de mudanças, quando se observa a área adotada nessa pesquisa, são percebidos cinco pontos de maior relevância com projetos que impactaram mais o cotidiano de quem mora e usa no/o entorno do Maracanã e tudo isso acontecendo a partir de seu protagonismo como o lugar do jogo (MASCARENHAS, 2014).

Esses cinco pontos se caracterizam desde os dois dentro dos limites da área do estádio, como outros dois que atravessam a Radial Oeste e a Ferrovia/Metrô com estações e passarelas, a inserção dos edifícios residenciais do PMCMV, as demolições no entorno do Museu do Índio e a pista de patins, adaptações da pista de atletismo para estacionamento e Snake Park Maracanã. Todos eles demarcados de 1 – 5 na figura 3.256 e detalhados nas figuras 3.257, 3.258, 3.259, 3.260 e 2.261, com confrontações que em dez anos, de 2009 a 2019, muito se foi implementado, retirado ou transformado nessas áreas.

Todos eles possuem o vetor do estádio (SANTOS JUNIOR, 2015), mas como já dito, ele tem suas especificidades de atividades e horários, embora a comunidade tenha se apropriado de suas imediações como espaços públicos. Para Villaça (1998), esse gesto da Estação Multimodal, dos cruzamentos das linhas férreas e vias é uma confirmação da necessidade de acessar as partes distintas dos eixos para as pessoas que se organizaram ao longo deles. Ali, o confronto em duas aglomerações é latente, do lado da Vila Maracanã está a classe mais alta, do lado da Mangueira está o “grupo dos que encontraram terras baratas”, entre aspas para não praticar injustiça. Mas ambos dividem quase a mesma paisagem, quase a mesma silhueta do estádio. Ambos moram perto do Maracanã e ambos têm as vias e ferrovias como seus referenciais, o que fez com que suas vidas, casas e trabalhos fossem se organizando ao longo desse eixo e no emaranhando desses bairros e quando precisam as

Figura 3.256: Raio de 2 quilômetros a partir do Estádio Maracanã – Fonte Google Earth.



linhas são suas aliadas. Assim, seria inevitável perceber que estação, travessias, espaços públicos, pista de atletismo transformada em estacionamento não atendessem as demandas de quem usa o Maraca, mas também de quem vive ali. Entendendo que medidas talhadas durante, no mínimo dez anos, no entorno do estádio, atuam em função de quem vive, de quem tem interesse em viver e de quem usa esporadicamente.

Observar esses comportamentos contrastantes em tantas imagens antes detalhadas, representa como é a paisagem da mangueira, qual seu ângulo, e qual a da Vila Maracanã. As escalas, as alturas, as robustezes, as texturas se parecem mais com a Vila, mas de nada se nega ao Morro, ver isso é ver dois pontos que convergem ao centro comum, ao seu ponto médio, ao seu interesse de observador, que dita comportamentos imobiliários nos dois lados, assim como impacta no trânsito de ambas as partes. Fazer Maracanã é fazer aquilo tudo, é fazer uma zona sentido centro que não se vê parada, impulsionada pelos efeitos dessa estruturação urbana e pelos comportamentos originários dela, tanto na Vila, como no Morro, como na Cidade.

Figura 3.257: (1) Implantação da Estação Multimodal Maracanã e Conjuntos Habitacionais – Fonte Google Earth.



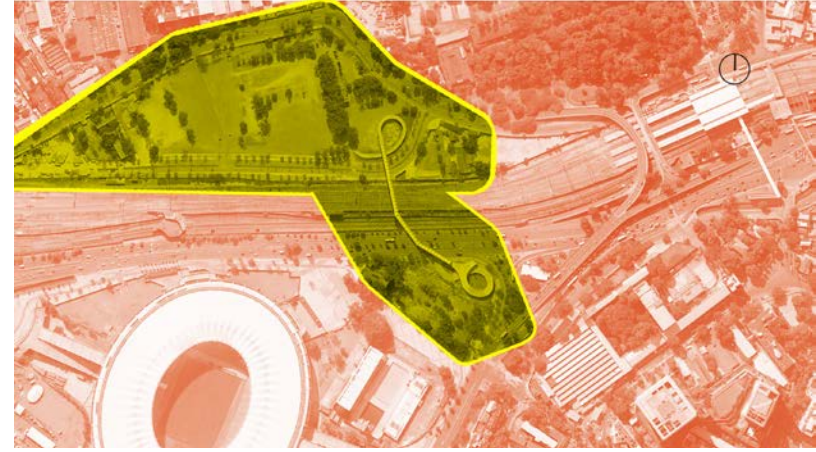


Figura 3.258: (2) Implantação Travessia e pistas de patins e Snaker – Fonte Google Earth.

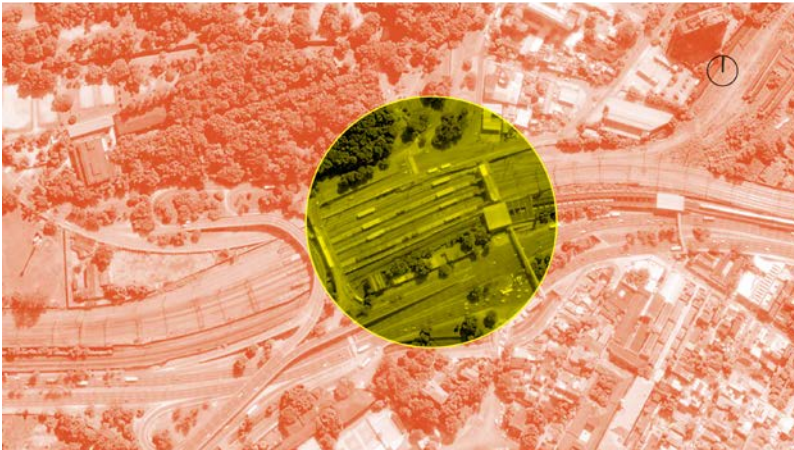


Figura 3.259: (3) Implantação da Estação São Cristóvão – Fonte Google Earth.

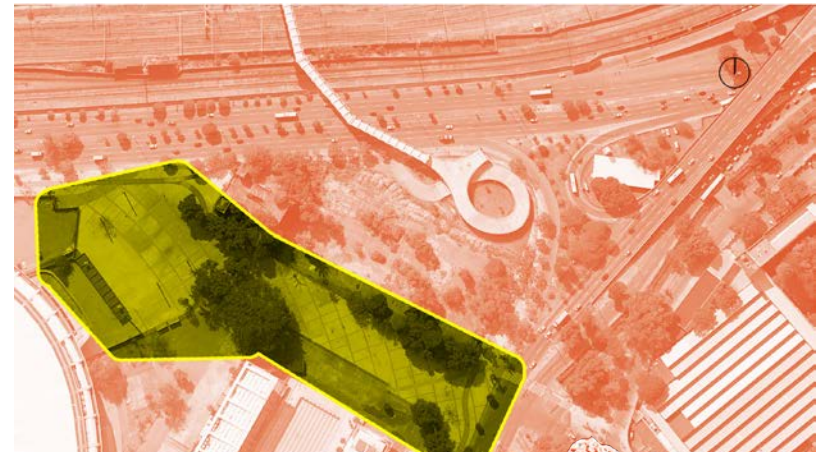


Figura 3.260: (4) Demolição dos edifícios no entorno do Museu do Índio – Fonte Google Earth.



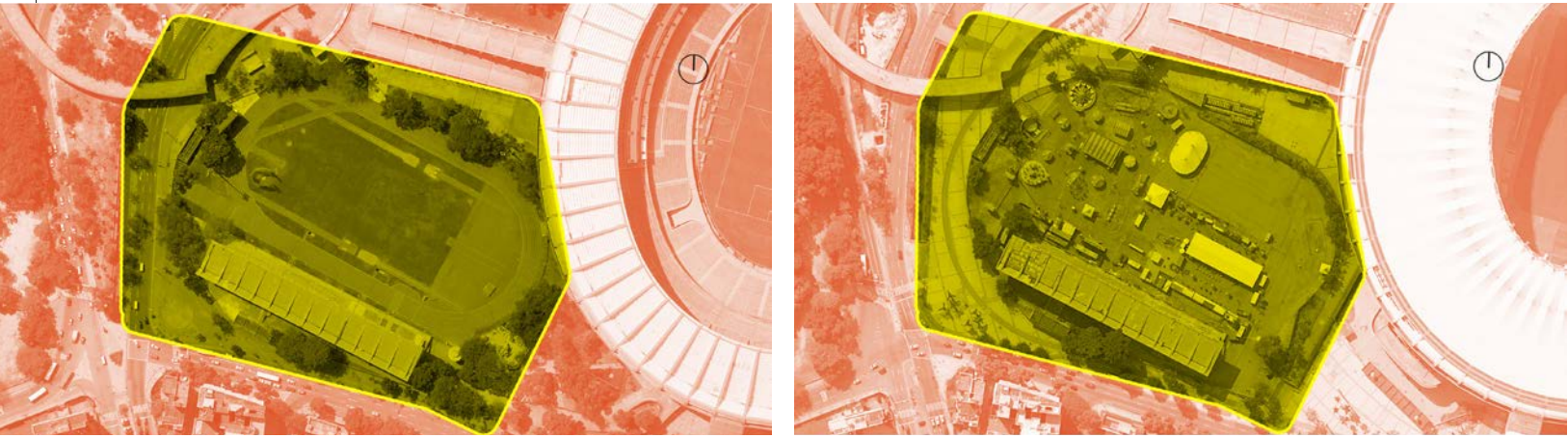


Figura 3.261: (5) Adaptação do usos da pista de atletismo para estacionamentos – Fonte Google Earth.

As reflexões anteriores não divergem das necessidades primárias do Aeroporto do Galeão, a sua área de implantação dezoito quilômetros distantes do Maracanã, na Ilha, após o Fundão, tem uma importância de estruturar todo um conjunto de vias e eixos para a sua chegada. Afinal, um dos aeroportos com mais destinos internacionais e nacionais do país tem também um grande público e demandas variadas. Naturalmente, seus acessos serão sempre intensos

e deles uma série de trabalhadores dependerão e são eles a força de trabalho, que também gera a necessidade do movimento de implantação e melhoria nos eixos. Deslocar até ao Terminal, por algumas raras exceções colocadas por Villaça (1998) como uma zona de fundo, de acesso e fim, aqui são entendidas como fim, mas um fim que justifica a implementação de eixos alternativos. Assim, a figura 3.262 apresenta três pontos principais de intervenções

a partir da área analisada do aeroporto. Delas, as figuras 3.263, 3.264 e 3.265 tratam de detalhes comparativos entre áreas de deslocamento de transporte público, de expansão da atividade fim e das partes técnicas do equipamento.

A princípio, vale afirmar que a paisagem do ponto de vista do observador em relação à água, ficou comprometida com a inserção do Corredor BRT que excede as vias existentes e se coloca como uma alternativa de trafegabilidade. Uma ação do estado, uma ação institucional, praticada com e para o transporte público gerido pelo poder público e que altera ou impacta a paisagem (ORTIGOZA, 2010). Em outro ponto, não acontece diferente com a expansão do Terminal, ocupa-se uma área, avança nos aspectos de áreas construídas e na formatação dos volumes em nome das atividades de transporte praticadas. As justificativas são tão fortes e constantes, que esse terminal que necessita do deslocamento de quem trabalha, que de quem viaja e de quem opera nas partes ampliadas de serviços, fazendo com que elas se tornem vetores de mudanças em variados aspectos, não somente dentro dos 2 quilômetros de análise, mas que avançam cidade a dentro e que reverberam nos modos de morar, de consumir, de se relacionar com a paisagem, com os agentes sociais, com os valores imobiliários, com as criações de novas localizações e com toda a estruturação local e regional de todo o percurso envolvido.

Figura 3.262: Raio de 2 quilômetros a partir do Aeroporto do Galeão – Fonte Google Earth.



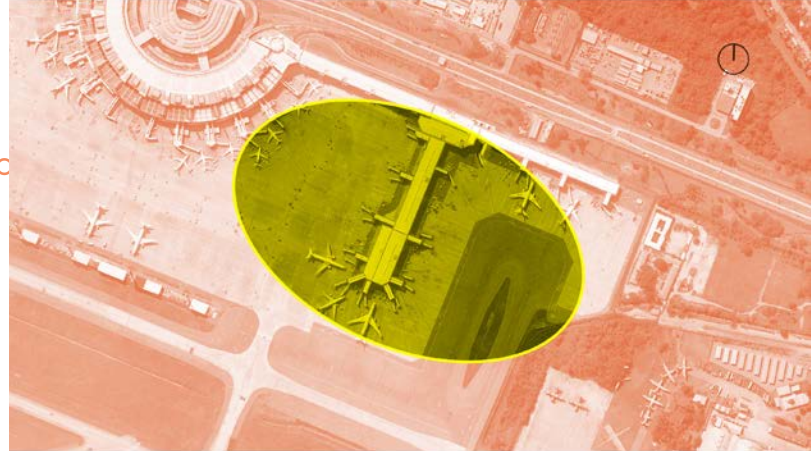


Figura 3.263: (1) Unidade de serviços de locação de automóveis – Fonte Google Earth.

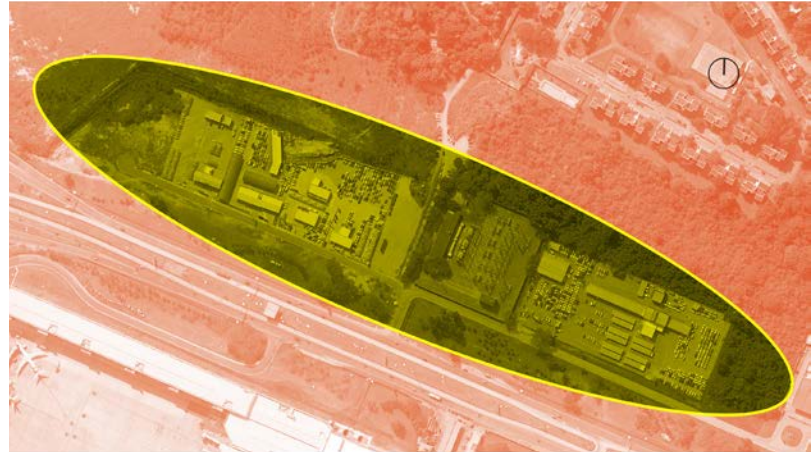
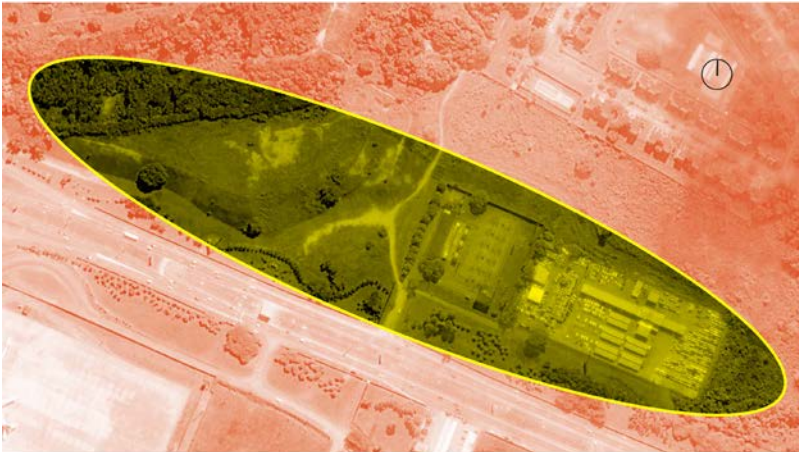


Figura 3.264: (2) Corredor BRT Transcarioca– Fonte Google Earth.

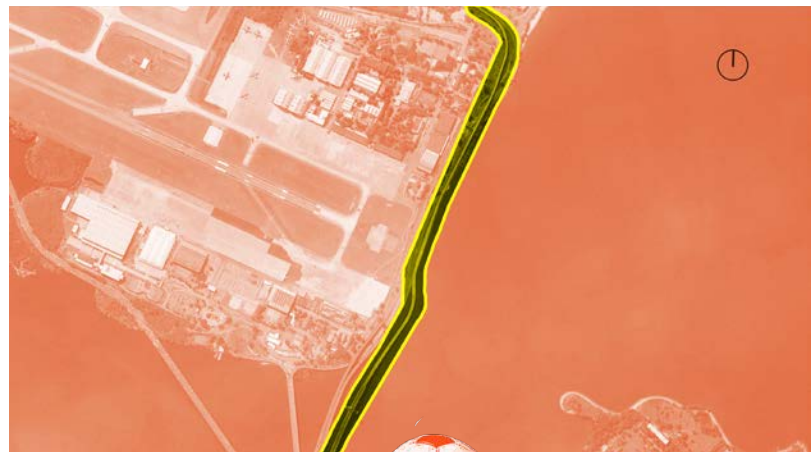


Figura 3.265: (3) Expansão e construção do terminal de passageiros – Fonte Google Earth.



3.1.11. SALVADOR

3.1.11.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

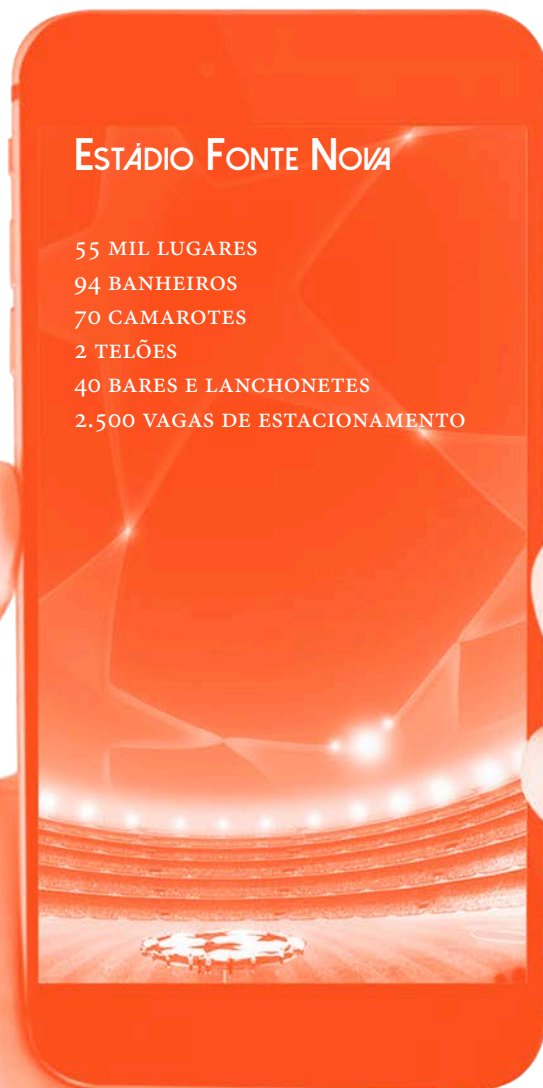
A. ESTÁDIO: ESTÁDIO FONTE NOVA

Segundo Arantes (2012) e Souza (2015), os grandes projetos implantados nas cidades, sejam eles urbanos ou arquitetônicos, funcionam como âncoras criadoras de novos centros urbanos promovidos pelo *city marketing* e pelas Parcerias Público Privadas. Elas promovem processo de reestruturação, redesenhos urbanos e paralelo a esse processo inserem novos discursos de cons-

trução de paisagens, de comercialização imobiliária e da chegada de novos equipamentos.

Dentro do discurso do desenvolvimento e da renovação da cidade (CARLOS, 1997), a Arena Fonte Nova no bairro de Nazaré, na região do Dique Tororó na montagem da paisagem urbana no entorno do equipamento esportivo, se firmava enquanto nova edificação no espaço onde o antigo estádio Octávio Mangabeira havia sido demolido, no contexto de complexo relevo, consolidadas edificações no entorno e com o sistema viário existente e as partes criadas recentemente a partir da arena, conforme observado na figura 3.266.

A imponente arena composta por:



A nova obra custou aos cofres públicos R\$ 689,5 milhões, além de outros R\$ 19,6 milhões para obras urbanas no entorno, nomeadas como rotas de pedestres e microacessibilidade. Todas essas mudanças foram pensadas para o momento da Copa de 2014, mas também aos usos futuros, em momentos de shows e outros eventos de grande porte que poderiam acontecer na megaestrutura, organizado através de uma gestão privada do espaço (SOUZA, 2015).

De fato, as transformações eram importantes, sobretudo quando se referem ao aspecto da inserção da cidade em roteiros de eventos internacionais por conta de um espaço adequado aos padrões de segurança e usabilidade internacionais. De outro lado, figuram as preocupações com os impactos financeiros desse equipamento e a sua capacidade de ser autossustentável no que diz respeito à manutenção e demais despesas que ele desenvolve. Mas, infelizmente, são repostas muito ágeis, em 2015 o governo estadual já assumia os custos mensais de R\$ 8,5 milhões pagos ao Consórcio Arena Fonte Nova referentes ao parcelamento por 15 anos das obras de construção contratadas entre Estado e a construção pela OAS Odebrecht. Soma que ao longo do período fazia com que a Arena custasse cerca de R\$ 1,5 bilhão, mais de duas vezes o valor de custo quando finalizado. (GE BAHIA, 2014).

Já em 2017, segundo o Instituto dos Auditores Fiscais do Estado da Bahia (IAF), o contrato com a Fonte Nova Negócios e Participações S/A (FNP), gestora concessionária da



Figura 3.266: Arena Fonte Nova - Fonte: Copa2014.gov.br.

arena, passava por inúmeros questionamentos. Alguns oriundos da duração do contrato de concessão, celebrado para um prazo de 35 anos e que em 15 deles deveriam acontecer a contraprestação por parte do estado, valor referente ao montante que é direcionado do estado para a FNP com o objetivo de amortizar os financiamentos dos recursos utilizados na reconstrução do equipamento. Essas etapas financeiras tiveram início em abril/2013 e previsão de finalização em março/2028, sendo mensalmente pago o valor de R\$ 12,2 milhões (INSTITUTO DOS AUDITORES FISCAIS DO ESTADO DA BAHIA, 2017). Valores muito maiores que a receita da arena, objeto de questionamento do Ministério Público da Bahia (MPBA), que em abril de 2018 ajuizou uma ação civil pública para apurar possíveis irregularidades no contrato. O interesse era investigar as incompatibilidades de valores oriundos dos cofres públicos à gestora da Arena, além de apurar os totais pagos durante o contrato de concessão, ao longo do contrato de 35 anos, colocando a possibilidade de reduzir o prazo de exploração para 20 anos (G1 BAHIA, 2018).

De acordo com o IAF, as receitas da Contraprestação prestadas pelo Estado da Bahia correspondem em média de 80% da receita total empreendimento. Dessas receitas repassadas, de 2013 a 2017 o valor de R\$ 643,5 milhões foi e é responsável pela manutenção do contrato de concessão, inclusive o que manteve a Arena Fonte Nova funcionando sem maiores prejuízos (IAG.OR.BR, 2017). Ainda de acordo com o Instituto dos Auditores Fiscais, considerando as comparações entre repasses do Governo da Bahia com as receitas totais da arena, incluindo valores recebidos por aluguéis do estádio para jogos de futebol, shows e outros eventos, é possível afirmar que sem a parte da responsabilidade do estado, haveria um prejuízo considerável. Esse valor, conforme dados apresentados na tabela 1, alcançaria as cifras de negativos R\$ 3,6 a R\$ 13,2 milhões, o que totalizaria o montante de negativos R\$ 31,5 milhões para o período de quatro anos, entre 2013 e 2016.

O cenário financeiro de repasses pelo contrato de concessão foi ainda mais polemizado com os valores previstos para os R\$ 12,2 milhões já

Quadro Financeiro Arena Fonte Nova (FNP) 2013 - 2016					
Ano	Receita Total	Receitas		Despesas	Possíveis
	Total	Contraprestação	Empreendimento	Operacionais	Prejuízos
2013	200.189.000,00	166.913.579,22	33.275.420,78	36.880.000,00	-3.604.579,00
2014	146.709.000,00	116.390.076,55	30.318.923,45	51.528.000,00	-21.209.076,55
2015	172.164.000,00	124.016.580,85	48.147.419,15	41.636.000,00	6.511.419,15
2016	156.672.000,00	137.084.199,86	19.587.800,14	32.858.000,00	-13.270.199,86
Total	675.734.000,00	544.404.436,48	131.329.563,52	162.902.000,00	-31.572.436,48

Tabela 3.1: Quadro Financeiro Arena Fonte Nova. Fonte: IAF (2017) com dados da Transparência Bahia. Adaptado pelo autor.

em 2017, segundo a Secretaria da Fazenda/BA (2016) e em dezembro de 2018 aumentados para R\$ 14 milhões mensais, totalizando anualmente para R\$ 167,9 milhões, de acordo com informações da publicação no Diário Oficial do Estado da Bahia, datado de 15/12/2018 (LUIZ, 2018).

Lamentavelmente, os dados financeiros desenham um quadro vulnerável diante da criação ou reformas de equipamentos esportivos de alta performance como a Arena Fonte Nova. Isso porque além das discrepâncias surgidas desde todo o processo de projetos e obras, se segue no imbróglio de sua manutenção e nos resultados urbanos e sociais que deveriam ser alcançados, mas que por fim acabam sendo sucumbidos pela necessidade de manter vital tal equipamento, ainda que sacrificando recursos públicos sem que a população possa disfrutar plenamente disso.

B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES

O Aeroporto de Salvador, de acordo com a Matriz de Responsabilidades em todas suas versões, recebeu obras de melhorias e ampliações. Dessas, o total de R\$ 45,1 milhões era previsto no Balanço de 2011 concernente a duas frentes de trabalho: a primeira, reforma e adequação do terminal de passageiros; a segunda, construção da torre de controle. Ao final, mais um projeto foi adicionado e ele se referia a ampliação do pátio de aeronaves, o que além dos aumentos nos valores das duas primeiras obras, somadas com a inserção posterior da terceira, fizeram com que o total de investimentos chegassem aos R\$ 112,9 milhões, o que tornou em 2014 um percentual de 250% a mais do que havia sido previsto em 2010/2011.

Mas, a questão mais latente ao que se refere ao aeroporto não reside aí, outro ponto acumula questionamentos sobre os processos e intenções. Em 16/03/2017 foi realizado o leilão na BMG&IBOVESPA para a concessão e exploração comercial do Complexo Aeroportuário. De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) o contrato correria em fases, que sairia da I, dividida em três blocos, A, B e C, que tratariam da transferência de gestão da INFRAERO para a concessionária, dos investimentos em melhorias e obras e dos investimentos obrigatórios. A seguir a fase II, prevista para 2021, seria o momento de executar a manutenção do Nível de Serviço e os Gatilhos de Investimentos.

No documento formalizado e divulgado pela ANAC, dentre os investimentos e obras constantes no contrato firmado com a *Vinci Airports*⁴, estavam alguns obrigatórios descritos na Fase 1-B (ANAC, 2017):

“Ampliação: terminal de passageiros com capacidade para processar simultaneamente 1.770 passageiros no embarque doméstico e 440 no embarque internacional e, 1830 passageiros no desembarque doméstico e 360 no desembarque internacional;

Pátio para 26 aeronaves, sendo que 17 posições de estacionamento devem ser atendidas por pontes de embarque;

Acessos viários e estacionamento para atender pelo menos 1630 vagas;

Implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA);

Adequação dos acostamentos, da faixa de pista e respectiva faixa preparada da PPD 10/28;

Adequação da faixa de pista e respectiva faixa preparada da PPD 17/35;

Adequação das pistas de táxi, seus acostamentos e faixas de pistas de táxi;

Adequação da distância de separação entre o eixo da pista de táxi A e o eixo da PPD 10/28;

Sistema automatizado de gerenciamento e inspeção de segurança da bagagem, capaz de inspecionar 100% das bagagens despachadas;

Sistema de inspeção de segurança da carga capaz de inspecionar 100% da carga embarcada com destino internacional”.

Situação que chama atenção para itens que já constavam na Matriz de Responsabilidades com obras em execução, como as da “Reforma e Adequação do Terminal de Passageiros” e a “Ampliação do Pátio de Aeronaves”, o que denota uma incompatibilidade com o que já havia sido orçado, licitado e empenhado com o que ainda constava como item necessário, incumbido posteriormente à iniciativa privada que passaria a gerir o aeroporto. Tal cenário duvidoso pode ser observado com os processos de obras ainda em 2019, as figuras 3.267, 3.268, 3.269, 3.270 e 3.271 demonstram que as áreas de desembarque e retirada de bagagens seguem em obras nos tetos, nas partes elétricas e climatização. Também, nas figuras 3.272, 3.273 e 3.274, podem ser observadas que além de tapumes que ocultam outros tipos de obras no desembarque, do outro lado, no embarque, ainda na circulação externa e praça de alimentação existem obras de adequação do terminal, conforme aquelas previstas em 2010, reforçadas em 2011 e mantidas até dezembro/2014 na última Matriz da Copa de 2014.

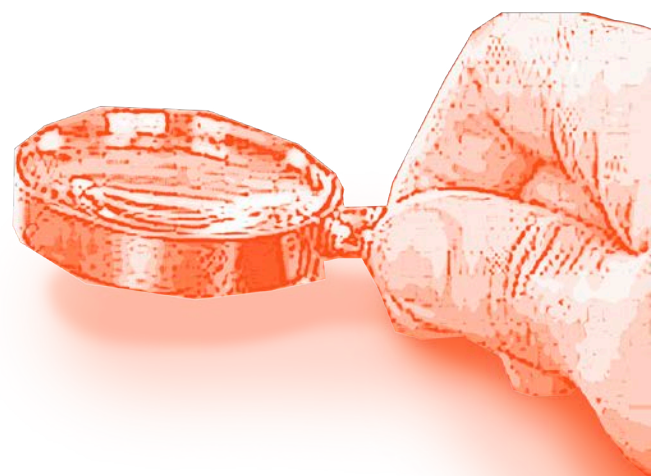




Figura 3.267: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 2.269: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

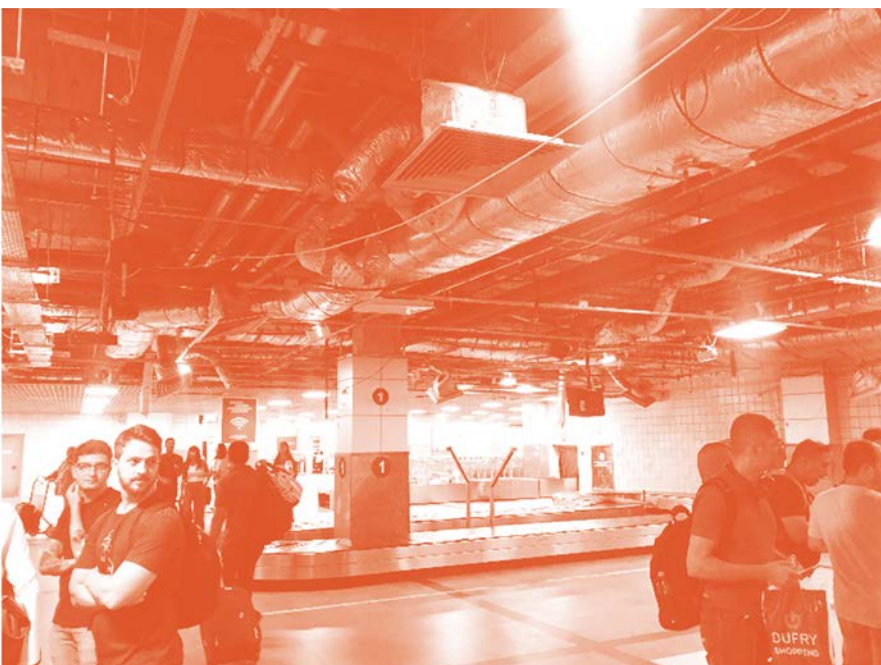


Figura 3.268: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.270: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.271: Obras nas áreas de desembarque e retirada de bagagens, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.273: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.272: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.274: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019. Figura 3.276: Obras nas áreas de embarque e praça de alimentação, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Além dessas contradições mencionadas nas matrizes e posteriormente assumidas pela concessionária, o aeroporto recebeu um novo sistema de integração e acesso à cidade através do sistema de transporte público. Sem dúvidas esse foi um ganho importante para a capital, mas oriundo de outro item, o da mobilidade para a capital Salvador, porque se trata de um ramal, operado por ônibus, que trafega do aeroporto até a Estação Aeroporto do Metrô de Salvador, ver figura 3.275. Ele funciona integrado ao sistema de trilhos, sem a cobrança adicional de tarifa, e que o acesso é feito em plataforma implantada paralela à estação e ponto final no embarque do aeroporto, conforme demonstrado nas figuras 3.276 e 3.277.

Além dos ganhos positivos em termos de uso, economia financeira e a possibilidade de redução do número de veículos particulares sentido aeroporto, o outro mérito do sistema é ele ser feito num ônibus adequado exatamente ao tipo de viagem, que conta com espaços exclusivos para bagagens, climatização, sistema de informação digital e carregadores USB, demonstrado nas figuras 3.278 e 3.279.



Figura 3.275: Shuttle exclusivo de integração metrô-aeroporto, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.276: Passarela de integração estações de Metrô-Shuttle, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.277: Estação Metrô destino Aeroporto, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.





Figura 3.278: Uso de tomadas usb no shuttle metrô-aeroporto, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



Figura 3.279: Espaços exclusivos para bagagens Shuttle Metrô-Aeroporto, 02/2019 - Fonte: Anderson Ferreira, 2019.

C. PORTO: PORTO MARÍTIMO DE SALVADOR

Sob responsabilidade da Companhia das Docas da Bahia (CO-DEBA), o projeto do novo Terminal de Passageiros do Porto Marítimo de Salvador com custos previstos

em 2010/2011 de R\$ 36 milhões, segundo a Matriz de Responsabilidades e Balanço de 2011, chegou ao final com um valor de R\$ 40,7 milhões, de acordo com a atualização da matriz em 2014. O projeto foi pensado a partir da sua implantação na zona dos antigos armazéns do Porto de Salvador (CONTERMAS,

2019), conforme localizado na figura 2.380, para que esse passasse a funcionar como o novo terminal e sua conclusão era prevista para dezembro/2013. Para isso, segundo os documentos bases, os recursos eram totalmente oriundos do governo federal na categoria de investimento através da Secretaria dos Portos.



Figura 3.280: Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Salvador - Fonte: Google Earth.

Dentro do espaço do equipamento, a previsão era para que fossem instaladas áreas de gastronomia, atividades culturais, informações, receptivos turísticos e zonas de controle de imigração e fiscalização. Colocando a edificação e seus usos como os propulsores do processo de renovação e revitalização do Bairro do Comércio.

Apesar das perspectivas favoráveis e as contrariando, já em junho de 2014, às vésperas da Copa, a obra não estava completamente concluída, com o funcionamento de 95% do esperado e projetado, e nesse momento os primeiros turistas já começam a chegar. Fator que gerou nos primeiros anos de funcionamento do terminal uma média de 140 mil usuários dos serviços portuários por ano (CONTERMAS, 2019). Segundo estatísticas da gestão do terminal, ainda existem números por temporada que justificam a quantidade de embarcações que utilizam o porto, uma média de 50 escalas por temporadas, realizadas por navios que fazem roteiros pela costa brasileira (cabotagem) e aqueles que fazem passagens pelo Brasil (longo curso).

A grande lástima é que mais uma vez, apesar dos investimentos públicos para projeto e construção, dos números justificadores das embarcações que utilizam o terminal nas últimas três temporadas, o equipamento portuário também foi concedido via leilão para sua gestão sob responsabilidade de um grupo privado. Após o anúncio do valor de R\$ 8,5 milhões, em maio de 2016, o Consórcio Contermas, formado pela Socicam Terminais Rodoviá-

rios e Representações e a Aba Infraestrutura e Logística foi o vencedor e detentor dos serviços e exploração.

O contrato celebrado para o ato prevê que a empresa deve investir R\$ 7 milhões e processar o pagamento à CODEBA com um valor mensal referente ao arrendamento do terminal. O prazo inicial para a gestão é de 25 anos, com possibilidades de renovação para outro período de 25 anos. Dados que colocam em xeque vários aspectos sobre a concessão, uma vez que se cria uma estrutura com recursos públicos federais e posteriormente a coloca sob a responsabilidade um grupo privado. Deixa, a partir disso, a questão sobre a incapacidade do estado de gerir o equipamento que ele mesmo criou, atribuindo à mão do mercado e da busca pelos lucros, aquilo que poderia ser gerido de maneira mais social e retornada de maneira positiva.

Segundo Souza (2015), o terminal também atua como uma tentativa de diminuir o grau de abandono e esvaziamento, notório da região portuária e em todo o bairro do Comércio. Uma medida que já é utilizada há anos mundo afora, como abordado por Arantes (2012) quando se refere à Barcelona e a incessante busca por fazer reviver lugares antes mortos pelo desuso e pela precarização de suas estruturas. Naquele caso, fazendo evidenciar o ato do turismo e da constante ocupação dos espaços por indivíduos que o buscam como o lugar do mercado, do entretenimento e da gastronomia, sem contar a parte frágil que é mercantilização excessiva daqueles espaços.

D. MOBILIDADE URBANA: BRT CORREDOR ESTRUTURANTE/ACESSO NORTE

O BRT de Salvador é mais uma das obras da Copa do Mundo de 2014 que só ficará pronta após muitos anos da finalização do megaprojeto. Essa foi a única obra de mobilidade prevista dentro da Matriz de Responsabilidades da Copa, as demais são oriundas de planos estaduais e municipais, sem que fossem regidas pelo documento máximo de planejamento para o megaprojeto esportivo brasileiro. Esse item com previsão de financiamento do Governo Federal através da Caixa Econômica Federal e término para maio/2013, mas somente quatro anos após a Copa foram efetivadas as ações no primeiro trecho de obras. Em 22/03/2018, a construção foi iniciada com estimativas de finalização para 23/05/2020, conforme dados constantes nas placas de informações das obras, ver figuras 3.281 e 3.282. Momentaneamente a cidade segue apenas com os azuis dos painéis limitadores da obra, que cortam o percurso compreendido entre a Rodoviária/Iguatemi ao Loteamento Cidade Jardim (Parque da Cidade), repleto de estruturas de elevados, retiradas de vegetação e movimentação de terras, conforme observado nas figuras 3.283 e 3.284.

Segundo o sistema gestor da implantação do BRT de Salvador, a ideia é:

“O projeto de implantação do BRT de Salvador envolve melhorias na mobilidade, na infraestrutura e no transporte público em umas das regiões mais movimentadas da cidade. Na área da mobilidade, serão implantadas soluções de trânsito que irão destravar essa região que sai da Lapa e segue até o Iguatemi, passando pelas avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães e ACM. ‘Gargalos’ como o do Hiperposto, na Avenida ACM, bem como a saída do Itaipara, serão resolvidos com o projeto. Na infraestrutura, investimentos em drenagem irão resolver problemas de alagamento em via como ACM e Juracy Magalhães. E na área do transporte público, o BRT será um avanço e representará mais qualidade de vida para quem anda de ônibus. Todos irão perder menos tempo no trânsito e no transporte” (BRT SALVADOR, 2018).

Figura 3.281: Placa Informativa das obras do BRT de Salvador. Fonte: autor.





Figura 3.282: Placa Informativa das obras do BRT de Salvador. Fonte: autor.

Os recursos repassados, inicialmente, para esse primeiro trecho foram de R\$ 412 milhões, parte oriunda do Orçamento Geral da União e o restante repassado via Caixa Econômica Federal através do Programa de Financiamento das Contrapartidas de Aceleração do Crescimento (CPAC). Considerando que os dois trechos custarão R\$ 820 milhões, 43% a mais do que era previsto no Balanço de 2011 (BRT SALVADOR, 2018).



Figura 3.283 Obras do BRT de Salvador. Fonte: autor.

O que não foi novidade durante todo o período de preparação para a Copa, era que o BRT mesmo após o início de suas obras girava e gira em torno da polêmica sobre a maneira e o ponto específico de sua implantação. Além dos custos altos dos viadutos e elevados previstos no projeto, o tamponamento de cursos d'água, retiradas de massa vegetativa e impermeabilização do solo são argumentos utilizados por profissionais arquitetos, engenheiros, ambientalistas e sociedade civil a respeito dos impactos futuros no tecido urbano e ambiental da capital. São questionados os modelos engenhosos que foram adotados e por tornar um sistema menos impactante em uma obra com um custo e prejuízo muito expressivos, principalmente quando comparado com outros modelos, como de Curitiba e Bogotá. Questões que têm se arrastado desde o momento do projeto do BRT, passando pela licitação concluída em 2017 e o início das obras em 2018 (ALMIRANTE, 2018).



Figura 3.284: Obras do BRT de Salvador. Fonte: autor.

Assim, o BRT de Salvador pensado para a Copa de 2014, com posterior previsão de finalização

de seu primeiro trecho para 2020 está apenas no início de inúmeros impactos e polêmicas encabeçadas pelos espaços que acaba intervindo, pelos impactos que acaba gerando e pelas paisagens que acaba alterando. Não podendo ser esquecidas práticas tão antigas como tamponamento de cursos d'água que andam na contramão de tantos países e cidades que têm repensados as implantações dessas megaestruturas e que poderiam ser resolvidos com outras modalidades de projetos, mas com as mesmas finalidades.

3.1.11.2. TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS

Não é nenhum fato novo que as cidades-sede têm sido modificadas em todos os sentidos, inclusive naqueles que tangem aos seus aspectos físicos, suas formas e que de um modo ou outro impactam em suas paisagens, funcionamentos e no próprio *modus operandi* para seus usuários. Salvador passou por tais modificações, impulsionadas e motivadas pelo megaevento esportivo e inclusive seguiu com antigos planos, como o metrô em suas duas linhas, que se arrastava há anos sem ter ideia de uma finalização. Mas, como já dito tantas vezes, o trabalho aqui é centrado naqueles temas que constavam dentro das matrizes, dos documentos chave para transformações e melhorias nos campos urbanos, nos equipamentos e em seus usos.

Assim, lugares como o ponto

de reconstrução do antigo Estádio Fonte Nova, hoje Arena Fonte Nova, é um desses que recebeu além das transformações arquitetônicas do equipamento esportivo, dotado de muitos recursos tecnológicos e distintos arranjos estéticos, um conjunto de novas medidas urbanas no seu entorno para que acontecessem atendimentos aos critérios impostos pelas cartilhas da FIFA, normatizados através dos cadernos nacionais de ações. Itens como alças de acessos, vias com sentidos únicos e duplos, pátios de estacionamentos, demolições de antigos edifícios, rampas e estruturas elevadas se tornaram também protagonistas nesse processo. Conjunto esse de medidas que alterou a percepção do que se via ao voltar-se do Dique Tororó para o antigo Fonte Nova.

Ali o sistema viário recebeu adicionais e algumas modificações, mas antes do megaevento a região do estádio já se travava com estruturas de transportes públicos e cruzamentos num ponto importante da cidade, que levava tanto ao lugar do turismo soteropolitano como às zonas de moradias de diferentes grupos. Com isso, essas vias desempenhavam o papel de agregar mais valor ao espaço, mas não pelos preços de investimentos que foram feitos em metragem quadrada de concreto e asfalto construídos, mas pela condição de acessibilidade e valorização da terra que tais estruturas promoviam para esse trecho e por outros que passam por ele (VILLAÇA, 1998).

A figura 3.285 apresenta o raio de análise de 2 quilômetros a partir da Arena Fonte Nova e que abrange até o ponto de implantação do

Terminal de Passageiros do Porto Marítimo, nesse recorte são detectados dois pontos relevantes que tratam dos dois projetos, arena e terminal. O primeiro substituiu o antigo Fonte Nova, mas que já possuía determinada estrutura urbana para os deslocamentos viários e de transporte público, embora tenham sido implantadas outras estratégias, como a de acesso aos estacionamentos expandidos na parte superior e inferior do terreno. O segundo representa uma nova edificação do terminal, na zona portuária e esse com menos impactos viários que o primeiro, aproveitando estruturas existentes e de acesso no bairro do Comércio.

Para o Fonte Nova, ver figura 3.286, foram criadas alças de acessos, retornos, entradas, considerando o fato de que ele já atuava dentro desse complexo de deslocamento existente ali, como já discutido. Mas ele adquire monumentalidade e contraste com o entorno, é corriqueiro chegar frente à arena e se deparar com a escala da edificação, o que é diverso ao experimentar a sensação pelo lado oposto, no acesso ao estacionamento. Assim, é possível compreender a noção da grande escala requerida pelo edifício (CULLEN, 2012) e que a amplitude do Dique Tororó acaba conferindo a essa visada monumental, principalmente quando colocado em comparação com as edificações do seu entorno.

Já no Porto Marítimo de Salvador, figura 3.287, com a implantação do novo terminal de passageiros e arranjos sob a perspectiva de intensificar os usos do bairro do Comércio é também uma dessas estratégias



de alterar a cidade, suas partes e paisagens para que ela assuma um papel de compromisso com a proposta previamente realizada. A ideia é que esse seja um vetor de operação na zona portuária, considerando que ele deve oferecer serviços, comércio, entretenimento, cultura e não somente o chegar e sair de passageiros. A estratégia dos gestores é de adotá-lo como um “promotor imobiliário”, tentando criar quase um centro mix de entretenimento e serviços, na tentativa de gerar uma boa localização e pontos enquanto valor de comercialização (Villaça, 1998, p. 304). A expectativa é que ele promova no Bairro do Comércio o que foi feito na zona portuária do Rio (com problemas), em Barcelona e em Baltimore, justificando-os pelas renovações das áreas degradadas e pelos seus próprios usos, baseados nas temporadas turísticas ou pelos

aspectos depreciados causados por esses aspectos de saída e chegada de bens do país. A intenção é transformá-los em zonas de recepção a turistas, mas também de encontros daqueles que já estão instalados ali ou são residentes, mas de outro lado, é importante pensar que assim como os casos americano e europeu, é fácil de conduzi-lo a uma esfera da mercantilização e espetacularização de forma exagerada (JOSE, 2012; ARANTES, 2012).

Já o Aeroporto Internacional carrega com suas mudanças arquitetônicas e de engenharia, engrenagens mais complexas. Ele que já operava dentro de um eixo de deslocamento que conduzia através de uma via regional, que em determinados pontos operava com caráter urbano, para as regiões de aglomerações de alta renda com condomínios

horizontais como Alphaville, centros de compras, áreas institucionais e *shoppings* variados. O que fez com que essa ligação cidade-aeroporto se tornasse a articulação dessas estruturas urbanas motivadas por esses elementos que além de interferir imediatamente nas conexões regionais fazem com que através de rodovias e vias de acesso, no caso de Salvador, seja promovida a linha do metrô e do seu importante eixo de ligação, a lógica da estruturação intra-urbana praticada, ao longo dos anos, gerando a inserção de novas áreas, novos bairros, novos empreendimentos e novos rumos e centros urbanos para a cidade.

Nas figuras 3.289 e 3.290 são demonstradas as infraestruturas urbanas desenvolvidas para a região externa, mas sentido ao aeroporto. A alça de retorno da Avenida Carybé trabalha como uma das possibilidades de acessos aos centros de compras e serviços e aos condomínios, assim como a linha do metrô que acessa à zona do aeroporto e integra ao Terminal de Ônibus Aeroporto, faz com que esse eixo e os transportes atuem além do espaço intra-urbano e opere também como articulador nos municípios vizinhos. Já a figura 3.291 demonstra a constituição de espaços na área interna aeroportuária, o que acontece para atender às demandas próprias do terminal enquanto grande espaço e que requer articulação para as atividades desempenhadas dentro de seu perímetro.

Figura 3.285: Raio de 2 quilômetros a partir da Arena Fonte Nova e Terminal Marítimo de Passageiros – Fonte: Google Earth.



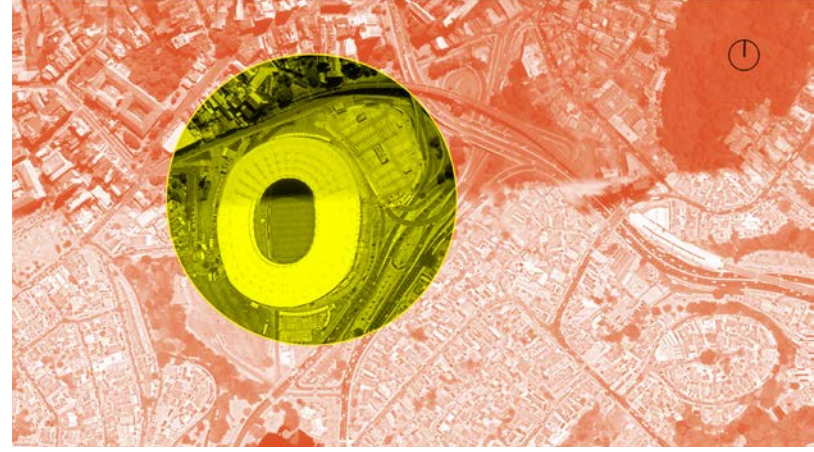


Figura 3.286: (1) Implantação da Arena e reestruturação viária no entorno, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

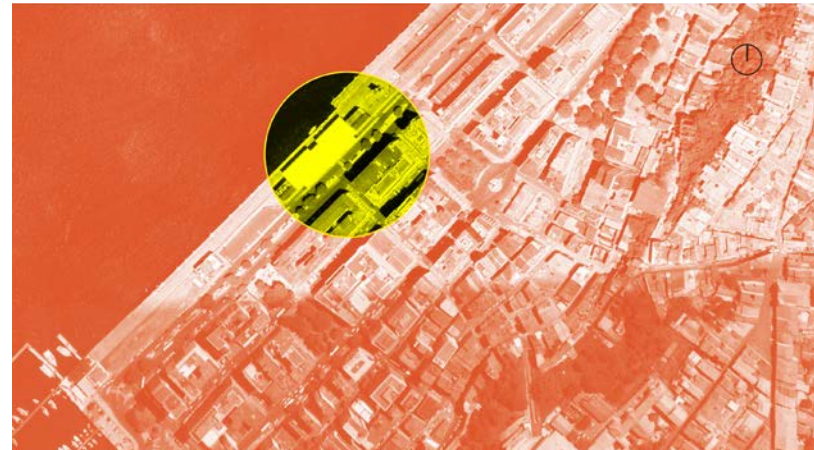


Figura 3.287: (2) Construção do Porto Marítimo de Passageiros no Bairro do Comércio, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

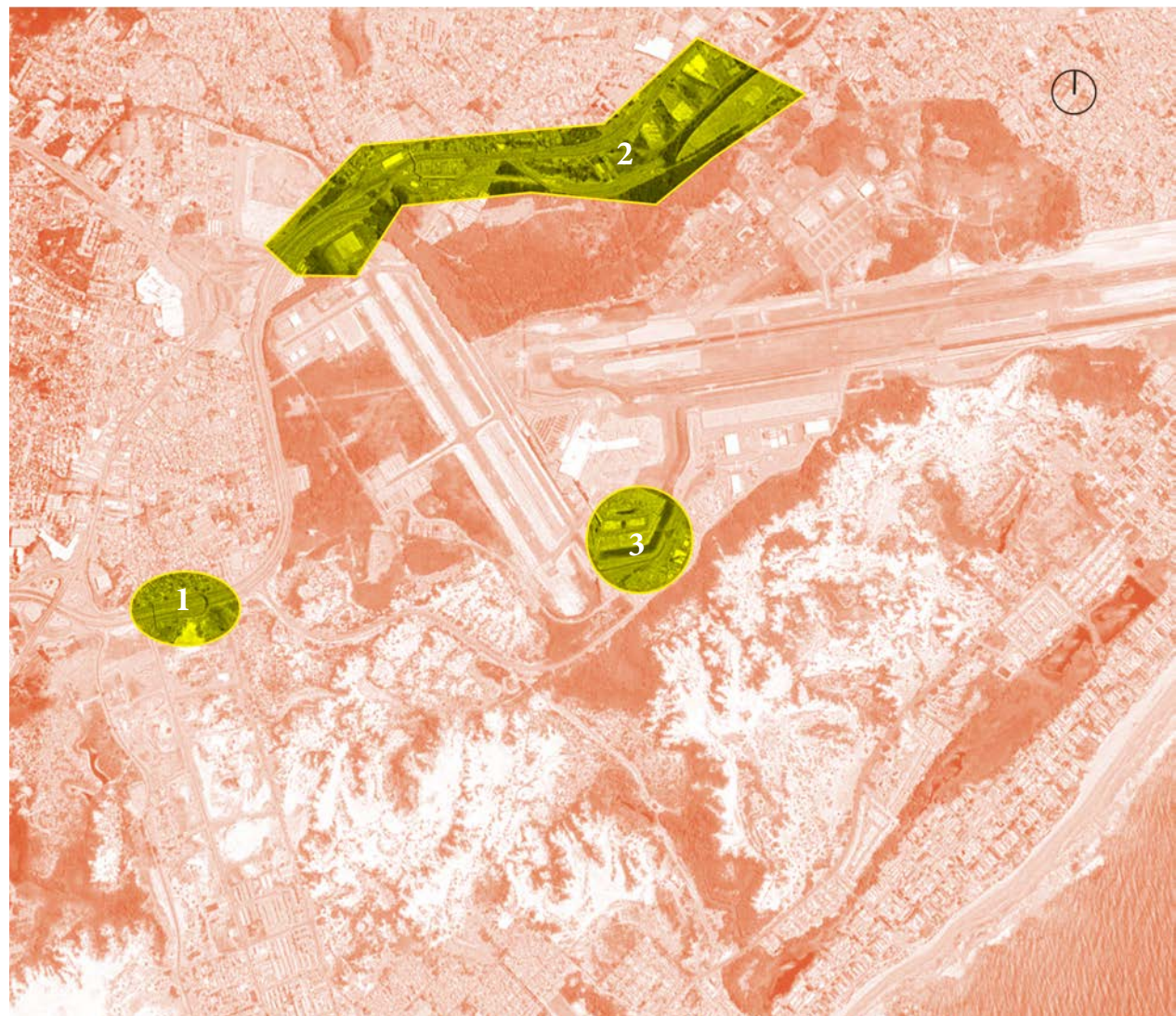


Figura 3.288: Raio de 2 quilômetros a partir do Aeroporto Internacional de Salvador – Fonte: Google Earth.



Figura 3.289: (1) Alça de retorno e acesso da Avenida Carybé, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura 3.290: (2) Reestruturação e acessos da Avenida Santos Dumont (Lauro de Freitas), 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

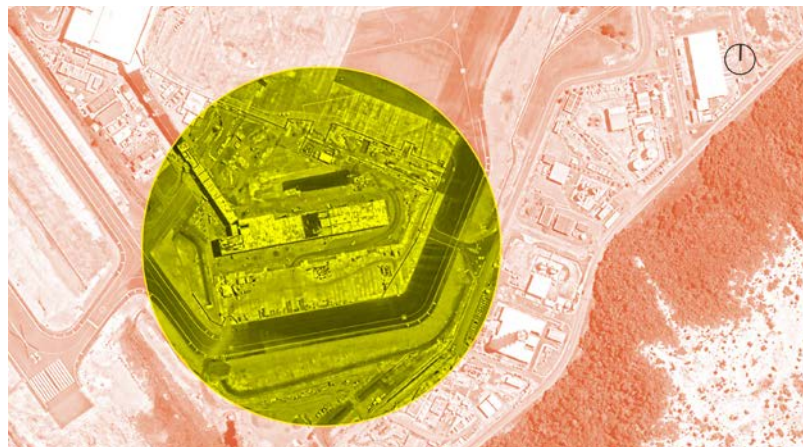
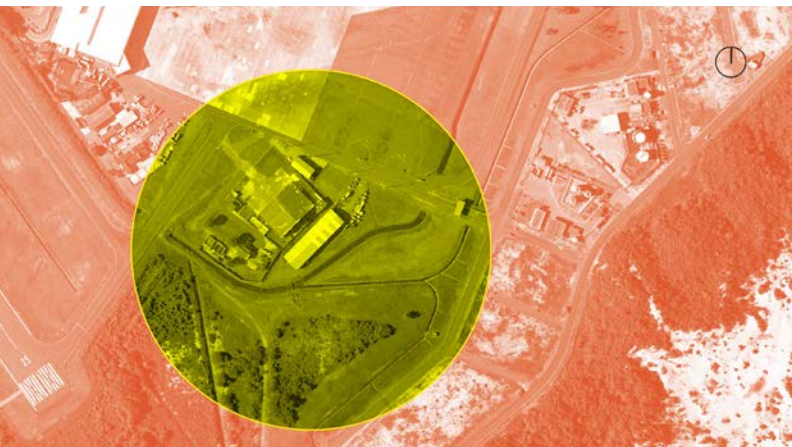


Figura 3.291: (3) Estruturas internas do aeroporto, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.





3.1.12. SÃO PAULO

3.1.12.1. OBRAS: CUSTOS E USOS ATUAIS

A. ESTÁDIO: ARENA CORINTHIANS ITAQUERÃO

A Arena Corinthians talvez tenha sido um dos mais complexos projetos de estádios e arenas, em todos os sentidos. De acordo com Carvalho e Gagliardi (2015, p. 468):

“Ora, a escolha do distrito de Itaquera para receber os investimentos públicos destinados a receber os eventos da Copa de 2014 rompeu a tendência histórica de investimentos observada até então na cidade de São Paulo e parecia atender não só à reivindicação histórica da população por desenvolvimento econômico, em especial por geração de empregos, como ia ao encontro dos estudos críticos que evidenciavam até o momento o estado de exclusão social da Zona Leste. Pela primeira vez, a Zona Leste parecia deixar de ser quintal da centralidade paulistana e se tornar, ela, o centro do espetáculo”.

É justamente nessa distante terra que se centrou a complexidade da ação da construção do Itaquerão e esse lugar da borda da cidade, como dito por Grostein (2001), ao se referir da Zona Leste como o cinturão daquela região, que na verdade corresponde a uma sub cidade, mais

tarde tida como “a cidade à leste” (Grostein e Meyer, 2010). A Arena Corinthians que só passou a existir enquanto nome e projeto para o megaevento em 2010, após a definitiva exclusão do Estádio Morumbi, como possível palco dos jogos na cidade de São Paulo. O contrato de construção, inicialmente dava conta de R\$ 335 milhões com financiamento do BNDES, mas em 2011 ele passou a custar R\$ 820 milhões e em 2014 dentro da Matriz final, custou R\$ 1.080 milhão. Valores custeados através de financiamento federal, fundos de governos locais e parte da iniciativa privada, tendo como justificativas as adequações quanto à capacidade, 69.160 expectadores, e exigências de acordo com os protocolos da FIFA, passaram a figurar.

Pensar a arena a partir de seus pagamentos e sobre as fontes de financiamento fizeram com que o trabalho dos projetistas do CDC Arquitetos pensasse numa estrutura que pudesse, após o fim da Copa, ter arquibancadas com 20 mil lugares desmontadas. Além, disso outra grande complexidade era de trabalhar esses termos dentro uma grande gleba até então pouco utilizada, conforme figura 3.292. Essa transformação daria conta não só do equipamento esportivo, mas de outros edifícios e infraestruturas que chegariam e chegaram junto com a Arena, com melhorias no Complexo do Terminal de Ônibus, a Estação de Metrô e de Trem e no edifício utilizado para serviços públicos, como o Poupa Tempo, conforme figura 3.293. Ademais, chegaram outros importantes equipamentos como Faculdade de Tecnologia de São Paulo (FATEC), UPA 26 de Agosto



Figura 3.292: Implantação da Arena Corinthians e seu entorno, 2009
- Fonte: Google Earth.

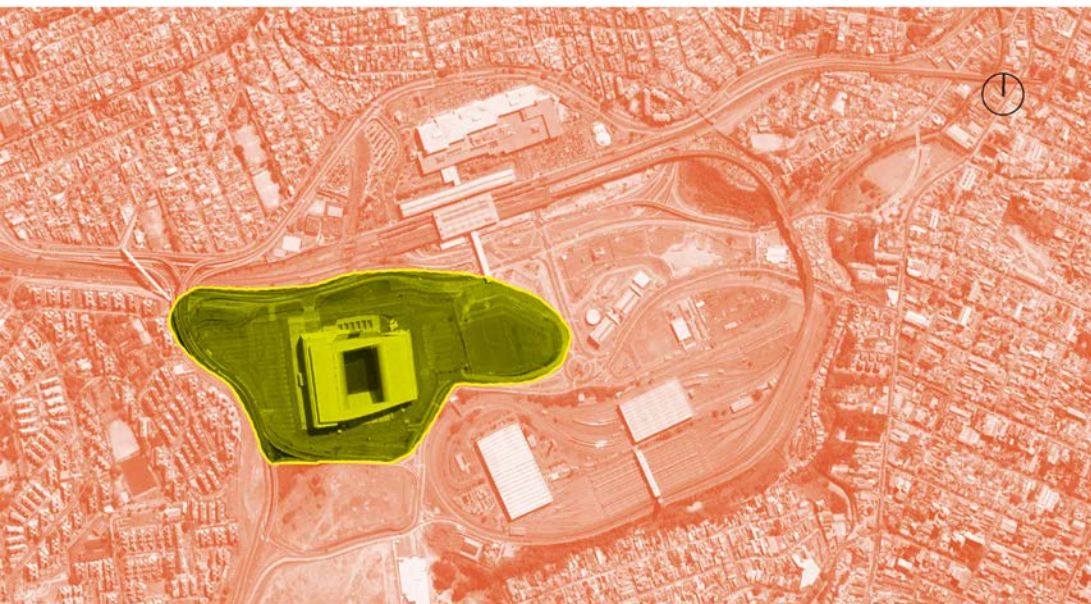


Figura 3.293: Implantação da Arena Corinthians e seu entorno, 2019
- Fonte: Google Earth.

e outros. Essa mudança motivada pela inserção do estádio promovia a chegada de estruturas importantes de transporte e/ou suas melhorias, a possibilidade de inserção de relevantes equipamentos públicos e sociais e a resolução de problemas anteriores como a constante movimentação de pessoas da periferia rumo às áreas centrais para estudos, trabalho, saúde e lazer, conforme identificações de Villaça (1998, p. 139) sobre a Zona Leste, que por anos era tida como “a região dos ‘derrotados’ nessa competição espacial”.

Por isso, esse processo de estru-

turação do espaço ter acontecido no momento da Copa, na Zona Leste, conhecida como ZL e estigmatizada como tensa periferia vivia a possibilidade de modificar um pouco o histórico da COHAB, intensificava seu papel enquanto expansão urbana e melhoria dos modos de viver na região. Outros fatores favoráveis, foram os motivados pelo acesso ao crédito imobiliário e a participação em programas sociais de habitação como o PMCMV, propulsores do mercado de imóveis que também tiveram seus papéis na região do estádio. Junto disso, as novas vias e o robusto sistema viário como um aceno para a saída do que SANTOS (2008) chamava de intensificação da pobreza dos lugares de pobres acabou dando indícios que algumas coisas andavam bem. O problema é que junto a isso também desembarcava a prática da especulação imobiliária, na mesma gleba onde foram construídos o terminal e o edifício de serviços públicos foi implantado o Shopping Metrô Itaquera, nada mais caracterizador dos processos motivadores de estruturas urbanas a partir de vetores. A oferta do cabedal de serviços e comércios era a sacramento do subcentro, apesar do fato do já funcionamento com partes do que passou a ser oferecido, mas o diferencial é que esse equipamento demonstrava a possibilidade de uma vida desenvolvida no seu entorno, embora ela também já existisse, mas baseada em deslocamentos sentido centro para resolução de questões múltiplas. O problema possível do centro comercial tenha sido a segregação que ele gerou enquanto ocupação dos lugares e das possibilidades, o que será tratado numa análise mais adiante.



B. AEROPORTO: AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO GUARULHOS GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTOURO

Embora as primeiras versões da Matriz de Responsabilidade da Copa previssem investimentos em obras de adequações e melhorias ao Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montouro e dessem diretrizes para valores que chegavam aos R\$ 1.219,4 milhões, apenas R\$ 502,7 milhões foram, de fato, implementados vias cofres públicos. Não que as obras previstas tenham deixado de existir, antes mesmo que todas elas começassem o leilão de privatização foi realizado. Em fevereiro/2012, a Concessionária Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A., formada pelo Grupo Invepar e a operadora ACSA, de origem sul-africana, fez o investimento direto e inicial de R\$ 1.420,00 milhões para obras constantes na Matriz, além de outras que deveriam ser colocadas em pauta e pagas até a realização da Copa. Antes, a concessionária havia adquirido o direito de concessão através do pagamento de R\$ 16,2 bilhões e um contrato com previsão de finalização em junho/2032 (DUARTE, 2012).

Além das adequações propostas pelo comitê gestor da Copa, o processo de concessão esperava que houvesse a construção de dois

hotéis, um interno e integrado ao aeroporto e outro na zona aeroportuária, ambos serviriam como posto de pernoite para viajantes do megaevento, também deveria ser feita a construção do Terminal 3 com capacidade para mais 22 aeronaves e seus embarques, com estruturas de compras e alimentação. Além dos itens de ampliação de estacionamentos e implantação efetiva do sistema de transporte público coletivo, pensados já nos planos iniciais das primeiras versões da Matriz de Responsabilidades. Paralelo à essas exigências e ao trabalho empreendido e realizado durante esses anos, fica latente a reflexão sobre essas ampliações e que medidas elas são utilizadas em todas as suas atuações, isso porque essa produção espacial

de terminais e estruturas aeroportuárias podem ser pouco ou muito dimensionadas, como aconteceu nos casos de Natal e do Galeão no Rio de Janeiro, sem contas as estações de metrô e terminais de transportes públicos, também no Rio e Recife. Eles são as representações do que pode acontecer quando um projeto é realizado sem entender demandas, inclusive aquelas que são provisionadas para décadas à frente. A partir desse raciocínio, a figura 3.294 representa partes do desembarque internacional de Guarulhos, na transição para a zona de imigração do novo Terminal 3 e que se configura sem utilização, com dimensões e fisionomias muito maiores do que as necessárias.

Figura 3.294:
Zona de Imigração Terminal 3 do Aeroporto de Guarulhos -
Fonte: Anderson Ferreira, 2019.



C. MOBILIDADE URBANA: OBRAS DO ENTORNO DO AEROPORTO E CONEXÕES COM AEROPORTOS (LINHA 13-JADE E LINHA 17-OURO)

Fora do aeroporto, as previsões de obras de conexão do centro da cidade e de outros pontos ao terminal eram traçadas pelas primeiras previsões como pontos fortes na resolução dos traslados centros-zonas aeroportuárias. Projetos como o da Avenida Jacu-Pêssego, nascido na Operação Consorciada Rio Verde Jacu – OUCJP (CARVALHO e GAGLIARDI, 2015), daria acesso da Zona Leste ao Aeroporto de Guarulhos, reduto da Arena Corinthians, para a direção norte, além de ter opção de saída na direção sul, onde também seria possível acessar a cidade de Santos, considerando a existência do porto marítimo.

O outro importante ponto de conexão do Aeroporto com a cidade de São Paulo era o previsto sistema de trem, administrado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e embora ele não constasse como item de mobilidade na Matriz de Responsabilidade, a obra era executada pelo governo do estado e parcerias, utilizava boa parte dos recursos de obras e construção oriunda de fundos públicos, como o próprio Estado de São Paulo e BNDES:

A obra tinha o compromisso de tirar as dificuldades de acesso entre aeroporto e cidade através do

“A Linha 13 é uma nova linha de trem metropolitano com extensão de 12,2 km conectando, nessa etapa, a Linha 12 ao Aeroporto Internacional no município de Guarulhos, saindo da estação Engenheiro Goulart, na Linha 12 – Saffra (Brás-Calmon Viana) em direção à Guarulhos, com as novas estações: Engenheiro Goulart, Guarulhos-Cecap e Aeroporto Guarulhos” (INSTITUTO DE ENGENHARIA CARLOS ROBERTO DOS SANTOS, 2018)

transporte público, visto que historicamente a única possibilidade de deslocamento era através de transportes privados individuais/coletivos ou pelo sistema de ônibus público via Terminal e Estação Tatuapé, com integração com o metrô. Já a promessa do novo sistema era a de colocar uma conexão mais direta, em estruturas de estações mais modernas, equipadas com tecnologia e segurança em todo o percurso.

A ressalva feita é que projeto pensado para chegar ao aeroporto não entra exatamente no complexo, da estação mais próxima deve ser feita a integração através do sistema de *shuttle* que transporta o passa-



geiro até aos pontos de interesse de embarque/desembarque. Criticar o sistema de ramal seria invalidar a fala positiva em relação ao Aeroporto de Salvador, mas o que se questiona é que em São Paulo, com projeto praticamente feito com esse objetivo, não sendo uma passagem, mas trecho final, e ele aparece sem tal solução, possível em tantas outras cidades do porte ou menores que são Paulo, mundo afora.

Já a obra do Monotrilho Linha 17-Ouro era o único item constante na Matriz de Responsabilidades para a Copa de 2014, sua proposta já aparecia no documento de 2010 e dava diretrizes de gastos de R\$ 2,16 bilhões com previsão funcionamento já para 2013, ano antes megaevento. Mas o item foi retirado do documento principal e teve

sua inauguração e funcionamento transferidos para 2019, colocando a expansão do prazo feita junto com inúmeros aditivos ao contrato, o fazendo saltar para custos de R\$ 3,17 bilhões, além do fato de excluir estações em partes dos trechos (PELEGI, 2019).

Todos os trechos do projeto do Monotrilho Linha 17 Ouro seriam constituídos por 17,7 quilômetros, entre Jabaquara, Aeroporto de Congonhas e Morumbi, com percurso motivado primeiro estádio que sediaria os jogos da Copa, à época o Morumbi. Com as mudanças de planos, e a Arena Corinthians sendo construída em Itaquera, a nova linha perdeu sua expressão e apesar de também conectar aeroporto com importantes regiões da capital, todos os esforços passaram a se concentrar

nos projetos e obras da Zona Leste da cidade (PELEGI, 2019). Assim, a divisão seria conforme apresentado na figura 3.295, considerando que, ao longo dos anos, apenas a Fase 1 na região de Congonhas permaneceu em obras, enquanto outros trechos ficaram paralisados e como pode ser observado no bairro do Morumbi onde os pilares abandonados marcavam a desistência da obra por parte do consórcio responsável, ver figura 3.296 (METRO CPTM, 2019).

Para a obra, foi formado o Consórcio Monotrilho Integração, composto pelas construtoras CR Almeida e Andrade Gutierrez e pelo fabricante de monotrilhos Scomi, originário da Malásia. A última empresa já estava fora do consórcio quando foi detectada sua falência e



Figura 3.295: Mapa com as três fases das obras do Monotrilho. Fonte: Metrocptm.com.br.

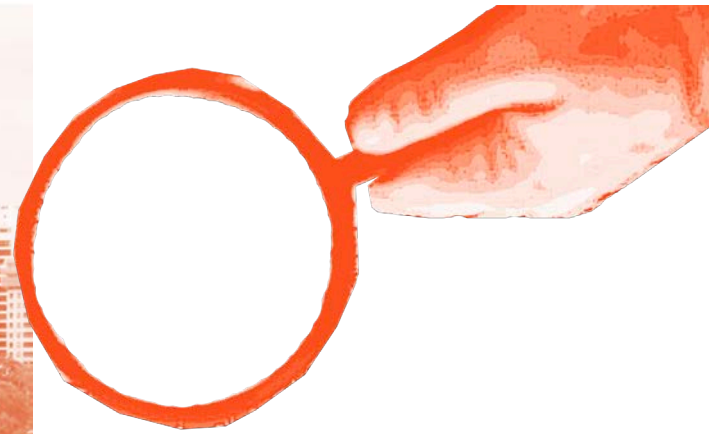


Figura 3.296: Pilares abandonados no bairro do Morumbi. Fonte: Metrocptm.com.br.

incapacidade de gerir qualquer projeto desse ou similar a esse porte. Um ano após o início das obras em 2012, as dificuldades pela mudança de estádio começaram a surgir e esse argumento, aliado aos contínuos processos de aditivos, aos processos de deslocamentos involuntários e manifestações populares, os conflitos com famílias das favelas Buraco Quente, Comando e Buté (SILVA, 2013) foram suficientes para que a obra se arrastasse ao longo de sete anos, chegando a 2019 com a edição da suspensão dos contratos com o Consórcio Monotrilho e as obras paralisação permanente das frentes de trabalho.

A rescisão do contrato com o consórcio aconteceu em 22/03/2019, sob a justificativa de uma condução lenta das obras e que após várias tentativas de acelerar o processo, com expectativa de entrega para 2020, não houve sucesso, além da confirmação da falência da fábrica de trens Scomi, que fazia parte do consórcio gestor e executor (PRISCILA, 2019). Com isso, uma nova licitação deverá ser feita para a continuação das obras do monotrilho e com perspectiva de que tudo possa ser finalizado pelo menos até 2020, dez anos após o início dos trabalhos (METRO CPTM, 2019).

Infelizmente, todos esses impasses geraram descréditos na gestão pública e nos contratos celebrados, o caso do monotrilho demonstra que os gastos até 2019 foram maiores que os previstos na Matriz de Responsabilidades, não atenderam sequer a possibilidade de uso do projeto no período do megaevento na capital paulista e não se sabe quais serão efetivamente os custos que ainda serão empreendidos, o que será posto como adicional e quais as previsões reais.

D. PORTO: ALINHAMENTO DO CAIS DE OUTEIRINHOS

De acordo com Carvalho e Gagliardi (2015), com a conexão feita pela via Jacu-Pêssego, na Zona Leste, que faz a promove as saídas para Guarulhos (Aeroporto), ABC Paulista e Santos é possível compreender o Porto de Santos como um ponto importante de chegada e saída de turistas, principalmente na época do megaevento esportivo, inclusive porque ele também poderia ser usado como zona hoteleira por conta das cabines dos navios. Se-

gundo Silva (2013, p. 111):

“[...] o projeto de 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 para ampliar a oferta hoteleira da cidade de Santos, distante a apenas 72 km de São Paulo”.

A proposta era para que essa estrutura de acesso e hotelaria acontecesse era para promover o alinha-

mento do cais, no trecho compreendido entre as instalações da Marinha do Brasil e o Terminal T-Grão. Até 2016, eram obras de construção, adequação e alinhamento num total de 779 metros de trabalho, maior parte inaugurada em julho de 2014, 519 metros, e outros 260 metros em abril de 2016 (PREFEITURA DE SANTOS, 2016).

Para essa intervenção, a Matriz de Responsabilidades constava em 2011 com o valor de R\$ 119,9 milhões, em 2014 com R\$ 154,0 milhões, mas a plataforma do PAC

divulgou o valor atualizado em 30/06/2018 de R\$ 315 milhões, como já publicado pela Prefeitura de Santos em 2016, constando que esse valor foi suficiente para promover as obras que permitem a atracação simultânea de até cinco navios, com ampliação do fluxo de passageiros e potencial de cargas (PREFEITURA DE SANTOS, 2016).

O Porto e o Cais que são administrados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), sendo a responsável pela gestão e eleição via concorrência pública,

para o qual o consórcio vencedor foi o grupo composto pela Serveng, Constremac e Constran, em que o processo de licitação foi de R\$ 287,2 milhões e de acordo com a previsões as profundidades deveriam sair de no mínimo -4,5 metro e - 7,5 metros e passassem a ter -15 metros, procedimentos que permitiriam a atracação de navios maiores, conforme demonstrado nas figuras 3.298 e 3.299 (ROCHA, 2012).



Figura 3.297: Obras de Alinhamento do Cais de Outeirinhos. Fonte: Constran.com.br.



Figura 3.298: Obras de Alinhamento do Cais de Outeirinhos. Fonte: Constran.com.br.



3.1.12.2. TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS, DESENHOS E ESTRUTURAS URBANAS

Em todos os projetos da Copa do Mundo de 2014 não só para São Paulo, mas em todas as capitais-sede aconteceram as transformações nos modos como cada novo, reformado ou ampliado equipamento e infraestrutura eram implantados. Seja o estádio na Zona Leste com a grande mudança na ocupação da antiga gleba ou no novo arranjo aeroportuário, com novo terminal e espaços de estacionamentos e quais as reverberações no seu entorno. Outro ponto que passa pela modificação, no caso da capital paulista, são os percursos previstos para o monotrilho Linha 17 Ouro da CPTM e a Linha 13 Jade, embora não constassem na Matriz de Responsabilidades, mas ambos têm participações importantes na transição de paisagem na região que conecta a cidade aos aeroportos. Com a mesma relevância, é importante mencionar o papel do Cais de Outeirinhos no contexto da Copa, que apesar de estar fora da capital e ter proporções para embarcações, teve os acessos dos navios para quem chegava ao Brasil ou à São Paulo pelo mar, sem contar nas possibilidades de hotelaria nas cabines e toda a estrutura que as embarcações ofereciam.

Possivelmente, um dos motivos das transformações e suas relevâncias na zona da Arena Corinthians tenha sido não somente o impacto na paisagem com a construção do equipamento esportivo, mas também as exigências de melhorias no sistema viário que ele requisitava.

Segundo Cullen (2012) a constância em promover o projeto arquitetônico e dele fazer a urbanização das áreas são situações corriqueiras, principalmente quando se trata de edificações de grande porte e que possuem a capacidade de promover mudanças não só urbanas, mas sociais, econômicas e na especulação da terra. Na figura 3.300 foram detectadas cinco importantes intervenções acontecidas em função da copa e dos acessos à arena, o raio de 2 quilômetros a partir dela, demonstra tanto as demandas que ela requisitava quanto a possibilidade de fazer antigos eixos de deslocamentos, infraestruturas viárias importantes para a grande Zona Leste, conhecida nacionalmente pela sua característica de área popular e distante do centro.

Essas intervenções no eixo da Zona Leste, não só no entorno da Arena, mas também no ponto onde chegava o trem, era a possibilidade de utilizar os eixos de deslocamentos e suas infraestruturas para beneficiar com acessibilidade as classes mais baixas ou à “região de derrotados” como abordado por Villaça (1998, p. 139), colocando-os conectados aos centros e outras regiões centrais onde estão os postos de trabalhos, já que essa região de moradia não se desenvolveu pela indústria, mas sim pela ocupação das terras mais baratas e pelo caráter social de habitações nas bordas do tecido urbano.

As figuras 3.300, 3.301 e 3.302 demonstram três pontos importantes do complexo viário, com alças de retorno, elevados, túneis, vias adicionais e acessos. Elas fazem co-

nexões com outro sistema viário, o Jacu Pêssego, que direciona sentido Guarulhos e ao Porto de Santos, além das sobreposições às linhas de trem e os acessos às partes no extremo leste da região. Curiosamente, os casos de estruturas urbanas acontecem através também dos pontos colocados antes pelos eixos viários, sabendo de suas funções e conexões, mas eles partem dessa movimentação da força do trabalho e da mercadoria/serviços, fazendo a ponte entre casa e lugar do consumo. E, apesar da Zona Leste já atuar como um importante centro urbano periférico de São Paulo, mas nem todos os postos de trabalho e de serviços públicos estavam ou ainda não estão ali. Ou seja, o percurso deve acontecer para quem necessita deles.

Sobre as figuras 3.303 e 3.304 que apontam a implantação da própria arena e sua área de estacionamento e amortecimento, assim como o trecho ocupado pelo *Shopping Metrô Itaquera*, Carvalho e Gagliardi (2015) afirmam que eles fazem parte do *spacial turn* da Zona Leste e são a constatação de que o estádio e o *shopping* se configuram como vetores aos desenvolvimentos da região. Eles apresentam o valor à terra que existia ali, mas que eram terrenos sem ou com pouca utilização e que não desempenhavam o fator da localização. Com os projetos acontecidos ali, a região de periferia que passou a ser servida pelo centro comercial, pelo Poupa Tempo no prédio de serviços, pela faculdade e outras instituições, foi gerada a possibilidade de uma concentração de comércios e serviços que justificam a existência de um “ponto” que pode

ser comercializado. Existe um prejuízo ao pequeno comércio vicinal existente que é engolido pelo aspecto nocivo da loja com ar condicionado, música ambiente, limpa e por onde todas as pessoas que chegam pelos transportes públicos vão acessar. Isso faz com que o barraco localizado de lá do anel viário, no Bairro Cidade Antônio Estevão de Carvalho, tenha um valor de venda maior do que o bairro subsequente, já que ele está há poucos metros retirados do centro de compras, serviços e entretenimento. A pobre casa continua com as mesmas características, mas o elemento Shopping a fez possuir valor de comercialização maior que possuía antes (VILLAÇA, 1998).

Também, a visada para a Arena Corinthians inflaciona o valor de venda ou do aluguel do sobrado dos bairros imediatos ou de um dos apartamentos dos conjuntos habitacionais para populações de baixa renda. Vender ou alugar essa paisa-

gem passa a ter mais expressão do a janela que dá para o fundo, afinal ali é o grande estádio, ali foi feita a copa e ali perto se pode tomar o sorvete norte americano. O favorável a isso, ainda se associa ao fato de a arena estar num ponto mais alto do terreno e com todo o espaço do entorno que sua escala requer da cidade (CULLEN, 2012). Afinal, como dito por Ortigoza (2010), todos esses pontos são resultados das intenções ou do capital ou do estado, inclusive os que influenciam nos valores de venda.

Já na figura 3.305 são representados os quatro pontos de intervenções expressivas no entorno e na área do Aeroporto de Guarulhos, nas partes de expansões dos terminais, nos estacionamentos e sistema viário interno, nas glebas marginais com a instalação de residências e edificações comerciais e na implantação da estação de trem da CPTM. Em todas elas, descritas nas figuras

3.306, 3.307, 3.308 e 3.309, onde podem ser observadas as modificações das áreas e como elas passaram a se configurar ao longo dez anos de recorte para a pesquisa.

Com exceção da linha da CPTM que acontece no eixo de deslocamento viário que leva ao aeroporto, os demais pontos estão representam as estruturas viárias e arquitetônicas dentro das áreas aeroportuárias, para o trânsito dentro do espaço aeroportuário típico de áreas terminais/industriais ou que se desenvolvem em função de tal equipamento, como o caso da gleba externa representada na figura 3.308. Já a estação de trem, que chega via trilhos e toda a estrutura urbana para que o transporte acontecesse, impacta e altera inúmeros outros trechos ao longo das vias que ligam a cidade de São Paulo ao aeroporto. Ela se torna responsável por transportar força de trabalho até o complexo aeroportuário e no caso de Guarulhos também atende aos moradores das regiões que acabaram sendo urbanizadas no entorno do equipamento.

Claro que as proporções do Aeroporto de Guarulhos superam quaisquer outros aeroportos em todas as capitais-sede, mas ele reúne as complexas intervenções que acontecem dentro, fora e para ele, como toda a parte de acessos, transportes, forças de trabalho que se desloca, a parte industrial/logística no entorno que o serve e os passageiros que o utilizam. Sem dúvidas, ele atua como um importante vetor de transformações urbanas, sociais e econômicas na região que se insere.



Figura 3.299: Raio de Análise de 2 quilômetros a partir da Arena Corinthians – Fonte: Google Earth.



Figura 3.300: (1) Cruzamento Avenida Radial Leste e Jacu Pêssego, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

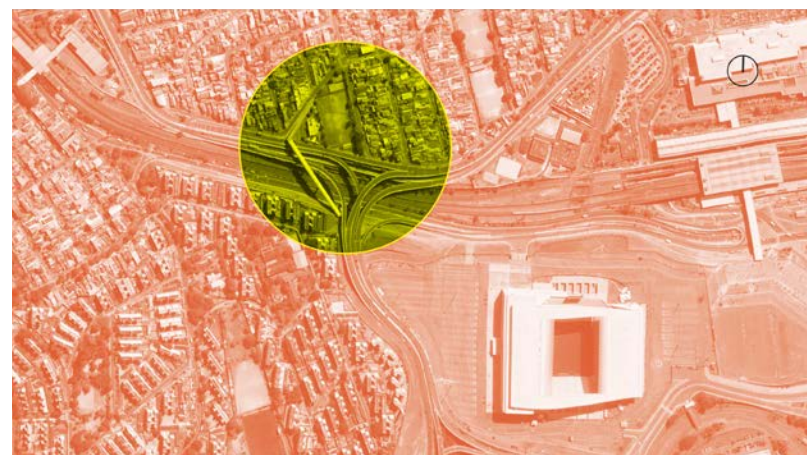
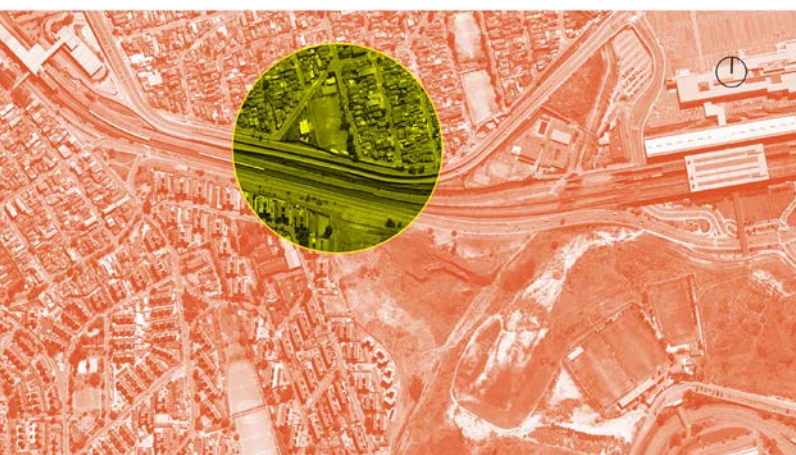


Figura 3.301: (2) Complexo Avenida Radial Leste e José Pinheiro Borges, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

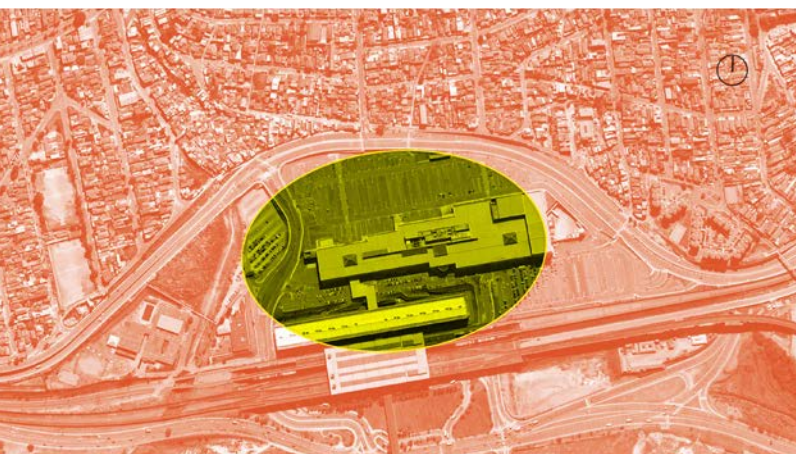


Figura 3.302: (3) Implantação e expansão do Shopping Metrô Itaquera, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



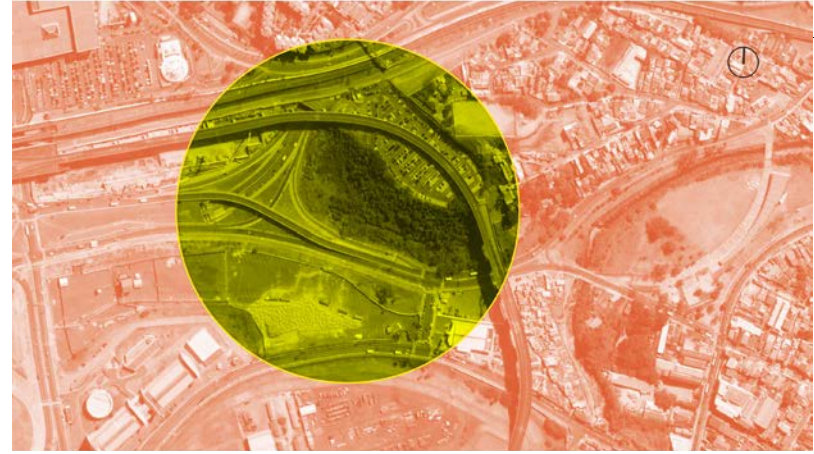
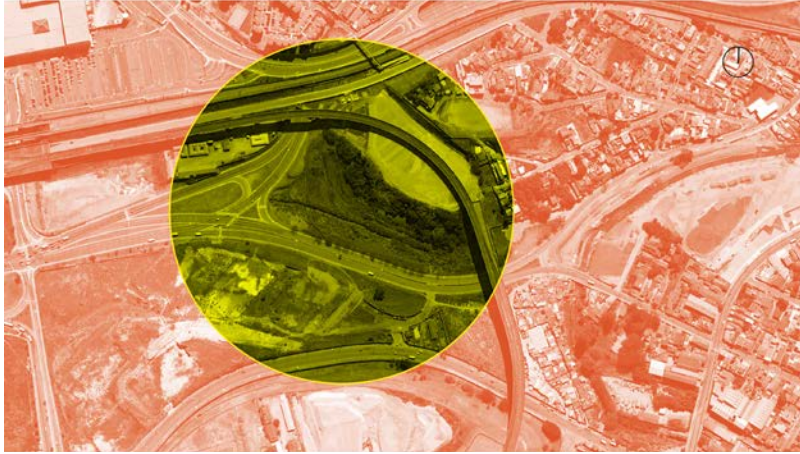


Figura 3.303: (4) Elevado da Rua Dr. Luís Aires, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

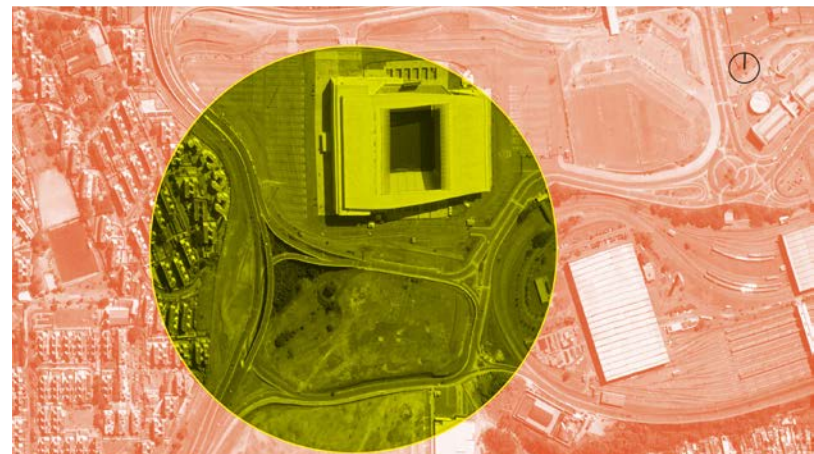


Figura 3.304: (5) Implantação e entorno da Arena Corinthians, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura 3.305: Raio de Análise de 2 quilômetros a partir do Aeroporto Internacional de Guarulhos/São Paulo – Fonte: Google Earth.



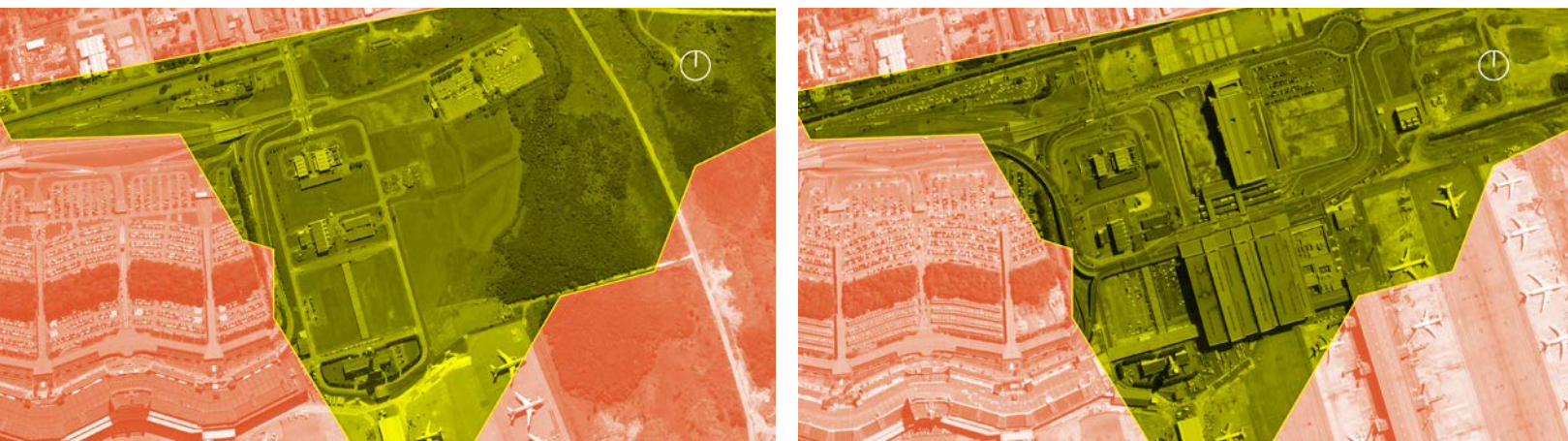


Figura 3.306: (1) Sistema viário interno do aeroporto, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura 3.307: (2) Ocupação das glebas na Cidade Serodio (Guarulhos), 2009/2019 – Fonte: Google Earth.

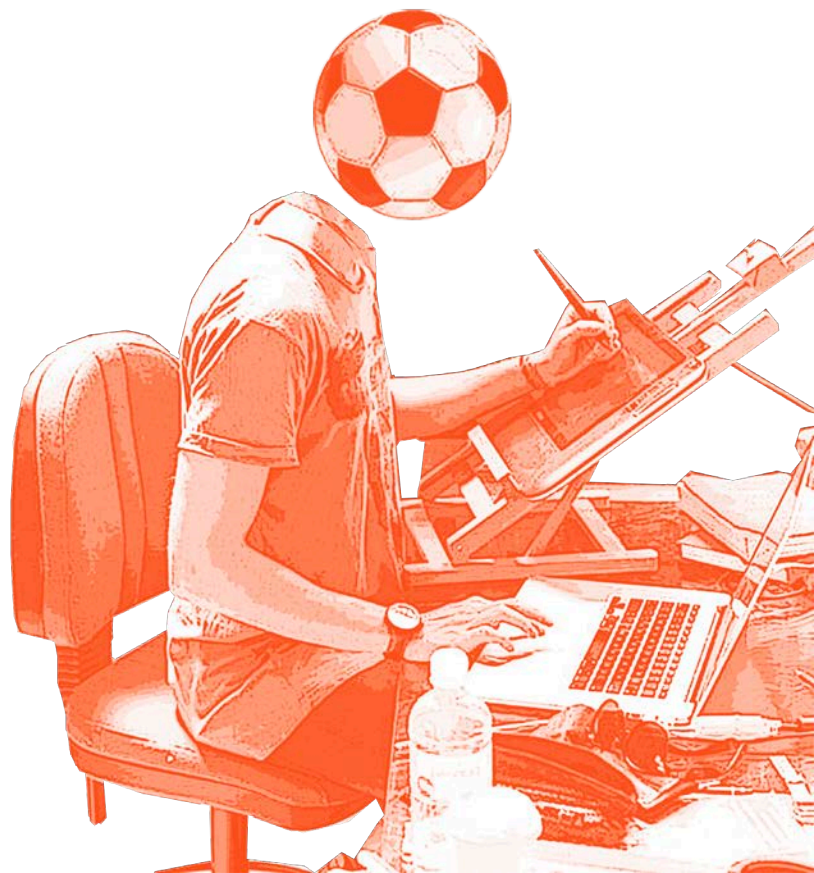




Figura 3.308: (4) Estação de Trem Aeroporto de Guarulhos, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



Figura 3.309: (3) Expansões dos terminais e zonas de taxiamento no aeroporto, 2009/2019 – Fonte: Google Earth.



3.2.UM FECHAMENTO SOBRE AS SEDES DA COPA

Após o amplo estudo sobre as doze cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, várias informações ficam tanto para cada uma delas, como para a comparação entre todas. As implantações dos equipamentos - arenas/estádios, aeroportos, portos e mobilidade e transporte - renderam muitas impressões nas abordagens adotadas. Os valores de investimentos levantados por cidade e por grupos de variáveis são uma síntese da ação do estado, neste caso, com financiamentos públicos, investimentos diretos e aporte financeiros de outras modalidades (SANTOS JÚNIOR, 2015). Após isso, são observados os constantes processos de concessões,

de obras não finalizadas, outras retiradas dos documentos oficiais, de estruturas esportivas com dificuldades de manutenções e de se custear. Outros casos são aqueles sobre as influências de tais equipamentos na estruturação do espaço urbano e em transições de paisagens urbanas a partir da diversificação de escalas, de contrastes de padrões construtivos e de direções para usos nas regiões que eles se inserem.

Para fazer uma reflexão geral desta última parte da pesquisa, foram organizados os dados financeiros e de obras em quatro tabelas, elas foram construídas com base em cada variável e promovendo uma leitura por cada cidade e no conjunto de todas elas. A tabela 3.2 se refere aos projetos e obras das arenas/estádios, constam os dados já desenvolvidos nas partes de Custos e Usos

de cada capital, também ilustra o valor total dos investimentos, privados e públicos, para os doze equipamentos construídos. Ela direciona que até 30/06/2018 o total é de R\$ 9.317,00 milhões que foram destinados à esse fim, a parte de R\$ 8.705,40 milhões oriundos de recursos públicos, incluindo os financiamentos via BNDES e participações de governos locais e os outros R\$ 611,50 milhões foram pagos pela iniciativa privada, havendo inclusive casos de financiamentos com bancos públicos estaduais e federais. São mencionadas as arenas que têm gestões através de concessionárias, outras pelos governos estaduais e ainda aquelas que se tornaram administradas por clubes esportivos não proprietários das edificações, como os casos do Maracanã e da Arena Castelão.

Tabela 3.2: Totalização de investimentos em obras de Arenas/Estádios – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.

ESTÁDIOS/ARENAS							
Cidade	Aeroporto	Concessão	Gestão	Manutenção/mês	investimentos matriz		
					(R\$ MM)		
					Público	Privado	Total
Belo Horizonte	Estádio Mineirão	sim	Minas Arena	-	695	0	695
Brasília	Estádio Nacional	não	Governo do Distrito Federal	0,7	1.403,30	0	1.403,30
Cuiabá	Arena Pantanal	não	Governo de Mato Grosso	0,7	672,4	0	672,4
Curitiba	Arena da Baixada	SPE	CAP S/A Arena dos Paranaenses	-	131,2	260,3	391,5
Fortaleza	Arena Castelão	não	Ceará e Fortaleza	1,1	518,6	0	518,6
Manaus	Arena da Amazônia	não	Governo de Manaus	0,76	660,5	0	660,5
Natal	Arena das Dunas	sim	Arena das Dunas Concessão	-	400	0	400
Porto Alegre	Estádio Beira Rio	SPE	Beira Rio	-	291,8	91,2	383
Recife	Arena Pernambuco	não	Governo do Recife	0,9	565	0	565
Rio de Janeiro	Estádio Maracanã	não	Flamengo e Fluminense	2	1.228,00	0	1.228,10
Salvador	Arena Fonte Nova	sim	Consórcio Arena Fonte Nova	-	709,1	0	709,1
São Paulo	Arena Corinthians - Itaquera	sim	Planner	2,5	1.430,50	260	1.690,50
TOTAL:					8.705,40	611,5	9.317,00

Além dos equipamentos esportivos, na tabela 3.3 são totalizadas as informações sobre os aeroportos, constando dados de todos os valores de investimentos nas construções e reformas. Assim como as apresentações dos casos de terminais concedidos às gestões privadas e os montantes investidos pelas iniciativas pública e privada. Foi possível perceber, que os R\$ 5.603,96 destinados às obras de doze aeroportos remontam a anterior expectativa da INFRAERO de investir esses mesmos valores no período de 2011-2014

nos maiores aeroportos brasileiros, não somente nos doze (CAMPOS NETO; SOUZA, 2011). De certo modo, em dez anos foi investido o quantitativo da previsão anterior, mas destinado com um número menor de aeroportos atendidos, gastando o mesmo valor. Outro ponto percebido durante essa parte da pesquisa foi que após ou durante as obras, dez desses terminais aeroportuários foram concedidos à administração privada, apenas dois seguem sob a gestão da INFRAERO, mas em tramites para esse processo

gestão.

No quantitativo dos Portos Marítimos, a tabela 3.4 apresenta o valor total investido de R\$ 597,70 milhões e apresenta que dois deles são administrados por grupos privados, o do Rio de Janeiro que já procede com a gestão desde 1998 e o de Salvador, concedido em maio/2016. Além desses aspectos, é importante mensurar a relevância deles dentro do cenário turístico, mas durante as discussões anteriores ficou claro as dificuldades de manutenção

Tabela 3.3: Totalização de investimentos em obras de Aeroportos – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.

AEROPORTOS								
Cidade	Aeroporto	Concessão	Gestão	Leilão	investimentos matriz			
					(R\$ MM)			
					Público	Privado	Total	
Belo Horizonte	Aeroporto Internacional de Confins – Tancredo Neves	sim	Aeroporto de Confins	Nov-13	512,8	0	512,8	
Brasília	Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek	sim	Inframérica	Feb-12	13,5	642,4	655,9	
Cuiabá	Aeroporto Internacional de Cuiabá Marechal Rondon	sim	Consórcio Aeroeste	Mar-19	129	0	129	
Curitiba	Aeroporto Internacional Afonso Pena	em processo	INFRAERO	-	362,86	0	362,86	
Fortaleza	Aeroporto Internacional de Fortaleza - Pinto Martins	sim	FRAPORT AG	Mar-17	171,1	0	171,1	
Manaus	Aeroporto Internacional de Manaus Eduardo Gomes	em processo	INFRAERO	-	445,1	0	445,1	
Natal	Aeroporto Internacional de Natal - Governador Aluizio Alves	sim	Inframérica	Aug-11	197,2	375,4	572,6	
Porto Alegre	Aeroporto Internacional de Porto Alegre Salgado Filho	sim	FRAPORT AG	Mar-19	246,2	0	246,2	
Recife	Aeroporto de Recife - Guararapes - Gilberto Freyre	sim	Aena	Mar-19	0	0	0	
Rio de Janeiro	Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro Antônio Carlos Jobim	sim	Aeroporto do Futuro	Nov-13	437,5	0	437,5	
Salvador	Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães	sim	Vinci Airports	Mar-17	148,2	0	148,2	
São Paulo	Aeroporto Internacional de São Paulo Governador André Franco Montoro	sim	Consórcio Invepar	Feb-12	502,7	1.420,00	1.922,70	
TOTAL:					3.166,16	2.437,80	5.603,96	

e os usos em períodos específicos, ligados aos recortes climáticos e de turismo nacional e mundial. Foram construídas amplas estruturas arquitetônicas que não conseguem se sustentar com suas receitas produzidas e alguns se tornaram imensos volumes trancados. Tais questões e análises cidade a cidade, demonstraram que a implantação por si só não era eficaz, havia a necessidade do planejamento anterior desses edifícios, que envolviam desde suas dimensões até as suas versatilidades de usos que promovessem maior efetivação de suas atividades.

A última tabela, a 3.5, apresenta o montante das obras de mobilidade urbana e transporte constantes na matriz de responsabilidades por cidade. Foram observados 49 proje-

tos/obras, em doze cidades, e totalizaram 13 itens de implantação de BRTs, 3 para os VLTs, 1 de Metrô, 1 para Monotrilho e 30 classificadas como outras (corredores expressos, terminais de ônibus, alças, aberturas de novas vias).

Foram tabuladas inclusive as obras e projetos que não constavam mais nas matrizes, mas que receberam recurso para algumas de suas fases. As conclusões da quantidade de frentes de trabalho é algo surpreendente, por se tratar de execuções acontecendo em paralelo em todo o país e muitas delas ainda seguem em desenvolvimento, o que leva a concluir que a última década com o cenário de 49 obras, somente da matriz e no tema mobilidade, aconteciam simultaneamente e era sem

dúvida um momento de muitas melhorias nas cidades-sede. Eram sistemas de transportes, sistemas de segurança, renovação de espaços degradados e muitos outros projetos que poderiam dinamizar a vida urbana. Mas é importante apontar que esses itens também provocaram novos comportamentos imobiliários, principalmente aqueles que se apoiaram na estruturação dos espaços urbanos em função de tais intervenções.

Prova disso, é que nas doze cidades foram detectadas 79 intervenções urbanas originadas dentro dos 29 raios de 2 quilômetros analisados em 12 cidades. Todos eles demonstraram como implantações de grandes equipamentos modificaram as paisagens, as escalas e os compor-

Tabela 3.4: Totalização de investimentos em obras de Portos Marítimos – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.

MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE												
Cidade	BRT		VLT		METRÔ		MONOTRILHO		OUTRAS		TOTAIS	
	Qtde.	Investimentos (R\$ MM)	Qtde.	Investimentos (R\$ MM)	Qtde.	Investimentos (R\$ MM)	Qtde.	Investimentos (R\$ MM)	Qtde.	Investimentos (R\$ MM)	Obras	Investimentos (R\$ MM)
Belo Horizonte	3	966,4	-	-	-	-	-	-	5	847,7	8	1.814,10
Brasília	-	-	1	50,4	-	-	-	-	-	-	1	50,4
Cuiabá	-	-	1	1577,6	-	-	-	-	1	52,9	2	1.630,50
Curitiba	1	28,1	-	-	-	-	-	-	10	509,3	11	537,4
Fortaleza	3	148,9	1	307,5	1	43,5	-	-	1	152	6	651,9
Manaus	1*	264,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	264,6
Natal	-	-	-	-	-	-	-	-	1	73,1	1	73,1
Porto Alegre	2	83,4	-	-	-	-	-	-	7	782,8	9	866,2
Recife	2	446,2	-	-	-	-	-	-	3	551,7	5	
Rio de Janeiro	1	1969,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.969,60
Salvador	1	820	-	-	-	-	-	-	2	19,6	3	839,6
São Paulo	-	-	-	-	-	-	1	2860	-	-	1	2.860,00
TOTAL:	13	4727,2	3	1935,5	1	43,5	1	2860	30	2989,1	49	11.557,40

Tabela 3.5: Totalização de investimentos em obras de mobilidade e transporte – Fonte: Dados das Matrizes de Responsabilidades e PAC, com tabulação nossa.

PORTOS								
Cidade	Projeto	Concessão	Gestão	Leilão	investimentos matriz			
					(R\$ MM)			
					Público	Privado	Total	
Fortaleza	Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Mucuripe	não	Companhia Docas do Ceará	-	224	-	224	
Manaus	Terminal Hidroviário de Manaus	não	Porto de Manaus	-	71,1	-	71,1	
Natal	Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal	não	Companhia das Docas do Rio Grande do Norte	-	79,8	-	79,8	
Recife	Terminal Marítimo de Passageiros de Pernambuco	não	Porto do Recife S/A	-	28,1	-	28,1	
Rio de Janeiro	Terminal Marítimo - Implantação de Piers	sim	Pier Mauá	1998	-	-	-	
Salvador	Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Salvador	sim	Companhia das Docas do Estado da Bahia	May-16	40,7	-	40,7	
São Paulo	Alinhamento do Cais de Outeirinhos	não	Companhia das Docas do Estado de São Paulo	-	154	-	154	
TOTAL:					597,7	-	597,7	

tamentos das aglomerações sociais. Aconteceu de tudo um pouco, o aparecimento de zonas de compras, shoppings, zonas escolares, a definição ou confirmação dos importantes eixos de deslocamentos e as faixas comerciais e de moradias ao longo deles. Também foram percebidas de maneira comum em todas as capitais, o gesto sempre no sentido de conectar os equipamentos de infraestrutura urbana para que servissem como vetores, como elementos estruturadores. Em alguns momentos isso foi atingido, em outros se passaram de outras maneiras, resultando em áreas ociosas, mesmo com vastos investimentos, glebas em desusos e estruturas abandonadas. Um adicional para isso sempre será e foi a relação do capital e o espaço urbano e o comportamento das localizações que são comercializadas e quem pode pagar por elas (VILLAÇA, 1998).

Ao final, sobre o totais de investimentos, foram levantados nas quatro tabelas o valor que as quatro variáveis das infraestruturas do Primeiro Ciclo de Planejamento do GECOPA/FIFA produziram nas ci-

dades-sede e a surpresa é que elas foram responsáveis por R\$ 27.076,06 milhões do total de R\$ 30.415,30 milhões apurados como quantitativo geral para todos os investimentos com a Copa do Mundo. Estes dados apresentam a seriedade de um megaevento esportivo, vez que somente para as quatro categorias de projetos analisados foram consumidos 89% de todos os investimentos realizados, já considerando o excedente das previsões iniciais. Demonstrando que além dos esforços legais, de marketing, do espírito esportivo, a oferta financeira é impactante no processo de organização de um país e/ou cidade para uma Copa do Mundo ou Olimpíadas, principalmente que ela pode gerar comportamentos como os vividos exitosamente por Los Angeles em 1932 e 1984 e Barcelona em 1992 nos Jogos Olímpicos ou como no caso caótico de Montreal em 1976, com dívidas pagas durante 24 anos posteriores.



NOTAS

1. Distância vertical da quilha do navio à linha de flutuação.
2. PINHEIRO et al. (2015) “Comunidades do Trilho são formadas por: Trilha do Senhor, Aldaci Barbosa, Dom Oscar Romero, São Vicente, Joao XXIII, Pio XII, Jangadeiros, Rio Pardo, Canos, Lagamar, Mucuripe, Vila União e Lauro Vieira”.
3. “O Serviço de embarque e desembarque de passageiros, é excelente. Os vapores de qualquer calado atracam ao grande cais flutuante, onde os passageiros desembarcam com suas bagagens, seguindo pela ponte denominada Roadway, que dá acesso ao cais de alvenaria. Esta ponte é uma obra admirável, construída sobre uma fileira de cilindros flutuantes estanques, divididos em seções ligadas por meio de dobradiças de aço de grande resistência. O lado de terra se acha ligado à superfície do cais de alvenaria e a outra extremidade ao cais flutuante onde se acham montados grandes armazéns, de maneira que a ponte Roadway acompanha pelo lado do rio o acréscimo ou decréscimo das águas, nas grandes enchentes fica a ponte quase no nível do cais de alvenaria, ao passo que nas grandes vazantes do rio, se transforma em um perfeito plano inclinado. Pelo centro da ponte é feito o serviço rápido de carga e descarga das mercadorias conduzidas pelos vapores de grande e pequena cabotagem” (PORTO DE MANAUS, 2019).
4. Vinci Airports administra 45 aeroportos na França, Portugal, Camboja, Chile, Japão, Republica Dominicana, Brasil, Costa Rica, Suécia, Estados Unidos, Reino Unido e Sérvia. Presente por mais de 20 anos no Camboja, 13 anos na França e 4 anos em Portugal, Vinci Airports se consolidou como líder mundial como operador privado de aeroportos em 2017. Com novas aquisições nos últimos anos, incluídas concessões no

Japão, República Dominicana e Brasil. Vinci Airports se confirmou seu lugar entre os 4 operadores mais importantes do mundo.

Em Salvador, a concessão foi firmada em julho de 2017, para operar o Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães, que operou com mais de oito milhões de passageiros em 2018 e é o nono aeroporto brasileiro mais importante. O acordo de concessão foi feito para 30 anos de operação, manutenção, renovação e ampliação do terminal de passageiros existente e o sistema de pistas (VINCI-AIRPORTS, 2019, tradução nossa).





ENCERRAMENTO DA PARTIDA

ENCERRAMENTO DA PARTIDA

4. REFLEXÕES FINAIS

O ciclo de dez a partir do anúncio das cidades-sedes da Copa do Mundo e da definição do Rio como capital das Olimpíadas de 2016 é comemorado exatamente agora e, afortunadamente, o encerramento desta pesquisa acontece no ano dessa importante data. Experiências internacionais, não somente dos megaeventos mas das instituições de pesquisas sobre eles, são modelos que podem colaborar na compreensão dos seus rebatimentos sociais, urbanos, econômicos, institucionais ou simplesmente pela ampla palavra “legado”, como o Centro de Estudos Olímpicos (CEO) da Universidade Autônoma de Barcelona, que dentre tantas estratégias de pesquisas, tra-

balham com os Impactos e Legados dos Jogos Olímpicos de 1992. Esse comportamento é necessário porque serve à discussão do tema, ainda que uma, duas ou três décadas após o megaevento, inclusive porque os projetos, obras, repercussões urbanas e financeiras são muito latentes na fase da preparação e acontecimento. Após, fica a dificuldade de mensurar os resultados deixados para longo prazo nos países e cidades-sede.

Essa preocupação com os anos seguintes em função de grandes ações esteve constante durante todo o período desta pesquisa e do recorte temporal que ela se utilizou. A

partir dos afastamentos do alvoroço da Copa e das Olimpíadas, foi possível investigar de outro modo, sem o contato de tantas obras acontecendo ao mesmo tempo, turistas chegando, atletas se preparando e tantas demandas tendo que ser atendidas no mesmo momento. O que não significa que agora, como já visto, que não existam problemas, obras em curso e usos dos espaços que foram construídos, acontece o contrário. Mas a parte interessante desse transcorrer do tempo é justamente poder observar a efetivação ou não das promessas de projetos e dos megaeventos enquanto instituições.

Nesses “recuos observatórios”

foram feitas muitas perguntas, viagens, reflexões, levantamentos, manipulações de dados e também conclusões. Delas, é importante começar por aquelas que foram colocadas na primeira parte desta pesquisa, pela questão orientadora, ela foi feita como justificativa de conduzir todo o processo de investigação que se travava sobre se em dez anos após o anúncio das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA de 2014 e dos Jogos Olímpicos do Rio de 2016, quais seriam os reais investimentos financeiros nos dois megaeventos, como poderiam ter acontecido os processos de projetos, obras, usos, manutenções dos equipamentos de infraestrutura que compõem esse quantitativo e quais foram seus impactos nas estruturas e estruturas dos espaços urbanos das capitais-sede. A partir dela, as abordagens foram estabelecidas juntamente com as estratégias metodológicas e a teorizações que chegaram aos três pontos conclusivos deste trabalho: (1) os valores investidos extrapolaram as previsões e as prestações de contas feitas pelo estado, (2) as obras foram construídas sem previsões mais certas de usos futuros e (3) as infraestruturas construídas atuaram como estruturadoras e transformadoras dos espaços urbanos juntamente com os valores por elas motivados.

A primeira parte conclusiva aconteceu através das compreensões sobre os planejamentos realizados para os dois megaeventos. Primeiramente, a Copa do Mundo de 2014 com a definição oficial em 2007 e legitimação das cidades-sedes em 2009, toda a empreitada de planejar, projetar, licitar e começar as obras

aconteceu na seara da emergência brasileira, quiçá latino-americana. As sedes com matrizes individuais articuladas pela matriz de responsabilidade nacional e pelas determinações da FIFA, principalmente no que se relacionava com os estádios e seus entornos, começaram com orçamentos nada moderados para obras e investimentos que superavam até a capacidade operacional de algumas capitais. O marketing praticado em cada uma delas se mostra como uma ação realizada para fora e não construída e trabalhada dentro das sedes, a ideia de operações pequenas, mesmo antes ou a partir de 2007, quando ainda não se sabia quais seriam os doze palcos oficiais, não existiram. Os modelos adotados por Barcelona na década de 1980, época de sua candidatura ao Jogos de 1992, com pequenas intervenções e a propagação da ideia de sediar um megaevento não aconteceu com o Brasil. Repentinamente, o país se tornava sede de algo que muitos não sabiam de sua envergadura e poder de operação em todos os âmbitos, inclusive na vida financeira de toda a sociedade e em distintas áreas.

Os envolvimento de grupos sociais, as tomadas de decisões conjuntas, as audiências públicas foram poucas durante a primeira fase de instituição dos megaeventos. Com isso, a dificuldade em traçar estratégias mais assertivas só se intensificou e as infraestruturas urbanas do primeiro ciclo ou as dos demais começaram a acontecer como algo acordado entre GECOPA, FIFA, COI, APO, Governos Locais e Federal, além disso participavam as grandes construtoras, iniciativas privadas, grupos investidores e em-

preendedores imobiliários, pouco era colocado para a grande massa social. Tanto a Copa como as Olimpíadas se tornaram mecanismos de produções em série de grandes estruturas, lideradas por construções de estádios com padrões internacionais, aeroportos expandidos ou construídos novos com adequações aos corredores de lojas, serviços, salas vips e todo os sistemas modernizados, seguindo noções e padrões globais. Aconteceram as soluções para anteriores problemas de estruturas portuárias, com isso seis novos terminais foram implantados a partir da justificativa de oferecer conforto e adequadas condições aos turistas e usuários, fazendo que esses espaços e localizações conduzissem a óbvia produção das estruturas urbanas das cidades, com obras de mobilidade e transporte em suas inúmeras facetas.

Além dessas frentes, os equipamentos olímpicos do Rio de Janeiro foram camadas robustas de trabalho, itens como ginásios, parques aquáticos, quadras, velódromo, campo de golfe, pista de atletismo, vila olímpica e inúmeros outros que figuravam nas matrizes foram materializados em pontos específicos como Barra, Deodoro, Maracanã e Copacabana. Além deles, o ousado Plano de Políticas Públicas se propunha aos muitos resultados, eram áreas centrais em revitalização, como a zona do Porto Maravilha, transportes, despoluições, desapropriações e tantos outros. De todas as ações do Plano, das matrizes e dos ciclos de planejamentos foram geradas dúvidas à sociedade, não somente sobre o que fazer com esses grandes equipamentos após os me-

gaeventos, mas existiam e existem os questionamentos sobre quais foram os reais investimentos feitos. O que se viu em resposta à essas questões foram as manifestações dos valores finais de cada megaevento, feitas em 2014 e 2017, mas que não condiziam com a realidade, com o cenário de exclusões de obras dos documentos oficiais, embora tivessem recebido partes de investimentos ou foram paralisadas, como também o os aumentos nos investimentos não foram efetivamente considerados e o que estava em processo de execução não foi colocado no pacote dos balanços. Resultados disso fecham esse primeiro ponto conclusivo, as contas foram além, os R\$ 6,4 bilhões a mais nas previsões da Copa entre 2011 e 30/06/2018, eles poderiam ser utilizados para o pagamento de outros novos dez estádios no padrão da Arena Pantanal. No mesmo percurso, a diferença de R\$ 3,24 bilhões das Olimpíadas, entre 2014 e 30/06/2018, seriam suficientes para custear outras obras de implantação do VLT na zona central do Rio e os BRTs TransOlimpica e Transoeste. Juntos, os R\$ 9,64 bilhões diferenciais não foram plenamente demonstrados nas prestações de contas e isso talvez seja um dos entraves dos megaeventos no Brasil, o da não clareza no que e como foi realizado em nome da Copa e das Olimpíadas.

Fazer esse levantamento e estabelecer esse quantitativo foi uma tarefa complexa, longa, mas importante para se montar a ideia do quanto pode se inflacionar um megaevento num país com realidades e comportamentos como no Brasil. Os dados se demonstram astronômicos, não execuções das obras que eram qua-

se todas essenciais, mas pelo modus operandi, pelos acréscimos e pela fragilidade de suas sistematizações e publicações, que não acontece próxima e com empatia com a sociedade que assumirá os impactos e legados, em todos os sentidos.

O segundo ponto conclusivo se estabelece sobre a afirmação que as obras foram construídas sem previsões mais certeiras de usos futuros. Como já afirmado durante todo o texto, nas três partes e nas ideias do primeiro ponto conclusivo, a dificuldade de planejamento ou a ausência dele fizeram com que as sedes da Copa do Mundo, de forma quase unânime, tivessem problemas financeiros, administrativos e estruturais após julho/2014. As dimensões para os estádios, aeroportos, portos, terminais urbanos de ônibus e estações de metrô tiveram várias faces. Casos emblemáticos como o metrô e VLT de Fortaleza, o BRT de Recife, a conexão via transporte público de Salvador, os BRTs do Rio e outros foram justos benefícios que permaneceram como legados. Da mesma maneira como os aeroportos ampliados, melhorando a qualidade dos deslocamentos de passageiros corriqueiros foi um crescente na possibilidade de deslocamento via e no país. Muitos foram os ganhos, muitos foram os pontos positivos, mas aconteceram muitos descompasso e os estádios, possivelmente, tenham se tornado os grandes vencedores dessa esquizofrenia urbana e de usos, eles foram projetados com a noção do global e com o intuito de impressionar, às vezes passando as exigências para o megaevento. Resultados disso, foram as dificuldades de manutenções mensais, de con-

servação e de fazer com eles gerem sustentabilidade operacional, com arenas devolvidas por concessionárias ou com estruturas ruindo. Essas situações colocam tais equipamentos como motivos de aumentos nas contas públicas do estado e com elefantes brancos sem possibilidade de inserção das realidades das cidades, cenário acontecido em copas recentes como no caso da África do Sul.

Além desses fatores, obras de mobilidade não finalizadas ou terminais marítimos fechados se tornaram símbolos da não previsão dos usos posteriores ao megaevento. A dificuldade com a mobilidade e transporte gerou resultados deixados aos estados e prefeituras, que se veem, ainda hoje, incapacitados de supri-los ou seguir com as execuções. A lição mais importante desse ponto gira no sentido das execuções de projetos sem que houvesse futura previsão, essas obras não eram instalações complementares que seriam desmontadas, elas ficariam e ficaram com contas de energia, águas, esgoto, recuperação de vias, pinturas, sinalizações e tantos outros itens. O relevante, nesses casos, era provisionar cenários futuros, não apenas construir o emergencial.

O derradeiro ponto conclusivo se centra a partir da afirmação que as infraestruturas construídas atuaram como estruturadoras e transformadoras dos espaços urbanos juntamente com os valores por elas motivados. Os equipamentos esportivos, aeroportuários, portuários e as obras de mobilidade atuaram como instrumentos aos processos de renovação das estruturas das cidades-sede, assim como nas estru-

turações dos espaços urbanos, tanto dos municípios como de seus entornos e regiões metropolitanas. Em todas as capitais chegaram as obras da Copa, mas também desembarcaram com elas ou antes delas, dados os cenários econômicos daquele momento, as expectativas dos investidores urbanos e foram constantes as implantações de equipamentos que acabaram sendo utilizados como propulsores de outras intervenções que favoreceram aos deslocamentos de determinadas camadas sociais e áreas das cidades. Aconteceram inúmeros casos de renovações e inovações com acessos por viadutos, trincheiras, novas vias e tudo em nome da acessibilidade, da conexão e das melhorias de deslocamentos de específicas regiões.

A possibilidade colocada dentro um pacote de benefícios pelas implantações dos equipamentos de infraestrutura urbana foi muito bem recebida, principalmente para aqueles que poderiam custear, mais tarde, os novos padrões nas cidades. Sem dúvidas, as ações, custos, transformações urbanas aconteceram dentro das lógicas de estruturação e reestruturação dos espaços das cidades, entendendo-os em processos de melhoria e adequações de acordo com os grupos que se interessam por eles. Sentimento que gera, ao final, a certeza de que a recepção do megaevento está ligada ao evento em si, ao city marketing, aos deslocamentos e mobilidade, à criação de novos espaços de entretenimento e esporte, mas também na feitura de uma cidade que já acontece baseada nos valores de suas localizações e nas melhorias que ela pode ter.

Todos os três pontos conclusivos se convergem ao lugar da hipótese colocada no início desta pesquisa, eles confirmam a ideia posta por ela ao especular que os megaeventos esportivos no Brasil foram responsáveis pelos grandes projetos de infraestrutura e pela definição de novos arranjos urbanos, trabalhados a partir de novas ou antigas necessidades, embora tenham acontecido num cenário de dificuldade de prestação de contas, mas ainda assim foram desenvolvidos com novos vetores de modificações nas paisagens urbanas das cidades-sede e atuaram como elementos importantes no estabelecimento de processos de estruturação urbana nas terras das cidades.

Como últimas palavras, se houvesse a clássica pergunta: Vale a pena para um país ou cidade sediar um megaevento? A resposta seria: Talvez! Talvez porque depende dos mecanismos de planejamento, de engajamento da sociedade e agentes públicos, a participação controlada da voraz iniciativa privada, da fiscalização, da correta prestação de contas, da definição das dimensões dos projetos e da gestão dos recursos antes, durante e após o evento. Fazer escolas de antigos estádios ou centros esportivos, utilizar centros de treinamento como novas áreas culturais dever ser uma reflexão primária e não uma ação que acontece como um sistema de improviso.

ENCERRAMENTO DA PARTIDA



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, P. Dinâmica imobiliária: elementos para o entendimento da espacialidade urbana. Rio de Janeiro, Dissertação (Mestrado) – IPPUR, 1988.

AEROFLAP. Infraero entrega obra no Aeroporto de Cuiabá. AEROFLAP, [S. l.], p. 1-1, 18 jun. 2016. Disponível em: <https://www.aeroflap.com.br/infraero-entrega-obras-no-aeroporto-de-cuiaba/>. Acesso em: 13 maio 2019.

AEROPORTO DE BRASÍLIA. O AEROPORTO DADOS E INFORMAÇÕES. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/sobre-o-aeroporto/dados-e-informacoes/>. Acesso em: 22 abr. 2019.

AEROPORTO DE NATAL. O AEROPORTO DADOS E INFORMAÇÕES. Natal, 2018. Disponível em: <https://www.natal.aero/br/o-aeroporto/sobre-o-aeroporto/dados-e-informacoes/>. Acesso em: 11 abr. 2019.

AFFERNI, Raffaella. Il post-evento: prostettive per I future urbani. Torino: Università degli Studi del Piemonte Orientale, 2012.

AGÊNCIA BRASÍLIA. Obras do VLT devem iniciar ainda neste ano. Brasília, 1 abr. 2019. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2019/04/01/obras-do-vlt-devem-iniciar-ainda-neste-ano/>. Acesso em: 23 abr. 2019.

Agência Nacional de Transportes Aquaviários do Departamento Nacional de Infraestrutura de AGORA RN. Acesso sul do Aeroporto Aluizio Alves é liberado para o tráfego. Agora RN, Natal, p. 1-1, 4 jul. 2018. Disponível em: <https://agorarn.com.br/cidades/acesso-sul-do-aeroporto-aluizio-alves-e-liberado-para-o-trafego/>. Acesso em: 20 fev. 2019.

ALMEIDA, B. S.; MEZZADRI, F. M.; MARCHI JR., W. Considerações sociais e simbólicas sobre sedes de megaventos esportivos. In: Dossiê 2007-2016 - A Década dos Megaeventos Esportivos no Brasil. Motrivivência, ano XXI, n. 32/33, p. 71-88, jun/dez de 2009.

ALMIRANTE, Juliana. Projeto do BRT de Salvador é centro de polêmica entre prefeitura, moradores, urbanistas e ambientalistas. G1 Bahia, salvador, p. 1-1, 22 maio 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/projeto-do-brt-de-salvador-e-centro-de-polemica-entre-prefeitura-moradores-urbanistas-e-ambientalistas-entenda.ghtml>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ALVARENGA, Darlan. Governo arrecada R\$ 24,5 bilhões com leilão de aeroportos. G1 Economia, São Paulo,

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

p. 1-1, 6 fev. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/2012/02/governo-arrecadar-245-bilhoes-com-leilao-de-aeroportos.html>. Acesso em: 13 mar. 2019.

AMARO, Fausto. Jogos Olímpicos na imprensa carioca: primeiros momentos (1890 a 1910). In: INTERCOM – SOCIEDADE BRASILEIRA DE ESTUDOS INTERDISCIPLINARES DE COMUNICAÇÃO – XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. Rio de Janeiro, 2015.

AMORIM FILHO, O. B. e SENA FILHO, Nelson. A Morfologia das Cidades Médias. Goiânia. Editoria Vieira. 2005.

ANAC. Aeroporto Internacional de Salvador. [S. l.], 2017. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/salvador>. Acesso em: 10 mar. 2019.

ANAC. Leilão do Galeão e de Confins tem ágio médio de 253%. [S. l.], 22 nov. 2013. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2013/leilao-do-galeao-e-de-confins-tem-agio-medio-de-253>. Acesso em: 20 jun. 2019.

ANDRADE GUTIERREZ. Arenas Tecnologia, inteligência e conforto para o esporte e o entretenimento. Os cenários da Copa e dos Jogos Olímpicos têm a nossa marca. [S. l.], 2019. Disponível em: <http://www.andradegutierrez.com.br/ArenaseEstadios.aspx>. Acesso em: 11 out. 2018.

ANDRADE, Lorryne; PEREIRA, Mônica. IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS GERADAS PELA VIA MANGUE (RECIFE-PE) E ANÁLISE DAS DESIGUALDADES SOCIOESPAIAIS. REVISTA DE GEOGRAFIA (UFPE), Recife, 2014. Disponível em: <file:///D:/Downloads/229136-65783-1-PB.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2019.

ANJOS, Lislaine dos. Convênios de R\$ 4 milhões entre governo e associação suspeita de desvio são suspensos pelo TCE-MT. G1 Mato Grosso, Cuiabá, p. 1-1, 6 jun. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/convenios-de-r-4-milhoes-entre-governo-e-associacao-suspeita-de-desvio-sao-suspensos-pelo-tce-mt.ghtml>. Acesso em: 11 mar. 2019.

ARANTES, O. (2000). “Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas”. In: MARICATO, E. (Org.). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, Vozes.

ARAUJO, 2018 ARAÚJO, Alex. Após 4 anos da Copa do Mundo no Brasil, ainda há obras inacabadas em BH. G1 MG, Belo Horizonte, p. 1-1, 18 maio 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/apos-4-anos-da-copa-do-mundo-no-brasil-ainda-ha-obras-inacabadas-em-bh.ghtml>. Acesso em: 30 abr. 2019.

ARCHITECTUS. Terminal Marítimo de Passageiros – Fortaleza / CE. Fortaleza, 2019. Disponível em: <http://www.architectus.com.br/pt/projetos/terminal-maritimo-de-passageiros-fortalezace/>. Acesso em: 3 mar. 2019.

ARENA DAS DUNAS. Arena das Dunas. Natal, 2019. Disponível em: <https://arenadunas.com.br/arena/gestao/>. Acesso em: 5 fev. 2019.

AUGÉ, Marc. Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papirus, 1994.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES JOGOS OLÍMPICOS 2016 - LEGADO – VERSÃO 1 (2014)

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES JOGOS OLÍMPICOS 2016 – LEGADO – VERSÃO 2 (2015)

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES JOGOS OLÍMPICOS 2016 – LEGADO – VERSÃO 3 (2017)

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 1, 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 2, 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 3, 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 4, 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 5, 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 6, 2014.

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. PLANO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS JOGOS OLÍMPICOS 2016. Versão 7, 2014.

BARBOSA, Alexandre. Arena de Pernambuco fecha 2017 com piores números e terá em 2018 ano mais desafiador. PE SUPER ESPORTES, Recife, p. 1-1, 11 jan. 2018. Disponível em: https://www.pe.supertes.com.br/app/noticias/futebol/futebol-nacional/2018/01/11/noticia_futebol_nacional,50894/arena-de-pernambuco-fecha-2017-com-piores-numeros-e-tera-em-2018-ano-a.shtml. Acesso em: 2 jan. 2019.

BAUDRILLARD, Jean. Impossible Exchange. London: Verso, 2001.

BELCHIOR, Miriam. Reunião com o Comitê Técnico de Mobilidade Urbana do Conselho das Cidades. PAC Cidades, [S. l.], p. 1-54, 1 mar. 2012. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/84eb9976381403584da-325f7e9f16004.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2019.

BELLONI, Maria Luiza. A formação na sociedade do espetáculo: gênese e atualidade do conceito. In: Revista Brasileira de Educação. Florianópolis, 2003.

BENEVOLO, Leonardo. História da Cidade. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BH-AIRPORT. A CONCESSÃO. BH-AIRPORT, 2019. Disponível em: <http://www.bh-airport.com.br/br/p/26/a-concessao.aspx>. Acesso em: 12 maio 2019.

BIENENSTEIN, Glauco et al. Megaeventos e metrópoles: insumos do Pan-2007 e perspectivas para as Olimpíadas de 2016. In: MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTERIN, Glauco. O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011.

BIENENSTEIN, Glauco et al. A batalha pela preservação da alma do Maracanã: Disputas simbólicas, lutas sociais, cidade e arquitetura. In: SÁNCHEZ, Fernanda et al. A copa do mundo e as cidades: políticas, projetos e resistências. Niterói: Editora da UFF, 2014.

BNDES aprova financiamento de R\$ 400 milhões para construção da Arena de São Paulo, em Itaquera. BNDES, Rio de Janeiro, p. 1-1, 11 jul. 2012. Disponível em: https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20120711_arenaitaquera. Acesso em: 13 dez. 2018.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOM DIA BRASIL. Área ociosa do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, vira salão de festas. Bom dia Brasil, [S. l.], p. 1-1, 12 out. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2015/10/area-ociosa-do-porto-do-mucuripe-em-fortaleza-vira-salao-de-festas.html>. Acesso em: 3 abr. 2019.
- BORGERS, Walter. From the temple of industry to Olympic arena – The exhibition tradition of the Olympic games. *Journal of Olympic History*, n 1, vol 11, jan/2003.
- BOTELHO, Diego Nogueira. Dinâmica imobiliária e estruturação intra-urbana: Estudo de caso dos condomínios horizontais fechados no setor Sul de Uberlândia (MG). Goiânia, 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás.
- BOURDIEU, Pierre. Sobre a televisão. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 1977.
- BRANSKI, Regina et al. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. In: *Cadernos Metrópole*, São Paulo, vol 15, n 30, p. 557-582, jul-dez/2013.
- BRASIL, 2014 - BRASIL. Investimentos da Infraero nos aeroportos das cidades-sede da Copa. Governo do Brasil, Rio de Janeiro, p. 1-1, 17 jun. 2014. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/centro-aberto-de-midia/noticias/investimentos-da-infraero-nos-aeroportos-das-cidades-sede-da-copa>. Acesso em: 18 abr. 2019.
- BRASIL. Decreto nº 12.035/2009 de 1º de out. de 2009. Institui o Ato Olímpico, no âmbito da administração pública federal, com a finalidade de assegurar garantias à candidatura da cidade do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016 e de estabelecer regras especiais para a sua realização, condicionada a aplicação desta Lei à confirmação da escolha da referida cidade pelo Comitê Olímpico Internacional. Brasília-DF, out 2009.
- BRASIL. Decreto nº 9.512 de 27 de set. de 2018. Extingue órgãos colegiados relativos à Copa do Mundo FIFA 2014 e aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, e revoga os Decretos que dispõem sobre o assunto. Brasília-DF, set 2018.
- BRASIL. Lei nº 12.663, de 5 de jun. de 2012. Dispõe sobre as medidas relativas à Copa das Confederações FIFA 2013, à Copa do Mundo FIFA 2014 e à Jornada Mundial da Juventude - 2013, que serão realizadas no Brasil; altera as Leis nºs 6.815, de 19 de agosto de 1980, e 10.671, de 15 de maio de 2003; e estabelece concessão de prêmio e de auxílio especial mensal aos jogadores das seleções campeãs do mundo em 1958, 1962 e 1970. Brasília-DF, jun 2012.
- BRASIL. Lei nº 13.161, de 31 de ago. de 2015. Altera as leis nº 12.546 de 14 de dez. de 2011, quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta. Brasília-DF, ago 2015.
- BRASIL. Lei nº 13.334 de 13 de set. de 2016. Cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. Brasília-DF, set 2016.
- BRASIL. Lei nº 13.474 de 23 de ago de 2017. Transforma a Autoridade Pública Olímpica (APO) na Autoridade de Governança do Legado Olímpico (Aglo). Brasília-DF, ago 2017.
- BROUDEHOUX, Anne-Marie. A construção da imagem urbana orientada por grandes eventos: potemkinismo, a mídia e a periferia. In: SÁNCHEZ, Fernanda et al. A copa do mundo e as cidades: políticas, projetos e resistências. Niterói: Editora da UFF, 2014.
- BRT SALVADOR. O que é o projeto do BRT. salvador, 2018. Disponível em: <http://brt.salvador.ba.gov.br/>. Acesso em: 29 maio 2019.
- CALCAGNO, Luiz. TCDF suspende licitação para concessão do complexo do Mané Garrincha. *Correio Braziliense*, Brasília, p. 1-1, 8 mar. 2018. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/03/08/interna_cidadesdf,664846/tcdf-suspende-licitacao-para-concessao-do-complexo-do-mane-garrincha.shtml. Acesso em: 19 fev. 2019.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. Informativo nº 112/2017 – Informações sobre Despesas com os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira. Brasília: mai/2017.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAMARGO, Carlos; ESPÓSITO, Eduardo. Copa da Alemanha – Estudo de caso: “estudo sobre a Copa do Mundo de Futebol FIFA 2006 realizada na Alemanha e as lições para a organização da Copa no Brasil. São Paulo, 2011.
- CAMPOS NETO, Carlos Alvares; SOUZA, Frederico. Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília, 2011.
- CAP S/A. ARENA DOS PARANAENSES. RELATÓRIO ANUAL DA ADMINISTRAÇÃO - EXERCÍCIO 2018. Curitiba, 31 dez. 2019. Disponível em: <https://static.athletico.com.br/wp-content/uploads/2019/04/29182620/BalancoCAPSA2018.pdf>. Acesso em: 19 maio 2019.
- CAPEL, H. La morfología de las ciudades – Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona, Serbal, 2002.
- CAPELO, RODRIGO. Arena das Dunas, no RN, acumula R\$ 35 milhões em prejuízos desde a inauguração. Época, Natal, p. 1-1, 22 jun. 2016. Disponível em: <https://epoca.globo.com/vida/esporte/noticia/2016/06/arena-das-dunas-no-rn-acumula-r-35-milhoes-em-prejuizos-desde-inauguracao.html>. Acesso em: 4 jul. 2018.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade. São Paulo: Contexto, 1997.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade. São Paulo, Contexto, 2004.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.
- CARVALHO, José Eduardo. 150 ano de futebol. São Paulo: Estadão, 2013.
- CARVALHO, Julia. Conheça a empresa francesa que vai administrar o Castelão. Exame, São Paulo, p. 1-1, 5 jan. 2014. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/conheca-a-empresa-francesa-que-vai-administrar-o-castelao/>. Acesso em: 5 set. 2017.
- CARVALHO, Monica; GAGLIARDI, Clarissa (organizadores). Megaprojetos, megaeventos, megalópole: a produção de uma nova centralidade em São Paulo. São Paulo: Olho d'Água, 2015
- CARVALHO, Mônica; GAGLIARDI, Clarissa. A “cidade global” avança sobre a “cidade operária”: a recepção da Copa do Mundo em São Paulo. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- CASHMAN, Richard. What is “Olympic Legacy?”. In: MORAGAS, Miquel; KENNETT, Christopher; PUIG, Nuria. The Legacy of the Olympic Games 1984-2000. Lausanne: International Symposium, 2002.
- CASTELLS, Manuel. La cuestion urbana. Mexico DF: Siglo Veintiuno Editores, 1978.
- CASTRO, Demian et al. O projeto olímpico da cidade do Rio de Janeiro: reflexões sobre os impactos dos megaeventos esportivos na perspectiva do direito à cidade. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- CODERN - CIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE. TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS ESTÁ CONSOLIDADO COMO NOVO ESPAÇO DE EVENTOS DE NATAL. Natal, 2015. Disponível em: <https://codern.com.br/terminal-maritimo-de-passageiros-esta-consolidado-como-novo-espaco-de-eventos-de-natal/>. Acesso em: 17 mar. 2019.
- COELHO, Sergio. Arena Pantanal. Vitruvius, São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/12.133/4203>. Acesso em: 4 abr. 2019.
- CONTERMAS. Navios Com 7,5 Mil Turistas Vão Desembarcar Em Salvador Na Próxima Semana. [S. l.], 2019. Disponível em: <http://contermas.com.br/navios-com-75-mil-turistas-vao-desembarcar-em-salvador-na-proxima-semana/>. Acesso em: 29 maio 2019.
- COSTA, Lígia. Porto: dragagem é iniciada; mais 6 cruzeiros até 2019. Diário do Nordeste, Fortaleza, 10 jul. 2018.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/negocios/porto-dragagem-e-iniciada-mais-6-cruzeiros-ate-2019-1.1967242>. Acesso em: 11 fev. 2019.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

DANTAS, Marcos. Prejuízo da Arena da Amazônia passa dos R\$ 20 milhões em quatro anos. *Globoesporte.globo.com*, Manaus, p. 1-1, 9 jan. 2018. Disponível em: <https://globoesporte.globo.com/am/noticia/prejuizo-da-arena-da-amazonia-passa-dos-r-20-milhoes-em-4-anos.ghtml>. Acesso em: 25 jan. 2019.

DARN, T. Reflexões Sobre o Território do Futebol e a Copa do Mundo FIFA 2014 no Brasil. (Tese de Doutorado) - Rio Claro: UNESP, 2011

DARWIN JÚNIOR. Por decisão do governador, Arena Pantanal não será mais flexível. *Olhar Copa*, Cuiabá, p. 1-1, 4 abr. 2014. Disponível em: https://www.olhardireto.com.br/copa/noticias/exibir.asp?noticia=Por_decisao_do_governador_Arena_nao_sera_mais_flexivel&id=8642. Acesso em: 5 abr. 2019.

DEPUTADO ESTADUAL BEBETO. Requerimento de Informações, 42/2019, 05/06/2019. Rio de Janeiro, 18 mar. 2019. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1923.nsf/e00a7c3c8652b69a83256cca00646ee5/1c3c-032c7e3d483b8325840f0042b348?OpenDocument>. Acesso em: 30 jun. 2019.

DUARTE, Nathália. Aeroporto de Cumbica passa a ser administrado pela iniciativa privada. *G1 São Paulo*, São Paulo, p. 1-1, 15 nov. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2012/11/aeroporto-de-cumbica-passa-ser-administrado-pela-iniciativa-privada.html>. Acesso em: 6 jan. 2019.

ESTÁDIO ATHLETICO PARANAENSE. ESTÁDIO ATHLETICO PARANAENSE. Curitiba, 2014. Disponível em: <https://www.ingressoscap.com.br/historia/>. Acesso em: 31 jul. 2018.

FARIA, 2009 - Nova Administração Pública: O Processo de Inovação na Administração Pública Federal Brasileira Visto pela Experiência do “Concurso Inovação na Gestão Pública Federal”

FERNANDES, Douglas. Vencedora de concessão do aeroporto do Recife é a maior operadora do mundo. *JC ONLINE*, recife, p. 1-1, 15 mar. 2019. Disponível em: <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/nacional/noticia/2019/03/15/vencedora-de-concessao-do-aeroporto-do-recife-e-a-maior-operadora-do-mundo-373821.php>. Acesso em: 27 fev. 2019.

FERREIRA, RITA. Falta de manutenção prejudica gramados de estádios em Manaus. *Em Tempo*, Manaus, p. 1-1, 17 ago. 2018. Disponível em: <https://d.emtempo.com.br/amazonas-cidades/117117/falta-de-manutencao-prejudica-gramados-de-estadios-em-manaus>. Acesso em: 25 jan. 2019.

FERRI, Lilian; TEIXEIRA, Luiz. Criação de cenários: a espetacularização urbana contemporânea. In: I SIMPÓSIO DE PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA CATARINA – “PATRIÔMINIO CULTURAL: SABERES E FAZERES PARTILHADOS”. Florianópolis, nov/2013.

FGV PROJETOS. Elaboração de Estudos que Promovam o Aprimoramento do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, a partir do Estudo de Caso da Concessão Administrativa para a Exploração da Arena Multiuso da Copa de 2014 (Governo do Estado de Pernambuco). Recife, 23 dez. 2015. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/pjveras/estudo-da-fgv-sobre-a-arena-pernambuco>. Acesso em: 5 maio 2019.

FIGUEIREDO, ITIMARA. Comprovado: VLT é a melhor opção para Cuiabá. Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, Cuiabá, p. 1-1, 5 abr. 2011. Disponível em: <https://www.al.mt.gov.br/midia/texto/comprovado-vlt-e-a-melhor-opcao-para-cuiaba/visualizar>. Acesso em: 16 abr. 2019.

FILIPO, Leonardo. Com atualização do Plano de Políticas Públicas, custo da Rio 2016 chega a R\$ 43 bi. *Globo esporte*, Rio de Janeiro, p. 1-1, 17 jun. 2017. Disponível em: <https://globoesporte.globo.com/olimpiadas/noticia/com-atualizacao-do-plano-de-politicas-publicas-custo-da-rio-2016-chega-a-r-43-bi.ghtml>. Acesso em: 26 dez. 2018.

FIRKOWSKI, Olga; BALISKI, Patrícia. Elemento para compreensão das transformações de Curitiba em face da

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Copa 2014. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

FORTALEZA AIRPORT. Sobre o Fortaleza Airport. Fortaleza, 2019. Disponível em: <https://fortaleza-airport.com.br/pt/institucional/sobre>. Acesso em: 26 maio 2019.

FRAGA, Raffaella. Quatro anos depois, ainda há obras prometidas para Copa no Brasil inacabadas em 11 das 12 cidades-sede. G1 Globo, São Paulo, p. 1-1, 23 maio 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/quatro-anos-depois-ainda-ha-obras-prometidas-para-copa-no-brasil-inacabadas-em-11-das-12-cidades-sede.ghtml>. Acesso em: 7 dez. 2018.

FREITAS, Daniel; OLIVEIRA JÚNIOR, Hélio; TONUCCI FILHO, João. Impactos socioeconômicos e urbanos da Copa do Mundo 2014 em Belo Horizonte. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

G1 BAHIA. MP entra com ação contra governo e Fonte Nova por irregularidades em contrato. G1 Bahia, Salvador, p. 1-1, 3 abr. 2018. Disponível em: <https://globoesporte.globo.com/ba/noticia/mp-entra-com-acao-contra-governo-e-fonte-nova-por-irregularidades-em-contrato.ghtml>. Acesso em: 16 dez. 2018.

G1 PE. Governo rompe contrato de concessão da Arena Pernambuco. G1 Pernambuco, Recife, p. 1-1, 3 abr. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/03/governo-rompe-contrato-de-concessao-da-arena-pernambuco.html>. Acesso em: 2 jan. 2019.

G1 RS. Obra de ampliação no Aeroporto de Porto Alegre volta a ser paralisada. G1 Rio Grande do Sul, Porto Alegre, p. 1-1, 8 maio 2014. Disponível em: g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/05/obra-de-ampliacao-no-aeroporto-de-porto-alegre-volta-ser-paralisada.html. Acesso em: 5 mar. 2019.

GAFFNEY, Christopher. Arenas de Conflito: os processos conflituosos durante a preparação. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

GE BAHIA. Abaixo da projetada, média de público é dor de cabeça para a Fonte Nova. GE BAHIA, Salvador, p. 1-1, 9 maio 2014. Disponível em: <http://globoesporte.globo.com/ba/noticia/2014/09/abaixo-da-projetada-media-de-publico-e-dor-de-cabeca-para-fonte-nova.html>. Acesso em: 27 fev. 2019.

GECOPA. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES COPA 2014 – VERSÃO 2010

GECOPA. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES COPA 2014 – VERSÃO 2011

GECOPA. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES COPA 2014 – VERSÃO 2014

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (organizadoras). Métodos de pesquisa. Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS - Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1994.

GLOBOESPORTE.COM. Diretor do Mineirão destrincha gestão, números e parcerias com Atlético-MG e Cruzeiro. Globo Esporte, Belo Horizonte, p. 1-1, 23 mar. 2019. Disponível em: <https://globoesporte.globo.com/mg/futebol/noticia/diretor-do-mineirao-destrincha-gestao-numeros-e-parcerias-com-atletico-mg-e-cruzeiro.ghtml>. Acesso em: 3 abr. 2019.

GLOBONEWS. Confirma a situação dos estádios preparados para a Copa, após 5 anos. Globonews, São Paulo, p. 1-1, 19 mar. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/globonews/jornal-globonews-edicao-das-10/noticia/2019/03/19/confirma-a-situacao-dos-estadios-preparados-para-a-copa-apos-5-anos.ghtml>. Acesso em: 16 abr. 2019.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- GOMES, Luiz. Maracanã sob gestão compartilhada tem tudo para dar certo. Lance, Rio de Janeiro, p. 1-1, 7 abr. 2019. Disponível em: <https://www.lance.com.br/futebol-nacional/maracana-sob-gestao-compartilhada-tem-tudo-para-dar-certo.html>. Acesso em: 28 jun. 2019.
- GOVERNO DO BRASIL. Com obras concluídas, Porto de Manaus é entregue à população. Brasil, 11 jun. 2014. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/noticias/infraestrutura/2014/06/com-obras-concluidas-porto-de-ma-naus-e-entregue-a-populacao>. Acesso em: 4 out. 2018.
- GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. Governo do Amazonas reduz custos de manutenção da Arena da Amazônia e mantém estádio da Copa ativo. Manaus, 4 maio 2015. Disponível em: <http://www.amazonas.am.gov.br/2015/05/governo-do-amazonas-reduz-custos-de-manutencao-da-arena-da-amazonia-e-mantem-estadio-da-copa-ativo/>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Decreto, 46.999, 18/03/2019. Rio de Janeiro, 18 mar. 2019. Disponível em: <https://www.netflu.com.br/wp-content/uploads/2019/03/D2BkicaX4AEdXdu.jpg>. Acesso em: 30 jun. 2019.
- GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Governo do Estado anula concessão do Maracanã. Rio de Janeiro, 18 mar. 2019. Disponível em: <http://www.governoaberto.rj.gov.br/noticias/2019/03/governo-do-estado-anula-concessao-do-maracana>. Acesso em: 28 jun. 2019.
- GRANDE RECIFE. BRT – Via Livre. RECIFE, 2019. Disponível em: <http://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/transporte/brt-via-livre/>. Acesso em: 5 maio 2019.
- GRANDES CONSTRUÇÕES. Boulevard Arrudas – Tereza Cristina. Grandes Construções - Mobilidade Urbana, São Paulo, p. 1-1, 23 abr. 2013. Disponível em: <http://www.grandesconstrucoes.com.br/Materias/Exibir/boulevard-arrudas--tereza-cristina>. Acesso em: 18 abr. 2019.
- GROSTEIN, Marta Dora. Metrópole e Expansão Urbana – a persistência de projetos “insustentáveis”. In: Revista São Paulo em Perspectiva. São Paulo. 2001.
- GROSTEIN, Marta Dora; MEYER, Regina Maria. A leste do centro: territórios do urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.
- GUIA DOS ESTÁDIOS. Arena da Baixada. São Paulo, 2019. Disponível em: <http://guiadosestadios.com/arena-da-baixada/>. Acesso em: 23 maio 2019.
- GUTTMANN, A. Games and Empires: Modern Sports and Cultural Imperialism, New York: Columbia University Press, 1994.
- HARVEY, David. “Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana”, São Paulo, Martins Fontes, 2014.
- Harvey, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo, Annablume, 2005.
- HUTTON, Anne K. The Olympic games: Lessons for future host cities. Halifax, 2001. Dissertação (Master of Urban and Rural Planning) – Dalhousie University.
- IGLESIA, Xavier. El escenario post Juegos Olímpicos de Barcelona’92. In: EL ESCENARIO POST JUEGOS OLÍMPICOS DE BARCELONA ’92. Barcelona, Universidade de Barcelona, 2010.
- Informativo 112/2017 da Câmara dos Deputados
- INFRAERO. AEROPORTO DE CUIABÁ COMEMORA 61 ANOS DE OPERAÇÕES. Cuiabá, 14 jun. 2017. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/imprensa/noticias/aeroporto-de-cuiaba-comemora-61-anos-de-operacoes/>. Acesso em: 2 jun. 2019.
- INFRAERO. HISTÓRICO. Brasília, 2019. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-cuiaba-marechal-rondon/sobre-o-aeroporto/historico/>. Acesso em: 24 abr. 2019.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

INFRAERO. Licitação: (Ano 2013/INFRAERO/Nº Processo: 006/DALC/SBPA/2013). 23/07/2013, 23 jul. 2013. Disponível em: http://licitacao.infraero.gov.br/arquivos_licitacao/2013/SEDE/006_DALC_SBPA_2013_RDC-e/ATA_RDC.06_487515.pdf. Acesso em: 14 abr. 2019.

INSTITUTO DE ENGENHARIA CARLOS ROBERTO DOS SANTOS. IMPLANTAÇÃO LINHA 13 – JADE. CPTM, São Paulo, p. 1-1, 1 mar. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/linha-13-jade-da-cptm-que-liga-sao-paulo-a-cumbica-comeca-a-operar-o-dia-todo-nesta-segunda.ghtml>. Acesso em: 6 jan. 2019.

INSTITUTO DOS AUDITORES FISCAIS DO ESTADO DA BAHIA. PPP da Arena Fonte Nova lucrou 131,9 milhões até 2016. INSTITUTO DOS AUDITORES FISCAIS DO ESTADO DA BAHIA, Salvador, p. 1-1, 13 out. 2017. Disponível em: <http://www.iaf.org.br/ppp-da-arena-fonte-nova-lucrou-1319-milhoes-ate-2016/>. Acesso em: 24 fev. 2019.

IPPUC. Concorrências. Curitiba, 2012. Disponível em: <http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=141>. Acesso em: 27 maio 2019.

IVO, Any Brito Leal. Para além dos jogos de futebol: o processo de reestruturação das cidades para a Copa de 2014 e a “marca Brasil”. Salvador: EDUFBA, 2015.

JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009

JACQUES, Paola Berenstein. ERRÂNCIAS URBANAS: a arte de andar pela cidade. Arqtexto, Porto Alegre, 2005. Disponível em: https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_7/7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf. Acesso em: 5 mar. 2019.

JOSÉ, Beatriz Kara. As intervenções ‘res’ - contribuindo para o debate. Anais do Simpósio de Arquitetura e Urbanismo Senac, Santo Amaro, 2012. Simpósio de Arquitetura e Urbanismo, 2012, Santo Amaro.

JULIO FILHO. Prefeitura quer acordo com Estado pra acabar com dívida da Arena da Baixada. Tribuna PR, Curitiba, p. 1-1, 24 nov. 2017. Disponível em: <https://www.tribunapr.com.br/esportes/atletico/prefeitura-quer-acordo-com-estado-pra-acabar-com-divida-da-arena-da-baixada/>. Acesso em: 22 jan. 2019.

KLEIN, Jeferson. Brio modifica usos dos espaços no Beira-Rio. Jornal do Comércio, Porto Alegre, p. 1-1, 14 fev. 2018. Disponível em: Brio modifica usos dos espaços no Beira-Rio - Jornal do Comércio (https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2018/02/economia/611188-brio-modifica-usos-dos-espacos-no-beira-rio.html). Acesso em: 16 abr. 2019.

KOCH, Natalie. Sports and the city. Geography Compass - Wiley [on line], agosto/2018.

LAGO, Luciana. Divisão sócio-espacial e mobilidade residencial: reprodução ou alteração das fronteiras espaciais? Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. Morfologia urbana e desenho da cidade. 6ª ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2011.

LEÃO, André Luiz Maranhão de Souza; FERREIRA, Bruno Rafael Torres; GOMES, Victor Pessôa de Melo. Um “elefante branco” nas dunas de Natal? Uma análise pós desenvolvimentista dos discursos acerca da construção da Arena das Dunas. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, p. 659-687, 1 ago. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rap/v50n4/0034-7612-rap-50-04-00659.pdf>. Acesso em: 9 jan. 2018.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Mariza; MARTINS, Clóvis; CAPRARO, André. Olimpíadas modernas: a história de uma tradição inventada. Pensar a Prática. Goiânia, n 1, vol 12, 2009.

LOTURCO, Bruno. Concluído em 20 meses, terminal do Aeroporto de Natal combina vidro e cobertura metálica, na forma de asa de avião. Infraestrutura Urbana, Natal, setembro 2014. Disponível em: <http://infraestrutu>

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

raurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/42/concluido-em-20-meses-terminal-do-aeroporto-de-natal-combina-326344-1.aspx. Acesso em: 5 jul. 2018.

LUIZ, Bruno. <https://www.bnews.com.br/noticias/politica/politica/223590,governo-eleva-valor-de-contrato-com-fonte-nova-para-quase-r-168-milhoes-caso-e-alvo-de-operacao-que-mira-wagner.html>. BNEWS, [S. l.], p. 1-1, 16 dez. 2018. Disponível em: <https://www.bnews.com.br/noticias/politica/politica/223590,governo-eleva-valor-de-contrato-com-fonte-nova-para-quase-r-168-milhoes-caso-e-alvo-de-operacao-que-mira-wagner.html>. Acesso em: 2 fev. 2019.

LUZ, Elias. Auditoria no Consórcio da Arena das Dunas começa na próxima semana. Agora RN, Natal, p. 1-1, 18 maio 2019. Disponível em: <https://agorarn.com.br/cidades/auditoria-no-consorcio-da-arena-das-dunas-comeca-na-proxima-semana/>. Acesso em: 2 jun. 2019.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010.

MAGALHÃES, David; RIOS NETO, Eduardo. Uma abordagem multinível para análise da mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Rev. Bras. Est. Pop. Campinas, Ano n1, vol 21, p. 137-156, jan-jun/2004.

MARINHO, Gláucia; CAMPAGNANI, Mario ; CONSENTINO, Renato. Brasil. In: PAULA, Marilene; BARTELT, Dawid (organizadores). Copa para quem e para quê? Um olhar sobre os legados dos mundiais de futebol no Brasil, África do Sul e Alemanha. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2014.

MARX, Karl. (1988). O Capital. Vol. 2. 3ª edição, São Paulo, Nova Cultural.

MASCARENHAS, Gilmar. 2014 e o desenhar conflituoso de uma nova geografia do futebol. In: SÁNCHEZ, Fernanda et al. A copa do mundo e as cidades: políticas, projetos e resistências. Niterói: Editora da UFF, 2014.

MASCARENHAS, Gilmar. Desenvolvimento urbano e grandes eventos esportivos: o legado olímpico nas cidades. In: MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTERIN, Glauco. O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011.

MATOS, Lucas. Arena Castelão tem prejuízo de R\$ 1 milhão por mês. Tribuna do Ceará, Fortaleza, p. 1-1, 17 mar. 2015. Disponível em: <https://tribunadoceara.com.br/esportes/futebol-cearense-2/arena-castelao-custa-r-11-milhao-mensal-para-manutencao/>. Acesso em: 5 set. 2017.

Matriz de Responsabilidade

MEDEIROS, Heloísa. Arena Pantanal. Infraestrutura Urbana, São Paulo, 2013. Disponível em: <http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/27/arena-pantanal-estadio-de-r-5189-milhoes-que-abriga-288501-1.aspx>. Acesso em: 8 abr. 2019.

MELLO, Germana. Transformações na dinâmica territorial de São Lourenço da Mata: Da “Cidade da Copa” aos novos empreendimentos imobiliários. Recife, 2014. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco.

MELO, Luiz. Usuários do Porto de Manaus sofrem com estrutura precária de escadaria. A Crítica, Manaus, p. 1-1, 10 jan. 2019. Disponível em: <http://www.portaldanavegacao.com/2017/02/anos-apos-anuncio-obras-em-porto-de-manaua-ainda-nao-sairam-do-papel/>. Acesso em: 6 abr. 2019.

MENDONÇA, Jupira. Mobilidade residencial e dinâmica das transformações socioespaciais na metrópole belo-horizontina. Cadernos Metrópole, n 9, p. 39-79, 1º sem/2003.

MENDONÇA, Renata. Copa: Prejuízo de ‘elefantes brancos’ já supera R\$ 10 milhões. BBC Brasil, São Paulo, p. 1-1, 19 maio 2015. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/02/150212_elefantes_branco_copa_rm. Acesso em: 4 jan. 2017.

MENDONÇA, Renata. Três anos após início da Copa, ‘elefantes brancos’ servem até de escola para reduzir pre-

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- juízo. BBC News Brasil, São Paulo, p. 1-1, 12 jul. 2017. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-40226673>. Acesso em: 1 abr. 2019.
- MESQUITA, Flávio; BUENO, Wilson. O legado olímpico em questão: do equívoco conceitual à avaliação negativa da imprensa brasileira. Revista *Communicare*. Vol 18, edição 1, 2018.
- METRO CPTM. Metrô decide rescindir contrato com consórcio principal da Linha 17-Ouro. São Paulo, 22 mar. 2019. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/metro-decide-rescindir-contrato-com-consorcio-principal-da-linha-17-ouro/>. Acesso em: 20 maio 2019.
- METRÔ RECIFE. [Http://www.metrorecife.com.br/estacao-aeroporto/](http://www.metrorecife.com.br/estacao-aeroporto/). Recife, 13 jul. 2019. Disponível em: <http://www.metrorecife.com.br/estacao-aeroporto/>. Acesso em: 19 out. 2018.
- METROFOR. Inauguração de estações completam percurso da Linha Sul do Metrô de Fortaleza. Fortaleza, 15 jul. 2013. Disponível em: <https://www.metrofor.ce.gov.br/2013/07/15/inauguracao-de-estacoes-completam-percurso-da-linha-sul-do-metro-de-fortaleza/>. Acesso em: 4 mar. 2019.
- MINISTÉRIO DO ESPORTE. 1º BALANÇO COPA 2014. Brasília: 2011. Brasil, 2011.
- MINISTÉRIO DO ESPORTE. 5º BALANÇO COPA 2014. Brasília: 2012. Brasil, 2012.
- MINISTÉRIO DO ESPORTE. 6º BALANÇO COPA 2014. Brasília: 2014. Brasil, 2014.
- MINISTÉRIO DO ESPORTE. 5º Balanço de Ações para a Copa (1º Ciclo). Cidade-sede: Porto Alegre. [S. l.], setembro 2013. Disponível em: http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/131125_balanco_portoalegre.pdf. Acesso em: 4 fev. 2018.
- MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO. Construtora responsável pela ampliação do aeroporto Salgado Filho firma TAC com o MPT. JUS BRASIL, Porto Alegre, 22 maio 2014. Disponível em: <https://mpt-prt4.jusbrasil.com.br/noticias/320414434/construtora-responsavel-pela-ampliacao-do-aeroporto-salgado-filho-firma-tac-com-o-mpt>. Acesso em: 1 mar. 2019.
- MONTEIRO, Poliana; CONSENTINO, Renato. Rio 2016: projeto, orçamento e (des)legados olímpicos. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2017.
- MOREIRA, Braitner; RODRIGUES, Mateus. Obras prometidas em Brasília para a Copa de 2014 chegam à Copa de 2018 paradas. G1 Distrito Federal, Brasília, p. 1-1, 23 maio 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/obras-prometidas-em-brasilia-para-a-copa-de-2014-chegam-a-copa-de-2018-paradas-veja-lista.ghtml>. Acesso em: 21 out. 2018.
- MÜLLER, Norbert; TODT, Nelson. Pierre de Coubertin 1863 – 1937. EdiPUCRS. Porto Alegre: 2015.
- NASCIMENTO, Adriana Queiroz. Cuiabá-MT em jogo: a reestruturação urbana em virtude da Copa do Mundo em 2014. Remoção e ordenamento urbano como reflexos da exclusão. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- NOGUEIRA, Gláucio. Escola Governador José Fragelli comemora primeiro ano. Secretaria Adjunta de Esporte e Lazer, Cuiabá, p. 1-1, 10 abr. 2018. Disponível em: <http://www.esportes.mt.gov.br/-/9572692-escola-governador-jose-fragelli-comemora-primeiro-ano>. Acesso em: 1 abr. 2019.
- NUNES, Gabriela. Architectus: Terminal marítimo de passageiros Fortaleza - ESTÉTICA MARCANTE E FORMA DINÂMICA. Projeto e Design, São Paulo, 2014. Disponível em: <https://www.arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/architectus-terminal-maritimo-de-passageiros-fortaleza>. Acesso em: 6 fev. 2019.
- O POVO ON LINE. Ceará e Fortaleza devem assumir gestão da Arena Castelão. O Povo On line, São Paulo, p. 1-1, 23 out. 2018. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/esportes/futebol/times/cearenses/2018/10/ceara-e-fortaleza-devem-assumir-gestao-da-arena-castelao-reuniao-acon.html>. Acesso em: 11 jan. 2019.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

OLIVEIRA, Adão. A Metropolização e os efeitos da Copa do Mundo de 2014 no Desenvolvimento de Manaus. In: ZIMERMAN, Arthur (organizador). Desigualdade regional e as políticas públicas. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2013.

OLIVEIRA, Nelma; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda et al. A copa do mundo e as cidades: políticas, projetos e resistências. Niterói: Editora da UFF, 2014.

ÓRDOVAS, M.J.G. La cuestión urbana: algunas perspectivas críticas. Revista de Estudios Políticos (Nueva Época), 1998, nº 101, p. 303-333.

ORTIGOZA, Silvia. Paisagens do consumo: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

PAC MPOG. RELATÓRIO ANUAL DA ADMINISTRAÇÃO - EXERCÍCIO 2018. Brasília, 25 set. 2012. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/noticia/b1bbf26d>. Acesso em: 14 maio 2019.

PANERAI, Philippe. Análise urbana. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2014.

para a Copa do Mundo no Brasil. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

PAULA, Marilene; BARTELT, Dawid (organizadores). Copa para quem e para quê? Um olhar sobre os legados dos mundiais de futebol no Brasil, África do Sul e Alemanha. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2014.

PELEGI, ALEXANDRE. Manaus desiste de vez de executar projeto de BRT. Diário do Transporte, Manaus, p. 1-1, 19 fev. 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/02/19/manaus-desiste-de-vez-de-executar-projeto-de-brt/>. Acesso em: 26 mar. 2019.

PELEGI, ALEXANDRE. Metrô de SP prorroga contrato de obras do monotrilho da linha 17 Ouro. Diário do Transporte, [S. l.], p. 1-1, 15 mar. 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/03/15/metro-de-s-p-prorroga-contrato-de-obras-do-monotrilho-da-linha-17-ouro/>. Acesso em: 28 maio 2019.

PIERANTI, Octavio; RODRIGUES, Silvia; PECI, Alketa. Governança e New Public Management: Convergências e Contradições no Contexto. XXXI Encontro da ANPAD, 2007, Rio de Janeiro.

PINHEIRO, Bruna. Mais de 300 mil pessoas passaram pela Arena Pantanal este ano. Governo de Mato Grosso, Cuiabá, p. 1-1, 22 set. 2015. Disponível em: <http://www.mt.gov.br/-/mais-de-250-mil-pessoas-passaram-pela-arena-pantanal-este-ano>. Acesso em: 8 abr. 2019.

PINHEIRO, Valéria et al. Os impactos da Copa do Mundo da FIFA 2014 EM Fortaleza. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

PORTAL DA COPA. Começa nova etapa de obras no terminal 1 do Galeão. [S. l.], 21 ago. 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/comeca-nova-etapa-de-obras-no-terminal-1-do-galeao>. Acesso em: 18 jun. 2019.

PORTAL DA COPA. Emitida ordem de serviço para ampliação do aeroporto de Porto Alegre. [S. l.], 1 out. 2103. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/emitida-ordem-de-servico-para-ampliacao-do-aeroporto-de-porto-alegre>. Acesso em: 1 abr. 2018.

PORTAL DA COPA. ESPECIAL VIA MANGUE: direito de uso passa para filhos e neto. [S. l.], 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/especial-mangue-direito-de-uso-passa-para-filhos-e-netos>. Acesso em: 6 maio 2019.

PORTAL DA COPA. ESPECIAL VIA MANGUE: dos ratos ao teto de alvenaria. [S. l.], 19 mar. 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/especial-mangue-dos-ratos-ao-teto-de-alvenaria?language=pt-br>.

Acesso em: 4 out. 2018.

PORTAL DA COPA. Publicado edital para a licitação das obras da nova torre de controle do Aeroporto do Recife. [S. l.], 5 out. 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/publicado-edital-para-licitacao-das-obras-da-nova-torre-de-controle-do-aeroporto-do-recife?page=2>. Acesso em: 4 out. 2018.

PORTO ALEGRE AIRPORT. Porto Alegre Airport - Abr/2019. Porto Alegre, abril 2019. Disponível em: https://s3-sa-east-1.amazonaws.com/tcm-assets/fracport-porto-alegre-ptbr/media/content/attachments/source/20190527154347524-RMA%20_2019%20POA.pdf. Acesso em: 30 abr. 2019.

PORTO DE MANAUS. Cartilha de Orientação de Acesso - ISPS CODE. Manaus, 2019. Disponível em: <https://www.portodemanau.com.br/?pagina=historia>. Acesso em: 9 fev. 2019.

PPP.MG.GOV.BR. PPP do Mineirão está entre os oito projetos finalistas de prêmio internacional. 14 maio 2014. site. Disponível em: <http://www.ppp.mg.gov.br/noticias-mineirao/page/695-ppp-do-mineirao-esta-entre-os-oito-projetos-finalistas-de-premio-internacional>. Acesso em: 16 mar. 2018.

PRAXIS, 2018 PRAXIS. Grandes Projetos Urbanos. Belo Horizonte, 26 ago. 2018. Disponível em: praxis.arq.ufmg.br/gpus/mapas/. Acesso em: 29 abr. 2019.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Sistema MOVE: uma tarifa e diversos destinos na capital. Belo Horizonte, 26 ago. 2018. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/sistema-move-uma-tarifa-e-diversos-destinos-na-capital>. Acesso em: 29 abr. 2019.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. Parte de terminal do Aeroporto Salgado Filho será entregue em dezembro. PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, Porto Alegre, p. 1-1, 12 nov. 2018. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/gp/noticias/parte-de-terminal-do-aeroporto-salgado-filho-sera-entregue-em-dezembro>. Acesso em: 6 mar. 2019.

PREFEITURA DE SANTOS. Cais do Outeirinhos ganha novo trecho e beneficiará cruzeiros e operação portuária. Santos, 5 abr. 2016. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/?q=content/cais-do-outeirinhos-ganha-novo-trecho-e-beneficiara-cruzeiros-e-operacao-portuaria>. Acesso em: 24 mar. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Prefeitura de Fortaleza inicia escavação de túnel da Via Expressa. Fortaleza, 25 maio 2018. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-inicia-escavacao-de-tunel-da-via-expressa>. Acesso em: 4 mar. 2019.

PRISCILA, Dayane. Contrato de construção do monotrilho da Linha 17-Ouro é rescindido. REDE NOTIFICANDO, São Paulo, p. 1-1, 22 mar. 2019. Disponível em: <https://noticiando.net/contrato-de-construcao-do-monotrilho-da-linha-17-ouro-e-rescindido/>. Acesso em: 1 abr. 2019.

PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS. Governo lança edital de estudos para concessão de 22 aeroportos. Brasília, 18 mar. 2019. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/governo-lanca-edital-de-estudos-para-concessao-de-22-aeroportos>. Acesso em: 1 maio 2019.

PRONI, Marcelo. A reinvenção dos Jogos Olímpicos: um projeto de marketing. Esporte e Sociedade. Campinas, Ano 3, n 9, jul-out/2008

PRÓ-TRANSPORTE - Promovendo a melhoria nos sistemas de transporte urbano coletivo. CAIXA, [S. l.], p. 1-1, 11 jan. 2013. Disponível em: <http://www.caixa.gov.br/poder-publico/programas-uniao/urbanizacao-transporte-infraestrutura/pro-transportes/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 13 dez. 2018.

RAEDER, Sávio. Conflitos no ordenamento territorial em grandes eventos esportivos. In: MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTERIN, Glauco. O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011.

RAMALHO, Ana Maria et al. Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo de 2014 na Região Metropolitana do Recife. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- RAMALHO, Ana Maria; VASCONCELOS, Ronald. A Copa de 2014: Impactos ou legado para as cidades-sedes no nordeste. In: ZIMERMAN, Arthur (organizador). Desigualdade regional e as políticas públicas. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2013.
- RD NEWS. Governo e Infraero prorrogam o convênio para conclusão das obras no aeroporto. RD News, Cuiabá, p. 1-1, 6 jan. 2018. Disponível em: <https://www.rdnews.com.br/cidades/governo-e-infraero-prorrogam-o-convenio-para-conclusao-das-obras-no-aeroporto/94425>. Acesso em: 21 mar. 2019.
- REDE NACIONAL DO ESPORTE. Comissão aprova MP que cria a AGLO para administrar legado olímpico. [S. l.], 22 jun. 2017. Disponível em: <http://www.rededoesporte.gov.br/pt-br/noticias/comissao-aprova-mp-que-cria-a-aglo-para-administrar-legado-olimpico>. Acesso em: 12 maio 2019.
- REVISTA OE. Odebrecht, IMX e AEG oferecem maior proposta pelo Maracanã. Revista OE, [S. l.], 17 abr. 2013. Disponível em: <https://revistaoe.com.br/odebrecht-imx-e-aeg-oferecem-maior-proposta-pelo-maracana/>. Acesso em: 10 jun. 2019.
- RIBEIRO, Luiz Cesar; SANTOS JUNIOR, Orlando. Governança empreendedora e megaeventos esportivos: Reflexões em torno da experiência brasileira. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- RIBEIRO, Rômulo José da Costa. Impactos da Copa do Mundo de 2014 em Manaus-AM. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- RIBEIRO, Rômulo José da Costa. Copa do Mundo de 2014 em Brasília, no Centro-Oeste do Brasil. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- RIBEIRO, Rômulo; FUJITA, Kamila. Copa do Mundo de 2014 no Centro-Oeste do Brasil. In: ZIMERMAN, Arthur (organizador). Desigualdade regional e as políticas públicas. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2013.
- ROCHA, Aline. Secretaria dos Portos escolhe consórcio para alinhamento do cais de Outeirinhos. PINI WEB, São Paulo, p. 1-1, 27 jun. 2012. Disponível em: <http://piniweb17.pini.com.br/construcao/infra-estrutura/secretaria-dos-portos-escolhe-consorcio-para-alinhamento-do-cais-de-263601-1.aspx>. Acesso em: 6 jan. 2019.
- ROCHA, Yuri. Teoria geográfica da paisagem na análise de fragmentos de paisagens urbanas de Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro. Revista Formação. Rio de Janeiro, n 15, vol 1, p. 19-35, 2008.
- ROSA, Elisângela. A evidência dos gastos públicos da Copa do Mundo de 2014: Mobilidade urbana na capital do Paraná. Curitiba, 2015. Monografia – Departamento de Contabilidade do Setor de Ciências Sociais e Aplicadas, Universidade Federal do Paraná.
- ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade, Martins Fontes, 2001, São Paulo (2001)
- RUBIO, Kátia. Jogos Olímpicos da Era Moderna: uma proposta de periodização. Revista Brasileira de Educação Física Esporte. São Paulo, ano 2010, v. 24, n. 1, p. 55-68, jan 2010.
- SACHS, Ana. Arena Pernambuco Com estrutura em concreto, aço e vidro, estádio foi concebido para interferir o mínimo possível na paisagem ao redor, composta de mata nativa e áreas de proteção ambiental. Revista Infraestrutura Urbana, São Paulo, 25 abr. 2013. Disponível em: <http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/25/artigo279328-2.aspx>. Acesso em: 6 mar. 2019.
- SÁNCHEZ, Fernanda et al. O que está em jogo? Contradições, tensões e conflitos na implementação do Pan-2007. In: MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTERIN, Glauco. O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2011.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- SANTOS JUNIOR, Orlando. Metropolização e Megaeventos: proposições gerais em torno da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 no Brasil. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SANTOS JUNIOR, Orlando; LIMA, Caio Guimarães. Impactos econômicos dos megaeventos no Brasil: investimento público, participação privada e difusão do empreendedorismo urbano neoliberal. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: EdUSP, 2009.
- SECOPA - MG. MINEIRÃO - Belo Horizonte/MG. 2014. cartaz. Disponível em: <http://copa2014.gov.br/belohorizonte>. Acesso em: 8 mar. 2018.
- SECOPA-MG. Informativo do Estádio Maracanã – folder. Belo Horizonte: 2018.
- SECOPA-MT. Dois consórcios apresentam propostas para reforma e ampliação do aeroporto de Cuiabá. Brasília, 28 fev. 2012. Disponível em: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/dois-consorcios-apresentam-propostas-para-reforma-e-ampliacao-do-aeroporto-de-cuiaba>. Acesso em: 24 abr. 2019.
- SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DA BAHIA. Projetos de PPPs da Bahia. Salvador, maio 2016. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/infraestrutura-e-parceria-para-o-desenvolvimento/apresentacoes-da-seain-priscila-romano-pinheiro.pdf>. Acesso em: 12 maio 2019.
- SECRETARIA-GERAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Desapropriações e deslocamentos involuntários na Copa FIFA 2014. Brasil
- SEVERIANO, Adneison; GONÇALVES, Suelen. Anos após anúncio, obras em porto de Manaus ainda não saíram do papel. Portal da Navegação, Manaus, p. 1-1, 22 fev. 2017. Disponível em: <http://www.portaldanavegacao.com/2017/02/anos-apos-anuncio-obras-em-porto-de-manaus-ainda-nao-sairam-do-papel/>. Acesso em: 6 abr. 2019.
- SEVERIANO, Adneison. Conclusão de projeto do BRT para Manaus não tem data definida. G1 Globo Amazonas, Manaus, p. 1-1, 13 fev. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/am/amazonas/transito/noticia/2015/02/conclusao-de-projeto-do-brt-para-manaus-nao-tem-data-definida.html>. Acesso em: 7 jan. 2019.
- SILVA, Alexsandro et al. Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo 2014
- SILVA, Alexsandro et al. Metropolização e megaeventos: impactos da Copa do Mundo 2014 em Natal-RN. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SILVA, Gerardo. Copa do Mundo de 2014: considerações sobre a Região Sudeste. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.
- SILVEIRA, Denise; CÓRDOVA, Fernanda. A pesquisa científica. In: GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (organizadoras). Métodos de pesquisa. Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS - Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.
- SIMMONS, James. Changing Residence in city: A review of intraurban mobility. Canadian Council on Urban and Regional Research. Ontario: 1968.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SMOLKA, M.O. O capital incorporador em seus momentos de valorização. In: Cadernos PUR/UFRJ. Rio de Janeiro, Ano II, n 1, jan/abril, 1987.

SOARES, Paulo et al. Metropolização e Megaeventos: Impactos da Copa do Mundo no espaço urbano e na gestão urbana de Porto Alegre - RS. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

SOARES, Paulo Roberto et al. Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo no

SOARES, Paulo Roberto. A copa do mundo do mundo de 2014 em um Porto nem tão Alegre: o Grenal dos estádios quem ganha é o o capital. In: ZIMERMAN, Arthur (organizador). Desigualdade regional e as políticas públicas. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2013.

SOUZA, Angela Gordilho. Afina, o que ficou da Copa 2014 para as cidades-sede no Brasil? Uma análise dos impactos urbanos em Salvador-Bahia. In: SANTOS JUNIOR, Orlando; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

SPE HOLDING BEIRA-RIO SA.. Relatório da Diretoria: Balanços Patrimoniais em 31 de dezembro de 2016 e 2015. Porto Alegre, 15 maio 2017. Disponível em: <http://www.internacional.com.br/conteudo?modulo=1&setor=279&secao=273>. Acesso em: 5 mar. 2019.

SPORT CLUB INTERNACIONAL. [S. l.], 2019. Disponível em: <http://www.internacional.com.br/conteudo?modulo=1&setor=279&secao=273>. Acesso em: 5 mar. 2019.

SUBIRATS, J.; RIUS, J. (2004). Del Chino al Raval. Barcelona, Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona.

TARRADELLAS, Josep. The Olympic Games and the Sustainability. In: MORAGAS, Miquel; KENNETT, Christopher; PUIG, Nuria. The Legacy of the Olympic Games 1984-2000. Lausanne: International Symposium, 2002.

TAVARES, Anna Cláudia Oliveira Kiermes. O PORTO DE NATAL: SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR DO RN. 2013. O PORTO DE NATAL: SUA IMPORTÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR DO RN (Engenharia Civil) - Graduação, Florianópolis, 2013. Disponível em: http://infraestrutura.gov.br/images/arquivos_engenharia_gestao_portuaria/anna-claudia-oliveira-kiermes-tavares.pdf. Acesso em: 27 abr. 2019.

TCDF. Tribunal de Contas do DF autoriza continuidade da licitação do ArenaPlex. Brasília, 14 fev. 2019. Disponível em: <https://www.tc.df.gov.br/tribunal-de-contas-do-df-autoriza-continuidade-da-licitacao-do-arenaplex/>. Acesso em: 27 mar. 2019.

TCEPR. Obras da Copa atrasaram e tiveram custo elevado, aponta relatório do TCE-PR. TCEPR, Curitiba, p. 1-1, 9 fev. 2015. Disponível em: <http://www1.tce.pr.gov.br/noticias/obras-da-copa-atrasaram-e-tiveram-custo-elevado-aponta-relatorio-do-tce-pr/3020/N>. Acesso em: 7 abr. 2019.

TERRACAP. Edital de Concorrência Pública para Concessão do Centro Esportivo de Brasília - ARENAPLEX. Brasília, 2019. <https://www.terracap.df.gov.br/index.php/parcerias/centro-esportivo-de-brasilia-arenaplex/licitacao-arenaplex>. Acesso em: 27 mar. 2019.

TRIBUNA PR. Athletico paga pra jogar o Paranaense na Arena da Baixada. Tribuna PR, Curitiba, p. 1-1, 9 mar. 2019. Disponível em: <https://www.tribunapr.com.br/esportes/athletico/athletico-paga-pra-jogar-o-paranaense-na-arena-da-baixada/>. Acesso em: 29 mar. 2019.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Auditoria com o objetivo de verificar a regularidade dos procedimentos de concessão de financiamentos relacionados à obra do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) de Cuiabá - Várzea Grande. Brasília, 30 jan. 2019. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/%252a/NUMACORDAO%253A119%2520ANOACORDAO%253A2019/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0/sinonimos%3Dfalse>. Acesso em: 10 abr. 2019.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. RELATÓRIO TC 004.185/2014-5. [S. l.], 2017. Disponível em: <https://tcu.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/465738269/relatorio-de-monitoramento-rmon-2798120150/inteiro-te>

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

or-465738289. Acesso em: 6 maio 2019.

TRUÑÓ, Enric. Barcelona, ciudad del deporte. In: MORAGAS, Miquel; BOTELLA, Miquel (editores). Las claves del éxito: Impactos sociales, deportivos, económicos y comunicativos de Barcelona '92. Barcelona: Centro de Estudios Olímpicos y Deporte – Universidad Autónoma de Barcelona, 1996.

URBS. Rodoferroviária. Curitiba, 2019. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/comunidade/rodoferroviaria>. Acesso em: 16 abr. 2019.

VASCONCELOS, Sara. Governo pagou R\$ 116 milhões a OAS. Agora RN, Natal, p. 1-1, 10 jan. 2015. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/governo-pagou-r-116-milha-es-a-oas/302897>. Acesso em: 4 jul. 2018.

VENTURI, Marco. Grandi eventi. La festivalizzazione della politica urbana. Il Cardo, 1994.

VILLAÇA, Flávio. A terra como capital. Revista Espaço & Debates. São Paulo, Ano V, n 16, 1985.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SHIFFER, Sueli. O processo de Urbanização no Brasil. São Paulo: EDUSP, 2010.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VIRACOPOS AEROPORTOS BRASIL. O AEROPORTO. Campinas, 5 fev. 2014. Disponível em: <http://www.viracopos.com/o-aeroporto/>. Acesso em: 12 jul. 2017.

WARREN, M.; PESOA, M.; SABATÉ, J. Preservation through transformation: Amsterdam through the lens of Barcelona. Barcelona, UPC, 2016.

YOSHINAGA, Mário. Infra-estrutura urbana: ruas subterrâneas. Vitruvius. São Paulo, Ano 4, abr/2004.

ZAULI, Fernanda; GIBSON, Felipe. Aeroporto Augusto Severo, no RN, é desativado para voos comerciais. G1 Rio Grande do Norte, Natal, p. 1-1, 31 maio 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2014/05/aeroporto-augusto-severo-no-rn-e-desativado-para-voos-comerciais.html>. Acesso em: 5 jul. 2018.

ZIMERMAN, Arthur (organizador). Desigualdade regional e as políticas públicas. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2013.

ZMITROWICZ, Witold; ANGELIS NETO, G. Infra-estrutura urbana. São Paulo: EDUSP, 1997.



MEGAEVENTOS ESPORTIVOS NO BRASIL:

AS INFRAESTRUTURAS URBANAS
E SEUS REBATIMENTOS NAS CIDADES-SEDE