

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

INSTITUTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA

OS IMPACTOS URBANOS DA COPA DO MUNDO DE 2014 NO BRASIL:

UMA ANÁLISE SOBRE OS INVESTIMENTOS NO MEGAEVENTO E A
GERAÇÃO DE BENEFÍCIOS DURADOUROS NAS DOZE CIDADES-SEDE

Aluno: Leon Ward Franco de Camargo **RA:** 094879

Orientador: Prof. Dr. Humberto Miranda do Nascimento

Campinas – SP

2012

Leon Ward Franco de Camargo

OS IMPACTOS URBANOS DA COPA DO MUNDO DE 2014 NO BRASIL:

UMA ANÁLISE SOBRE OS INVESTIMENTOS NO MEGAEVENTO E A
GERAÇÃO DE BENEFÍCIOS DURADOUROS NAS DOZE CIDADES-SEDE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Graduação do Instituto de Economia da Universidade
Estadual de Campinas para obtenção do título de
Bacharel em Ciências Econômicas, sob orientação do
Prof. Dr. Humberto Miranda do Nascimento.

Campinas – SP

2012

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente aos meus pais, sem os quais nem mesmo a existência me seria possível.

Agradeço à minha namorada Rosy pelo apoio incondicional.

Agradeço ao meu irmão Lucas e ao meu amigo Mohamad pelo apoio indispensável ao longo da graduação.

Agradeço aos meus amigos Brunno, Felipe e Guilherme, sem os quais o processo de graduação teria sido muito mais custoso.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Humberto Miranda do Nascimento, por suas instruções e, sobretudo, por sua compreensão humana em todos os momentos.

Agradeço ao Sandro Barbosa de Oliveira, que, pacientemente, me forneceu depoimentos que muito contribuíram para agregar à discussão do trabalho.

Campinas

2012

Ward, Leon. **Os impactos urbanos da Copa do Mundo de 2014 no Brasil**: Uma análise sobre os investimentos no megaevento e a geração de benefícios duradouros nas doze cidades-sede. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

RESUMO

Em boa medida, o megaevento esportivo Copa do Mundo de 2014 representará um catalisador de aceleração do processo de investimento em diversas áreas cruciais. Nesse contexto se destacam, sobretudo, os investimentos em infraestrutura urbana. O presente trabalho evidencia como benefícios sociais acabam subordinados à esfera privada de acumulação de capital em virtude do megaevento.

Abstract

In good measure, the mega sport events of the 2014 World Cup will accelerate the process of investment in several key areas. In this context stand out above all the investments in urban infrastructure. This work shows how social benefits are subordinated to the private accumulation of capital due to the mega event.

Palavras-Chaves: Copa do Mundo, legados, investimentos, mobilidade urbana, benefícios sociais.

Sumário

Introdução.....	6
Capítulo 1 - As cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 no Brasil.....	10
1.1 Introdução.....	10
1.2 Balanço Geral da Copa.....	12
1.2.1 Problemas a vista: exigências da FIFA.....	12
1.2.2 Informações Quantitativas.....	13
1.3 As cidades-sede.....	19
1.3.1 Belo Horizonte.....	19
1.3.2 Brasília.....	23
1.3.3 Cuiabá.....	25
1.3.4 Curitiba.....	27
1.3.5 Fortaleza.....	30
1.3.6 Manaus.....	32
1.3.7 Natal.....	34
1.3.8 Porto Alegre.....	37
1.3.9 Recife.....	39
1.3.10 Rio de Janeiro.....	42
1.3.11 Salvador.....	44
1.3.12 São Paulo.....	46
1.4 Conclusão.....	49
Capítulo 2 – Dos legados aos benefícios sociais gerados.....	50
2.1 Introdução.....	50
2.2 Alemanha: Copa do Mundo de 2006.....	52
2.3 África do Sul: Copa do Mundo de 2010.....	62
2.4 Conclusão.....	74
Capítulo 3 – Para uma avaliação dos impactos urbanos do megaevento.....	75
3.1 Introdução.....	75
3.2 Acesso a bens públicos e Mobilidade Urbana.....	75
3.3 Remoções.....	76
3.4 Saneamento básico.....	88
3.5 Conclusão.....	99

4. Considerações Finais.....	100
5. Bibliografia	101

Introdução

Com a proximidade da Copa do Mundo de Futebol, a ser realizada em 2014 no Brasil, o interesse nacional e internacional de pesquisadores, cientistas, filósofos e cidadãos recaem sobre nosso país, num contexto em que o megaevento terá implicações para o futuro da nação.

Sediar megaeventos esportivos é uma grande oportunidade para países emergentes, que possuem sua importância elevada no cenário internacional, além de possibilidade de desenvolvimento econômico, político e social. Há atividades diretamente impactadas pelo megaevento como indústria da construção, hotelaria, transporte e infraestrutura aérea, metroviária e rodoviária, água e saneamento básico; e indiretamente relacionadas ao mesmo, como comércio, bens e serviços financeiros, educação, ciência e tecnologia.

De acordo com o Governo Brasileiro, a Copa de 2014 deverá agregar R\$183 bilhões ao PIB nacional até 2019, sendo R\$47,5 bilhões atrelados aos investimentos em infraestrutura, gastos dos turistas durante o evento e incremento no consumo das famílias. Os outros R\$135,7 bilhões estariam relacionados à recirculação de dinheiro na economia e à elevação do turismo e do uso dos estádios após a Copa.

Ainda além, o governo federal brasileiro estima impactos diretos de R\$33,1 bilhões em investimentos em infraestrutura, sendo R\$22,8 bilhões em infraestrutura civil, decomposto em R\$5,7 bilhões atrelados a estádios, R\$11,6 bilhões relacionados à mobilidade urbana e R\$5,5 bilhões vinculados a portos e aeroportos. Dos outros R\$10,3 bilhões, R\$3,8 bilhões estariam direcionados a telecomunicações e energia, R\$4,6 bilhões à segurança e saúde e R\$1,9 bilhões vinculados ao ramo hoteleiro.

Ainda no âmbito de grandes números dos impactos da Copa divulgados pelo governo federal brasileiro, é prevista a geração de R\$ 9,4 bilhões por 3,7 milhões de turistas nacionais e internacionais durante junho e julho de 2014. Por fim, é estimado um incremento de R\$ 5 bilhões no consumo das famílias entre 2010 e 2014.

Em meados de 2009 foram escolhidas as 12 cidades-sede da Copa que abrigarão jogos da competição: Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Recife (PE) e Salvador (BA). Além das 12 cidades escolhidas, participaram da disputa Rio Branco (AC), Belém (PA), Maceió (AL), Goiânia (GO), Florianópolis (SC) e Campo Grande (MS).

Os megaeventos esportivos podem ter papel crucial para a construção de cidades que assegurem os direitos dos cidadãos. Destarte, a infraestrutura urbana, a moradia, o saneamento ambiental, educação, cultura, transporte, saúde, serviços públicos gerais, esporte, lazer e trabalho devem ser direitos garantidos para as gerações presentes e futuras.

Recentemente, a Organização das Nações Unidas (ONU) relatou ao Brasil a importância de que os futuros megaeventos a ser realizados no país (Copa do Mundo de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016) resultem em benefícios duradouros para a população urbana, inclusive a marginalizada¹. Foi também enfaticamente recomendado que as obras para viabilização dos referidos megaeventos respaldem os direitos dos moradores, não havendo despejos forçados.

No dia 12 de dezembro de 2011 foi lançado, simultaneamente nas 12 cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 pelos Comitês Populares da Copa, o Dossiê intitulado Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil, que abrange acontecimentos de violações e impactos dos direitos humanos nas transformações urbanas e obras empreendidas em virtude do megaevento em questão. Destarte, a forma como a Copa está sendo implementada é contestada por uma articulação em nível nacional consolidada pelo referido documento.

Entre os temas abordados pelo Dossiê destacam-se o meio ambiente, sendo que casos concretos demonstram como regulamentações urbanísticas e ambientais das cidades tem sido modificadas arbitrariamente sem consulta à população e sem medição de riscos em virtude dos megaeventos; moradia, com relatos de processos ilegais de desapropriação e despejos de comunidades inteiras para obras da Copa; trabalho, num contexto em que as greves e paralisações nas obras do estádio refletem um cenário

¹ Em uma sabatina sobre a situação dos direitos humanos no Brasil, realizada em 25 de maio de 2012 na ONU em Genebra, essa foi uma das 17 principais recomendações feitas ao governo brasileiro.

adverso de más-condições de trabalho e baixos salários; mobilidade, haja vista que os investimentos em mobilidade urbana e transporte têm regiões de interesse de grandes grupos privados, sem levar em consideração a demanda da população mais pobre, que possui seu direito à mobilidade violado com sua expulsão das áreas valorizadas; entre outros.

Uma das preocupações surgidas da experiência dos países que realizaram as últimas Copas foi com os reais benefícios à população no que se refere, por exemplo, ao tipo de impacto social com a melhoria da infraestrutura local para o megaevento. As experiências anteriores demonstram que a elevação do custo de vida, devido a fatores como o aperfeiçoamento do conjunto de instalações, equipamentos e serviços públicos, resultou em marginalização da população local antes residente no território modificado. Faz-se necessário, portanto, pensar em alternativas para evitar tal situação, em consonância com o cumprimento da Lei dos Direitos Humanos e suas diretrizes.

Diante de todo o exposto, o presente trabalho aborda a questão crucial atrelada à geração de benefícios sociais urbanos em virtude da ocorrência do megaevento Copa do Mundo de 2014 no Brasil. O capítulo inicial – As cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 no Brasil – se define como descritivo e visa, através da caracterização das cidades-sede e da utilização de dados oriundos do balanço de 2012 do Ministério dos Esportes sobre a Copa, traçar um panorama geral dos investimentos no megaevento, delineando a dimensão do mesmo em termos nacionais. Dessa forma, revela quais as expectativas (o que se espera) oriundas da ocorrência do megaevento em si, levantando ao final uma problemática nevrálgica: a viabilidade da ocorrência de cumprimento das expectativas e o suprimento das carências sociais verificadas nas cidades-sede.

O capítulo seguinte, intitulado “Dos legados aos benefícios sociais gerados”, por meio de revisão bibliográfica de estudos de caso de Copas do Mundo anteriores em consonância sobretudo com o caráter social de seus legados, tem por objetivo fornecer subsídios para reflexão acerca desse âmbito para o futuro megaevento a ser realizado no Brasil, esclarecendo as diversas situações que devem ser evitadas pelo Estado e órgãos organizacionais, bem como as práticas que devem ser estimuladas para garantir legados sociais benéficos à sociedade civil. Nesse contexto, o estudo do megaevento a ser realizado no Brasil pode ser contextualizado a partir do exame da Copa do Mundo de 2006 na Alemanha e de 2010 na África do Sul, visto que o Brasil pode ser caracterizado

como uma situação intermediária entre aquele país, desenvolvido e este último, periférico. O âmbito temporal desse estudo engloba tanto o momento anterior à realização do megaevento, como o seu instante de realização (no qual se verificam os impactos do megaevento); e período pós-realização do mesmo, em que os legados - benéficos ou não - serão assimilados pela sociedade.

O conclusivo capítulo é subdividido em três tópicos cruciais: saneamento básico, remoções e acesso à bens públicos e mobilidade urbana, com o intuito de fornecer uma concepção concreta dos fatores que fatalmente modificarão o perfil social e econômico dos bairros afetados, haja vista o grau de intervenção nas cidades observado. O objetivo, após a caracterização de cada cidade-sede em seus aspectos populacionais e territoriais, é possibilitar maior compreensão acerca da magnitude e abrangência dos benefícios sociais oriundos em virtude da ocorrência do megaevento. Ademais, traz as contribuições oriundas de entrevista realizada em 4 de dezembro de 2012 com morador do distrito de Itaquera em virtude da construção da Arena Corinthians, no bairro de Itaquera, em São Paulo.

Finalmente, as considerações finais sintetizam aspectos relevantes oriundos de cada capítulo.

Capítulo 1 - As cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 no Brasil

1.1 - Introdução

FIGURA 1 – AS CIDADES-SEDE DA COPA DO MUNDO DE 2014 NO BRASIL



Disponível em: <<http://mochileiro.tur.br/copa-2014.htm>> Acesso em: 19 de setembro de 2012

As doze cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 serão impactadas significativamente com os investimentos previstos em virtude do megaevento. A fim de se adequar aos padrões técnicos exigidos pela FIFA, medidas diversas de intervenção urbana são verificadas, entre as quais se destacam: obras de estádio, aeroportos e portos, mobilidade urbana, habitação.

A fim de que o custo benefício dos investimentos da Copa seja satisfatório, uma vez que o dinheiro poderia ser aplicado em áreas outras como saúde e educação, é fundamental que a eficiência econômica das cidades cresça no longo prazo em virtude

das intervenções urbanas. Nesse contexto e de acordo com Betarelli, et al. (2010), parece ser verdade que o financiamento público para obras de estádios pode ser mais oneroso que alternativas outras, visto que acarreta diminuição do gasto governamental, impactando negativamente a renda, ou ainda elevação da dívida pública.

Ainda que seja verdade o já salientado por Nascimento (2010), de que os municípios atualmente figuram-se como atrelados ao modelo de cidade-empresa, num contexto de busca incessante pela valorização do capital e de processos decisórios diversos tomados sem participação democrática, tendo como justificativa a excepcionalidade do megaevento em questão, o mesmo poderá ser considerado maléfico aos cidadãos caso os benefícios oriundos das intervenções urbanas não atinjam à população em geral, ou caso acarretem em prejuízos à população local outrora residente.

Por se tratar de um megaevento, com intervenções urbanas e impactos de dimensão nacional portanto, é evidente que não logrará tão somente benefícios ou unicamente malefícios. A heterogeneidade das diversas classes sociais, setores e órgãos organizacionais, entre outros, devem ser considerados na avaliação dos grupos beneficiados e prejudicados nos mais diversos aspectos. Nesse sentido, cabe a ponderação sobre os impactos sobretudo nas classes de mais baixa renda, que configuram-se justamente como as mais necessitadas de políticas não discriminatórias e de intervenções que logrem a si benefícios.

Nesse contexto, após descrição do balanço geral da Copa do Mundo de 2014, no que tange aspectos de investimentos atrelados à estádio, obras de mobilidade urbana, aeroportos e portos, a caracterização se estende à cada cidade-sede individualmente. O presente capítulo descritivo tem por intuito tornar possível um levantamento da composição dos investimentos atrelados ao megaevento, bem como descrição das intervenções urbanas, sobretudo no tocante a obras de mobilidade urbana. Destarte, é possível inferir um panorama geral sobre as expectativas (o que se espera) oriundas da ocorrência do megaevento.

1.2 Balanço Geral da Copa

1.2.1 Problemas a vista: exigências da FIFA

Dentre as exigências da FIFA ao país sede do megaevento Copa do Mundo, alguns conflitos se destacam desde logo e evidenciam-se como problemáticas a serem solucionadas. De forma a exemplificar, a entidade age para garantir exclusividade a seus patrocinadores ao redor dos estádios da Copa. Nesse sentido, a Lei Geral da Copa prevê área de restrição comercial durante a realização do torneio. Entre as exigências criadoras de conflitos podem ser citadas: a proibição de atividades publicitárias não programadas pela FIFA no interior das Áreas de Restrição Comercial, restrição aos estabelecimentos comerciais próximos aos estádios quanto à realização de atividade publicitária com referência ao mundial e proibição de publicidade de produtos concorrentes de patrocinadores.

Contrariando o interesse da FIFA, a presidente Dilma Rousseff vetou artigo presente na Lei Geral da Copa segundo o qual regras estaduais e municipais sobre descontos não se aplicariam ao evento (permitindo assim a possibilidade de futura venda de ingressos meia-entradas). Como justificativa, a presidente afirma não ser correto violar o pacto federativo, soberano. Essa atitude pode exigir da FIFA esforço extra, no sentido de negociar individualmente com Estados e municípios-sede de jogos da Copa que tenham leis específicas sobre o assunto.

Outra ponto de conflito envolve diretamente o turismo: da Lei Geral da Copa foram vetados artigos que estabeleciam parte das regras para facilitar a obtenção do visto. Destarte, indiretamente, foi vetado um processo que desburocratizaria a obtenção de vistos. Como consequência, o número de turista podem ser reduzidos, fato particularmente ruim para nosso país que apresentou déficit, em 2011, de US\$ 14 bilhões na conta turismo².

Algumas outras questões também não ficam devidamente claras inclusive mediante análise da própria Lei Geral da Copa: os 300 mil ingressos mais baratos que serão comercializados a 50 reais para a denominada “classe 4” (estudantes, idosos e

² Dado e informações disponíveis em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2012/06/lei-geral-da-copa-e-publicada-no-diario-oficial.html>> Acesso em: 20 de setembro de 2012.

beneficiários de programas de transferência de renda) não possuem claras regras de sorteio.

Uma das mais graves preocupações é oriunda de uma exigência da FIFA em relação aos patrocinadores do Mundial: a venda de bebidas alcoólicas em estádios. A regra polêmica foi mantida, sendo suspensa a vigência atrelada ao tema no Estatuto do Torcedor. A interpretação dos diferentes estados participantes quanto a sua autonomia para execução de leis particulares atreladas ao tema é ainda confusa e incerta. Fato é que, mantida a exigência da FIFA, a tragédia pode estar sendo anunciada antecipadamente, sobretudo em caso de campanha não exitosa de nossa seleção.

1.2.2 Informações Quantitativas

As informações contidas nesse tópico foram retiradas do 3º Balanço das ações do Governo Brasileiro para a Copa.

O primeiro ciclo dos preparativos do Governo para a Copa ocorreu em 2009 e 2010 e envolveu os projetos de infraestrutura, com a definição daqueles assinados na Matriz de Responsabilidades, sendo 12 estádios, 51 projetos em mobilidade urbana, outros 31 em 13 aeroportos e 7 em portos. O segundo ciclo teve início em 2011 e ainda encontra-se em execução, com o tratamento de projetos de infraestrutura de suporte e serviços, estando em discussão temas como segurança, telecomunicações, energia, infraestrutura turística, saúde e promoção do país. O terceiro ciclo, com início no presente ano e duração até o seguinte, aborda operações e ações específicas como a malha aérea, operação aeroportuária e portuária, operação de transporte e mobilidade urbana, fornecimento de energia, saúde, prevenção e pronto socorro, além de estruturas temporárias para a Copa.

Quanto ao primeiro ciclo de planejamento, os empreendimentos de infraestrutura esportiva e de transporte para a Copa somam R\$ 27 bilhões. Os estádios perfazem 12% do investimento total, ou seja, R\$ 6,8 bilhões, sendo R\$ 2,5 bilhões oriundos do governo estadual e municipal, R\$ 3,7 bilhões financiados à nível federal e comente R\$ 0,6 bilhões oriundos de recursos privados. A maior porcentagem dos investimentos totais encontra-se em mobilidade urbana, sendo 51% (R\$ 12 bilhões) destinados para tal. Desse montante, R\$ 4,6 bilhões provém dos governos estaduais e municipais e o financiamento federal é responsável pelos outros R\$ 7,4 bilhões. Os investimentos em

aeroportos também são muito relevantes, representando 31% do total, ou seja, R\$ 7,4 bilhões, subdivididos em R\$ 3,8 bilhões de recurso federal e R\$ 3,6 bilhões de recursos privados. Destarte, o investimento total de R\$ 27 bilhões encontra-se assim distribuído: R\$ 7,1 bilhões oriundos do governo estadual e municipal, R\$ 11,1 bilhões de financiamento federal, R\$ 4,7 bilhões de recurso federal e a menor parcela, R\$ 4,2 bilhões, provêm de recursos privados.

Em abril de 2012, 60 obras atreladas à Copa do Mundo foram iniciadas, demonstrando nítido crescimento do número de obras em andamentos. Tal evolução foi de 76% quando comparada com setembro de 2011, quando 34 obras haviam sido iniciadas. Cabe enfatizar que desse total, apenas 12 são obras das instalações esportivas estádios. Ainda além, do total de 101 empreendimentos, 55 estão em obras e 5 já foram entregues. Destarte, cerca de 60% dos empreendimentos encontram-se finalizados ou em execução. Do restante, 9% aguarda o início das obras, a despeito da licitação concluída para tal, 17% estão em licitação e 15% ainda em elaboração de projeto (situação adversa diante da proximidade temporal do megaevento). O Ministério dos Esportes estima que cerca de 85% dos empreendimentos serão concluídos até 2013, ano da Copa das Confederações, e o restante em 2014. Conclusivamente, se forem vislumbrados benefícios para as cidades e para os cidadãos, estes deveriam ser verificados antes mesmo da ocorrência do evento.

Tabela 1 – Investimento, Financiamento e empregos diretos atrelados aos estádios das cidades-sede.

	<i>Investimento</i> (R\$ milhões)	<i>Financiamento</i> (R\$ milhões)	<i>Trabalhadores</i> Número absoluto
São Paulo	820,0	400,0	1.430
Porto Alegre	330,0	235,0	Não Informado
Curitiba	234,0	123,0	93
Brasília	812,2	-	3.485
Rio Janeiro	808,4	400,0	4.800
Manaus	532,2	400,0	1.096
Cuiabá	518,9	285,0	491
Belo Horizonte	695,0	400,0	1.700
Salvador	591,7	323,6	2.592
Fortaleza	518,6	351,5	1.332

Recife	500,2	400,0	1.881
Natal	417,0	396,5	503
Total	6.778,20	3.714,60	19.403

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

No que tange aos estádios em particular, haverão investimentos de R\$ 6,8 bilhões, sendo que os recursos são assim distribuídos por fontes: 41% de parcerias público-privada (PPP), 20% de fonte privada e 30% oriunda de recursos públicos. A primeira categoria, PPP, é mais predominante nas seguintes cidades-sede: Belo Horizonte (Estádio Mineirão), Salvador (Estádio da Fonte Nova), Fortaleza (Estádio Castelão), Recife (Estádio Cidade da Copa) e Natal (Estádio da Dunas). As fontes privadas, por sua vez, são verificadas em demasia em São Paulo (Arena do Corinthians) e em dois estádios que já possuem administração privada, como em Porto Alegre (Estádio Beira Rio) e Curitiba (Arena da Baixada). Por fim, os estádios financiados sobretudo de maneira pública estão localizados em: Brasília (Estádio Mané Garrincha), Rio de Janeiro (Estádio do Maracanã), Manaus (Arena Amazônia) e Cuiabá (Arena Pantanal).

A tabela 1 retrata os valores, em milhões de reais, dos investimentos e do financiamento no estádio de cada cidade-sede, bem como a estimativa dos empregos diretos gerados. Vale ressaltar que, no caso de São Paulo, Porto Alegre e Curitiba os dados referentes a financiamento se encontram em estado de solicitação em análise pelo BNDES. O maior investimento, no valor de R\$ 820 milhões é verificado em São Paulo, em virtude da construção de um estádio antes inexistente, a saber, a Arena Corinthians. Nesse quesito, outros estádios que se destacam com valores de investimentos próximos são Estádio Nacional Mané Garrincha, em Brasília, com R\$ 812,2 milhões e o Estádio do Maracanã, no Rio de Janeiro, com R\$ 808,4 milhões investidos.

Quanto ao financiamento, são 5 os estádios das cidades-sede que apresentam o valor máximo verificado de R\$ 400 milhões, sendo 2 deles já existentes e que requereram reformas: Estádio do Maracanã, no Rio de Janeiro e Estádio Mineirão, em Belo Horizonte e 3 antes inexistentes e que estão sendo construídos: Arena do Corinthians, em São Paulo; Arena Pernambuco, em Recife e Arena Amazônia, em Manaus.

Os dados referentes à trabalhadores refletem os empregos diretos gerados pela construção e reformas nos estádios das cidades-sede. Vale salientar que não há nenhuma garantia de mudança para outros postos de trabalho após a conclusão das obras e entrega

de trabalho. Experiências de megaeventos anteriores, como na África do Sul em 2010, demonstram o aumento do número de desempregados no momento posterior à entrega dos estádios. Não obstante e em linhas gerais, se percebe uma relação positiva entre o montante, em reais, de investimento nos estádios e o número de trabalhadores empregados. Destarte, o Estádio do Maracanã, responsável pelo maior número de empregos diretos gerados- 4800 trabalhadores – se encontra entre os estádios que receberam maior montante de investimento (R\$808,4 milhões). Não coincidentemente, a Arena da Baixada, em Curitiba, é responsável pela menor estimativa de empregos gerados (apenas 93) e também se configura como o estádio que recebeu menor investimento entre todos os demais (R\$234 milhões).

Tabela 2 – Empreendimentos de mobilidade urbana: projetos, valor total e financiamento federal (R\$ milhões)

			<i>Valor Total</i>	<i>Financiamento Federal</i>
	Projetos	Projetos		
Belo Horizonte	8	BRT, via, controle de trânsito e corredor	1.389	1.023
Brasília	2	VLT e via	380	361
Cuiabá	3	VLT, via e corredor	1.440	562
Curitiba	9	BRT, via, controle de trânsito, corredor e estação	544	441
Fortaleza	6	VLT, estação e BRT	562	410
Manaus	2	Monotrilho e BRT	1.845	800
Natal	4	via e corredor	662	361
Porto Alegre	10	BRT, via, controle de trânsito e corredor	560	484
Recife	5	BRT, via e estação	857	678
Rio Janeiro	1	BRT	1.883	1.179
São Paulo	1	Monotrilho	1.882	1.082
Total	51		12.004	7381

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

A tabela 2 retrata informações e dados referentes aos empreendimentos de mobilidade urbana associados à Copa, que, juntos, somam mais de R\$12 bilhões, sendo aproximadamente R\$7,5 bilhões de financiamento federal. Todos os estados que abrigarão jogos da competição encontram-se retratados, com exceção de Salvador (BA).

O estádio que soma o maior valor direcionado à projeto de mobilidade urbana é o Rio de Janeiro, em virtude do empreendimento de BRT (Bus Rapid Transit) em R\$ 1.883 milhões. Desses, R\$ 1.179 milhões serão oriundos do financiamento federal, ou seja, aproximadamente 63% do montante total. O caso de São Paulo também é significativo, com o projeto de monotrilho sendo responsável por parcela significativa do total de R\$ 1.882 milhões em empreendimentos de mobilidade urbana. Nesse estado, 57% será provido de financiamento federal, ou seja, R\$ 1.082 milhões. Apesar de apresentar o menor valor total empreendido em relação a todas as outras localidades retratadas (R\$ 380 milhões), Brasília apresenta o maior percentual de financiamento federal: os R\$ 361 milhões perfazem 95% do total. Nesse caso, os projetos em mobilidade urbana incluem metrô leve sobre trilhos (VLT).

De acordo com o último Balanço Geral do Governo Brasileiro, em abril de 2012, dos 51 empreendimentos de mobilidade urbana, 28 se encontravam em execução, ou seja, 55% das obras, que perfazem um total de R\$ 7.278 milhões. Outros 7 empreendimentos aguardam o início das obras, apesar de a licitação estar já concluída. Os mesmos representam 14% do total de projetos e somam R\$ 2.277 milhões. Por fim, os projetos ainda em licitação e em elaboração somavam juntos 16 empreendimentos, representando um cenário adverso dado a proximidade temporal da Copa do Mundo: os mesmos configuram-se como 31% (quase um terço) do total de projetos. Ainda além, somam R\$ 762 milhões.

Tabela 3 – Investimentos em Aeroportos (em R\$ milhões)

	<i>Projetos</i>	<i>Projetos</i>	<i>Valor Total</i>	<i>Infraero</i>	<i>Privado</i>
Belo Horizonte	3	TPS	509	509	-
Brasília	3	MOP, TPS	651	11	640
Cuiabá	2	MOP, TPS	91	91	-
Curitiba	3	TPS, pista/pátio	85	85	-
Fortaleza	1	TPS	350	350	-
Manaus	1	TPS	394	394	-
Natal	2	TPS, pista/pátio	558	183	375
Porto Alegre	3	MOP, TPS, pista/pátio	579	579	-
Recife	1	Torre de Controle	18	18	-
Rio de Janeiro	3	TPS, pista/pátio	813	813	-
Salvador	3	TPS, Torre, pista/pátio	48	48	-
São Paulo	4	TPS, pista/pátio	2.071	651	1.420
Campinas	2	MOP, TPS	1.187	7	1.180

Total	31	7.354	3.739	3.615
-------	----	-------	-------	-------

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

A Tabela 3 retrata dados atrelados aos investimentos em aeroportos. Nos 13 aeroportos retratados os investimentos somam R\$ 7,40 bilhões e a maior parcela desse total é oriunda do governo através da Empresa Brasileira de Infra Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) com R\$ 3,74 bilhões.

Além das 12 cidades-sede, também está retratada a cidade de Campinas, que possui o Aeroporto de Viracopos e terá importância de destaque no deslocamento, sobretudo de turistas, durante a Copa do Mundo. Nessa cidade, as obras no aeroporto incluirão o Módulo Operacional (MOP) e o novo Terminal de Passageiros (TPS). A cidade se destaca pela grande participação do setor privado no valor total dos investimentos. Destarte, os R\$ 1.180 milhões de origem privada perfazem mais de 99% do total de R\$1.187 milhões, restando ao órgão governamental INFRAERO parcela muito pouco significativa.

Das 13 cidades retratadas, apenas quatro possuem recursos oriundos do setor privado no que se refere aos investimentos em aeroportos. São elas: Brasília, Campinas, Natal e São Paulo. Nessas 2 últimas, que incluem obras em TPS e pista/pátio, os recursos privados perfazem parcela próxima do investimento total sendo 67% no primeiro e 69% no segundo. Em Brasília, no entanto, esse percentual é muito significativo (os R\$ 640 milhões representam 98% do total).

De acordo com Balanço Geral divulgado pelo Governo Brasileiro em abril, dos 31 empreendimentos de aeroportos, 5 já haviam sido concluídos (Terminais em Cuiabá, Porto Alegre, São Paulo e Campinas e Pista e Pátio em São Paulo). Os mesmos, no entanto, representam apenas 16% do total de empreendimentos e o valor a eles atrelados de R\$ 249 milhões retratam tão somente 3% da parcela total de investimentos. Outros 13 projetos se encontravam em execução, ou seja, 42% dos projetos, que perfazem um total de R\$ 2.565 milhões. Por fim, os projetos ainda em licitação e em elaboração somavam juntos 13 empreendimentos, representando um cenário adverso dado a proximidade temporal da Copa do Mundo: os mesmos configuram-se como 42% (quase metade) do total de projetos. Ainda além, somam R\$ 4.540 milhões.

Tabela 4 - Investimentos em Portos (R\$ milhões)

<i>Cidade-sede</i>	<i>Tipo de Intervenção</i>	<i>Investimento</i>	<i>Estágio</i>
Fortaleza	Terminal marítimo	149,0	Em obras
Recife	Terminal marítimo	25,7	Em obras
Natal	Terminal marítimo	53,7	Em obras
Salvador	Terminal marítimo	36,0	Em obras
Santos	Alinhamento de cais	235,0	Em licitação
Rio de Janeiro	Implantação píer em Y	314,0	Em licitação
Manaus	Terminal hidroviário	89,4	Em elaboração projeto
Total		902,8	

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

Verificam-se R\$ 902,8 milhões de investimentos para readequação e revitalização de 7 portos. Dessa total, Rio de Janeiro se destaca com o maior montante participativo: os R\$ 314,0 milhões previstos perfazem 35% do total de investimentos em portos. As intervenções em terminal marítimo são as mais frequentes (Fortaleza, Recife, Natal e Salvador) e somam R\$ 264,4 milhões, ou seja, quase 30% do total.

1.3 As cidades-sede

1.3.1 Belo Horizonte

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE³, a população de Belo Horizonte é de 2.375.151 habitantes, espalhadas em uma área de 331km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003⁴, o IDH do referido município encontra-se em 0,839, configurando-se como o 71º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis⁵ referem-se à região metropolitana de Belo Horizonte e ao ano de 2008. Os domicílios

³ Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=310620#>> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

⁴ Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

⁵ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

em aglomerados subnormais somam-se 116.109 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 9.853 (8,5% do total de moradias). Um dado alarmante é o fato de que os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 8,5% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 116.000 domicílios.

Tabela 5 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana e aeroportos em Belo Horizonte (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	695,0	400,0	295,0	-
Mobilidade Urbana	8	1.388,8	1.023,3	365,5	-
Aeroportos	3	508,7	-	-	508,7
Total	12	2.592,5	1.423,3	660,5	508,7

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 5 e de forma a traçar um panorama geral, Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, possui 12 empreendimentos, que somam um total de R\$ 2,6 bilhões. O financiamento federal é responsável por 55% desse total (R\$ 1,4 bilhões). Os recursos locais totalizam R\$ 6,6 bilhões, perfazendo aproximadamente 25% dos investimentos. O restante de R\$ 5,1 bilhões se atrela a recurso federal.

Estádio

O estádio do Mineirão, com capacidade para 54 mil lugares, foi inaugurado em 1965 e pertence ao governo estadual. O tipo de intervenção para melhorias à Copa do Mundo de 2014 se refere a obras de reformas e modernização, que foram iniciadas em 2010. O projeto tem investimento de R\$ 695 milhões. Dessa parcela, por volta de 58% representa financiamento do BNDES (R\$ 400 milhões). Os outros 42% são oriundos do governo estadual (R\$ 295 milhões). Já o valor da PPP (Parcerias Público-Privadas) incluem projeto executivo, auditoria e certificação ambiental. O modelo de gestão das obras é portanto compartilhado, envolvendo o governo do estado, a iniciativa privada e os clubes da capital. Destarte, pode ser salientado que PPP (Parcerias Público-Privadas) se destacam no modelo de investimento.

Entre outras melhorias, o projeto prevê o rebaixamento do campo, recuperação estrutural e construção de telões e novos acessos à arena. Vale destaque o fato de que,

com a finalidade que o empreendimento possa ser classificado como ambientalmente sustentável, a cobertura do estádio permitirá a captação de energia solar, como parte do objetivo de conquistar a certificação Leed (Leadership in Energy and Environmental Design).

Mobilidade Urbana

Há vários projetos em mobilidade urbana. Pode-se destacar algumas delas: a BRT Antônio Carlos/ Pedro I que liga o aeroporto de COFINS À região hoteleira e ao centro, passando próximo ao complexo Mineirão/Mineirinho. O investimento na estrada soma R\$ 633,9 milhões, sendo R\$ 50,9 milhões do governo municipal (8%), R\$ 155 milhões do governo estadual (24,5%) e R\$ 428 milhões (67,5%) do governo federal através de financiamento da CAIXA. Cabe ressaltar que a totalidade do recurso estadual e 88% do recurso municipal (R\$ 45 milhões) estão sendo direcionados a atividades de desapropriação.

O projeto Corredor Pedro II envolve a requalificação do corredor da Avenida Pedro II com recuperação e alargamento do viaduto operado em mão dupla, com prioridade para transporte coletivo. O investimento na estrada soma R\$ 27,9 milhões, sendo R\$ 2,4 milhões do governo municipal (8,6%), R\$ 3,7 milhões do governo estadual (13,3%) e R\$ 21,8 milhões (78,1%) do governo federal através de financiamento da CAIXA. Cabe ressaltar que a totalidade do recurso estadual e 54% do recurso municipal (R\$ 1,3 milhões) estão sendo direcionados a atividades de desapropriação.

Quanto ao projeto Bus Rapid Transit (BRT) da Área Central, haverá a requalificação de vias preferenciais no centro abrigando faixas exclusivas de ônibus e integração do sistema de BRT. O investimento previsto é de R\$ 58 milhões, sendo o governo municipal responsável por 5% (R\$ 2,9 milhões) e o governo federal, com R\$ 55 milhões, pelo restante (95%).

A expansão da Central de Controle de Trânsito envolve a ampliação e modernização do centro de controle operacional, do sistema de centralização de semáforos e dos painéis de mensagens. Com investimento total previsto de R\$ 31,6 milhões, o governo municipal será responsável por 5% e o governo federal por 95%.

Também se destaca o projeto Via 210 (Ligação Via Minério/Tereza Cristina) que envolverá a implantação de via com corredor de ônibus, cujo traçado liga a região de Barreiro ao centro da cidade e ao sistema de metrô. Do investimento total previsto de R\$ 106,2 milhões, 8,8% é de responsabilidade do governo municipal, 23,4% do estadual e 67,8% do governo federal. Vale ressaltar que o total de recurso estadual e 87% do recurso municipal se destinam a atividades de desapropriação.

Já o projeto Via 710 (Andradas/Cristiano Machado) envolve a implantação de corredor de ônibus, cujo traçado integra os bairros da região nordeste e o BRT Cristiano Machado. Do investimento total de 174,9 milhões, o governo municipal é responsável por 15,1%, o estadual por 40,3% e o federal por 44,6%. 89% do recurso municipal, além da totalidade do recurso estadual se destinam à desapropriação.

O projeto BRT Cristiano Machado liga o centro da cidade à região nordeste, integrando-se ao metrô. Configura-se como um acesso alternativo do centro ao estádio do Magalhães Pinto (Mineirão). Do investimento total de R\$ 135,3 milhões, o governo municipal é responsável por pouco menos de 1%, o governo estadual soma 4,6% e a maior parcela (95%) fica a cargo do governo federal.

Por fim, o projeto Boulevard Arrudas/ Tereza Cristina envolve a requalificação do espaço viário com obras estruturais, viárias e urbanísticas do trecho da Avenida Tereza Cristina. Contempla, ainda, a cobertura do Ribeirão Arrudas e implantação de corredor preferencial de ônibus. O investimento é de R\$ 221,1 milhões, sendo 5% do governo municipal e 95% da esfera federal.

Aeroporto

Quanto ao aeroporto Internacional Tancredo Neves- COFINS – a construção do Terminal de Passageiros 3, pátio de aeronaves, estacionamento de veículos, e adequação do sistema viário envolverá investimento de R\$ 100 milhões oriundos de recursos federais. Já a reforma, modernização e ampliação do TPS e adequação do sistema viário envolverá R\$ 239,7 milhões. Por fim, R\$ 169 milhões serão destinados à reforma e ampliação da Pista de Pouso e do Sistema de Pátios.

1.3.2 Brasília

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE⁶, a população de Brasília é de 2.570.160 habitantes.

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003⁷, o IDH do referido município encontra-se em 0,844, configurando-se como o 48º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis⁸ referem-se ao Distrito Federal e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 6.971 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 1.349 (19,4% do total de moradias). Um dado alarmante é o fato de que os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 1,3% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 103.800 domicílios.

Tabela 6 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana e aeroportos em Brasília (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>	<i>Recurso Privado</i>
Estádio	1	812,2	-	812,2	-	-
Mobilidade Urbana	2	380,0	361,0	19,0	-	-
Aeroportos	3	651,0	-	-	11,0	640,0
Total	6	1.843,2	361,0	831,2	11,0	640,0

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 6 e de forma a traçar um panorama geral, Brasília, capital do país, possui 6 empreendimentos, que somam um total de R\$ 1,8 bilhões. O

⁶ Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=530010>> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

⁷ Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

⁸ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

financiamento federal é responsável por quase 20% desse total (R\$ 361 milhões) e se atrela tão somente à projetos de mobilidade urbana. Os recursos locais totalizam R\$ 831,2 milhões, perfazendo aproximadamente 45% dos investimentos e sendo exclusivamente responsáveis pelos investimentos no estádio Nacional de Brasília. R\$ 11 milhões se atrelam a recurso federal. Os recursos privados no valor de R\$ 640 milhões se destinam aos aeroportos.

Estádio

Para receber tantos jogos estratégicos, a cidade prepara a arena em várias vertentes. O estádio ganhará melhorias, a começar pelo aumento de sua capacidade, de 45 mil para 70 mil pessoas. O projeto prevê cobertura em estrutura metálica, novas arquibancadas, eliminação da pista de atletismo e rebaixamento do gramado.

O Estádio Nacional de Brasília se encontra em reconstrução, sendo o governo distrital o responsável pela obra e pelo montante total de R\$ 812,2 milhões atrelados ao estádio.

Mobilidade Urbana

Quanto a este quesito, são 2 os principais empreendimentos. O projeto VLT Linha 1/Trecho 1 liga o aeroporto ao Terminal Asa Sul (TAS). O investimento é de R\$ 276,9 milhões, dos quais o governo distrital se responsabiliza por 5% (R\$13,9 milhões) e o governo federal, através do financiamento da CAIXA, por 95% (R\$ 263 milhões).

O outro projeto, DF-047, engloba a ampliação de capacidade da referida rodovia (acesso aeroporto). Do investimento total de R\$ 103,1 milhões, 5% é de responsabilidade do governo distrital (R\$ 5,1 milhões) e os outros 95% do governo federal (R\$ 98 milhões).

Aeroporto

Quanto ao Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek, a Reforma do Corpo Central do Terminal de Passageiros envolverá 6,4 milhões; o Módulo Operacional R\$ 4,6 milhões e o projeto de concessão para ampliação, manutenção e exploração do aeroporto somará um investimento concessionário de R\$ 640 milhões.

1.3.3 Cuiabá

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE⁹, a população de Cuiabá é de 551.098 habitantes, espalhadas em um área de 3.363km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003¹⁰, o IDH do referido município encontra-se em 0,821, configurando-se como o 214º melhor do Brasil.

Tabela 7 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana e aeroportos em Cuiabá (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	518,9	285,0	233,9	-
Mobilidade Urbana	3	1.440,1	562,2	877,9	-
Aeroportos	2	91,3	-	-	91,3
Total	6	2.050,3	847,2	1.111,8	91,3

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 7 e de forma a traçar um panorama geral, Cuiabá, capital de Mato Grosso, possui 6 empreendimentos que somam R\$ 2,1 bilhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 41% desse total (R\$ 8,5 bilhões). Os recursos locais totalizam R\$ 1,1 bilhões, perfazendo aproximadamente 54% dos investimentos. O restante de R\$ 91,3 milhões se atrela à recurso federal aplicados em aeroporto.

Estádio

Observa-se a reconstrução da Arena Multiuso Pantanal. A capacidade do estádio é de 42.146 lugares (sendo 18.000 removíveis). O investimento total é de R\$ 518,9

⁹ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=510340> > Acesso em: 16 de setembro de 2012.

¹⁰ Disponível em:

<http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

milhões, sendo R\$ 285 milhões do governo federal (55%) e R\$ 233,9 milhões oriundos do governo estadual (45%).

O montante dos recursos federais são totalmente direcionados ao particular das obras do estádio e entorno do estádio, ao passo que os recursos do governo estadual destina-se a sobretudo a essa área (91%), mas também aos projetos básico e executivo (6%) e gerenciamento de obras (3%).

Mobilidade Urbana

As intervenções em mobilidade urbana somam três projetos. O primeiro deles, Cuiabá/Várzea Grande liga o aeroporto de Várzea Grande à região hoteleira e o centro de Cuiabá, chegando até o Centro Político Administrativo do Estado. Estão incluídos no projeto 33 estações, 3 terminais, 1 pátio de garagem e 11 obras de arte especiais ao longo de 22,8km. O investimento atrelado ao empreendimento é de aproximadamente R\$ 1,3 bilhões, sendo o governo estadual responsável por R\$ 837,9 milhões (66,4%) e o governo federal por R\$ 423,7 milhões (33,6%). Do total do recurso estadual, R\$ 100 milhões, ou seja, 12% da parcela global da esfera estadual, é destinada a operações atreladas à desapropriação.

O projeto Corredor Mário Andreazza envolve duplicação da Avenida referida no trecho entre o Trevo do Lagarto e a Avenida Miguel Sutil, com a implantação de faixa exclusiva para o transporte coletivo. O escopo das obras envolve 10 km. Do investimento total de R\$ 32,6 milhões, R\$ 1,6 milhões provém do governo estadual (5%) e R\$ 31 milhões do governo federal (95%).

A adequação viária e as obras de acessibilidade à Arena Pantanal envolvem investimento de R\$ 145,9 milhões, dos quais R\$ 38,4 milhões (26,3%) são de responsabilidade do governo estadual e R\$ 107,5 (73,7%) milhões são oriundos do governo federal.

Com as diversas obras de infraestrutura e mobilidade urbana, espera-se que o acesso do aeroporto à Arena Pantanal e ao Centro Oficial de Treinamento da Barra do Pari seja facilitado. Ainda além, diversas intervenções têm visado uma alternativa de trânsito durante a execução das grandes obras.

Aeroporto

Quanto ao Aeroporto Internacional Marechal Rondon, a reforma e ampliação do Terminal de Passageiros, adequação do sistema viário e construção de estacionamento somam R\$ 88,4 milhões, com um modelo de investimento público atrelado à INFRAERO. A implantação de módulo operacional, por sua vez, envolve R\$ 2,9 milhões.

Estima-se que esse investimento de R\$ 91 milhões resulte em crescimento da capacidade anual de 138%, chegando a 5,7 milhões de passageiros.

1.3.4 Curitiba

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE¹¹, a população de Curitiba é de 1.751.907 habitantes, espalhadas em uma área de 435 km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003¹², o IDH do referido município encontra-se em 0,856, configurando-se como o 16º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis¹³ referem-se à região metropolitana de Curitiba e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 11.259 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 834 (7,4% do total de moradias). Um dado alarmante é o fato de que os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 1,4% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 59.600 domicílios.

¹¹ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=410690> > Acesso em: 16 de setembro de 2012.

¹² Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

¹³ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

Tabela 8 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana e aeroportos em Curitiba (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>	<i>Recurso Privado</i>
Estádio	1	234,0	123,0	14,0		97,0
Mobilidade Urbana	9	543,9	440,6	103,3		
Aeroportos	3	84,5	-	-	84,5	
Total	13	862,4	563,6	117,3	84,5	97,0

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 8 e de forma a traçar um panorama geral, Curitiba, capital de Paraná, possui 13 empreendimentos que somam R\$ 862,4 milhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 65% desse total (R\$ 8,5 bilhões). Os recursos locais totalizam R\$117,3 milhões, perfazendo aproximadamente 14% dos investimentos. Outros R\$ 84,5 milhões se atrela à recurso federal aplicados em aeroporto (10%). O recurso privado de R\$ 97 milhões (11% do total) se destina exclusivamente ao estádio.

Estádio

Envolve a reforma e ampliação da Arena da Baixada, sendo o Clube Atlético Paranaense (CAP) o responsável pela obra. Do total de investimentos de R\$ 234 milhões, 41,5% será oriundo do CAP, cuja parcela se destinará sobretudo a obras do estádio e entorno. O governo municipal “contribuirá” com R\$ 14 milhões (6%), sendo direcionados à desapropriação. O governo federal, através de financiamento do BNDES, arcará com R\$ 123 milhões (52,5%).

Mobilidade urbana

Ao todo, a cidade receberá nove obras de mobilidade urbana: quatro corredores de ônibus, um Bus Rapid Transit (BRT), duas vias de acesso, uma central de monitoramento e um terminal urbano.

Tabela 9 – Investimentos em Mobilidade Urbana em Curitiba (R\$ milhões)

	<i>Gov. Municipal</i>	<i>Gov. Estadual</i>	<i>Gov. Federal</i>	<i>Total</i>
Corredor Aeroporto/Rodoferroviária	53,3	2,2	104,8	160,3
Sistema Integrado de Monitoramento	3,1	0,5	68,2	71,8
Corredor Avenida Cândido de Abreu	9,3		4,9	14,2

Requalificação da Rodoferroviária	13,9		35,0	48,9
BRT Extensão da Linha Verde Sul	0,8		14,7	15,5
Requalificação do Terminal Santa Cândida	0,7		12,0	12,7
Requalificação do Terminal Marechal Floriano	10,1	0,6	33,8	44,5
Corredor Metropolitano		6,9	130,7	137,6
Vias de Integração Radial Metropolitanas		1,9	36,5	38,4

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

A tabela 9 mostra os investimentos em mobilidade urbana em Curitiba. Os projetos envolvem a ligação do aeroporto à rodoferroviária; implantação e modernização do sistema de controle e monitoramento do tráfego de veículos; extensão da linha Boqueirão-Centro Cívico, facilitando o acesso aos centros administrativos do município e do estado; melhoria dos acessos à rodoferroviária, abertura e recuperação de vias e requalificação da edificação; ligação da linha Verde Sul ao Contorno Sul; reforma, ampliação e requalificação do terminal Santa Cândida e melhoria do acesso de veículos e pedestres, ligação da região central à metropolitana através do Corredor Marechal Floriano; integração de municípios da região metropolitana de Curitiba, em pista simples de mão dupla.

Dos 9 projetos, 4 deles (44%) envolvem atividades de desapropriação. Ainda além, o financiamento federal de R\$ 440,6 milhões (81% do total de investimentos em mobilidade urbana) é bem superior do que os recursos locais – soma do governo municipal e estadual – que perfazem R\$ 103,3 milhões (19% do total de investimento nos empreendimentos). Vale a ressalva de que não há um único projeto sem participação do governo federal.

Aeroporto

No que se refere aos empreendimentos atrelados ao aeroporto internacional Afonso Pena, a ampliação do Terminal de Passageiros e do Sistema viário envolverá R\$ 41,3 milhões. A ampliação do Pátio de Aeronaves soma investimento de R\$ 25,4 milhões. Por fim, a restauração das pistas de pouso e decolagem e de taxi envolvem R\$ 17,8 milhões. Nesses 3 empreendimentos o modelo de investimento é público, estando a cargo do órgão governamental INFRAERO.

1.3.5 Fortaleza

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE¹⁴, a população de Fortaleza é de 2.452.185 habitantes, espalhadas em um área de 315km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003¹⁵, o IDH do referido município encontra-se em 0,786, configurando-se como o 910º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis¹⁶ referem-se à região metropolitana de Fortaleza e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 108.057 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 14.239 (13,2% do total de moradias). Um dado alarmante é o fato de que os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 14,1% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 101.000 domicílios.

Tabela 10 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos em Fortaleza (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	518,6	351,5	167,1	
Mobilidade Urbana	6	562,0	409,8	152,2	
Aeroportos	1	349,8	-	-	349,8
Portos	1	149,0			149,0
Total	9	1.579,4	761,3	319,3	498,8

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

¹⁴ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=230440> > Acesso em: 16 de setembro de 2012.

¹⁵ Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

¹⁶ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

De acordo com a tabela 10 e de forma a traçar um panorama geral, Fortaleza, capital de Ceará, possui 9 empreendimentos que somam R\$ 1,6 bilhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 48% desse total (R\$ 761 milhões). Os recursos locais totalizam R\$ 320 milhões, perfazendo aproximadamente 20% dos investimentos. O restante de R\$ 499 milhões (32%) se atrela a recurso federal aplicados em aeroporto e portos

Estádio

O Estádio Governador Plácido Castelo (Castelão), com capacidade para 67.037 lugares encontra-se em reforma. Os investimentos nesse quesito somam R\$ 518,6 milhões, sendo R\$ 167,1 milhões (32%) atribuídos ao governo estadual e R\$ 351,5 milhões (68%) de responsabilidade do governo federal.

Mobilidade Urbana

Tabela 11 – Investimentos em Mobilidade Urbana em Fortaleza

(R\$ milhões)

	<i>Gov. Municipal</i>	<i>Gov. Estadual</i>	<i>Gov. Federal</i>	<i>Total</i>
VLT Parangaba/Mucuripe		95,5	170,0	265,5
Eixo Via Expressa/ Raul Barbosa	9,9		141,7	151,6
BRT Avenida Dedé Brasil	20,0		21,6	41,6
BRT Avenida Alberto Craveiro	10,0		23,7	33,7
BRT Avenida Paulino Rocha	15,0		19,6	34,6
Estações Padre Cícero e Juscelino Kubitschek		1,8	33,2	35

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

A tabela 11 mostra os investimentos em mobilidade urbana em Curitiba. Os projetos incluem o VLT (veículo leve sobre trilhos) Parangaba/Mucuripe que liga o terminal intermodal ao porto e região hoteleira, passando pela rodoviária e aeroporto; a via de ligação entre Zona Hoteleira e Arena Castelão; BRT Avenida Dedé Brasil que liga o terminal intermodal de Parangaba ao estádio; BRT Avenida Alberto Craveiro que liga o BRT Raul Barbosa ao estádio e implantação de duas estações na Linha Sul do Metrô de Fortaleza.

Todos os 6 envolvem atividades de desapropriação. Ainda além, o financiamento federal de R\$ 409,8 milhões (73% do total de investimentos em mobilidade urbana) é

bem superior do que os recursos locais – soma do governo municipal e estadual – que perfazem R\$ 152,2 milhões (27% do total de investimento nos empreendimentos). Vale a ressalva de que não há um único projeto sem participação do governo federal.

Aeroporto

O Aeroporto Internacional Pinto Martins terá obras de reforma e ampliação do terminal de passageiros, e adequação do sistema viário com um investimento de R\$ 350 milhões. Com isso, a capacidade passaria de 6,2 milhões de passageiros por ano, para 8,6 milhões, o que representa um aumento de 39%.

Porto

Quanto ao Terminal Marítimo de Fortaleza (Mucuripe), o projeto envolve a implantação do terminal de passageiros, construção de cais e pavimentação e urbanização de via interna de acesso e estacionamento e pátio. Os investimentos somam ao todo R\$ 149 milhões.

1.3.6 Manaus

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE¹⁷, a população de Manaus é de 1.802.014 habitantes, espalhadas em uma área de 11.401km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003¹⁸, o IDH do referido município encontra-se em 0,774, configurando-se apenas como o 1.207º melhor do Brasil.

¹⁷ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=130260> > Acesso em: 16 de setembro de 2012.

¹⁸ Disponível em:
<http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003>
Acesso em 16 de setembro de 2012.

Tabela 12 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana e aeroportos e portos em Manaus (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	532,2	400,0	132,2	
Mobilidade Urbana	2	1.844,9	800,0	1.044,9	
Aeroportos	1	394,1			394,1
Portos	1	89,4			89,4
Total	5	2.860,6	1.200,0	1.177,1	483,5

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 12 e de forma a traçar um panorama geral, Manaus, capital de Amazônia, possui 5 empreendimentos que somam R\$ 2,86 bilhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 42% desse total (R\$ 1,2 bilhões). Os recursos locais totalizam R\$ 1,17 bilhões, perfazendo aproximadamente 41% dos investimentos. O restante de R\$ 483,5 milhões (17%) se atrela a recurso federal aplicados em aeroporto e portos.

Estádio

O tipo de intervenção verificado no Arena da Amazônia, que possui capacidade para 43.710 lugares, é o de reconstrução. O investimento soma ao todo R\$ 532,2 milhões, sendo 70% (R\$ 400 milhões) de responsabilidade do governo federal e 25% (R\$ 132,2 milhões) atrelados ao governo estadual. Vale citar que o financiamento do BNDES se destina integralmente às obras (estádio e entorno), ao passo que a parcela de recurso estatal aplicada a esse fim é de 75%, tendo, portanto, outras finalidades além, como o gerenciamento de obras, por exemplo.

Mobilidade Urbana

Há, basicamente, dois empreendimentos atrelados à mobilidade urbana. O projeto Monotrilho Norte/Centro liga a região norte e central da cidade, passando próximo à rodoviária, à região hoteleira e ao estádio, envolvendo um escopo de 20,2 km, 9 estações e 10 trens. Os investimentos somam R\$ 1.554,2 milhões, sendo R\$ 954,2 milhões (61,4%) de responsabilidade do governo estadual e os outros R\$ 600 milhões (38,6%) atribuídos ao governo federal. Dentre os recursos estatais, R\$ 86,2 milhões (9% do total) se destinam à atividades de desapropriação.

O projeto BRT Leste/Centro liga a região norte/leste a região central da cidade, passando pelo setor hoteleiro e formando anel com o sistema de monotrilho, num escopo de 23 km. Do investimento total de R\$ 290,7 milhões, R\$ 90,7 milhões (31,2%) se atribuem ao governo estadual e R\$ 200 milhões (68,8%) ao governo federal. Dentre os recursos estatais, R\$ 30 milhões (33% do total) se destinam à atividades de desapropriação.

Aeroporto

Quanto ao aeroporto Internacional Eduardo Gomes, o empreendimento envolve a reforma, modernização e ampliação do Terminal de Passageiros e adequação do Sistema Viário. Os investimentos, de responsabilidade do governo federal (INFRAERO) somam R\$ 394,1 milhões.

Porto

O projeto no Porto de Manaus envolve R\$ 89,4 milhões, atrelados à restauração, adequação e modernização da área retroportuária, adaptação dos armazéns para o terminal hidroviário de passageiros e para bagagens, recuperação estrutural das pontes de acessos dos dois cais flutuantes, urbanização de pátio para estacionamento e passarela coberta para pedestres.

1.3.7 Natal

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE¹⁹, a população de Natal é de 803.739 habitantes, espalhadas em um área de 167km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003²⁰, o IDH do referido município encontra-se em 0,788, configurando-se como o 859º melhor do Brasil.

¹⁹ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=240810> > Acesso em: 16 de setembro de 2012.

²⁰ Disponível em:
<http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003>
Acesso em 16 de setembro de 2012.

Tabela 13 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos em Natal (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>	<i>Recurso Privado</i>
Estádio	1	417,0	396,5	20,5		
Mobilidade Urbana	4	661,8	361,0	300,8		
Aeroportos	2	557,8			182,4	375,4
Portos	1	53,7			53,7	
Total	8	1.690,3	757,5	321,3	236,1	375,4

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 13 e de forma a traçar um panorama geral, Natal, capital do Rio Grande do Norte, possui 8 empreendimentos que somam R\$ 1,7 bilhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 45% desse total (R\$ 757,5 milhões). Os recursos locais totalizam R\$ 321,3 milhões, perfazendo aproximadamente 19% dos investimentos. Outros R\$ 236,1 milhões (14%) se atrela à recurso federal aplicados em aeroporto e porto. O recurso privado de R\$ 375,4 milhões se destina exclusivamente ao aeroporto.

Estádio

A Arena das Dunas, com capacidade de 42.623 lugares encontra-se em reconstrução. Do investimento total de R\$ 417 milhões, R\$ 20,5 milhões (5%) é de responsabilidade do governo estadual e os outros R\$ 396,5 milhões (95%) se atrela ao governo federal.

Mobilidade Urbana

São 4 empreendimentos nesse quesito. O projeto Corredor Estruturante – Zona Norte/ Estádio Arena das Dunas envolve a integração do novo aeroporto com o estádio e o setor hoteleiro. O investimento somo R\$ 338,8 milhões, sendo R\$ 45,8 milhões (14%) de responsabilidade do governo municipal e R\$ 293 milhões (86%) oriundos do governo federal. Do recurso municipal, R\$ 25,8 milhões (56%) se destina a atividades de desapropriação.

O projeto de acesso do novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante à importante BRs, num escopo de 29,3 km envolve R\$ 73,1 milhões, sendo R\$ 61 milhões (83%) de

responsabilidade do governo estadual e R\$ 12,1 milhões (17%) atrelados ao governo federal. Do recurso estadual, R\$ 0,9 milhões (1,5%) é direcionado à execução de desapropriação.

A reestruturação da Avenida Engenheiro Roberto Freire envolve 4 km de via, com 12 faixas de rolamento: vias expressas em trincheiras, vias locais em nível, corredor exclusivo de ônibus, ciclovia e passarelas. O investimento total de R\$ 221,7 milhões se subdivide em: R\$ 176,4 milhões (79,5%) associados ao governo estadual e R\$ 45,3 milhões (20,5%) atrelados ao governo federal. Parcela pouco significativa do recurso estadual é aqui também destinada à desapropriação.

Por fim, o projeto de implantação da via Prudente de Moraes destina a sua ligação ao aeroporto Augusto Severo, num escopo de 4,7 km. Do investimento total de R\$ 28,2 milhões, R\$ 17,6 milhões (62%) é de responsabilidade do governo estadual e R\$ 10,6 milhões (38%) do governo federal. Do recurso estadual, R\$ 16,8 milhões (alarmantes 95%) se destina a atividades de desapropriação.

Aeroporto

São dois os principais projetos do Aeroporto São Gonçalo do Amarante. A implantação dos sistemas de pistas e pátios, infraestrutura de pistas de pouso e auxílios de voo envolve R\$ 174,4 milhões de responsabilidade da INFRAERO. A construção do terminal de passageiros, sistema viário de acesso e obras complementares, por sua vez, somam R\$ 383,4 milhões de responsabilidade concessionária.

Porto

Quanto ao Terminal Marítimo de Natal, o projeto inclui a adaptação do antigo frigorífico e construção do terminal marítimo de passageiros, além de ampliação e recuperação do cais. Sob responsabilidade do governo federal, os investimentos somam R\$ 53,7 milhões.

1.3.8 Porto Alegre

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE²¹, a população de Belo Horizonte é de 1.409.351 habitantes, espalhadas em uma área de 497 km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003²², o IDH do referido município encontra-se em 0,865, configurando-se como o 9º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis²³ referem-se à região metropolitana de Porto Alegre e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 57.915 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 6.384 (11% do total de moradias). Os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 6,8% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 93.900 domicílios.

Tabela 14 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos em Porto Alegre (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>	<i>Recurso Privado</i>
Estádio	1	330,0	235,0			95,0
Mobilidade Urbana	10	560,4	484,4	76,0		
Aeroportos	3	579,2			579,2	
Total	14	1.469,60	719,4	76,0	579,2	95,0

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 14 e de forma a traçar um panorama geral, Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, possui 14 empreendimentos que somam R\$ 1.469,6

²¹ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431490> > Acesso em: 16 de setembro de 2012.

²² Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

²³ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

milhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 49% desse total (R\$ 719,4 milhões). Os recursos locais totalizam R\$76 milhões, perfazendo aproximadamente 5% dos investimentos e sendo destinados exclusivamente à mobilidade urbana. Outros R\$ 579,2 milhões (39%) se atrela a recurso federal aplicados em aeroporto. O recurso privado de R\$ 95 milhões (7% do total) se destina exclusivamente ao estádio.

Estádio

O Estádio Beira-Rio, com capacidade para 52.000 lugares encontra-se em obras. O modelo de investimento é privado, sendo o Sport Club Internacional o responsável pelas obras. Do total de investimento de R\$ 330 milhões, o referido clube esportivo arca com R\$ 95 milhões (28,8%). O restante é oriundo do governo federal através de financiamento do BNDES, ou seja, R\$ 235 milhões (71,2%).

Mobilidade Urbana

**Tabela 15 – Investimentos em Mobilidade Urbana em Porto Alegre
(R\$ milhões)**

	<i>Gov. Municipal</i>	<i>Gov. Federal (financ. CAIXA)</i>	<i>Total</i>
Corredor Avenida Tronco	9,7	129,3	139,0
Corredor 3 Perimetral	25,8	94,6	120,4
Corredor Padre Cacique	4,1	78,2	82,3
Monitoramento dos 3 corredores	0,7	13,7	14,4
BRT Protásio Alves	2,8	53,0	55,8
BRT João Pessoa	4,5	28,0	32,5
Corredor da Pátria e Terminal	6,0	24,0	30,0
Onibus São Pedro			
Prolongamento da Avenida Severo Dullius	19,2	21,6	40,8
Complexo da Rodoviária	2,0	19,0	21,0
BRT Bento Gonçalves e Terminal Antônio Carvalho	1,2	23,0	24,2

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

A tabela 15 mostra os investimentos em mobilidade urbana em Porto Alegre. Os projetos incluem o corredor Avenida Tronco, que liga o estádio à região central, aeroporto, rodoviária e região hoteleira, num escopo de 5,3km; o corredor 3 Perimetral que liga o aeroporto ao estádio Beira-Rio, desviando o fluxo da região central; o

corredor Padre Cacique que liga a região central da cidade ao complexo do estádio seguindo próximo a orla do rio Guaíba, num escopo de 7km; o monitoramento dos já referidos corredores; A BRT Protásio Alves que liga a região central da cidade à zona norte, num escopo de 7km, 14 estações e 1 terminal; a BRT João Pessoa que faz conexão como centro da cidade; o Corredor da Pátria e Terminal Onibus São Pedro que liga a região central da cidade ao futuro Complexo Arena do Grêmio; o Prolongamento da Avenida Severo Dullius que liga o aeroporto à zona norte da cidade; o Complexo da Rodoviária com implantação de viaduto e estação na região e, finalmente, a BRT Bento Gonçalves, que liga a região central às universidades PUC e UFGRS.

Dos 10 empreendimentos, 6 (60%) envolvem atividades de desapropriação. Ainda além, o financiamento federal de R\$ 484,4 milhões (86% do total de investimentos em mobilidade urbana) é bem superior do que os recursos locais – soma do governo municipal e estadual – que perfazem R\$ 76 milhões (14% do total de investimento nos empreendimentos).

Aeroporto

Quanto ao Aeroporto Internacional Salgado Filho, são três os projetos de destaque. Todos são de responsabilidade do governo federal (INFRAERO). O primeiro deles envolve a reforma e ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves e some R\$ 345,8 milhões de investimento. O segundo, no valor total investido de R\$ 228,2 milhões, visa a ampliação da pista de pouso e decolagem. Por fim, a implantação do módulo operacional refere-se a R\$ 5,2 milhões.

1.3.9 Recife

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE²⁴, a população de Belo Horizonte é de 1.537.704 habitantes, espalhadas em uma área de 218km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013.

²⁴ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=261160>> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003²⁵, o IDH do referido município encontra-se em 0,797, configurando-se apenas como o 632º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis²⁶ referem-se à região metropolitana de Recife e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 75.248 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 12.503 (16,6% do total de moradias). Os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 10,1% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 123.800 domicílios.

Tabela 16 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos em Recife (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	500,2	400,0	100,2	
Mobilidade e Urbana	5	856,9	678,0	178,9	
Aeroportos	1	18,5			18,5
Portos	1	25,70		3,9	21,8
Total	8	1.401,3	1.078,0	283,0	40,3

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 16 e de forma a traçar um panorama geral, Recife, capital de Pernambuco, possui 8 empreendimentos que somam R\$ 1,4 bilhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 77% desse total (R\$ 1,1 bilhões). Os recursos locais totalizam R\$ 283 milhões, perfazendo aproximadamente 20% dos investimentos. O restante de R\$ 40,3 milhões se atrela à recurso federal aplicados em aeroporto e portos.

Estádio

A Arena Pernambuco trata-se de um novo estádio. Terá capacidade para 46.154 lugares. A arena adota o conceito multiuso para que, depois da Copa, receba shows,

²⁵ Disponível em:

<http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

²⁶ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

convenções e outros eventos. O estádio seguirá o modelo europeu, sem alambrado ou fosso. Os investimentos somam R\$ 500,2 milhões, sendo R\$ 100,2 milhões (20%) de responsabilidade do governo estadual e R\$ 400 milhões (80%) atrelados ao governo federal. Do montante total de recurso estatal, R\$ 5,9 milhões, ou seja, 6% do total, será destinado a atividades de desapropriação.

Mobilidade Urbana

Tabela 17 – Investimentos em Mobilidade Urbana em Recife (R\$ milhões)

	<i>Gov. Municipal</i>	<i>Gov. Estadual</i>	<i>Gov. Federal (financ. CAIXA)</i>	<i>Total</i>
-Corredor Caxangá (Leste/Oeste)		15,8	71,0	86,8
-BRT Trecho Igarassu/Tacaruna/Centro		18,9	162,0	180,9
-BRT Ramal Cidade da Copa		38,0	99,0	137,0
-Corredor Via Mangue	102,2		331,0	433,2
-Terminal Cosme e Damião		4,0	15,0	19,0

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

A tabela 17 mostra os investimentos em mobilidade urbana em Recife. Os projetos incluem o corredor com BRT que liga a Praça do Derby, passando pela Av. Caxangá, ao Terminal Integrado de Camaragibe, num escopo de 12,5km, 22 estações e 2 terminais; BRT que liga o Terminal Integrado de Igarassu ao centro, conectando-se à estação de metrô Recife, num escopo de 33,3km; BRT que liga o corredor Caxangá ao Terminal Cosme e Damião e à Cidade da Copa; o corredor Via Mangue que liga a região central aos bairros de Boa Viagem e Pina; e a implantação de terminal de ônibus integrado com a estação Cosme e Damião do metrô.

Todos os cinco empreendimentos em mobilidade urbana envolvem atividades de desapropriação. Ainda além, o financiamento federal de R\$ 678 milhões (79% do total de investimentos em mobilidade urbana) é bem superior do que os recursos locais – soma do governo municipal e estadual – que perfazem R\$ 178,9 milhões (21% do total de investimento nos empreendimentos).

Aeroporto

Quanto ao Aeroporto Internacional do Recife/ Guararapes – Gilberto Freyre o empreendimento envolve projetos básico, executivo e obra de torre de controle. Os investimentos, de responsabilidade da INFRAERO, somam R\$ 18,5 milhões.

Porto

No que se refere ao terminal marítimo, o projeto engloba adaptação do armazém, construção de nova área para terminal marítimo de passageiros, pavimentação, urbanização de acessos e estacionamento. Sob responsabilidade do governo federal, os investimentos representam R\$ 25,7 milhões.

1.3.10 Rio de Janeiro

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE²⁷, a população do Rio de Janeiro é de 6.320.446 habitantes, espalhadas em uma área de 1.200km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003²⁸, o IDH do referido município encontra-se em 0,842, configurando-se como o 60º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis²⁹ referem-se à região metropolitana do Rio de Janeiro e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 303.530 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 41.996 (13,8% do total de moradias). Os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 13,2% no total do déficit

²⁷ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=330455>> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

²⁸ Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

²⁹ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 318.000 domicílios.

Tabela 18 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos em Rio de Janeiro (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	808,4	400,0	408,4	
Mobilidade Urbana	1	1.883,6	1.179,0	704,6	
Aeroportos	3	813,2			813,2
Portos	1	314,0			314,0
Total	6	3.819,2	1.579,0	1.113,0	1.127,2

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 18 e de forma a traçar um panorama geral, Rio de Janeiro, possui 6 empreendimentos que somam R\$ 3,8 bilhões aproximadamente. O financiamento federal é responsável por 41% desse total (R\$ 1.579 milhões). Os recursos locais totalizam R\$ 1.113 milhões, perfazendo aproximadamente 29% dos investimentos. O restante de R\$ 1.127,2 milhões (30%) se atrela a recurso federal aplicados em aeroporto e portos.

Estádio

O Estádio Mário Filho (Maracanã), com capacidade para 78.639 lugares encontra-se em reforma. Os investimentos totalizam R\$ 808,4 milhões, sendo R\$ 408,4 milhões (51%) de responsabilidade do governo estadual e os outros R\$ 400 milhões (49%) oriundos do governo federal através de financiamento do BNDES. A totalidade do recurso federal se destinará à obras do estádio, ao passo que o recurso estadual se subdividirá entre gerenciamento de obras (6%) e obras do estádio (94%).

Mobilidade Urbana

No que se refere à mobilidade urbana, o projeto em destaque envolve a BRT do corredor transcarioca, ligando o Aeroporto Internacional Tom Jobim ao Terminal Alvorada (Barra da Tijuca), abrangendo um escopo de 39 km, 45 estações e 4 terminais. O investimento totaliza R\$ 1.883,6 milhões, sendo R\$ 704,6 milhões (37%) de responsabilidade do governo municipal e R\$ 1.179 milhões (63%) oriundos do governo federal, através de financiamento do BNDES, que se destinam a obras. Os recursos

municipais tem, em geral, 3 destinos: R\$ 2,4 milhões (0,3%) em projetos básico e executivo, R\$ 300 milhões (43%) em desapropriação e R\$ 402,2 milhões (57%) em obras.

Aeroporto

Em relação ao Aeroporto Internacional do Rio do Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim, há 3 empreendimentos de destaque. O projeto executivo e obra de reforma do primeiro terminal de passageiros envolvem R\$ 301,1 milhões. A reforma de outro terminal de passageiros totaliza R\$ 354,7 milhões. Por fim, a recuperação e revitalização dos sistemas de pistas e pátios, bem como o alargamento das interseções, requerem investimento de R\$ 157,4 milhões. Em todos os casos, o modelo de investimento é público (INFRAERO).

Porto

Quanto ao Terminal Marítimo do Rio de Janeiro, o projeto envolve a implantação de píer em formato de “Y”, oferecendo seis berços exclusivos para navios de passageiros. O modelo de investimento é público (Secretaria Especial de Portos) e o investimento encontra-se orçado em R\$ 314 milhões.

1.3.11 Salvador

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE³⁰, a população de Salvador é de 2.675.656 habitantes, espalhadas em uma área de 693 km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003³¹, o IDH do referido município encontra-se em 0,805, configurando-se apenas como o 475º melhor do Brasil.

³⁰ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=292740>> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

³¹ Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis³² referem-se à região metropolitana de Salvador e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 74.297 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 7.704 (10,4% do total de moradias). Os aglomerados subnormais figuram-se com participação de apenas 6,7% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 115.000 domicílios.

Tabela 19 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos em Salvador (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>
Estádio	1	591,7	323,6	268,1	
Aeroportos	3	47,6			47,6
Portos	1	36,0			36,0
Total	5	675,3	323,6	268,1	83,6

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

De acordo com a tabela 19 e de forma a traçar um panorama geral, Salvador, capital da Bahia, possui 5 empreendimentos que somam R\$ 675,3 milhões. O financiamento federal é responsável por 48% desse total (R\$ 323,6 milhões). Os recursos locais totalizam R\$ 268,1 milhões, perfazendo aproximadamente 40% dos investimentos. O restante de R\$ 83,6 milhões (12%) se atrela à recurso federal aplicados em aeroporto e portos.

Estádio

O Estádio da Fonte Nova, com capacidade para 50.433 lugares encontra-se em reconstrução. Os investimentos totalizam R\$ 591,7 milhões, sendo R\$ 268,1 milhões (45,3%) de responsabilidade do governo estadual e R\$ 323,6 milhões (54,7%) do governo federal, através de financiamento do BNDES. Quase a totalidade desses recursos se destinam a obras do próprio estádio e do entorno.

Aeroporto

Quanto ao Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, há três projetos de destaque. A reforma e adequação do terminal de

³² Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

passageiros envolve investimento de R\$ 15,4 milhões; a ampliação do pátio de aeronaves, por sua vez, totaliza R\$ 16,8 milhões e os projetos e obra da Torre de Controle representam investimento de R\$ 15,4 milhões. O modelo de investimento verificado é público (INFRAERO).

Porto

Por fim, o empreendimento atrelado ao Terminal Marítimo de Salvador envolve a construção do terminal associados aos passageiros, estacionamento e urbanização da área portuária, com investimentos totais orçados em R\$ 36 milhões. Sob responsabilidade do governo federal, o modelo de investimento é público (Secretaria Especial de Portos).

1.3.12 São Paulo

De acordo com os mais recentes dados disponibilizados pelo IBGE³³, a população de São Paulo é de 11.253.503 habitantes, espalhadas em uma área de 1.523 km².

As informações referentes ao IDH para uso e referência são relativas ao Atlas de Desenvolvimento Humano 2003 com base nos dados do Censo de 2000, haja vista que o Atlas atualizado com os dados do Censo de 2000 será disponibilizado no início de 2013. Destarte, considerando o Ranking do IDH dos Municípios do Brasil de 2003³⁴, o IDH do referido município encontra-se em 0,841, configurando-se como o 68º melhor do Brasil.

Quanto às características do déficit habitacional nos aglomerados subnormais, comumente atrelados ao processo de “favelização”, as informações disponíveis³⁵ referem-se à região metropolitana de São Paulo e ao ano de 2008. Os domicílios em aglomerados subnormais somam-se 596.202 e o déficit habitacional dos domicílios nessas condições figura-se em 49.357 (8,3% do total de moradias). Os aglomerados

³³ Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=355030>> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

³⁴ Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/IDH_Municipios_Brasil_2000.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Ranking2003> Acesso em 16 de setembro de 2012.

³⁵ Disponível em: <http://www.fjp.gov.br/index.php/component/docman/doc_download/654-deficit-habitacional-no-brasil-2008> Acesso em: 16 de setembro de 2012.

subnormais figuram-se com participação de apenas 9,8% no total do déficit habitacional urbano. Assim, infere-se que este última seja de aproximadamente 503.600 domicílios.

Tabela 20 – Dados referentes a estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos em São Paulo (R\$ milhões)

	<i>Empreendimentos</i>	<i>Investimento</i>	<i>Financiamento Federal</i>	<i>Recurso Local</i>	<i>Recurso Federal</i>	<i>Recurso Privado</i>
Estádio	1	820,0	400,0			420,0
Mobilidade Urbana	1	1.881,5	1.082,0	799,5		
Aeroportos	6	3.258,0			658,0	2.600,0
Portos	1	235,0			235,0	
Total	9	6.194,5	1.482,0	799,5	893,0	3.020,0

Fonte: Ministério dos Esportes, balanço 2012.

Embora a cidade-sede seja São Paulo, capital do estado, será considerado investimentos também em outras localidades do estado. De forma a exemplificar, no que tange a aeroportos, por exemplo, os projetos incluem o Aeroporto de Viracopos, em Campinas. Já no que se refere a portos, o Porto de Santos é também considerado.

De acordo com a tabela 20 e de forma a traçar um panorama geral, São Paulo possui 9 empreendimentos que somam R\$ 6,2 bilhões. O financiamento federal é responsável por 24% desse total (R\$ 1,5 bilhões). Os recursos locais totalizam R\$ 799,5 milhões, perfazendo aproximadamente 13% dos investimentos e sendo destinados de forma integral à mobilidade urbana. R\$ 893 milhões (14%) se atrela à recurso federal aplicados em aeroporto e portos. Por fim, a parcela mais significativa é de recurso privado, que corresponde a aproximadamente R\$ 3 bilhões (49%), sendo que desse total, R\$ 420 milhões (14%) é destinado ao estádio e R\$ 2,6 bilhão (86%) se direciona aos aeroportos.

Estádio

No que se refere ao Estádio do Corinthians, a intervenção se configura na construção desse estádio. A capacidade do estádio será de 48000 lugares fixos e 17000 lugares provisórios, a serem removidos após a realização do megaevento. O responsável pela obra é o Sport Club Corinthians Paulista e o total de investimentos somam R\$ 820 milhões, sendo R\$ 420 milhões (53,2%) de responsabilidade do referido clube esportivo e R\$ 400 milhões oriundos do governo federal, através do financiamento do BNDES. Nesse caso, a totalidade dos investimentos se atrela a obras do estádio e entorno.

Mobilidade Urbana

Nesse quesito, é destacado o empreendimento Construção do Monotrilho Linha 17-Ouro que liga o Aeroporto de Congonhas à Estação Morumbi. A meta inclui abrangência de 7,7 km, 8 estações e 8 trens. Os investimentos somam R\$ 1.881,5 milhões, sendo R\$ 799,5 milhões (42,5%) de responsabilidade do governo estadual e R\$ 1.082 milhões (57,5%) do governo federal, através de financiamento do BNDES e que se destina integralmente à obras do estádio. Já quanto ao recurso estadual, parcela não desprezível (5%) é direcionada para atividades de desapropriação.

Aeroporto

Os seis projetos em relação a aeroportos podem ser assim subdivididos: quatro no Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro e dois em Campinas, no Aeroporto Internacional de Viracopos.

No que tange ao primeiro, a terraplanagem do pátio de aeronaves do terminal de passageiros 3 envolve R\$ 417 milhões. Já o projeto de implantação do terminal de passageiros 4 acarreta investimento de R\$ 86 milhões. A ampliação e revitalização do Sistema de Pistas, por sua vez, requerem R\$ 148 milhões. Por fim, a concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Guarulhos resulta em investimento de R\$ 1.420 milhões. Com exceção desse último, todos os demais projetos têm modelo de investimento público (INFRAERO).

No Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, o projeto de implantação do módulo operacional requer investimento de R\$ 7 milhões. Já a concessão para ampliação, manutenção e exploração do aeroporto em questão (modelo de investimento privado) requer, em média, expressivos R\$ 1,2 bilhões.

Porto

O projeto no Terminal Marítimo de Santos envolve o realinhamento e construção do Cais de Outeirinhos de 1.320 metros, sendo a primeira fase 780 metros para atracação prioritária de navios de cruzeiro no período de temporada. Com modelo de investimento público (Secretaria Especial de Portos), o montante requerido ao empreendimento totaliza R\$ 235 milhões.

1.4 Conclusão

Diante do cenário levantado dos investimentos da Copa do Mundo, bem como dos empreendimentos em estádio, mobilidade urbana, aeroportos e portos, infere-se que as intervenções territoriais possuem ampla abrangência e impactos. Muitas delas se caracterizam como GPUs (Grandes Projetos Urbanos) que acarretam, inevitavelmente, modificação do espaço territorial.

De acordo com Moura (2011) um país, ao sediar um megaevento, se envolve em grandes projetos urbanos atrelados a um conjunto de ações em repostas a exigências. Programas governamentais e grandes projetos estão sendo propostos com vistas a adequar a infraestrutura das cidades-sedes às exigências dos organizadores, patrocinadores, participantes e público em geral. A FIFA, por exemplo, realiza diversas exigências³⁶ quanto à orientação do campo, segurança, estacionamentos, área de jogo, hospitalidade, energia e iluminação, sustentabilidade, entre outros.

Diante da magnitude dos investimentos e das dimensões dos projetos urbanos, os próximos capítulos terão como base fornecer base para reflexões acerca de diversas discussões cruciais, algumas delas já levantadas por Moura (2011): os GPUs, idealizados a fim de possibilitar a adequação da infraestrutura das cidades-sede às exigências dos organizadores, logram distribuição universalizada de seus benefícios? Seria possível que o planejamento territorial abranja a totalidade dos cidadãos, incluindo a população mais necessitada? Quais são os reais benefícios sociais oriundos da modificação do perfil territorial? São duradouros ou passageiros como a ocorrência do megaevento em si?

³⁶ Informações disponíveis em: <<http://www.portal2014.org.br/noticias/1125/CONHECA+AS+EXIGENCIAS+DA+FIFA+PARA+OS+ESTADIOS+DA+COPA.html>>. Acesso em: 20 de setembro de 2012

Capítulo 2 – Dos legados aos benefícios sociais gerados

2.1 – Introdução

Por meio da revisão bibliográfica de estudos de caso das duas últimas Copas do Mundo realizadas, a saber: na Alemanha em 2006 e na África do Sul em 2010, em consonância sobretudo com o caráter social de seus legados, este capítulo tem por objetivo fornecer subsídios para reflexão acerca desse âmbito para o futuro megaevento a ser realizado no Brasil, esclarecendo as diversas situações que devem ser evitadas pelo Estado e órgãos organizacionais, bem como as práticas que devem ser estimuladas para garantir legados sociais benéficos à sociedade civil. Nesse contexto, o estudo do megaevento a ser realizado no Brasil pode ser contextualizado a partir do exame da Copa do Mundo de 2006 na Alemanha e de 2010 na África do Sul, visto que o Brasil pode ser caracterizado como uma situação intermediária entre aquele país, desenvolvido e este último, periférico.

No entanto, cabe enfatizar que os países que serão analisados possuem diferenças que vão além do âmbito quantitativo, visto que se configuram como algo mais estrutural, correspondente ao âmbito qualitativo, inclusive em virtude do enorme descompasso do nível de desenvolvimento entre os países. Tendo isso exposto, o cuidado para não compararmos aspectos diversos que em realidade não são comparáveis é justificado.

Em linhas gerais, o capítulo atual mostra que na Alemanha, em 2006, as expectativas de geração de empregos estavam superestimadas no momento anterior à realização do evento, visto que não foram realizadas no período do e pós-realização do megaevento. Ainda além, houve uma quantidade muito expressiva de empregos tão somente temporários e, portanto, com prazo de duração similar à da ocorrência efetiva da Copa do Mundo de Futebol em questão. Ademais, estudiosos e analistas verificaram que o custo de infraestrutura e da promoção da Copa foram muito elevados. Por fim, o impacto do megaevento pode ser considerado minúsculo diante da magnitude da desenvolvida economia alemã. O Postbank³⁷ estimou que a Copa do Mundo de 2006 rendeu para a economia do país cerca de 10 bilhões de euros, que representa menos de

³⁷ Deutsche Postbank é o maior banco alemão do setor financeiro, com sede em Bonn.

0,5% do PIB alemão. É verdade, entretanto, que as cidades menos desenvolvidas do leste do país foram beneficiadas, sobretudo com o incremento do turismo.

O cenário apreendido a partir da análise da Copa do Mundo de 2010, realizada na África do Sul também não é muito animador. Tendo ocorrido o evento, foi verificado um número de turistas aquém do esperado, possivelmente em virtude dos poucos atrativos de um país periférico para turistas de continentes e regiões mais desenvolvidas. Ainda além, no pós-Copa se verifica uma pulverizada subutilização dos estádios de futebol utilizados durante o megaevento, visto que de acordo com Moura (2011) os gastos dessas instalações são impeditivos para os padrões locais e os clubes locais preferem os estádios menores e mais próximos à suas sedes, o que reduz os prejuízos financeiros. Ademais, em um país com graves problemas sociais, verificaram-se poucos investimentos em infraestrutura. Apesar da instalação e funcionamento de uma ampla e de luxo linha de trem, o transporte efetivamente público continua a ser grave carência no país. No que tange ao megaevento em geral, os gastos totais se mostraram 100% superior à previsão inicial estimada (R\$ 4 bilhões).

Quanto aos custos de investimentos em infraestrutura, pode ser inferida uma ampla diferença entre os casos dos países que sediaram a Copa em 2006 e em 2010. Neste último (África do Sul) os investimentos em infraestrutura urbana foram muito elevados em comparação com o primeiro (Alemanha), que já possuía a maior parte dos estádios e arenas, limitando-se, portanto, a adequações em conformidade com as normas da Fifa e da German Football Association (DFB). Na África do Sul, em contraste, diversos estádios tiveram que ser pensados enquanto plantas e construídos e a falta de planejamento e de demanda do uso dos estádios aparentemente contribuíram para a atual subutilização dos mesmos.

É também interessante a comparação entre os países no que se refere ao custo do capital e ao custo do trabalho. O custo de capital verifica-se maior em países menos desenvolvidos, como é o caso da África do Sul. Todavia, os custos operacionais e de infraestrutura são relativizados e de certa forma reduzidos em virtude dos baixos salários praticados. Ademais, a realidade de que o dinheiro gasto e investido no evento esportivo acaba não sendo destinado a outras áreas cruciais como saúde e educação é tão mais preocupante quanto maior o nível de carência verificada no país e portanto, a

problemática se coloca mais acentuada no caso da África do Sul e do Brasil quando comparada à Alemanha.

2.2 Alemanha: Copa do Mundo de 2006

Amaral (2007) realiza uma breve análise do potencial turístico esportivo na Alemanha em 2006. Inicialmente, é enfatizado que, historicamente, o povo alemão não foi visto como receptivo a turistas das mais diversas localidades, por serem considerados demasiadamente sérios. Nesse contexto, a Copa do Mundo de 2006 caracterizou uma possibilidade de mudança desse paradigma e os órgãos organizacionais do megaevento focaram essa vertente como forma de alterar a maneira de se pensar a respeito do povo alemão e sua receptividade. A estratégia aparentemente foi satisfatoriamente realizada, pois, a despeito dos atrativos individuais do megaevento em si, o país recebeu, somente durante a ocorrência do mundial de futebol, 3 milhões de pessoas. A nova característica de alegria que estava sendo apresentada pelos alemães pôde ser enfatizada mediante a realização de Fan Fest's, que representavam locais em que torcedores sem acesso aos estádios podiam assistir aos jogos em telões instalados e festejarem após as partidas. Outra grande preocupação referente ao país concernia em alterar o quadro anterior à Copa de 5 milhões de desempregados, a maioria do Leste do país, mediante recuperação do desenvolvimento de uma economia que encontrava-se desaquecida desde a queda do Muro de Berlim e a reunificação.

Preuss (2011) apresentou a necessidade de se distinguir a origem e a destinação do dinheiro originado em virtude do megaevento, visto que muitas vezes pode ser que uma simples redistribuição do dinheiro dentro da economia seja confundida com a criação de novo valor. O autor demonstrou que 66,7% dos espectadores dos estádios não acrescentavam dinheiro novo à economia nacional, ao passo que esse percentual era ainda maior (73,5%) no que concerne a espectadores de áreas públicas como as Fan Fest's. Contudo, a parcela complementar dessas porcentagens, estando incluídos os visitantes estrangeiros e os alemães que não se deslocaram para fora do país, adicionou 3,2 bilhões de euros (0,13% do PIB) à economia alemã, estando subdivididos em: 1,47 bilhões de euros em virtude de espectadores de estádios não alemães, 1,09 bilhões de euros de espectadores de telões estrangeiros e 0,3 bilhões de euros de alemães que ficaram em seu local de origem.

**Tabela 21 – Impacto macroeconômico temporário causado pelos turistas da
Copa do Mundo de Futebol de 2006 (Alemanha)**

	2006	2007	2008	Soma
PIB (milhões euro)	3231	574	75	3880
Impostos (milhões de euros)	1002	228	35	1265
Emprego (pessoas/ano)	34762	820	2672	38254

Fonte: Economics of Mega Sport Events [apud Preuss (2011)]

A partir da análise da Tabela 21 percebe-se que, em geral, os impactos macroeconômicos foram se desacelerando progressiva e rapidamente nos anos logo posteriores à realização do megaevento. A exceção configura-se no número de empregos gerados por ano, visto que, a despeito da desaceleração de mais de 97% nesse quesito de 2006 para 2007, o mesmo voltou a acelerar em mais de 300% de 2007 para 2008. No entanto, é verdade que o efeito mais direto da Copa do Mundo é observado num âmbito temporal mais próxima da mesma (2006 para 2007, sendo que de 2007 para 2008 já se acrescentam muitos outros fatores além que vão além do escopo de nossa análise). O PIB e os impostos arrecadados reduziram progressivamente sua aceleração ao longo dos dois anos posteriores à Copa. No primeiro caso, a aceleração verificada em 2008 representou tão somente 2,3% da ocorrida no ano de ocorrência do megaevento. No segundo caso, o referido indicador em 2008 evidenciou-se 3,5% quando comparado ao de 2006.

Matias (2008) enfatiza uma outra grande vertente verificada na Copa do Mundo de 2006, a saber: a grande preocupação com as questões ambientais, tanto por necessidade de se pensar em formas sustentáveis de desenvolvimento, quanto por exigências organizacionais. Destarte, o megaevento foi conhecido também como “Copa do Mundo Verde”. A ideia do “Green Goal” tinha por objetivo minimizar os impactos ambientais que seriam gerados durante e pelo o megaevento e foi criado em associação do Comitê Organizador da Copa, da PNUMA³⁸ e do Instituto Oeko³⁹. Entre as ações

³⁸ Principal autoridade global em meio ambiente, é a agência do Sistema das Nações Unidas (ONU) responsável por promover a conservação do meio ambiente e o uso de recursos eficientes no contexto de desenvolvimento sustentável.

implementadas pelo grupo criado responsável pelo “Green Goal” podem ser citadas: utilização da água oriunda da chuva para utilização nos gramados; sistema de descarga seca nos banheiros dos estádios, visando economia de energia; instalação de gerenciadores de energia de última geração no estádio de Munique e painéis de captação de energia solar nos demais estádios; adoção de copos reutilizáveis nos eventos da Copa; possibilidade de utilização de transporte público 24 horas por dia a partir da compra de ingresso pra alguma partida, fato que reduzia a emissão de gases do efeito estufa; entre outros.

Segundo notícia vinculada pelo Governo Federal Brasileiro⁴⁰, a Alemanha, com a estrutura que foi consolidada em virtude da ocorrência da Copa de 2006, pôde levar o país a sediar o Mundial na categoria feminina em 2010 e ampliar as práticas sustentáveis. Em se tratando de uma notícia vinculada no site do governo federal brasileiro sobre a Copa do Mundo de 2014, apresenta uma visão mais otimista sobre o caso da Alemanha, revelando que o reaproveitamento do legado mobilizou o país e gerou economia. É salientado que, em virtude da contratação dos serviços da empresa Ekoprofit⁴¹, a Alemanha conseguiu inúmeros avanços no que tange à mitigação de efeitos ambientais indesejáveis. Destarte, e de forma a exemplificar, o consumo de energia nos estádios foi reduzido em 1,9 milhões de Kwh e a emissão de CO2 em 4 milhões de toneladas (a partir de políticas como o incentivo ao uso de transporte público). Conclusivamente, o legado oriundo desse contexto seria uma economia, ao ano, de 334 milhões de euros, aproximadamente.

Wacker (2008) retrata uma questão muito interessante e pouco retratada por outros autores: a produção da memória cultural em virtude da Copa do Mundo de 2006 na Alemanha. Entre os aspectos mais marcantes, podem ser citados: pinturas à óleo do ex-goleiro alemão Rudi Kargus; exposição fotográfica diversa revelando o início do futebol europeu e os estádios do país; painéis retratando aspectos diversos esclarecedores das impressões dos países que participariam da Copa; exposição contendo a reconstituição histórica da influência do futebol alemão no mundo e visitada por mais de 30 mil pessoas das mais diferenciadas nacionalidades; telão ao ar livre para

³⁹ Organização global que tem por objetivo a preservação do meio ambiente, criou um software, o Global Emission Model for Integrated Systems, que torna possível quantificar quantas mudas de árvore devem ser plantadas, para retirar o gás carbônico produzido nos Jogos, evitando o efeito estufa, o aquecimento global da atmosfera

⁴⁰ Disponível em: < <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/reaproveitamento-do-legado-mobiliza-alemanha-e-gera-economia>> Acesso em: 23 de agosto de 2012.

⁴¹ empresa especializada em projetos ambientais de grande porte.

as pessoas assistirem aos jogos da Copa localizado às margens do Rio Reno, local privilegiado no que concerne à questão de estética e de necessidade de infraestrutura; entre outros. Destarte, é inegável a produção de uma memória histórica em virtude da Copa de 2006 e o legado à história do futebol mundial.

Brenke&Wagner (2006) salientam que a Copa de 2006 criou amplas expectativas para a Alemanha no que concerne à economia. Embora o ciclo de recuperação da economia tenha se dado pelas exportações até então, esperava-se que o megaevento tivesse um impacto positivo e estimulante sobre a demanda interna, inclusive em virtude do aumento da confiança do consumidor. Apesar da importância sócio política e cultural do evento esportivo, atrelada à transição alemã de uma sociedade industrial para uma de serviços, os autores salientam que o impacto positivo citado somente poderia ocorrer mediante uma clara porém improvável alteração no comportamento dos investidores e dos consumidores.

De acordo com os autores, são feitos estudos regulares a fim de se analisar se os ganhos financeiros à economia do país superam os custos. Esse contexto possui sua importância acentuada visto que, em geral, os fundos canalizados para o megaevento esportivo são oriundos sobretudo do orçamento público. Mas, em realidade, as pesquisas feitas à época na Alemanha demonstravam que os tomadores de decisões estavam otimistas de que o otimismo geral que preenche as pessoas durante megaeventos esportivos como esse gerasse estímulo adicional à economia nacional. Em seu artigo, Brenke e Wagner apresentam um olhar crítico aos estudos disponíveis e apontam algumas inter-relações que necessitam ser levadas em conta diante da importância sócio política do megaevento.

Nesse contexto, salientam que as equipes da primeira divisão do futebol alemão (Bundesliga) alcançavam um volume de negócios anual de 1,2 bilhões de euros, incluindo não somente o recurso oriundo dos ingressos para os jogos, mas também direitos de transmissão, merchandising e publicidade. O total fica muito aquém do gerado, por exemplo, pela indústria automotiva alemã (essa alcançou um volume de negócios de 236 bilhões de euros em 2005). Ainda além, os autores evidenciam que os efeitos do futebol profissional sobre o emprego também são leves, haja visto que representa um setor com alta remuneração, porém com poucos funcionários quando comparado à outros setores.

Ainda além, é salientado que os efeitos indiretos do esporte na economia também são limitados. Embora os grandes fabricantes esportivos Nike, Adidas e Puma tenham junto sido responsável pela movimentação mundial de 20 bilhões de euros em 2005, seus artigos incluem produtos com um toque desportivo, mas não necessariamente estritamente para uso esportivo. Destarte, esse é o tipo de artigos que os consumidores adquiririam de qualquer forma, independente da ocorrência do megaevento. Também devemos considerar que se a Copa não fosse realizada, esses fabricantes iriam se voltar para outros projetos e empreitadas, sem necessariamente ocorrer qualquer diminuição (ou aumento) do volume de negócios. Por fim, a indústria de publicidade poderia encontrar facilmente outras ferramentas de marketing. De fato, houve sinais claros de que a inundação publicitária em virtude da Copa do Mundo se tornou contra produtivo, inclusive às firmas de publicidade.

As diversas estimativas de estudos que procuravam calcular os impactos econômicos da Copa do Mundo sobre a economia alemã demonstram como os mesmos são incertos, haja vista a diferença de resultados obtidos entre os estudos. Ademais, nenhum dos estudos procura calcular usos alternativos dos fundos públicos. Como já salientado, pode haver um efeito indesejável em virtude do direcionamento do orçamento público exclusivamente para construção e ampliação dos estádios, em detrimento de setores outros cruciais.

Os autores salientam que os investimentos realizados para a preparação da Copa do Mundo de futebol, como os que visam o aumento da capacidade dos estádios, por exemplo, não tiveram nenhuma relação com o ciclo de desenvolvimento. Embora a estimativa do Postbank tenha considerado significativo montante de investimento em infraestrutura de transporte, esse não deve ser atrelado exclusivamente à ocorrência do megaevento. No ano anterior à realização da Copa os investimentos na Alemanha totalizaram 384 bilhões de euros, que equivalem a apenas um sexto do PIB. Um estudo analisado pelos autores do artigo evidencia que o maior benefício do megaevento se dá sobre o bem-estar geral da sociedade, e não em termos de impulsionar o crescimento econômico.

Efeitos de deslocamentos prejudiciais à economia também devem ser levados em conta. É verdade que a Copa do Mundo atrai fãs estrangeiros, mas, devido a fatores como preços elevados em virtude do megaevento ou excesso de multidões, outros

turistas podem evitar o local. Em realidade, há também evidências empíricas que durante a Copa são reduzidos o número de viagens a negócios e conferências. Ademais, em algumas cidades-sedes da Alemanha houve considerável frustração em virtude de que os quartos de hotéis reservados pela FIFA não poderiam ser utilizados.

Ainda de acordo com Brenke&Wagner (2006) a Copa do Mundo na Alemanha esteve repleta de propagandas em diversos locais, inclusive em virtude do relaxamento dos regulamentos publicitários. O questionamento que se faz é se isso iria levar efetivamente a um maior gasto com consumo e impulsionar a economia. De fato, mais artigos relacionados ao futebol são comprados, assim como televisores em virtude das transmissões televisivas do espetáculo. Mas, ao considerarmos o local de produção dos bens, evidencia-se que poucos televisores são fabricados na Alemanha. Embora o consumo tenha se elevado no segundo semestre de 2006, isso não se deveu exclusivamente em virtude do megaevento: muito foi atrelado ao fato das famílias anteciparem compras regulares de bens de consumo a fim de se evitar o aumento do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) que havia sido anunciado para o ano seguinte à realização do espetáculo esportivo.

Quanto à questão da segurança, as despesas materiais envolvem aumento do número de empregados para exercerem função na área e elevação inclusive da jornada de trabalho dos mesmos (fato que para muitos foi recompensado após a Copa com redução do número de horas posteriores de trabalho e proporcional redução salarial). O aumento que envolve dezenas de milhões de pessoas a nível federal não foi financiado tão somente com empréstimos, mas deslocou outros itens dos orçamentos públicos estaduais. Destarte, esse quesito pouco exerceu estímulos ao ciclo de negócios econômicos.

Ainda de acordo com Brenke&Wagner (2006), são escassas as sólidas bases teóricas ou empíricas para prever como a Copa afeta as expectativas econômicas dos consumidores domésticos e as decisões de compra. No entanto, uma análise dos movimentos nos preços das ações de 1973-2004 em países onde há grande entusiasmo para futebol mostra que ganhar maior número de jogos não tem qualquer efeito estatisticamente significativo sobre os movimentos de curto prazo do mercado, mas as derrotas levam a desvios estatisticamente comprovados da tendência por 38 pontos de base, ou seja, 0,38 pontos percentuais. Destarte, não houve efeitos diretos positivos

sobre a economia em virtude da boa campanha da Alemanha na Copa⁴² visto que, ao menos secretamente, os alemães já esperavam um bom desempenho.

Os autores enfatizam a importância de um estudo realizado pela Ruhr University Bochum segundo o qual os efeitos estruturais mais importantes da Copa incluem efeitos de modernização nos setores de serviço da economia – a indústria do evento – que não são originados pelo megaevento em si, mas são altamente estimulados pelo mesmo. Além de novas agências de serviços de organização, os seus programas de apoio também estão incluídos entre o que foi originado. Assim, de acordo com essa área temática, a Copa do Mundo de 2006 na Alemanha representou uma parte significativa da transação verificada, a nível global, para a “sociedade de serviços”.

Ainda segundo artigo de Brenke&Wagner (2006), os economistas Joachim Weimann e Steffen Ratzel realizaram um estudo em 2004 para averiguar o valor da Copa obtido de forma social (o valor que os cidadãos alemães conferiam ao megaevento). Para tanto, através de entrevista com uma amostra populacional, foram calculados dois índices, a saber: a “disposição para aceitar” e a “disposição para pagar”. Em relação ao primeiro a pergunta consistia em questionar quão alto deveria ser a aposta caso o entrevistado apostasse na derrota da Alemanha na final da Copa para que ele preferisse que o revés de fato ocorresse. O segundo índice questiona o quanto pagariam os alemães individualmente para financiar um “time dos sonhos” que com certeza venceria a competição. A média dos dois índices obtidos foi multiplicada pelo número de adultos na Alemanha, a fim de se obter o valor agregado monetário da Copa do Mundo. O resultado subjetivo agregado seria inferior a 350 milhões de euros. A despeito de ser uma soma considerável, esta está muito aquém dos gastos com a Copa do Mundo, em termos de investimentos, por exemplo.

Maennig&Plessis (2007) apontam que devido as obrigações contratuais e institucionais, as consequências financeiras de sediar a Copa do Mundo devem ser analisadas separadamente para a FIFA e para o país anfitrião. Na Copa de 2006, os custos reportados pela FIFA eram de cerca de 704 milhões de dólares. Mas o lucro da entidade, obtido sobretudo através de receitas principais oriundas de direitos de televisão e marketing, foi de cerca de 1,9 bilhões de dólares. A FIFA alega utilizar tal montante para o financiamento de programas de desenvolvimento.

⁴² A Alemanha acabou o Mundial em terceiro lugar, após vitória de 3 a 1 sobre Portugal no jogo de disputa pelo terceiro lugar.

TABELA 22 – Orçamento referente à Copa de 2006 (em milhões de dólares)

RECEITAS		DESPESAS	
Contribuições FIFA	226	Organizacional	133
Mínimo de ingressos vendidos	266	Infraestrutura técnica	106
Marketing	80	Mídia e imagem	66
		Transporte e logística	33
		Segurança	33
		Voluntários	27
		Outros	173
TOTAL	571	Total	571

Fonte: Financial Times Deutschland [apud Maennig&Plessis (2007)]

As despesas para a Copa do Mundo da Alemanha incluíram investimentos em instalações e infraestrutura, além de gastos organizacionais. O montante total foi orçado em 571 milhões de dólares, de acordo com a composição revelada na tabela 22. Ocorre que, além dessas despesas, o país anfitrião arca com a necessidade de financiamento de diversos outros itens, que, no caso da Alemanha em 2006 incluíram: segurança financiada inteiramente por fundos públicos (120 milhões de dólares), imagem da campanha orçada em 13 milhões de dólares e financiada por fundos públicos e industriais, programa cultural com custo de 40 milhões de dólares e que esteve atrelado à emissão de moeda.

O Comitê de Organização teve um lucro de 206 milhões de dólares, muito atrelado à venda quase integral dos bilhetes disponíveis para as partidas que resultaram em geração de 27 milhões de dólares. Após impostos sobre o lucro no valor de 61 milhões de dólares e um parcial retorno da contribuição da FIFA no valor de 65 milhões de dólares, pode ser distribuído um excedente de 80 milhões de dólares pelo Comitê Organizacional para o futebol alemão (DFB), a Premier League (DFL) e a Federação alemã de Esportes Olímpicos.

Em torno de 1,9 bilhões de dólares foram gastos em estádios em 12 locais na Copa do Mundo de 2006 na Alemanha. Em função de seus consequentes impactos econômicos diretos e indiretos, é importante considerar a fonte de financiamento. Nesse contexto, mais de 60% das referidas despesas foram financiadas pelos clubes e outros

investidores privados. Essa situação se contrasta com o Mundial anterior realizado no país, em 1974, quando todo o investimento em estádios foi financiado publicamente.

Além dos 1,9 bilhões de dólares investidos em estádios, em torno de 2,7 bilhões de dólares foram gastos em infraestrutura em virtude do mundial de futebol. Destarte, apesar de que a infraestrutura relevante para eventos de grande magnitude já existia em grande magnitude na Alemanha, é relevante o fato de que os seus correspondentes custos excedam os com estádios.

Hagn and Maennig⁴³ (apud Maennig&Plessis) consideram que a Copa do Mundo de 2006 na Alemanha não trouxe significativos efeitos de curto prazo sobre o desemprego. Já Szymanski⁴⁴ (citado por Maennig&Plessis) coletou dados sobre as 20 maiores economias segundo o PIB nos últimos 35 anos, muitas das quais sediaram os Jogos Olímpicos ou a Copa do Mundo de Futebol nesse período, e, utilizando uma regressão simples, chegou à conclusão de que o crescimento desses países foi significadamente menor no ano da realização do megaevento. Em realidade, são muitos poucos os estudos relevantes que concluem efeitos positivos à economia oriundos de megaeventos em momentos futuros à sua ocorrência.

Ainda de acordo com artigo de Maennig&Plessis (2007) os estudos que relatam impactos positivos do Mundial da Alemanha se referem à empresas de baixa importância relativa à economia alemã, como cervejarias, produtores de futebol de mesa, casas de câmbio, serviços de aviação particular e produtores de merchandising de futebol. Ainda além, alguns aspectos exógenos que deveriam ter sido isolados do megaevento em si provavelmente não o foram, como o tempo quente no meio de ano na Europa favorecendo a venda de cervejas durante o mundial.

Em relação à hotelaria, ocorreu um fato que, à primeira vista, pode parecer surpreendente: os hotéis alemães experimentaram uma diminuição de 2,7 pontos percentuais na ocupação em comparação com junho do ano anterior ao megaevento. De modo específico, a taxa de ocupação caiu 11,1% em Berlim e 14,3% em Munique. No entanto, os gerentes de hotéis foram capazes de compensar em parte a situação adversa através de um aumento de preços de, em média, 4,8% em relação a junho de 2005. Entretanto, o efeito combinado de uma menor taxa de ocupação e de preços mais altos

⁴³ Hagn, F., and W. Maennig. "Labour Market Effects of the Football World Cup 2006 in Germany." *Applied Economics*, 2007b, *forthcoming*.

⁴⁴ Szymanski, S. "The Economic Impact of the World Cup." *World Economics*, 3, 2002, 169–77.

deixaram 60% dos gerentes de hotéis insatisfeitos em relação à expectativa anterior criada. No caso dos restaurantes, a insatisfação foi ainda maior, envolvendo 80% dos gerentes.

Considerando uma tendência de valores, os dados de vendas de mercadorias para o segundo trimestre de 2006 na Alemanha não demonstra diferenças significativas em relação aos trimestres anteriores, do mesmo ano e de anos anteriores. Conclusivamente, uma das duas opções parece ser verdade: ou o consumo dos estrangeiros durante o megaevento não foi significativo, ou o efeito negativo dos gastos dos consumidores domésticos compensou o efeito positivo dos consumidores de outros países.

Em relação à tentativa de se calcular os benefícios intangíveis provenientes do megaevento, Maennig&Plessis (2007) citam um estudo no qual 500 alemães foram entrevistados e questionados sobre a disposição a pagar (DAP) para que a Copa, responsável pela geração de bem-estar dos residentes, ocorresse no país. Ex-post a DAP da Alemanha, relacionando a amostra com a população total, foi de 1,1 bilhões de dólares, superior a DAP ex-ante, visto que sobretudo os residentes na Alemanha Oriental e os menos educados mudaram positivamente sua opinião. Em comparação com outros efeitos econômicos, esse em questão encontra-se entre os mais significativos. Destarte, os benefícios tangíveis acabam tendo sua importância reduzida.

Maennig&Plessis (2007) também relatam que esse país-sede, assim como muitos países industrializados, desfrutam de ampla oferta de instalações esportivas. Na Alemanha existem 127 mil instalações desse gênero. Ocorre que estádios esportivos também estão sujeitos à lei dos rendimentos decrescentes. Tal fato culmina na possibilidade dos recintos desportivos apresentarem uma produtividade marginal social negativa, devido a razões como, por exemplo, os custos de acompanhamento de execução e manutenção dos locais, que representam um peso considerável para as autoridades locais.

Ocorre que o objetivo dos estádios durante o planejamento é geralmente maximizar as margens de lucro dos clubes profissionais. Os gestores dos clubes dificilmente se preocupam com a formulação de políticas urbanas e regionais, nem tampouco em adequar arquitetura do estádio ao planejamento urbano. Dessa forma, os estádios raramente resultam em efeitos econômicos externos benéficos. De forma a

exemplificar, as instalações esportivas deveriam ser construídas onde fossem mais capazes de ancorar o desenvolvimento.

2.3 África do Sul: Copa do Mundo de 2010

Maricato (2012) revela que os legados da Copa sul africana não contemplaram a população mais pobre. Relata a autora:

A África do Sul, que saiu de uma Copa, também tem uma herança pesada. É gasto muito dinheiro e na verdade a repercussão para a população da África do Sul, que é muito pobre, não pesou muito. As obras de mobilidade estão servindo aos turistas na África do Sul porque é direcionado para o caminho aeroporto-hotel-estádio. Na verdade, a população africana pobre fica andando a pé, no transporte público de péssima qualidade, como é no Brasil.

Cottle⁴⁵ (2011) revela que as promessas sociais vinculadas à geração de emprego e aumento expressivo de fluxo de turistas divulgadas pela mídia não foram cumpridas na África do Sul. Ainda além, acredita que todo o dinheiro gasto na Copa do Mundo não é válido, num contexto de criação de um espetáculo tão somente para a exportação e que não deveria representar por si só subsídio suficiente para a justificativa da enorme quantidade de gasto estatal. Relata ainda que os recursos aplicados devido à Copa evidenciam-se como pura “economia de suposição”, visto que o retorno obtido é incerto. Ademais, no caso da África do Sul, a importação de bens e serviços para viabilização da Copa significou que o dinheiro não circulou na economia nacional e contribuiu para a denominada “relação neocolonial” com o continente africano.

Em relação à questão dos gastos durante o megaevento, o autor esbraveja:

Se você analisar o fato de que houve uma despesa de 40 bilhões de rands [R\$ 9 bilhões] e olhar para os dados de consumo do evento, verá que isso envolve o turismo dos próprios sul-africanos. Mais de 60% da renda do evento saiu do bolso dos locais. Então, onde está a evidência de que todo esse turismo iria trazer dinheiro para o país? Que os turistas iriam fornecer a maior parte da renda?

Destarte, o autor considera que o que ocorreu durante a Copa do Mundo de 2010 foi tão somente um deslocamento e não geração dos gastos, haja vista que a maior parte dos mesmos foi realizada pelos próprios sul-africanos, em diversos sentidos, incluindo os diretamente associados à viabilidade de comparecer ao espetáculo esportivo como

⁴⁵ Eddie Cottle é autor do livro *South Africa's World Cup: a Legacy For Whom? (Copa do Mundo da África do Sul: um legado para quem?)*.

alojamento em hotéis, transporte e ingressos e os indiretamente associados, como compras de acessórios desportivos associados ao evento.

O sul-africano também relata que atualmente a África do Sul encontra-se numa situação adversa no que concerne aos investimentos locais. O megaevento não gerou IDE (Investimento Direto Externo) visto que não estimula sua ocorrência, mas tão somente cria um subsídio para as pessoas visitarem o país. Ademais revela que o atual período de contração econômica contribuiu para que o número de turistas outrora esperados no país-sede durante e após a realização do megaevento não fosse concretizado.

Antunnes (2010) revela que a Copa do Mundo de 2010 teve gasto dez vezes maior do que o previsto em estudos iniciais. O lucro estimado da FIFA foi de 3,2 bilhões de dólares, do qual se prevê somente 3% (96 milhões de dólares) para obras sociais em todo o continente. Destarte, torna-se claro que o interesse da FIFA está muito vinculado ao adequado funcionamento do megaevento em si, em detrimento de questões outras fundamentais, atreladas ao âmbito social num continente altamente miserável e não meramente vinculadas à acumulação do capital.

Maennig&Plessis (2007) tratam das perspectivas econômicas e dos desafios para a África do Sul na Copa do Mundo de 2010 tendo em vista a experiência alemã anterior, que fornece um contexto para se analisar os riscos e benefícios potenciais para a África do Sul. Os autores apontam que devido as obrigações contratuais e institucionais, as consequências financeiras de sediar a Copa do Mundo devem ser analisadas separadamente para a FIFA e para o país anfitrião.

Embora escrito em 2006, o artigo já antecipava um problema a ser verificado posteriormente: os planos da África do Sul para vender os 2,7 milhões de ingressos para as partidas por uma soma de 638 milhões de dólares, resultando em um preço médio do ingresso de mais de 236 dólares, pareciam ser muito ambiciosos em um país com taxa de desemprego de cerca de 27% e média de renda mensal de 280 dólares.

A tabela 23 relata as despesas nos estádios da Copa do Mundo em 2010 na África do Sul. É importante salientar que, diferentemente da Alemanha em 2006, parcela muito significativa do financiamento dos investimentos se deu, nesse quesito, de forma pública. É alarmante o fato de que, no momento do lance pelo torneio, os sul-

africanos estimavam gastos de 113,70 milhões de dólares para investimentos em estádios, haja vista que, já em 2006, os dados revelavam necessidade de mais de 1,38 bilhões de dólares nesse quesito.

Tabela 23 – Investimentos nos estádios da África do Sul em 2010 (US\$ milhões)

Cidade	Despesa
Cape Town	403,1
Durban	278,0
Nelspruit	118,8
Polokwane	111,2
Port Elizabeth	159,9
Bloemfontein	34,1
Johannesburg: Ellis Park	29,2
Johannesburg: Soccer City	208,5
Pretoria	25,7
Rustenburg	20,4
Total	1388,9

Fonte: Maennig&Plessis (2007) disponível em <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1465-7287.2007.00074.x/full>> acesso em 10 de agosto de 2012

Desde o ano em que escreveram o artigo, Maennig&Plessis (2007) já previam problemas em relação a utilização dos estádios após o megaevento na África do Sul. Os autores salientam que as exceções seriam Ellis Park, em Joanesburgo e Loftus Versfeld, em Pretória, haja vista a tradição que estas cidades possuem no rugby e a existência de populares times de futebol. Nestas circunstâncias gerais, há pouco financiamento privado para os estádios da África do Sul, os quais, inclusive, não teriam sido construídos não fosse a ocorrência do megaevento. Destarte, as despesas com investimentos tornam-se problemáticas perante uma baixa relação custo-benefício.

Embora saibamos hoje que os estádios foram entregues a tempo para realização dos jogos, há 5 anos atrás Maennig&Plessis (2007) relatavam que os desequilíbrios enfrentados pela África do Sul, tanto internamente (a grande e crescente dívida das famílias) quanto externamente (grande déficit em conta corrente) levaram o South African Reserve Bank a apertar a política monetária e isso, somados aos crescentes

custos de construção em diversas partes do país, contribuiu para o questionamento da capacidade da indústria de construção local para gerenciar a construção dos estádios.

Outros fatores negativos ao crescimento da economia sul-africana podem ser citados em virtude do megaevento: durante todo o período do torneio nenhum trabalho de construção é permitido nas cidades-sedes (inclusive para não prejudicar o acesso de turistas e não causar impressões ruins). Ademais, é considerada responsabilidade das cidades fornecerem reserva para a geração de energia elétrica para evitar eventuais apagões (um problema recorrente no país).

Cornelissen&Swart (2006) iniciam seu artigo tratando sobre os aspectos históricos da relação entre a África do Sul e o seu envolvimento com megaeventos esportivos, aspectos altamente visíveis no pós-apartheid. Do ponto de vista do governo, configura-se como uma tentativa de utilizar o esporte como importante instrumento político e social: para apoiar o projeto de governo da construção da nação ou como catalisador econômico e de desenvolvimento, com o objetivo de reforçar o chamado “Renascimento Africano”. Em uma sociedade que permanece racionalmente polarizada, os eventos desportivos visam se constituir em instrumentos de reconciliação. O reconhecimento internacional, em termos de capacidade econômica, social e política, também alimenta o governo sul-africano a investir os recursos em campanhas muito dispendiosas.

Os autores salientam que ao ter ganhado o direito de sediar a Copa do Mundo de 2010, a África do Sul teria um compromisso com as promessas políticas e, sobretudo, sociais com que foi baseada sua campanha de candidatura. Dado o baixo nível de desenvolvimento da nação em questão, é grande a dificuldade de equilibrar o grande investimento inicial de recursos com as vastas exigências socioeconômicas do país. A maneira como a África do Sul gerencia o evento, é considerado um teste importante não apenas para esta nação em particular, mas para todas aquelas que necessitam e almejam um maior nível de desenvolvimento.

Corpos crescentes de pesquisa, como a de Owen⁴⁶ (apud Cornelissen&Swart) revelam que as desvantagens, não somente econômicas mas também políticas e sociais podem atenuar em grande medida as vantagens aparentes numa análise superficial. A

⁴⁶ Owen, K. (2002) ‘The Sydney 2000 Olympics and urban entrepreneurialism: local variations in urban governance’, *Australian Geographical Studies*40 (3): 563–600.

experiência demonstra que embora os projetos referentes a megaeventos inegavelmente marquem a paisagem da cidade, poucos contribuem significadamente para programas de desenvolvimento posteriores.

Geralmente os países que almejam o desenvolvimento, e podemos incluir a África do Sul nesse contexto, tendem a utilizar os megaeventos esportivos de forma bastante distinta que países desenvolvidos. Um crescente número de pesquisas, como a de Nauright & Schimmel⁴⁷ (apud Cornelissen&Swart) sugere que, em virtude de enfrentarem condições diferentes dos países desenvolvidos e porque países que almejam desenvolvimento encontram-se circunscritos de forma desigual na disputa global por sediar megaeventos, os mesmos procuram atingir objetivos específicos de políticas, sobretudo estrangeiras: como meio de se engajar em atividades internacionais muito além do que medidas objetivas de sua capacidade internacional permitiria e como um mecanismo de compensar a falta de fontes e de poder e influência na esfera global.

Para Cornelissen&Swart (2006) os desafios de se fazer cumprir as promessas feitas pela África do Sul são aumentados mediante o fato de que a regulamentação da FIFA sobre a forma como o evento é organizado tem repercussões sobre os objetivos do governo sul-africano, com relação ao uso da Copa para fins de desenvolvimento e construção da nação. Os autores procuram descrever brevemente as principais características da política ativista na África do Sul em concomitância com os megaeventos, em especial para a Copa do Mundo que viria acontecer 4 anos após a publicação do artigo.

O primeiro passo se deu em virtude de ter sediado a Copa do Mundo de Rugby em 1995 visto que, tendo ocorrido no auge da democratização na África do Sul e nas tentativas do governo pós-apartheid para forjar uma nova sociedade, proporcionou o impulso para o objetivo político de construção da nação em torno de megasportes que estavam para ocorrer muito além da Copa do Mundo de Rugby, como, por exemplo, o Campeonato Africano de Nações em 1996 e a tentativa, a partir de 1998 de sediar a Copa do Mundo de Futebol de 2006, que foi relançada com sucesso alguns anos depois.

⁴⁷ Nauright, J. & Schimmel, K. (eds) (2005) *The Political Economy of Sport*. Houndmills: Basingstoke: Palgrave.

A viabilidade e abrangência do plano sul-africano foi questionado por diversos agentes opositores. De modo a exemplificar, Hiler⁴⁸ (apud Cornelissen&Swart) salientou que os recursos utilizados durante processo de licitação poderiam ser melhor utilizados para programas de desenvolvimento econômico e social que visassem a redução da pobreza. Ainda além, Eisinger⁴⁹ (citado por Cornelissen&Swart) relata que, a despeito do benefício econômico trazido à alguns agentes, os empreendimentos atrelados aos megaeventos dificilmente contribuem no sentido de melhorias da situação da população marginalizada.

Cornelissen&Swart (2006) destacam que o argumento do desenvolvimento tem sido uma característica recorrente nos lances de tentativas de sediar eventos por parte da África do Sul. Foi utilizado, em um grau substancial, pela primeira vez na tentativa fracassada da Cidade do Cabo para os Jogos Olímpicos de 2004. Ademais, outra característica tem sido a promoção de uma concepção particular do continente africano, relacionadas ao argumento sobre a necessidade de renascimento do continente e a relacionada obrigação da comunidade internacional para buscar este fim, inclusive através de projetos políticos. Notadamente, estas duas características citadas tem contribuído muitas vezes para fortalecer as falhas das campanhas ou prejudicar o curso que os eventos tomam.

Quanto aos fatores relevantes relacionados às possibilidades e restrições que cercaram a Copa do Mundo de 2010, Gamage&Higgs⁵⁰ (apud Cornelissen&Swart) relatam que os custos públicos associados aos processos licitatórios não são geralmente sujeitos a debate público e geração de contas. Slack⁵¹ (citado por Cornelissen&Swart) observa que os benefícios para a economia do país-sede é subordinada às vantagens atribuídas aos patrocinadores comerciais num contexto de comercialização do desporto. Hiller⁵² (apud Cornelissen&Swart) salienta que, como os megaeventos são geralmente controlados e organizados por federações desportivas internacionais fora da região sede, o poder das autoridade locais sobre impactos sociais significativos acaba reduzido.

⁴⁸ Hiller, H. (2000) 'Mega-events, urban boosterism and growth strategies: an analysis of the objectives and legitimations of the Cape Town 2004 Olympic Bid', *International Journal of Urban and Regional Research*24 (2): 439–458.

⁴⁹ Eisinger, P.K. (2000) 'The politics of bread and circuses: building the city for the visitor class', *Urban Affairs Review*35 (3): 316–333.

⁵⁰ Gamage, A. & Higgs, B. (1997) 'Economic of venue selection for special sporting events: with special reference to the 1996 Melbourne Grand Prix', *Asia Pacific Journal of Tourism Research*1 (2): 15–25.

⁵¹ Slack, T. (1998) 'Studying the commercialisation of sport: the need for critical analysis', *Sociology of Sport Online* 1. Available: <http://brunel.ac.uk/depts/sps/sosol/>.

⁵² Hiller, H. (1998) 'Assessing the impact of mega-events: a linkage model', *Current Issues in Tourism*1 (1): 47–57.

Ademais, no caso da África do Sul, os conflitos internos associados a fatores políticos se caracterizaram como entraves nas faces iniciais de planejamento do evento.

Cornelissen&Swart (2006) destacaram que, a despeito da Associação Sul africana de Futebol ter tido a intenção de promover doze estádios em diferentes localidades como palcos para os jogos da Copa, em 2005, sob o incentivo da FIFA o Comitê Organizador Local anunciou a decisão de reduzir o número de estádios participantes do evento para dez. Conseqüentemente, houve insatisfação das autoridades urbanas, muitas das quais já tinham se mobilizado diante de uma expectativa, por ora frustrada. Em 2005 e no ano seguinte acerrou-se muito os grupos de pressão e conflito em torno da seleção final dos estádios.

Philip&Donaldson⁵³ (apud Cornelissen&Swart) salientam que desde cedo foram vinculados ao megaevento diversos megaprojetos de desenvolvimento de infraestrutura, que se tornaram assuntos politicamente controversos. Entre eles, podemos citar a iniciativa de projeto ferroviário (de certa forma de luxo) ligando Johannesburgo e Pretória, os dois principais centros urbanos na província mais densamente povoada e economicamente significativa da África do Sul (Gauteng), além do estabelecimento de um aeroporto internacional em uma das cidades mais importantes do país, Durban.

Pillay⁵⁴ (citado por Cornelissen&Swart) afirma terem sido criadas agências como a Corporação de Desenvolvimento Industrial Sul Africana que iniciaram o planejamento a nível nacional, tendo obtido 50 milhões de dólares do Banco Africano de Desenvolvimento para iniciar a atualização da infraestrutura necessária à Copa de 2010. Foi criada uma unidade de negócios, denominada “2010 SWC Business Funding”, para tentar maximizar a utilidade dos projetos no tocante à infraestrutura. Venter (apud Cornelissen&Swart) salienta ainda que a citada agência tem como objetivo o financiamento à empresas de médio e grande porte atreladas à construção. Ainda além, o foco se daria sobre o desenvolvimento, perante criação de empregos e políticas contribuintes para a regeneração de cidades historicamente negras.

A organização e preparação para a Copa, tão logo iniciadas, estiveram focadas na modernização do subdesenvolvido sistema de transporte público na África do Sul,

⁵³ Philip, R. & Donaldson, A. (2004) 'Economic cup will overflow – soccer event will create jobs and fast-track some of the country's biggest projects', Sunday Times, May 16. [On-line], 01 February 2005.

⁵⁴ Pillay, U. (2005) 'Golden chance for SA's cities to score from 2010', Business Day, January 28. [On-line], 01 February 2005.

com ênfase nos legados econômicos pós-apartheid. Mas, nesse contexto, Higham⁵⁵ (apud Cornelissen&Swart) revela que as instalações geralmente não servem para os propósitos da comunidade local e muitas vezes são subutilizadas. Ao melhorar os equipamentos comunitários, visa-se o aumento da participação da comunidade no esporte e, conseqüentemente, melhora a qualidade de vida. A questão que se faz necessária ponderação é a que custo isso se engendra.

Mais de 5 anos antes da realização da Copa na África do Sul, Visser⁵⁶ e Cornelissen⁵⁷ (apud Cornelissen&Swart) já vislumbravam que os organizadores do megaevento deveriam assegurar que os impactos das despesas não ficassem restritos em sua distribuição geográfica (espacial) e temporal para que o gasto potencial crítico adicional não fosse perdido na região. Na atualidade, 2 anos após a realização do evento, percebe-se claramente que esse objetivo não foi alcançado, haja vista que as disparidades socioeconômicas continuam latentes no continente.

Wyatt⁵⁸ (citado por Cornelissen&Swart) já revelava que, particularmente no caso da África do Sul, que possui população e economia vulneráveis e instáveis, seria fundamental que o país estivesse ciente das armadilhas que a Copa poderia trazer quando atrelada tão somente ao ufanismo relacionado ao orgulho de sediá-la, e que o governo, cujos gastos devem ser cuidadosamente analisados, deveria agir de forma transparente.

Por fim, Cornelissen&Swart (2006) afirmam que apesar de vantagens associadas à megaeventos, os mesmos também podem resultar em excessivos encargos sociais e fiscais à um país. Para a África do Sul, o principal desafio estaria não apenas em angariar os recursos econômicos e materiais necessários, mas em realizar correta e eficaz gestão dos mesmos, tarefa tão mais complicada quanto importante. Destarte, metas de desenvolvimento de longo prazo e de base ampla que extrapolem o megaevento em si deveriam constituir bases primárias atreladas à organização e planejamento.

⁵⁵ Higham, J. (1999) 'Commentary – sport as an avenue of tourism development: an analysis of the positive and negative impacts of sport tourism', *Current Issues in Tourism*2 (1): 82–90.

⁵⁶ Visser, G. (2004) 'South African Tourism and its role in the perpetuation of an uneven tourism space economy', in C.M.Rogerson & G.Visser (eds) *Tourism and Development: Issues in Contemporary South Africa*. Pretoria: Africa Institute of South Africa, 268–289.

⁵⁷ Cornelissen, S. (2005) 'Tourism impact, distribution and development: the spatial structure of tourism in the Western Cape province of South Africa', *Development Southern Africa*22 (2): 163–186.

⁵⁸ Wyatt, A. (2004) *Managing Events: International Social Development*. Unpublished MA dissertation, Falmer, England: University of Sussex.

Pillay&Bass (2008) tratam da Copa do Mundo de 2010 na África do Sul e suas implicações de desenvolvimento urbano, considerando a relação entre crescimento e equidade. O artigo, embora escrito dois anos antes da realização do megaevento, postula ser pouco provável a redução da pobreza como resultado do ímpeto de desenvolvimento urbano no país. Se apoia em um resumo de literatura internacional, que assume uma postura cautelosa em sua avaliação de benefícios oriundos de megaeventos. A expectativa criada sobre a África do Sul foi imensa, inclusive em virtude de ser um país em democracia de transição recuperando anos de fragmentação espacial, racial e político.

Os autores afirmam que embora seja verdade que o crescimento do emprego se eleva em momento anterior à Copa (sobretudo no setor de construção civil), estes tendem a ser em sua maioria de curto prazo ou temporários. Com efeito, pouco contribuem para reduzir significadamente as taxas de desemprego e tem um impacto que pode ser muito relativizado sobre as comunidades em condições de pobreza e miséria.

Pillay&Bass (2008) relatam que os megaeventos podem ser entendidos como instrumento de poder hegemônico, ou exibições de “ufanismo” urbano por elites econômicas locais atrelada à uma visão pró-crescimento da cidade. Destarte, esses acontecimentos acabam muitas vezes se relacionando com empreendimentos de relações públicas muito longe dos desafios e problemas urbanos, ficando questões como equidade e estado de bem-estar social ausentes.

Os autores salientam que durante a candidatura o torneio foi proclamado como necessário para catalisar a melhoria das condições de vida populacional, num país que é historicamente desfavorecido. Ainda além, o objetivo seria redesenhar o país do apartheid, a fim de se criar novas ligações funcionais para a formação de um eixo central, com uma série de planos de ações para comprovar sua viabilidade. De forma a exemplificar, nesse sentido veio à mente aqui um sistema de transporte público integrado. O plano de oferta surgido lançou as bases para uma agenda de desenvolvimento verdadeiramente significativa. No entanto, alguns conflitos se verificavam mediante a predominância da relevância das exigências técnicas da FIFA.

Para o Comitê Organizador local, eram colocadas questões chaves como a real capacidade e o estado de prontidão das cidades sul africanas em sediar o evento, formar

de acelerar o desenvolvimento urbano, possibilidade de atrelar o crescimento à equidade mediante o desenvolvimento urbano, abrangência dos benefícios à todos e, em especial, aos pobres e marginalizados, como poderia ser medido o potencial do evento de colocar as cidades sul africanas em uma hierarquia global de metrópoles competitivas, entre outros.

Pillay&Bass (2008) relatam que o processo de debate, diálogo e reflexão deveria integrar-se mutuamente com as ações de construção e capacitação de infraestrutura. No entanto, os prazos que tinham que ser cumpridos evidenciavam-se como um empecilho à reflexão e planejamento devido que a magnitude das transformações exigiam. Ainda além, os autores salientam que de forma a tornar as cidades sul africanas competitivas no mercado global, deveriam aliar o equilíbrio entre os imperativos de desenvolvimento originários em virtude da campanha de candidatura vencedora e a importância de atribuir novas ideologias às cidades, e tornar os benefícios potenciais latentes bens públicos nacionais, de forma que a criação de emprego, crescimento econômico, melhor prestação de serviços, desenvolvimento de infraestrutura e a criação de uma identidade coletiva deveriam ser sentidas em todo o país e não tão somente em locais específicos.

Ainda em artigo de Pillay&Bass (2008), é salientado que como “dono” do evento e com a geração de lucro muito em conta, a FIFA dita a natureza das medidas dos negócios, parcerias econômicas e outras transações, culminando em consequências significativas para o tipo de agenda de desenvolvimento prosseguida. Ainda que o Comitê Olímpico Organizador devesse ter inicialmente pautado seus parâmetros e reivindicações junto à entidade internacional, não possuía poder relevante para tal. Ademais, a percepção pública vis-à-vis uma gama de questões diretamente atrelada à realização do megaevento acaba dificilmente sendo medida e almejada. Destarte, os autores consideram que uma oportunidade única de garantir o desenvolvimento de regiões urbanas e rurais no país foi perdida.

Pillay&Bass (2008) perfazem uma revisão de literatura, através da qual é concluído que a literatura internacional possui crescente ceticismo sobre o grau em que a hospedagem de megaeventos potencialmente resulta em crescimento econômico ou significativos impactos no desenvolvimento. Matheson&Baade⁵⁹ (apud Pillay&Bass) citam 3 fatores nesse contexto. Em primeiro lugar, relata que os efeitos dos

⁵⁹ Matheson, V. A., & Baade, R. A. (2004). Mega-sporting events in developing nations: playing the way to prosperity? *The South African Journal of Economics*, 72(5), 1085–1096.

megaeventos acabam superestimados em diversos estudos que não desconsideram gastos regulares que já ocorreriam independentemente de sua realização. Ademais, viajantes à negócios costumam evitar o país em época de competição. Por fim, o efeito multiplicador atrelado a um evento como esse seria menor quando comparado com o mesmo sobre outros bens e serviços locais de maior durabilidade no tempo.

Na sequência, a revisão de literatura de Pillay&Bass (2008) se volta mais especificamente aos mecanismos de redução da pobreza na periferia. Ainda que a literatura a este respeito não seja nada extensa, a mesma não oferece evidências de que a hospedagem em megaeventos tenha efeito direto na redução da pobreza. Whitson&Horne⁶⁰ (citado por Pillay&Bass) afirmam que há um consenso generalizado de que, para os pobres urbanos, o valor ou o legado do estádio e outras instalações permanecem discutíveis. A este respeito, não há também uma ligação indiscutível entre infraestrutura (desenvolvimento de instalações) e redução da pobreza. Horne&Manzenreiter⁶¹ (apud Pillay&Bass) tratam da questão do turismo, afirmando que a redução da pobreza associada a estratégias de turismo necessitam ser cuidadosamente analisadas no contexto de países não desenvolvidos, haja vista que os benefícios do mesmo costumam ser provisórios nesses países. De forma a exemplificar, citam que a Coréia não recebeu o número de turistas esperados após a realização das Olimpíadas e da Copa do Mundo no país nesse milênio.

Hiller⁶² (apud Pillay&Bass) destaca o tipo de agenda de desenvolvimento associado com a licitação para megaeventos no contexto sul africano. Esta incluía um compromisso de construir em áreas que estão em desvantagens, consolidação de programas em comunidades desfavorecidas relacionados a esporte, criação de emprego, oferta de habitação e preços acessíveis, apoio a pequenos negócios, fornecimento de um sistema de transporte integrado. Cornelissen⁶³ (citado por Pillay&Bass) já questionava se os benefícios seriam maior que os custos e enfatiza o fato de que os custos de oportunidade associados ao acolhimento de megaeventos é muito mais alto em países

⁶⁰ Whitson, D., & Horne, J. (2006). Underestimated costs and overestimated benefits? Comparing the outcomes of sports mega-events in Canada and Japan. In J. Horne, & W. Manzenreiter (Eds.), *Sports mega-events: social scientific analyses of a global phenomenon* (pp. 73–89). Blackwell/The Sociological Review: Malden, USA.

⁶¹ Horne, J., & Manzenreiter, W. (2006). An introduction to the sociology of sports mega-events. In J. Horne, & W. Manzenreiter (Eds.), *Sports mega-events: social scientific analyses of a global phenomenon* (pp.1–24). Blackwell/The Sociological Review: Malden, USA.

⁶² Hiller, H. H. (1998). Assessing the impact of mega-events: a linkage model. *Current Issues in Tourism*, 1 (1), 47–57.

⁶³ Cornelissen, S. (2004b). Sport mega-events in Africa: processes, impacts, prospects. *Tourism and Hospitality Planning and Development*, 1(1), 39–55.

não desenvolvidos, em especial a África do Sul. Pillay&Bass (2008) enfatizam que dada a incerteza internacional que envolve os benefícios econômicos de hospedagem de megaeventos, é problemático assumir que a renda vai concretizar-se e alavancar as agendas pró-pobres de prestação de serviços sociais e de reparação.

A retórica girando em torno de 2010 tende a sugerir que os benefícios poderiam ser generalizados. Parques de fãs e clubes, por exemplo, foram previstos para as cidades que não sediarão jogos e parques não oficiais foram previstos em outras partes da África. Também foi sugerido que os países vizinhos, como Suazilândia e Moçambique iriam formar as bases e locais de prática para equipes estrangeiras, assim, dispersando benefícios econômicos (City Press, 2007⁶⁴, apud Pillay&Bass).

Tilley⁶⁵ (apud Pillay&Bass) já preconizava que, devido à natureza temporária dos empregos criados, o desemprego urbano tenderia a subir bastante pós-2010. Além disso, os preços dos alimentos e do transporte estavam previstos para subir permanentemente na África do Sul. Destarte, esse contexto atrapalharia as estratégias de desenvolvimento de comunidades regionais. A autora oferece algumas sugestões construtivas a respeito de como evitar essas armadilhas no contexto Sul Africano. Um senso de realismo deveria prevalecer e deveria haver um compromisso de assegurar que os novos desenvolvimentos e estádios fossem projetados para incorporar uma variedade de atividades. Além disso, a evolução da infra-estrutura e turismo não deveria ser apenas de base urbana, mas focar a atenção em outras áreas também. Bolsas de incentivo poderiam ser fornecidas às comunidades para estabelecer barracas e stands de curiosidades que possa atrair turistas e, de tal maneira, contribuir para a redução da pobreza. Como ela sugere, tal desenvolvimento a longo prazo, integrado poderia ajudar a tornar a Copa do Mundo um benefício econômico real para o país, mais do que uma dura lição no entusiasmo confundido.

George (2012) em seu artigo recente trata da percepção do risco de crime e da intencionalidade dos turistas de retornarem à África do Sul em momentos posteriores ao megaevento. Resumidamente, as perspectivas foram positivas durante o megaevento, haja vista que os turistas estavam confiantes perante uma segurança reforçada para a ocasião de excepcionalidade. No entanto, em longo prazo, continuam céticos sobre a

⁶⁴ City Press. (2007). Province mobilises fans ahead of 2010 World Cup. City Press, 24 June, 16.

⁶⁵ Tilley, V. (2006). Scary economics of the mega event. Business Day, 8 August.

total segurança no país em momentos de “normalidade”. Assim, o impacto do turismo deve ser relativizado nos anos posteriores ao megaevento em virtude das especificidades do país em questão.

Cornelissen et al (2012) realiza um debate referente aos legados da Copa de 2010 na África do Sul em seus âmbitos econômicos, políticos, culturais, simbólicos e urbanos comparando as experiências do país com outros casos internacionais. Os autores salientam que os legados de longo prazo deixados pelo megaevento ainda não estão perceptíveis. No entanto, desde já é possível afirmar que a chegada de turistas ficou aquém das previsões e, conseqüentemente, as receitas projetadas do turismo. Os primeiros indícios revelam que as expectativas quanto ao número de empregos permanentes gerados eram excessivamente otimistas. E, embora tenha sido anunciado que a Copa de 2010 gerou os maiores lucros para a FIFA da história de ocorrência desse megaevento, não muito disso vai escorrer para a população sul africana.

Harris (2011) mostra que a Copa da África trouxe alguns benefícios econômicos e picos de trabalhos temporários. Ademais, houve melhorias de infraestrutura, ainda que essas não sejam acessíveis à sociedade mais necessitada. Mas a África do Sul, enquanto país com baixo nível de desenvolvimento, experimentou maior encargos financeiros em relação à países desenvolvidos que também hospedarem edições do megaevento.

2.4 Conclusão

Tendo exposto as principais ocorrências referentes aos mundiais de 2006 na Alemanha e de 2010 na África do Sul, se tornou evidente as diferenças estruturais entre ambos os países, haja vista seus distintos níveis de desenvolvimento. Como o próximo capítulo contribuirá para ressaltar, o Brasil se assemelha mais ao caso da África do Sul, apresentando também diversos problemas e carências sociais.

O que se pode inferir do presente capítulo, através da evidência empírica de acontecimentos das Copas do Mundo recentes, é o crescimento do ceticismo em relação aos legados dos megaeventos, uma vez que, depois de ocorridas, as experiências demonstram que não tão somente, no geral, as expectativas iniciais encontram-se superestimadas, como também os benefícios sociais legados à sociedade são relegados ao segundo plano.

Capítulo 3 – Para uma avaliação dos impactos urbanos do megaevento

3.1- Introdução

O presente capítulo tem por objetivo avaliar mais especificamente o quadro nacional quanto às ocorrências até o presente momento e expectativas futuras em relação a fatores sociais e econômicos cruciais atrelados à Copa do Mundo de Futebol de 2014 como os avanços (ou não) em mobilidade urbana, a problemática questão das desapropriações dos moradores, saneamento básico, entre outros. Para tanto, cada assunto será avaliado em particular nos tópicos seguintes.

3.2 Acesso a bens públicos e Mobilidade Urbana

As informações desse tópico foram retiradas do Dossiê da Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa, intitulado “Megaeventos e Violações de Direitos Humanos no Brasil”.

Há no Rio de Janeiro, uma política municipal designada “Choque de Ordem” que alega combater a “desordem urbana”. Em vigor desde o início de 2009, realiza atos de repressão à ambulantes, flanelinhas e moradores de rua em geral, concentrados sobretudo em territórios nobres da cidade, palco privilegiado de eventos e turismo relacionados à Copa. Acaba contribuindo para a violação do direito ao trabalho e à livre circulação. Diante dessa política repressiva, são poucas as expectativas de que o poder público efetivamente combata as reais causas base que levaram à tal realidade. A eliminação dos direitos dos mais pobre acaba, nesse contexto, atrelada à ideia de limpeza social e étnica.

A questão da mobilidade urbana e, sobretudo, do acesso à mobilidade é fundamental, no sentido que funciona como indicador do nível democrático da cidade. No entanto, esse direito vem sendo colocado em risco. Por um lado, diversos moradores menos favorecidos são expulsos de áreas atreladas diretamente à realização da Copa e segregadas em espaços periféricos, muitas vezes desprovidos de serviços e infraestrutura. Os moradores afetados não são apenas aqueles diretamente desapropriados, mas também muitos deles se tornam impossibilitados de viver no local em virtude do aumento do custo de vida após as obras para a Copa.

Por outro lado, é sabido que o próprio planejamento do transporte urbano privilegia certos corredores associados à parcela mais rica da população, como, por exemplo, ao favorecer o determinado trajeto aeroporto-hotel-estádio, em detrimento das outras e amplas parcelas da população, em seu trajeto casa-trabalho-casa.

As periferias constituem áreas nas quais a população é forçada a se fixar e o sistema de transporte de massa não atua satisfatoriamente. Em geral, os corredores de transporte construídos abrem novas frentes imobiliárias, como é o caso das obras viárias interligando o parque hoteleiro ao aeroporto de Fortaleza ou o Porto de Santos e a região de Itaquera a Cumbica em São Paulo. No Rio de Janeiro, a população clama por serviços de transporte de massa em outras direções e para outras comunidades que não às relacionadas à construção da Transcarioca, Transolímpica e Transoeste pelo Poder Público para a Copa e os Jogos Olímpicos.

Em Fortaleza, a população também vem sofrendo remoções, sendo relegadas a regiões nas quais não estão previstos projetos de mobilidade urbana. Em contraste, as áreas urbanas litorâneas mais valorizadas serão ligadas pelo sistema de transporte previsto. Nesse contexto estão inclusos o parque hoteleiro local, O Terminal de Passageiros do Porto de Mucuripe (onde haverá a recepção de transatlânticos de turismo para a Copa), o aeroporto e a região do estádio Castelão.

Resumidamente, a questão de mobilidade urbana atrelada à Copa, retratada de forma crítica, pode ser assim tratada, conforme o seguinte trecho contido no Dossiê “Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil” (pg.73):

Se é verdade que uma parcela importante dos recursos públicos a serem investidos para a Copa e as Olimpíadas estão voltados para mobilidade urbana, é lamentável constatar que, quase sempre, os projetos privilegiam a circulação e acesso das áreas nobres, em processo de valorização, ao invés de atenderem à demanda insatisfeita acumulada ao longo das últimas décadas de crescimento urbano, e que penaliza as condições de transporte e circulação dos bairros populares e comunidades periféricas mais pobres.

3.3 Remoções

No dia 12 de dezembro de 2011 foi lançado, simultaneamente nas 12 cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 pelos Comitês Populares da Copa, o Dossiê intitulado Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil, que abrange acontecimentos de violações e impactos dos direitos humanos nas transformações urbanas e obras

empreendidas em virtude do megaevento em questão. Destarte, a forma como a Copa está sendo implementada é contestada por uma articulação em nível nacional consolidada pelo referido documento.

Entre os temas abordados pelo Dossiê destacam-se: moradia, com relatos de processos ilegais de desapropriação e despejos de comunidades inteiras para obras da Copa; trabalho, num contexto em que as greves e paralisações nas obras do estádio refletem um cenário adverso de más-condições de trabalho e baixos salários; mobilidade, haja vista que os investimentos em mobilidade urbana e transporte têm regiões de interesse de grandes grupos privados, sem levar em consideração a demanda da população mais pobre, que possui seu direito à mobilidade violado com sua expulsão das áreas valorizadas; o meio ambiente, sendo que casos concretos demonstram como regulamentações urbanísticas e ambientais das cidades tem sido modificadas arbitrariamente em virtude dos megaeventos, entre outros.

Há uma série de processos de remoções e de desapropriações em curso em virtude das obras da Copa do Mundo de futebol, sobretudo devido àquelas atreladas à mobilidade urbana. A forma como tem ocorrido esses processos, sua transparência, o ressarcimento aos moradores e o respaldo à Lei dos Direitos Humanos e suas diretrizes devem ser respaldados.

Em Fortaleza, por exemplo, imóveis à margem de avenidas como a Alberto Craveiro e a Via Expressa precisam ser removidos para que se torne possível seu alargamento. Na primeira localidade, os moradores reclamam pelo valor oferecido pela desapropriação, muito aquém ao de mercado. Na outra localidade por sua vez, há denúncias de falta de transparência e informações esclarecedoras aos envolvidos. Na avenida Almirante Henrique Sabóia o problema é similar, com necessidade de retirada de inúmeras casas para implementação de novas pistas e do veículo Leve sobre Trilhos (VLT)⁶⁶.

Outra fonte⁶⁷ afirma que, em virtude das obras para o referido VLT, as condições de ressarcimento oferecida aos moradores não são satisfatórias, sendo inclusive

⁶⁶ Informação disponível em:< http://www.desapropriacao.net.br/noticias_aberto.php?id=154>. Acesso em: 24 de novembro de 2012.

⁶⁷ Disponível em:< <http://juntos.org.br/2011/12/verdades-da-copa-de-2014-as-desapropriacoes-desumanas-em-fortaleza/>>. Acesso em: 24 de novembro de 2012.

insuficientes de permitir seu acesso ao interior do estado, local com custo de vida inferior à da capital. A fonte denuncia o rompimento de laços das famílias com o espaço na qual estavam habituadas a residir, em virtude de inúmeras inconveniências como: necessidade de afastamento do local de trabalho, das escolas dos filhos e da convivência já estabelecida, e muitas vezes harmoniosa, com a vizinhança. Alguns moradores sentem-se excluídos, como se a finalidade do governo local fosse seu distanciamento em relação aos turistas e localidades mais diretamente atreladas à ocorrência do megaevento.

De forma a comprovar o descaso com as populações mais pobres afetadas, jornais locais afirmam que o destino dos desapropriados seriam áreas distantes do centro, dificultando portanto a inserção dessas famílias à cidade. Ainda além, trata-se de uma área de fácil alagamento no inverno na região. Casos empíricos de doenças já são verificados em alguns idosos das comunidades locais, em virtude do trauma enfrentado pela necessidade de mudança do local habitado. Diante dessa percepção, parece claro que diversas obras em Fortaleza não estão contribuindo para a promoção da igualdade entre seus habitantes.

De acordo com a Empresa Brasil de Comunicação⁶⁸ diversas remoções forçadas nas cidades que vão receber a Copa têm sido denunciadas por comitês populares. Teriam sido, ao menos, sete delas em sete capitais que receberão o evento apenas até o fim do ano passado. São elas: Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo. O dossiê Megaeventos e Violação dos Direitos Humanos no Brasil estima que até 170 mil pessoas possam ser deslocadas em virtude de empreendimentos de infraestrutura para a Copa. Ocorre que o relatório denuncia a arbitrariedade com que tem ocorrido as ações de desocupação das comunidades, haja vista que as casas visadas para tal finalidade estariam sendo demarcadas à tinta, sem maiores esclarecimentos aos proprietários, além de invasão domiciliar sem mandatos judiciais, caracterizando apropriação indevida.

De acordo com o documento, mais de 4 mil famílias já teriam sido removidas na capital paulista, embora não tenham sido consultadas sobre a implantação do Parque Várzeas do Tietê, que prevê a abertura de uma avenida entre o futuro estádio do

⁶⁸ Disponível em: < <http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2011-12-12/comites-populares-denunciam-remocoes-forçadas-nas-cidades-que-vao-receber-copa>>. Acesso em: 24 de novembro de 2012.

Corinthians e o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Ainda além, ao decorrer da ocorrência do processo, não ficou claro para onde deveriam se dirigir as famílias desabrigadas.

Outros focos de conflitos também foram identificados em área contígua ao parque, na Chácara Três Meninas, onde comitês populares recolheram depoimentos que acusam a Guarda Civil Metropolitana e a Polícia Militar de utilizar força excessiva na expulsão de moradores, que, por sua vez, não haviam recebidos prévias notificações. Na favela do Jardim São Francisco, a população despejada reclama, sobretudo, da sua não inclusão em programas habitacionais. Essa favela encontra-se na região de construção do Complexo Viário Jacu-Pessêgo, que vai conectar o Porto de Santos ao Aeroporto Internacional de Guarulhos.

O jornal “O Povo”⁶⁹ também revela que obras da Copa de 2014 violam o direito de famílias atingidas. Embora a mobilização popular tenha sido responsável pela aquisição de pequenos avanços, desinformação, reassentamento em locais não satisfatórios, indenizações insuficientes e falta de transparência configuram-se como grandes problemas.

De acordo com Raquel Rolnik, relatora especial da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Moradia Adequada e urbanista da Universidade de São Paulo (USP), a primeira violação está no direito à informação. Além da falta de comunicação com as comunidades, os comitês também têm dificuldade no acesso à informação.

Ainda além, também configuram-se como violações as indenizações e os realojamentos propostos. "O reassentamento em locais com menor disponibilidade de serviços e emprego viola o direito de moradia adequada, que inclui o acesso aos demais direitos humanos educação, saúde, trabalho", diz Rolnik. Também tem sido frequente a violação ao direito de posse. A relatora da ONU afirma ainda que as iniciativas de remoção carecem de um justo padrão nacional, haja vista que atualmente variam, sobretudo, de acordo com as municipalidades.

⁶⁹ Disponível em:<

<http://www.opovo.com.br/app/maisnoticias/mundo/dw/2012/09/30/noticiasdw,2928933/obras-da-copa-de-2014-violam-direitos-de-familias-atingidas.shtml>> . Acesso em: 24 de novembro de 2012

Entrevista com Sandro Barbosa de Oliveira, morador de Itaquera e membro do coletivo popular “Dolores boca aberta”, realizada em 4 de dezembro de 2012, via telefone fixo, no CEDE/Unicamp – Centro de Estudos do Desenvolvimento Econômico. Entrevista concedida a Leon Ward Franco de Camargo.

Barbosa de Oliveira (2012), quando questionado acerca do processo de remoções em virtude do megaevento na região em que reside afirmou haver entre 2 e 3 mil pessoas ameaçadas nos entorno das obras atreladas ao estádio do Corinthians e devido às demais obras de mobilidade urbana locais. O entrevistado salientou também que tais famílias possuem fragilidade em relação à luta de resistência, reivindicações e busca de informações devido aos efeitos prejudiciais e desestabilizadores que causa o fato da obrigação de se procurar outro local pra se viver e abandonar o ambiente ao qual já se estava habituado.

Em relação ao estado de São Paulo, por exemplo, Barbosa de Oliveira (2012) considera que há grande importância na construção de um estádio na região leste do estado, que possui 4 milhões de habitantes (mais do que a população de Buenos Aires) e vivencia a promessa de construção dessa instalação desde 1988. No entanto, a polêmica se atrela aos recursos públicos, inclusive por se tratar de um estádio privado. Há interesse do setor público, outros setores como construção civil e de políticos que regem a cidade em recursos do BNDES e isenções fiscais que contribuem para a atração de receitas na cidade.

Para o entrevistado, as obras para a Copa do Mundo geram empregos, mas em sua maioria não serão permanentes. A Copa não é realmente da população, haja vista que a FIFA detêm sua propriedade. O estádio do Corinthians teve aumento do custo previsto inicial em virtude das necessidades de se adequar aos padrões FIFA, que inclusive obrigam a contratação de empresas determinadas atreladas a entidade fornecedores de refletores e demais equipamentos. Ademais, salienta, com a propriedade de quem vive a realidade local, a falta do envolvimento populacional nos processos decisórios, conflitando com o conceito de sociedade democrática.

Por fim, afirmou que desde a gestão Andrés Sanches e atualmente na de Mario Gobi tem sido prometido que os trabalhadores da região serão contratados para trabalhar no estádio já em funcionamento. No entanto, pouco se fala em quais seriam as funções exercidas e tampouco se prepara os potenciais moradores em qualificação, colocando em dúvida a veracidade das promessas.

O documentário “A Caminho da Copa”⁷⁰ mostra cenas de demolições e protestos reprimidos pelo batalhão de choque da polícia, bem como depoimentos de diversos moradores afetados.

Cabe o questionamento de se os benefícios para a população em virtude das obras de infraestrutura urbana não seriam questionáveis. Nesse contexto, a “estratégia de marketing” para benefício do megaevento em si resulta, muitas vezes, em projetos que contrariam planos urbanísticos anteriores, mais abrangentes.

De forma geral, os relatos de denúncia dizem respeito à falta de transparência nas ações promovidas pelo poder público, à ausência de diálogo e de negociação sobre as alternativas às remoções, à não discussão prévia dos projetos e das remoções necessárias, a avisos de remoções emitidos com pouquíssima antecedência, à realização de despejos de forma violenta e ao baixo valor das indenizações e dos valores de bolsa-aluguel pagos, que podem implicar na inadequação das soluções habitacionais das pessoas atingidas e, inclusive, no aumento de famílias sem teto ou moradoras em áreas de risco no país. Na sequência, será explicitado as ocorrências em algumas cidades-sede em particular, extraídas da fonte eletrônica “Terra de Direitos – Organização de Direitos Humanos”, em coletânea de informações intitulada “Copa 2014, Olimpíadas 2016 e megaprojetos – remoções em curso no Brasil”⁷¹.

Curitiba

Em Curitiba, as obras para a Copa se resumem à implantação ou ampliação dos corredores de ônibus (BRT), adequação de vias para circulação de carros e a conclusão da reforma da Arena da Baixada, que receberá as partidas do evento em 2014. A ampliação do Aeroporto Internacional Afonso Pena, que também estava nos planos para a Copa, foi adiada e deverá ser concluída apenas em 2018. A obra prevê a desapropriação de cerca de 250 imóveis, somando em torno de mil pessoas afetadas, a um custo de R\$ 80 milhões. Serão removidas as comunidades Jardim Suissa, Vila Quisissana, Nova Costeira, Costeirinha, Vila Fontes, Rio Pequeno e Bairro Jurema.

O projeto da prefeitura e do governo estadual de implantação do corredor de ônibus (BRT), que liga o aeroporto à rodoferroviária de Curitiba, prevê a retirada das

⁷⁰ Disponível em: < <http://vimeo.com/44195105> > . Acesso em: 24 de novembro de 2012.

⁷¹ Artigo disponível em: < <http://terradedireitos.org.br/wp-content/uploads/2011/06/Dossie-relatoria-remoc3a7c3b5es-megaeventos-brasil-2011.pdf> > . Acesso em: 25 de novembro de 2012.

linhas de alta tensão que correm ao longo do canteiro central da Avenida Comendador Franco (Av. das Torres).¹⁵ O valor total do projeto orçado na matriz de responsabilidades é de R\$107,2 milhões¹⁶, dos quais R\$1,2 milhões estão previstos para o pagamento de desapropriações decorrentes da obra. De acordo com a ONG Terra de Direitos, a transferência das linhas de energia para a lateral da pista da avenida¹⁷, além de representar um risco para os imóveis lindeiros, significa uma ameaça para comunidades instaladas na beira da via, como a Vila das Torres.

A população em situação de rua teme que projetos de perfil turístico e higienista como o Corredor Cultural, firmado entre a prefeitura e Universidade Federal do Paraná (UFPR), expulsem 2.700 moradores das ruas do centro da cidade de forma violenta.

Já o projeto do Corredor Metropolitano prevê obras de readequação de diversas vias perimetrais da capital paranaense para requalificar o acesso viário e melhorar a circulação de veículos. O corredor interligará os municípios de Curitiba, Almirante Tamandaré, Pinhais, Colombo, Piraquara, São José dos Pinhais, Fazenda Rio Grande e Araucária. Com 52km de extensão e atravessando diversas cidades, o custo do projeto, apontado na matriz de responsabilidade, é de R\$130,718 milhões, sem recursos para desapropriações. Mas no projeto apresentado pela Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano e pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), R\$20 milhões seriam destinados a indenizações decorrentes de desapropriações.

Belo Horizonte

Em Belo Horizonte As principais comunidades afetadas são: Dandara (900 famílias), Camilo Torres (140 famílias), Irmã Dorothy (130 famílias), Torres Gêmeas (180 famílias), e o entorno do Anel Rodoviário (3100 famílias), sendo que a problemática das remoções é inclusive anterior às obras da Copa, tendo se agravado com a preparação para o evento. Antes mesmo das obras, a cidade já enfrentava a ameaça de remoção de 4450 famílias em assentamentos informais, segundo o Ministério Público Federal (MPF).

Outras denúncias estão sendo feitas no âmbito do Judiciário e dos movimentos sociais em relação ao projeto de reurbanização de favelas “Vila Viva”, desenvolvido em parceria entre o Governo Federal e o município. Segundo o MPF cerca de 3150 domicílios do aglomerado serão beneficiados com a intervenção urbanística, entretanto,

1038 famílias deverão ser removidas para a execução das obras, sendo que apenas 640 serão reassentadas na área de intervenção do programa e as demais 398 famílias serão submetidas a deslocamento forçado, sem que tenha sido discutida com elas qualquer alternativa habitacional ou mesmo os critérios de definição das famílias a serem removidas.

A Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais também está atuando em defesa do direito à moradia de famílias do aglomerado Santa Lúcia³, área do programa “Vila Viva”, que prevê a remoção de cerca de 1200 famílias.

Quanto às obras de suporte relacionadas à Copa, A Prefeitura de BH anunciou a construção de cerca de 70 mil unidades habitacionais pelo setor privado, dos quais 4 mil serão utilizadas pelo setor hoteleiro durante a Copa, para abrigar comissões, atletas, imprensa. Atualmente, o projeto que se encontra sobre uma área de preservação ambiental já está sendo debatido no legislativo para alterar a legislação urbanística de proteção sem participação da sociedade¹. Além disso, dentro da área escolhida para este projeto está situada uma comunidade remanescente de quilombolas, conhecida como Quilombo de Mangueiras, que é composta por 19 famílias. Em 2008, uma equipe de antropólogos da UFMG elaborou um detalhado Relatório Antropológico de Caracterização Histórica, Econômica e Sociocultural do quilombo, que integra um processo já bem avançado de titulação junto ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

Quanto às obras relacionadas com a Copa, há reformas de adaptação no Estádio Mineirão. Os maiores impactos estão sendo causados pelas obras de conexão viária com o estádio. O BRT (Bus Rapid Transit), corredor de ônibus exclusivo, configura-se como projeto de mobilidade urbana. Uma dessas obras é uma alça de acesso que será construída a 500 metros do estádio e que já começou a remover cerca de 60 famílias da comunidade Recanto da UFMG.

O DNIT (Departamento Nacional de Infra- Estrutura de Transportes) anuncia as obras de adequação do Anel Viário devam ficar prontas para a realização do evento. No final de 2010, foi anunciado pelo Ministério Público Federal que quase 2600 famílias da Vila da Luz e da Vila da Paz estavam sendo ameaçadas de despejo por conta desta obra. Em abril de 2011, os dados apontava, para a necessidade de remoção de 3100 famílias, de acordo com o MPF. O DNIT resolveu incluir a verba para as remoções no orçamento

público da obra e está assinando um convênio com a prefeitura com este propósito, após reclamações realizadas pelo MPF.

As obras que acarretarão em remoções são: BRT Antônio Carlos/Pedro I, BRT Pedro II, Via 210 (Via do Minério/Teresa Cristina) e Via 710 (Andradas/Cristiano Machado). Para a abertura da Via 201, a prefeitura considerou de utilidade pública, para fins de desapropriação, cerca de 40 imóveis situados no Bairro das Indústrias, Conjunto Habitacional Bonsucesso, Estrela do Oriente e Betânia, trajeto pelo qual a nova avenida passará. Já as obras da Via 710 preveem a remoção de 84 famílias. O MPF está, no momento, aguardando o envio de informações dos projetos, assim como o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental por parte do DNIT.

Para as obras do BRT Antônio Carlos/Pedro I já foram removidas 86 famílias, sendo que 66 foram reassentadas e 20 indenizadas. Já o BRT Pedro II removerá 15 famílias. A prefeitura também anunciou a remoção de 240 casas do Bairro Santa Branca em função do alargamento da Avenida Dom Pedro I.

Segundo a Defensoria Pública da União, a elaboração do projeto e a definição do plano de reassentamento não estão ocorrendo de forma participativa e não existem dados precisos sobre o número de famílias afetadas em três comunidades que vivem em torno do Anel Rodoviário da Capital: Vila da Paz, Vila da Luz e parte do bairro São José.

Por fim, Segundo o Comitê Popular dos Atingidos pela Copa denuncia a vulnerabilidade de parcela populacional que tem reclamado de ações higienistas, de abordagens violentas contra trabalhadores e moradores de rua, prisão massiva de flanelinhas, opressão contra prostitutas, enquadramento de pichadores e grafiteiros, proibição de feiras de rua, entre outros. De acordo com o Comitê, a realização dos preparativos para os Jogos tende a ser utilizada como justificativa para remoções de moradores que estão no caminho das obras.

Fortaleza

Mais de 3500 famílias serão removidas em função das obras de ampliação da Via Expressa e da construção do Ramal Parangaba/Mucuripe do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), segundo informações do próprio Secretário Estadual das Cidades. As famílias residentes na região reclamam de falta de informação e transparência no

processo de decisão e implantação da obra, não havendo diálogo com as comunidades ou mesmo com os diversos segmentos da sociedade civil, como reivindicam a ONG CEARAH Periferia, o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-CE), o Sindicato dos Engenheiros no Ceará (SENGE-CE) e a Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB-Fortaleza). As comunidades que sofrem ameaça de remoção são: Comunidade do Trilho, Lagamar, Rio Pardo, Jangadeiro, da Trilha, Oscar Romero, São Vicente, Aldaci Barbosa, João XXIII e Mucuripe.

A construção do Acuario do Ceará, projeto ligado ao plano turístico preparado para a Copa de 2014, também envolverá remoções de famílias residentes na comunidade Poço da Draga, definida como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) para habitação pelo Plano Diretor Municipal. A falta de diálogo e informações à comunidade a ser removida tem preocupado inclusive membros do legislativo municipal, que realizou Audiência Pública para cobrar do poder executivo informações consistentes a respeito.

Natal

O maior conflito da sede está no município de São Gonçalo do Amarante onde deve ser construído um novo aeroporto internacional para a transformação do atual (Augusto Severo) em base aérea da aeronáutica. A construção do aeroporto de São Gonçalo do Amarante tem um custo previsto de R\$ 476,9 milhões na matriz de responsabilidades firmada entre União, estado e município. Segundo o documento, R\$ 8 milhões serão destinados às desapropriações necessárias. O grande problema da construção do aeroporto é o impasse com as 345 famílias da comunidade Padre João Maria, que vivem perto da cabeceira da futura pista. Se construído o aeroporto neste local, os riscos serão muito grandes para a comunidade e o nível de ruídos será intolerável. Apesar de a prefeitura municipal declarar que está desenvolvendo um projeto de realocação dos moradores, muitos reclamam da falta de diálogo com o poder público, da participação no projeto apresentado e da pouca informação quanto à situação dos inquilinos da região.

Porto Alegre

As remoções seriam em decorrência das obras de ampliação do Aeroporto Salgado Filho, da duplicação da Avenida Tronco e de outras intervenções relacionadas à

mobilidade, que atingirão muitas comunidades da cidade. Diversas preocupações foram relatadas em Audiência Pública promovida pelo Ministério Público Federal em parceria com Ministério Público Estadual, como a falta de informações acerca dos locais onde essas famílias serão reassentadas e as condições precárias das habitações provisórias (casas de passagem) que têm abrigado diversas famílias.

Há diversos dados desconhecidos acerca do número de famílias que serão removidas. Enquanto meios de comunicação estimam que pelo menos 4500 famílias sejam retiradas de suas casas, entidades da sociedade civil acreditam que esse número pode chegar a 10 mil famílias removidas em Porto Alegre e Canoas.

Rio de Janeiro

O projeto do corredor Transoeste fará a ligação entre a Zona Sul, onde estão as últimas estações da linha do metrô carioca, e a Barra da Tijuca, onde se concentra a maioria das instalações olímpicas. A conexão será feita pelo modelo de BRT e são previstos R\$ 954 milhões para a construção da obra. Vila Harmonia, Restinga e Vila Recreio II são as 3 comunidades no Recreio dos Bandeirantes, na zona oeste do Rio, que serão atingidas pelo corredor e que somam quase 500 famílias, muitas delas estabelecidas há cerca de quatro décadas no local. Desde 2010, as comunidades têm sofrido pressão para abandonar a região e aceitar o valor das indenizações oferecido pela Prefeitura. Segundo relatório da ONG Justiça Global, algumas pessoas receberam notificação de apenas 5 dias para o despejo e estabelecimentos comerciais não teriam direito a indenização pelas demolições.

Mesmo com a ação da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, que conseguiu liminares para suspender as demolições, a pressão de agentes do poder público não cessou. Algumas casas foram marcadas com spray de tinta e algumas famílias foram ameaçadas de não receber indenização alguma caso não acatassem logo a oferta do governo municipal. Ainda de acordo com a Justiça Global, as remoções estariam acontecendo em área reservada à habitação de interesse social (ZEIS) definida pelo Plano de Estruturação Urbana das Vargens, onde o Estado deveria estar realizando processos de regularização fundiária ao invés de despejos. Hoje restam apenas 50 das mais de 200 famílias que moravam na comunidade Vila Recreio II.

Na Restinga, quase todas as casas e estabelecimentos comerciais já foram demolidos depois da ação judicial da Prefeitura que derrubou as liminares da Defensoria Pública que impediam as demolições. Em fevereiro de 2011, a Vila Restinga recebeu novamente agentes do poder público municipal com ordens para dar sequência às demolições interrompidas depois do Agravo Interno interposto pela Defensoria. Em janeiro de 2011, uma denúncia sobre expulsões violentas em Nova Sepetiba, Zona Oeste do Rio, circulou na internet através do jornal A Nova Democracia. Segundo o texto, pessoas das 700 famílias da ocupação teriam sido agredidas pela PM na região, que deverá receber um terminal do corredor Transoeste.

Também a comunidade do Metrô Mangueira tem sido ameaçada de remoção desde o ano passado. A área é visada para a construção de um estacionamento que dará suporte ao estádio do Maracanã, vizinho à comunidade, durante os jogos da Copa do Mundo e as competições das Olimpíadas. Aos moradores estão sendo oferecidas alternativas de moradia no Campo Grande, região muito distante da localização atual da comunidade, e a pressão de agentes da prefeitura para que as famílias aceitem os acordos não cessam.

Recife

Na capital pernambucana, a principal queixa de movimentos populares, redes de direitos humanos e fóruns de reforma urbana tem sido com relação à falta de transparência e de espaços de participação social e diálogo sobre o processo de preparação da cidade para a Copa do Mundo de 2014. As organizações questionam também a falta de debate sobre o modelo de financiamento e gestão de alguns empreendimentos (caso da Arena da Copa, que está sendo construída via Parceria Público Privada pela Odebrecht, que terá a concessão do equipamento por 33 anos) e também a ausência de debate sobre uma estratégia de desenvolvimento urbano mais ampla para a cidade, que não se restrinja às ações voltadas para a Copa.

Há também notícias sobre queixas de famílias removidas da área onde está sendo construída a Arena da Copa com relação a valores oferecidos e atrasos no pagamento.

São Paulo

Em São Paulo, os megaprojetos têm sido os principais responsáveis por remoções, estimando-se que serão desalojadas mais de 50 mil famílias nos próximos anos. Inúmeras favelas estão ameaçadas e, até o momento, podem ser citadas as seguintes comunidades: Fazendinha, Ordem e Progresso, Spama, Águia de Haia, do Sapo, Salus, Boqueirão, Cantinho do Céu, Morro do Piolho, Ponta da Praia, Pantanal Jardim Pantanal, Mar Paulista, Nelson Cruz, Jardim Oratório, Jardim Lucélia/Vila Nascente, Jardim Prainha, Jardim Tangará, Jardim Toca, Parque Cocaia I, Recanto Cocaia⁷⁹, Vila Rubi⁸⁰.

Também a realização de obras viárias e de mobilidade tem ocasionado a remoção de milhares de famílias e, estima-se, ocasionará ainda mais. A ampliação das vias marginais causou o despejo de mais de 5 mil famílias, encontrando-se ainda sob ameaça a favela Nelson Cruz. A construção do Rodoanel metropolitano já ensejou diversos despejos, estimando-se que, em breve, atingirá mais de 2,7 mil famílias, situadas, por exemplo, nas comunidades Jardim Paraná e Jardim Vista Alegre. Devem ser lembradas, por fim, as obras de expansão do metrô, de construção de mon trilhos, de túneis, dentre outras.

3.4 – Saneamento básico

Os megaeventos atraem oportunidades em diversas áreas e, entre os setores que podem atuar como catalisador para aceleração dos investimentos em infraestrutura se destaca o saneamento básico, ainda que este não se configure como uma exigência fundamental da FIFA. Fato é que o governo, em tentativa de legitimar a ocorrência e os gastos atrelados ao megaevento, se apropria do discurso de melhorias em alguns setores com carências sociais, entre os quais se destaca o saneamento básico. Por tal razão, esse tópico procura verificar a veracidade do discurso governamental sobre essa prioridade social urbana nas cidades-sede da Copa.

Considerando o Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS) e informações oriundas do PAC I e PAC II, o atendimento de água chega a 96,2% no país. Dentre as cidades-sedes da Copa, 25% já alcançaram a universalização (Belo Horizonte, Cuiabá e Porto Alegre). A situação é menos animadora em 2 cidades-sedes

cujos índices ainda encontram-se abaixo de 90%: Salvador e Fortaleza, não coincidentemente pertencentes à região Nordeste do país (SINAENCO, 2010).

Em relação à saneamento básico, o quesito coleta de esgotos verifica-se em situação mais delicada, haja vista que a cobertura alcança apenas 75,4% no conjunto das cidades-sedes. De modo a exemplificar a crítica situação e a heterogeneidade entre as regiões, das 5 cidades-sedes que apresentam índice de atendimento de água inferior à 50% de cobertura de esgotamento sanitário nenhuma está localizada nas regiões Sudeste ou Sul. São elas: Cuiabá, Fortaleza, Manaus, Natal e Recife. A pior situação se verifica na capital amazonense, que possui apenas 11% de atendimento por rede coletora de esgotos, conforme pode ser observado na tabela 24. Destarte, a universalização nesse sentido se configura como uma utopia, muito distante se ser alcançada, sobretudo em tão poucos anos (SINAENCO, 2010).

Tabela 24 – Atendimento percentual dos serviços de água e esgoto

Município	Atendimento água	Atendimento esgotos
Belo Horizonte	103,79%	97,63%
Brasília	99,45%	91,78%
São Paulo	99,20%	89,35%
Curitiba	99,48%	85,22%
Porto Alegre	100,00%	85,00%
Rio de Janeiro	99,39%	82,39%
Salvador	83,04%	66,29%
Fortaleza	83,36%	46,13%
Cuiabá	100,97%	38,54%
Recife	90,63%	37,31%
Natal	90,23%	31,35%

Manaus	91,24%	11,20%
Total	96,23%	75,42%

Fonte: SNIS, 2008 [apud SINAENCO (2010)]

A tabela 24 revela o percentual de atendimento de água e de esgotos nas doze cidades-sedes. O fato de o percentual ultrapassar os 100% em algumas cidades-sedes decorre da eventual consideração de economias não domiciliares no atendimento e de fontes de informações diferentes.

No tocante ao atendimento pela rede de água, Salvador e Fortaleza apresentam os piores índices em relação às demais cidades analisadas, girando em torno de 83%. No entanto, o atendimento não se encontra muito distante à universalização, e em 25% das cidades-sedes esse estado totalmente satisfatório já é observado (Porto Alegre, Belo Horizonte e Cuiabá).

Em contraste, o atendimento de esgotos se apresenta muito aquém do desejado, sendo que quase metade das cidades-sedes apresentam índice de coleta inferior a 50% no quesito (Fortaleza, Cuiabá, Recife, Natal e Manaus). Nem mesmo a cidade melhor avaliada no tocante a atendimento de esgotos, Belo Horizonte, não encontra-se na situação ótima de universalização.

No tocante à atendimento de água e nas duas cidades com maiores carências nesse sentido, o PAC I visou, para Salvador, um investimento no valor de R\$ 83.703,4 mil que, embora significativo, não deve ser suficiente para alcance da universalização. O processo envolve a ampliação do SSA integrado de Salvador e Ilha dos Frades – Paramano, Porto Loureto, Praia da Costa e Ponta de Nossa Senhora do Guardalupe. (SINAENCO, 2010).

Já em Fortaleza, segunda pior cidade-sede no quesito atendimento de água entre as outras 11 demais, o PAC I previu uma alocação de R\$ 127.020,2 mil, envolvendo a ampliação e melhoria da ETA Oeste, além de implementação de reservatório, estação elevatória, adutora de água tratada e demais obras complementares (SINAENCO, 2010).

Quanto ao investimento em sistema de esgotos, é interessante retratar, para as cidades-sedes mais problemáticas no quesito, que apresentam uma cobertura abaixo de

50%, quais as obras previstas no PAC I para implementação ou ampliação dos SES (Sistemas de Esgotamento Sanitário). No entanto, é difícil prever o nível de atendimento alcançado com a execução das obras em virtude de escassez de estimativas e dados disponíveis a esse respeito.

Manaus, que apresenta a situação mais crítica, certamente não alcançará a universalização de cobertura pela rede de esgotos, inclusive porque o PAC I só prevê uma verba para a concessionária Águas do Amazonas para o saneamento integrado na sede municipal no valor de R\$ 170 milhões.

Tabela 25 – Investimento previsto no PAC I para esgotamento sanitário na cidade de Natal

Tipo	Investimento previsto até e pós 2010 (R\$) milhares
Ampliação do SES na sede municipal - Bacia GS - bairros Tirol, Lagoa Nova, Nova Descoberta e Parque das Dunas	5.692,80
Ampliação do SES nas bacias E, F, I, K e L - Bairros Bom Pastor, Cidade Nova, Felipe Camarão, Quintas, Planalto, Cidade Esperança - rede coletora, estações elevatórias, emissários e ETE	54.580,60
Ampliação do SES nos bairros Alecrim e Quintas - execução de estação elevatória e emissário de recalque de esgotamento sanitário da bacia DS até CG 3	3.029,60
Ampliação do SES nos bairros de Alecrim e Quintas - emissário e ligações domiciliares	2.662,10
Implantação do SES na Bacia LS - Bairro Planalto	9.723,10
Implantação do SES na sede municipal - Bacia H	5.655,20
Implantação do SES no Bairro Capim Macio e parte do Bairro de Neópolis -	31.781,70

rede coletora, estações elevatórias, emissários e tratamento	
Implantação do SES nos bairros Pium, sede, Pirangi, Cotovelo e Ponta Negra - rede coletora, coletores-tronco, estação de tratamento e emissário submarino de esgotamento sanitário de Ponta Negra	81.430,00
Esgotos	194.555,10

Fonte: PAC I [apud SINAENCO (2010)]

A tabela 25 especifica os investimentos previstos no PAC I para esgotamento na cidade de Natal, que apresenta um índice muito pouco satisfatório nesse sentido, de apenas 31,35%. Entre as principais obras, destaca-se um emissário submarino para dispersão marítima do esgoto da Ponta Negra. A despeito de em alguns projetos estarem também previstos coletores troncos, estações elevatórias e emissárias, o tratamento é ainda limitado (SINAENCO, 2010).

Tabela 26 - Investimento previsto no PAC I para esgotamento sanitário na cidade de Recife

Tipo	Investimento previsto até e pós 2010 (R\$) milhares
Ampliação do SES na sede municipal - parte do Bairro de Boa Viagem, Vila Ipsep e entorno da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes	53.814,30
Ampliação do SES no Bairro de Setúbal e parte dos bairros Boa Viagem e Imbiribeira - rede coletora, estações elevatórias, emissários e ligações domiciliares	70.885,50
Esgotos	124.699,80

Fonte: PAC I [apud SINAENCO (2010)]

A tabela 26 especifica os investimentos previstos no PAC I para esgotamento sanitário na cidade de Recife. Nessa cidade, com apenas 37,31% de atendimento

atingido, a prioridade do programa é a ampliação das redes, sem investimentos ponderáveis no tratamento em si. Em Cuiabá, por sua vez, o PAC I não divulgou as especificações das obras, mas foi previsto R\$ 204 milhões em implantação ou ampliação de SES. A tabela 27 especifica os investimentos previstos no PAC I para esgotamento sanitário na cidade de Fortaleza. Nesse caso, as diversas obras de implantação ou ampliação de SES envolvem investimento de R\$ 204 milhões. (SINAENCO, 2010).

Quanto ao atendimento de água, algumas cidades que não acompanharam o crescimento demográfico elevado apresentaram redução na cobertura entre 2007 e 2008 como Natal e Cuiabá, ainda que, segundo o SNIS, essa última cidade apresente cobertura total. De modo geral, considerando as doze cidades-sede, a evolução na cobertura do abastecimento de água no período considerado foi ínfima, de apenas 0,35%. Cidades que apresentam os piores índices, Salvador e Fortaleza, praticamente não evoluíram. A evolução mais significativa foi de Recife e Brasília (SINAENCO, 2010).

Tabela 27 - Investimento previsto no PAC I para esgotamento sanitário na cidade de Fortaleza

Tipo	Investimento previsto até e pós 2010 (R\$) milhares
Implantação do SES na sede municipal - Bacia CD 1 - Esgotamento Sanitários em Fortaleza	24.324,10
Ampliação SES na sede municipal - Bacia CD - 3 - esgotamento sanitário em Fortaleza	32.503,40
Ampliação SES na sede municipal- Bacia CD-2- esgotamento sanitário em Fortaleza	25.609,00
Ampliação SES na sede municipal - Bacia CE-4 - esgotamento Sanitário em Fortaleza	24.118,00

Ampliação do SES na sede municipal - Bacia CE-6 - Esgotamento Sanitário em Fortaleza	12.993,80
Ampliação do SES na sede municipal - Bacia CE-5 - Esgotamento Sanitário em Fortaleza	16.510,20
Ampliação do SES na sede municipal - Bacia SD-6 - Esgotamento Sanitário em Fortaleza	21.904,10
Ampliação do SES na sede municipal - Bacia SE-2 - Esgotamento Sanitário em Fortaleza	11.751,80
Ampliação do SES na sede municipal - Sub-bacias SD-7 e SD-8 - Esgotamento Sanitário em Fortaleza	34.534,20
Esgotos	204.248,60

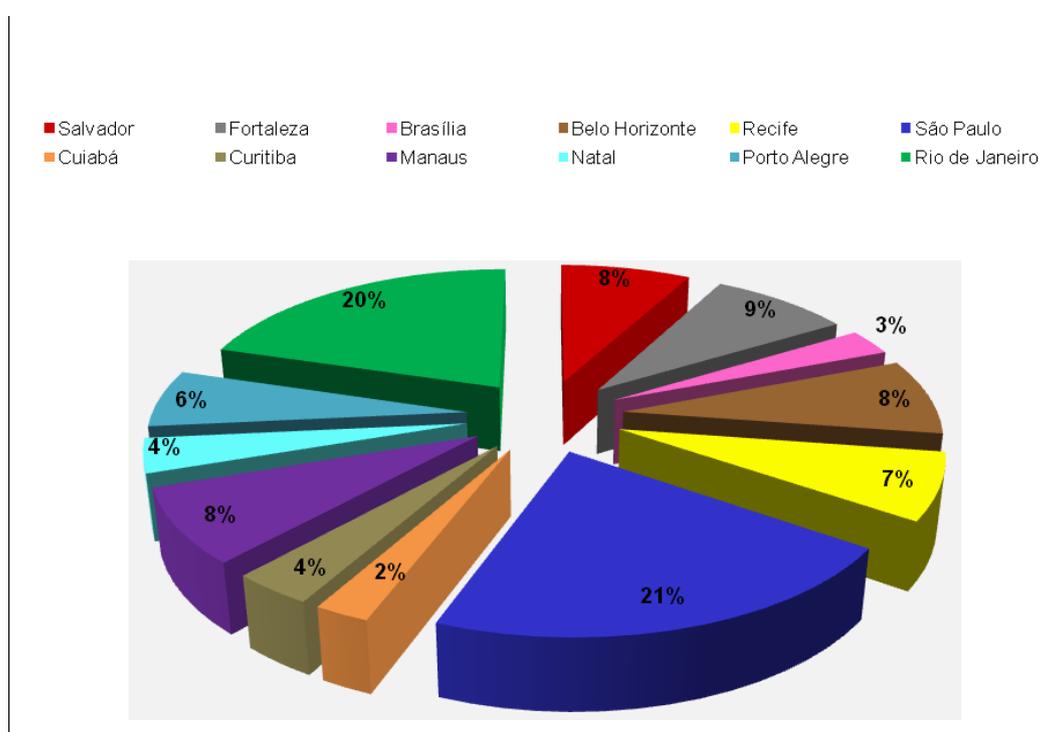
Fonte: PAC I [apud SINAENCO (2010)]

No que tange ao serviço de esgoto, claramente não ocorrerá o alcance da universalização em 2014. Conforme já salientado, Manaus detém a situação mais crítica no quesito. Cuiabá, por sua vez, também tem um índice muito baixo de cobertura de esgotos, embora, paradoxalmente, já tenha alcançado a universalização em atendimento de água. As melhores condições se verificam nas cidades de Belo Horizonte e Brasília, já próximas de atingir a universalização em serviço de esgoto. Outras localidades como Curitiba, Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro podem caminhar nesse sentido desde que se verifica comprometimento com a continuidade dos investimentos (SINAENCO, 2010).

Entre 2007 e 2008 o avanço de 3,32% na cobertura de coleta de esgotos nas doze cidades-sede não deve ser entendido como presente uniformemente em todas as localidades. O Rio de Janeiro muito contribuiu para o satisfatório índice obtido, tendo apresentado elevação de 17,72% no período considerado. Houve localidades que, como já mencionado, a regressão se observou em virtude do não acompanhamento da evolução demográfica. Foram os casos de Natal, Recife e Cuiabá (SINAENCO, 2010).

A situação mais problemática é de fato verificada em Manaus. Na capital amazonense houve, de 2007 para 2008, acréscimo de atendimento de apenas 4.994 pessoas, perante um universo de 191.465 pessoas. Destarte, o índice de coleta de esgotos se reduziu em 0,12% de um ano para outro, passando de 11,32% em 2007 para 11,20% no ano seguinte. Muito além da coleta, a questão do tratamento de esgotos ainda mantém baixos índices. Em muitos casos, o destino incorreto do esgoto doméstico leva a contaminação dos cursos d'água.

Gráfico 1 – Participação nos investimentos previstos no PAC I para Saneamento nas cidades-sede da Copa 2014



Fonte: PAC I, 2008 [apud SINAENCO (2010)]

O gráfico 1 revela a participação nos investimentos previstos no PAC I para saneamento nas cidades-sede da Copa 2014. Cabe ressaltar que o programa preconizava um investimento de R\$ 8,7 bilhões nesta área. A concentração é verificada na região Sudeste, que, por sua vez, não é a mais necessitada no quesito. São Paulo e Rio de Janeiro respondem juntos por 41% dos investimentos, em contraste com o menor percentual atribuído às cidades-sede das regiões Norte e Nordeste, por exemplo.

Tabela 28 – Investimentos previstos no PAC I para saneamento nas cidades-sede da Copa 2014

Cidade	Investimento previsto (R\$) milhares
São Paulo	R\$1.840.094,50
Rio de Janeiro	R\$1.758.379,20
Fortaleza	R\$729.829,60
Belo Horizonte	R\$713.078,80
Manaus	R\$696.606,30
Salvador	R\$681.524,70
Recife	R\$624.403,60
Porto Alegre	R\$541.632,80
Natal	R\$321.235,10
Curitiba	R\$304.398,80
Brasília	R\$246.650,40
Cuiabá	R\$205.369,50
Total	R\$8.663.203,30

Fonte: PAC I, 2008 [apud SINAENCO (2010)]

A tabela 28 retrata o montante de investimentos previstos no PAC I para saneamento nas cidades-sede da Copa de 2014. Natal e Cuiabá estão entre as cidades que hospedarão a Copa mais carentes quanto a saneamento, conforme verificado anteriormente na tabela 24. No entanto, aqui também apresentam entre as últimas quatro posições sendo Cuiabá efetivamente a última colocada em montante de investimento destinado. Em contraposição, Belo Horizonte e São Paulo, entre as três melhores das doze cidades no quesito, também estão entre as que mais receberão investimentos em saneamento.

**Tabela 29 - Investimento previsto no PAC I por setores nas cidades-sede da Copa
2014**

Setores	Investimento (R\$ em milhões)	%
Água	2.884.228,20	33,29%
Esgotos	2.371.606,10	27,38%
Drenagem	1.559.925,80	18,01%
Estudos, planos e projetos	37.159,30	0,43%
Desenvolvimento Institucional	70.890,00	0,82%
Resíduos sólidos	30.237,00	0,35%
Saneamento Integrado	1.709.156,90	19,73%
Total	8.663.203,30	100,00%

Fonte: PAC I, 2008 [apud SINAENCO (2010)]

A tabela 28 retrata os investimentos previstos no PAC I por setores nas cidades-sede da Copa de 2014. Somando 80% do total, os investimentos em água e esgotos, incluindo os verificados no Saneamento Integrado, dominam o conjunto. Também são significativos os investimentos em drenagem. Outros setores são relegados à segundo plano, como os resíduos sólidos, com parcela pouco significativa de 0,35% do total.

Quanto aos investimentos previstos no PAC II, por sua vez, há estimativas de R\$ 2 bilhões para o Programa Minha Casa, Minha Vida, além de investimento de R\$ 5,2 bilhões nas cidades-sede da Copa. Quanto ao montante de investimento, 30% serão efetuado sob a forma de financiamento e 70% através de repasses conforme especificação presentes no OGU- Orçamento Geral da União (SINAENCO, 2010).

Destarte, o modelo de financiamento dos investimentos em saneamento, vigente até o PAC I apresenta mudança radical. Os recursos serão distribuídos para drenagem

urbana e gestão de águas pluviais e resíduos sólidos, além de reurbanização e pavimentação, com recursos oriundos do OGU. Assim, foi substituído o modelo baseado no Planasa- Plano Nacional de Saneamento Básico, que privilegiava investimentos em água e esgotos, com financiamento oriundo de recursos do FGTS e a cargo das Cias estaduais. É interessante notar que, como pertencentes ao grupo de regiões metropolitanas, o aporte financeiro destinado às localidades atreladas à Copa representa 44% do total de investimentos previstos para todo o país (SINAENCO, 2010).

De acordo com notícia divulgada pelo em meio eletrônico pelo sítio “portal2014”, o saneamento básico, enquanto questão essencial que afeta diretamente a vida do brasileiro continua esquecida, os gastos com estádios não param de se elevar, sobretudo utilizando-se de verbas públicas. Enquanto infraestrutura básica e de extrema importância socioeconômica, o saneamento não deveria ser relegado a segundo plano.

Algumas cidades-sede litorâneas, como Recife e Natal, utilizam as praias como cartão postal e serão muito frequentadas por turistas. No entanto, muitas delas encontram-se contaminadas por esgotos. O risco de contaminação e proliferação de doenças, nesse contexto, não pode ser desprezado, fora a vergonhosa por si só imagem das valas negras nas praias.

O fato é que, embora haja ao menos cinco diferentes fontes com dados globais sobre a Copa do Mundo de Futebol de 2014-criado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), Ministério do Esporte, Instituto Ethos, Controladoria Geral da União (CGU) e Senado Federal- há falta de comunicação entre as esferas de governo e falta de atualização dos dados. Além das fontes apontarem lentidão na liberação dos recursos e planejamento dos investimentos, focam muito em estádios, segurança e infraestrutura energética e turística, relegando o saneamento básico a análises simplistas e insuficientes. Destarte, parece não ser responsabilidade atrelada à Copa do Mundo ampliar o atendimento em água tratada, coleta e tratamento de esgoto, além do tratamento do lixo e drenagem da água de chuvas. Ao que tudo indica, a falsa visão de que estádios e aeroportos resolverão as carências mais imediatas da sociedade continuará prevalecendo.

3.5 Conclusão

A Copa do Mundo de Futebol gera muito debate e reflexões. O Estado, que deve visar ao desenvolvimento, tem papel fundamental nesse processo. Através de parcerias público-privadas, deveria almejar mudanças econômicas, sociais e urbanísticas atreladas à inclusão social. A ação estatal deve, portanto, estar pautada em meios de enfrentamento do cenário de exclusão, injustiça e vulnerabilidade que caracteriza a estrutura de nossa sociedade.

Filgueira (2008) salienta que:

Refletir sobre a importância dos legados de megaeventos esportivos importa pensar sobre o projeto de sociedade que buscamos. Uma sociedade soberana e democrática, voltada para a emancipação dos trabalhadores e para a garantia de condições dignas de vida e dos direitos fundamentais a todos os cidadãos, no sentido de alcançar a contínua satisfação das necessidades humanas. Vista sob essa ótica, a geração de legados pressupõe uma ação determinada, pró-ativa, acima de tudo referenciada na perspectiva do desenvolvimento humano, da justiça e da inclusão social desta e de futuras gerações. Não se trata, portanto, de discorrer sobre eventuais legados que sejam autonomamente ou compulsoriamente gerados pelos megaeventos na cidade, estado ou país; mas de identificar possibilidades transformadoras e identificar como maximizar eventuais legados e otimizar os benefícios da realização dos grandes eventos com foco na garantia dos direitos fundamentais dos cidadãos e na superação de limites e vulnerabilidades existentes na cidade, estado ou país que os realizam.

No entanto, conforme foi relatado ao longo desse capítulo, os benefícios sociais tem sido subordinados à esfera privada de valorização do capital através do megaevento. No tópico sobre saneamento básico, procurou-se desconstruir o discurso do governo acerca de prioridades sociais urbanas nas cidades-sedes da Copa. A questão referente a custo de oportunidade é crucial nesse quesito, haja vista as grandes deficiências que possuímos, sobretudo em atendimento de esgotos. Não obstante, os investimentos em saneamento são direcionados sobretudo aos estados da região Sul e Sudeste, que não configuram-se entre os piores no que tange ao percentual de atendimento da população.

Ainda que o megaevento em si (espetáculo esportivo) não afete diretamente toda a população local que não possui poder aquisitivo para frequentar os estádios durante a Copa, os cidadãos deveriam ser beneficiados por impactos outros que lograriam legados positivos à melhoria da qualidade de vida local, como geração de empregos permanentes, acesso à educação, saúde, saneamento ambiental e melhoria na

infraestrutura urbana no que concerne ao sistema de transporte público (mobilidade urbana).

4. Considerações Finais

De início, o presente trabalho levanta os investimentos gerais em mobilidade urbana, estádios, portos e aeroportos para a Copa do Mundo e para as cidades-sede, em específico. Ainda que considerando as diferenças quantitativas e qualitativas das doze localidades, é evidente o significativo montante de recursos que a Copa mobiliza nos quesitos analisados, inclusive com parcela representativa sendo financiada de forma pública. Cabe o questionamento, no entanto, se esses recursos, que fatalmente contribuirão para alterar o perfil urbano das cidades, têm sido manejados no sentido de contribuir com benefícios sociais às populações carentes desses.

Através do capítulo 2 evidencia-se um crescente ceticismo em relação aos legados de megaeventos, empiricamente verificado em diversos aspectos nas Copas do Mundo de 2006, na Alemanha, e de 2010, na África do Sul. Ambas as ocorrências contribuem para a quebra de otimismo generalizado quanto aos futuros benefícios sociais do megaevento no Brasil, sendo que o caso mais recente se assemelha mais as características do objeto de análise de nosso estudo. A África do Sul, nesse sentido, apresenta características estruturais e de estágio de desenvolvimento mais próximas as do Brasil. Destarte, ainda que não desconsiderando as especificidades locais, é fato que para ambos países os benefícios sociais se fazem sobremaneira necessários, assim como o respaldo à Lei dos Direitos Humanos e suas diretrizes em todos os processos vinculados à atividades urbanas em virtude do megaevento.

O último capítulo também contribui para a percepção de que os benefícios sociais têm sido subordinados à esfera privada de valorização do capital por meio do megaevento. Nesse sentido, e conforme salientado por Raeder (2009), o legado da Copa pode ser negativo justamente para as classes populares, que representam os que mais necessitam de políticas urbanas não concentradoras, mas sim redistributivas dos benefícios públicos. Esse é o caso quando operações urbanas são realizadas em detrimento dos direitos dos cidadãos, visando tão somente a otimização da ocorrência do megaevento em si.

Finalmente, através de verificação do quesito saneamento básico, o discurso governamental que se apropria de promessas de tratamento de prioridades sociais urbanas nas cidades-sede para legitimar diversas decisões – muitas tomadas sem participação democrática – pôde ser questionado. Este trabalho procurou contribuir para o debate, com posições críticas acerca do tema “os impactos urbanos da Copa do Mundo de 2014 no Brasil”, incluindo evidências que reforçam a necessidade de mudança nas diretrizes para que os necessários benefícios para a população sejam verificados em sua integralidade.

5. Bibliografia

AMARAL, Rogério do. Copa do Mundo: Do jogo de Futebol ao Negócio Turístico. *Colloquium Humanarum*, Presidente Prudente, v. 4, n. 2, p.51-60, dez. 2007.

ANTUNES, Julianna. **O real legado de 2010 para a África e as lições para a Copa de 2014**. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/o-real-legado-de-2010-para-a-africa-e-as-licoes-para-a-copa-de-2014/46179/>>. Acesso em: 07 jul. 2010.

ARTICULAÇÃO NACIONAL DOS COMITÊS POPULARES DA COPA. **Megaeventos e Violações de Direitos Humanos no Brasil**. Disponível em: <<http://apublica.org/wp-content/uploads/2012/01/DossieViolacoesCopa.pdf>>. Acesso em: 23 out. 2012.

BARBOSA DE OLIVEIRA, Sandro: entrevista [4 de dezembro de 2012]. Entrevista concedida a Leon Ward Franco de Camargo via telefone.

BETARELLI JUNIOR, Admir Antonio; DOMINGUES, Edson Paulo; MAGALHÃES, Aline Souza. COPA DO MUNDO 2014: IMPACTOS ECONÔMICOS NO BRASIL, EM MINAS GERAIS E BELO HORIZONTE. *Texto Para Discussão N°382 Universidade Federal De Minas Gerais*, Belo Horizonte, 2010.

BRENKE, Karl; WAGNER, Gert G.. The Soccer World Cup in Germany: A Major Sporting and Cultural Event - But Without Notable Business Cycle Effects. *Diw Berlin Weekly Report*, Berlin, v. 2, n. 3, p.23-31, 23 maio 2006.

CARLOS, Édison. Novos números para velhos problemas socioambientais. Disponível em: <<http://www.portal2014.org.br/blog/trata-brasil/?cat=3>>. Acesso em: 02 out. 2012.

CORNELISSEN, Scarlett; SWART, Kamilla. The 2010 Football World Cup as a political construct: the challenge of making good on an African promise. **The Sociological Review**, v. 54, n. , p.108-123, dez. 2006.

CORNELISSEN, Scarlett et al. Sport mega-events and their legacies: The 2010 FIFA World Cup. *Development Southern Africa*, v. 28, n. 3, p.305-306, 03 set. 2011.

COTTLE, E. Copa 2014 África do Sul 2010: legado no bolso da Fifa e seus parceiros: depoimento [1 de novembro,2011] São Paulo: *Le Monde Diplomatic Brasil*. Entrevista concedida a Alexandre Praça.

GEORGE, Richard. International tourists ' perceptions of crime-risk and their future travel intentions during the 2010 FIFA World Cup in South Africa. **Crime Prevention And Community Safety**, v. 14, n. 2, p.79-103, 2012.

HARRIS, Lindsay. Mega-events and the developing world: a look at the legacy of the 2010 Soccer World Cup. **South African Journal Of International Affairs**, Texas, p. 407-427. 16 nov. 2011.

KONCHINSKI, Vinicius. Dinheiro público paga 97% dos estádios da Copa, mas governo não controlará nenhum. Disponível em: <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2012/05/28/governo-paga-91-dos-estadios-da-copa-mas-nao-controlara-nenhum-apos-torneio.htm>>. Acesso em: 30 set. 2012.

MAENNIG, Wolfgang; DU PLESSIS, Stan. World Cup 2010: South African Economic Perspectives and Policy Challenges Informed by the Experience of Germany 2006. **Contemporary Economic Policy**, v. 25, n. 4, p.578-590, 01 out. 2007.

MARICATO, E. Política urbana não é uma soma de obra: depoimento. [22 de abril,2012] Natal: *Jornal Tribuna do Norte*. Entrevista concedida a Tribuna do Norte.

MATIAS, Marlene. Os efeitos dos megaeventos esportivos nas cidades. **Turismo&sociedade**, Curitiba, v. 1, n. 2, p.175-198, out. 2008.

MELLO, Daniel. **Comitês populares denunciam remoções forçadas nas cidades que vão receber a Copa**. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2011-12-12/comites-populares-denunciam-remocoes-forçadas-nas-cidades-que-va-receber-copa>>. Acesso em: 24 out. 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Belo Horizonte.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_belo_horizonte.pdf>
>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Brasília.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_brasilia.pdf>.
Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Cuiabá.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_cuiaba.pdf>.
Acesso em: 01 maio 201

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Curitiba.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_curitiba.pdf>.
Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Fortaleza.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_fortaleza.pdf>.
Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Manaus.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_manaus.pdf>.
Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Natal.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_natal.pdf>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanco 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Porto Alegre.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_poa.pdf>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanço 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Recife.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_recife.pdf>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanço 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Rio de Janeiro.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_rio.pdf>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanço 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede Salvador.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_salvador.pdf>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Balanço 2012 - Copa do Mundo Cidade-sede São Paulo.** Disponível em:
<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_saopaulo.pdf>. Acesso em: 01 maio 2012.

MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **3º Balanço das ações do Governo Brasileiro para a Copa - Abril 2012.** Brasília, maio de 2012

MOURA, Rosa. Grandes Projetos Urbanos e Planejamento Territorial. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 1, n. 1, p.7-30, 2011.

NASCIMENTO, Carla Torres Cavalcanti, Cidade dos Jogos, In: XI Seminario Internacional RII y al IV Taller de Editores RIER, 2010, Mendoza, Argentina.

PILLAY, Udes; BASS, Orli. Mega-events as a Response to Poverty Reduction: The 2010 FIFA World Cup and its Urban Development Implications. **Urban Forum**, v. 19, n. 3, p.329-346, 2008.

PNSB, 2008. **Pesquisa Nacional de Saneamento Básico 2008.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro, 2010.

PREUSS, Holger. . Impactos Econômicos de Megaeventos: Copa do Mundo de Futebol e Jogos Olímpicos. In: MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Legados de Megaeventos Esportivos.** Brasília: Confef, 2008. p. 79-90.

RAEDER, S. O Jogo das Cidades: impactos e legados territoriais indutores do desenvolvimento urbanos em sedes de megaeventos esportivos. 12° EGAL, Uruguay, 2009. Disponível em:
<http://egal2009.easyplanners.info/area05/5464_Raeder_Savio.doc> Acesso em: 5 dez. 2012.

SINAENCO. Panorama do Saneamento Básico no Brasil: situação em 2008 e os investimentos previstos para a Copa do Mundo de 2014 no Brasil. Disponível em:
<<http://www.sinaenco.com.br/downloads/Saneamento%20Copa.pdf>>. Acesso em: 12 nov. 2012.

SNIS, 2007 E 2008. Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento Básico. Disponível em:< www.snis.gov.br>. Acesso em: 12 de outubro de 2012.

WACKER, Christian; NETO-WACKER, Marcia de Franceschi. A produção da Memória nos Jogos Olímpicos de Atenas 2004 e Copa do Mundo de Futebol de 2006 na Alemanha. In: MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Legados de Megaeventos Esportivos.** Brasília: Confef, 2008. p. 417-420.