

Suelen Weiss Chaussard

**MEGAEVENTOS E A CIDADE:
REFLEXOS URBANOS DA COPA DO MUNDO 2014 NA
REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade – PGAU-Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Popini Vaz
Coorientador: Prof. Dr. Paulo Marcos Borges Rizzo

Linha de Pesquisa 2: Planejamento, Gestão e Meio Ambiente

Florianópolis
2015

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Chaussard, Suelen Weiss

Megaeventos e a cidade: Reflexos urbanos da Copa do Mundo 2014 na Região Metropolitana do Recife / Suelen Weiss Chaussard; orientador, Nelson Popini Vaz; coorientador, Paulo Marcos Borges Rizzo. - Florianópolis, SC, 2015.

216 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano. 3. Megaeventos. 4. Reflexos urbanos. 5. Região Metropolitana do Recife. I. Vaz, Nelson Popini. II. Rizzo, Paulo Marcos Borges. III. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. IV. Título.

Suelen Weiss Chaussard

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de Mestre, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade Florianópolis, 18 de novembro de 2015.

Prof^ª. Adriana Marques Rossetto, Dr^ª.
Coordenadora do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Nelson Popini Vaz, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Paulo Marcos Borges Rizzo, Dr.
Coorientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof^ª. Maria Inês Sugai, Dr^ª.
Membro
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof^ª. Adriana Marques Rossetto, Dr^ª.
Membro
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof^ª. Ana Maria Filgueira Ramalho, Dr^ª.
Membro externo
Faculdade Damas da Instrução Cristã

Este trabalho é dedicado aos meus
pais Elfi e Cinésio e ao meu querido
marido Cristiano

AGRADECIMENTOS

É difícil afirmar que este foi um trabalho desenvolvido individualmente uma vez que necessitou do apoio de tantas pessoas diferentes. Agradeço de todo o coração à participação de cada uma delas.

Aos orientadores Nelson Popini Vaz e Paulo Marcos Borges Rizzo, que aceitaram o desafio de um tema tão contemporâneo quanto polêmico sem impor ressalvas. Agradeço não só pelo direcionamento e apoio, mais principalmente pela liberdade concedida para a pesquisa.

Aos professores membros da banca, sou grata por suas contribuições.

Aos valentes pesquisadores do Observatório das Metrópoles – Núcleo Recife – Prof^a. Ana Maria Filgueira Ramalho, Marcelo Allgayer e Germana Santiago Mello, por me receberem e dividirem comigo suas ricas experiências e materiais desenvolvidos após anos dedicados à pesquisa do tema.

Agradeço aos meus colegas de pós-graduação pelas discussões, em especial à Izabela Zanluca e Thalyne Nadja Dittert Cabral pelas revisões, por todo o apoio, toda pizza, todo palpite. Esse trabalho não seria nada sem a motivação dada por vocês.

Aos meus colegas de trabalho do Desenho Alternativo, que me concederam todo o tempo necessário para meu desenvolvimento profissional e acadêmico.

Aos meus pais agradeço por toda a minha formação, pessoal e formal, pelos exemplos de vida, trabalho e perseverança, aos quais tento fazer jus a cada página deste trabalho.

Um agradecimento especial ao meu marido Cristiano Chaussard, pelo suporte, compreensão e companheirismo inenarrável durante todo a pesquisa.

*Num tempo,
Página infeliz da nossa história
Passagem desbotada na memória
Das nossas novas gerações
Dormia a nossa pátria mãe tão distraída
Sem perceber que era subtraída
Em tenebrosas transações*

*Seus filhos
Erravam cegos pelo continente
Levavam pedras feito penitentes
Erguendo estranhas catedrais
E um dia, afinal
Tinham direito a uma alegria fugaz
Uma ofegante epidemia
Que se chamava carnaval
O carnaval, o carnaval*

*(Vai Passar - Chico Buarque e
Francis Hime, 1986)*

RESUMO

Esta pesquisa trata dos reflexos no espaço urbano causados por megaeventos, evidenciando os impactos da Copa do Mundo FIFA 2014 com foco na Região Metropolitana do Recife. Megaeventos já demonstraram diferentes significados ao longo do tempo, mas foram sempre caracterizados pelo forte apelo popular. No Brasil, as expectativas de legado recaíram sobre a exposição mundial, que poderia contribuir na busca por investimentos, e na melhoria da infraestrutura urbana. No âmbito do planejamento urbano, a Copa se mostrou ligada a modelos de gestão voltados ao empreendedorismo urbano, como o planejamento estratégico e o city marketing. A pesquisa em escala nacional mostrou que há diferentes cenários na relação das intervenções com o tecido urbano nas cidades-sede brasileiras. Assim, as doze cidades foram divididas em três categorias: cidades selecionadas pelo caráter simbólico, cidades com reforço na atual direção predominante de crescimento e cidades com inflexão na atual direção predominante de crescimento. Os critérios para esta separação foram o direcionamento e a localização das obras. Em Pernambuco, a pesquisa em escala local apontou a intencionalidade do governo Estadual em utilizar as novas intervenções para promover a integração regional. Desse modo, além das obras de mobilidade para melhorar o tráfego na Região Metropolitana, foi prevista uma nova centralidade urbana que abriga a Arena esportiva e que seria responsável por atrair o desenvolvimento em direção ao oeste metropolitano. Em São Lourenço da Mata, onde foi construída a Arena Pernambuco, juntamente com as leis que viabilizam a construção da Cidade da Copa, foram aprovadas outras alterações ao plano diretor municipal. Essas alterações na regulamentação, somadas às possibilidades de financiamento criadas pelo Programa Minha Casa Minha Vida, tem potencial de mudar a situação da dinâmica imobiliária local. No Recife, a Via Mangue, uma intervenção com mínima relação com o evento causou a remoção de 900 famílias que viviam próximo ao mangue e dinamizou setor imobiliário nos bairros do Pina e de Boa Viagem.

Palavras-chave: Megaeventos. Impactos urbanos. Região Metropolitana do Recife.

ABSTRACT

This research deals with the reflections in urban areas caused by mega-events, showing the impact of the FIFA World Cup 2014 with a focus in the Metropolitan Region of Recife. Mega-events have shown different meanings over time, but have always been characterized by the strong popular appeal. In Brazil, the legacy of expectations fell on the world exhibition, which could help in the search for investments, and in improving urban infrastructure. In the context of urban planning, World Cup proved to be linked to management models aimed at urban entrepreneurship, such as Strategic Planning and City Marketing. The research at the national level showed that there are different scenarios in respect of interventions to the urban net in Brazilian host cities. Thus, the twelve cities were divided into three categories: cities selected by the symbolism, cities with reinforcement in the current predominant direction of growth and cities with an inflection in the current predominant direction of growth. The criteria for this separation were the direction and location of the works. In Pernambuco, the research at the local level indicated the intention of the State Government to use new interventions to promote regional integration. Therefore, besides the mobility to improve traffic in the metropolitan area, it was made for a new urban center that houses the Sports Arena and would be responsible for attracting development toward the metropolitan West. In Sao Lourenco da Mata, where the Arena Pernambuco was built, along with laws that enable the construction of the World Cup City, were approved other amendments to the municipal director plan. These changes in the regulation, together with the funding opportunities created by the Minha Casa Minha Vida, has the potential to change the situation of the local real estate dynamics. In Recife, the Via Mangue, an intervention with minimal relation to the event caused the removal of 900 families living near the swamp and an intense stimulation of real estate in the neighborhoods of Pina and Boa Viagem.

Keywords: Megaevent. Urban Impact. Recife Metropolitan Region.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Contrastes da ocupação de Recife: Comunidade do Bode e Boa Viagem vistos da Via Mangue.....	38
Figura 2 – Um modelo de Causação Circular da apropriação dos benefícios líquidos das ações do Estado.....	41
Figura 3 – Grandes intervenções em Barcelona relacionados aos Jogos Olímpicos 1992 e Fórum das Culturas 2004	53
Figura 4 - Área de Restrição Comercial FIFA em São Lourenço da Mata	88
Figura 5 – Cidades brasileiras candidatas a sediar a Copa do Mundo 2014.....	90
Figura 6 - Municípios receptores de mão de obra na RMR	113
Figura 7 – Deslocamento pendular para o trabalhador na RMR	114
Figura 8 – Ocupação sobre palafitas ao lado do acesso da Via Mangue.....	117
Figura 9 - Principais condicionantes ambientais da RMR	118
Figura 10 – Esquema de ilustração do crescimento da mancha urbana	119
Figura 11 – Bairros da cidade do Recife segundo o índice de exclusão/inclusão de distribuição de renda – 2000.....	120
Figura 12 – Localização das intervenções em Recife.....	123
Figura 13 – Localização das propostas de reformas e novos estádios.	127
Figura 14 – Localização da Cidade da Copa na RMR	130
Figura 15 – Projeto do Núcleo de Operações Técnicas do Estado.	130
Figura 16 - Projeto da Smart City do consórcio Odebrecht.	132
Figura 17 - Implantação e programa da Cidade da Copa.	133
Figura 18 – Ocupação no entorno do Terminal Cosme Damião e Cidade da Copa	133
Figura 19 – Estação da República e Estação Derby – Corredor Leste/Oeste	135
Figura 20 – Passarela entre Aeroporto e TI Aeroporto	137
Figura 21 – Localização da Via Mangue	139
Figura 22 – Via Mangue – Elevados de acesso sobre a Rua Antônio Falcão	140
Figura 23 – Via Mangue – trecho sobre Rio Pina	140
Figura 24 – Entorno da Via Mangue – manguezal, palafitas e Boa Viagem	142

Figura 25 – Imagem das obras da Via Mangue.	142
Figura 26 – Localização dos investimentos em hotelaria	146
Figura 27 – Propostas de traçados anteriores	150
Figura 28 – Projeto da Via Mangue apresentado no RIMA	151
Figura 29 – Comunidades removidas e pontos de reassentamento	152
Figura 30 – Conjunto Habitacional Via Mangue II	153
Figura 31 – Vista a partir da Via Mangue: comunidade não removida	154
Figura 32 – Novos empreendimentos imobiliários vistos a partir da Via Mangue	157
Figura 33 – Novos edifícios no entorno da Via Mangue.	158
Figura 34 – Levantamento fotográfico - amostra	159
Figura 35 – Via Mangue e seus principais bulbos de influência na dinâmica imobiliária	160
Figura 36 – Antes e depois da Via Mangue: remoções e novos empreendimentos.....	161
Figura 37 – Três feições do bairro do Pina	163
Figura 38 – Anúncio do Condomínio Via Parque – Moura Dubeux	164
Figura 39: Anúncios de venda dos imóveis no tapume da obra ainda não concluída	166
Figura 40 – Ponte estaiada – acesso da Via Mangue a partir da ponte Paulo Guerra	169
Figura 41 - Equipamentos estruturadores previstos no Oeste Metropolitano	173
Figura 42 –São Lourenço da Mata em relação à RMR	177
Figura 43 – Nível de integração dos municípios à dinâmica metropolitana	176
Figura 44 – Zonas que sofreram alterações – Plano Diretor de São Lourenço da Mata (2006)	179
Figura 45 - Alterações no Zoneamento – Plano Diretor de São Lourenço da Mata (Lei 2.341/2011)	179
Figura 46 – Localização dos empreendimentos imobiliários de São Lourenço da Mata em relação ao Zoneamento.....	183
Figura 47 – Novos Empreendimentos imobiliários em Camaragibe e São Lourenço da Mata.	184
Figura 48 - Fluxograma das relações entre os agentes relacionados à Copa do Mundo FIFA.	192

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Hierarquia dos megaeventos e mídia interessada ..	44
Quadro 2 – Rupturas causadas por Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano	74
Quadro 3 – Receita da FIFA - 2003-2006	86
Quadro 4 – Investimentos no setor turístico em Pernambuco .	145

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNDDES:	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH:	Banco Nacional da Habitação
CAT:	Centros de Atendimento ao Turista
CBF:	Confederação Brasileira de Futebol
CEF:	Caixa Econômica Federal
COI:	Comitê Olímpico Internacional
COL:	Comitê Organizador Brasileiro Ltda
CONMEBOL:	Confederação Sul-Americana de Futebol
FIFA:	Fédération Internationale de Football Association
FINDEM:	Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
IBGE:	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
NTOU:	Núcleo Técnico de Operações Urbanas
PAC:	Programa de Aceleração do Crescimento
PPP:	Parceria Público Privada
RMR:	Região Metropolitana do Recife
SECOPA:	Secretaria Extraordinária da Copa
SEDES:	Secretaria Executiva de Desapropriações
ZEPA:	Zona Especial de Preservação Ambiental
ZEIS:	Zona Especial de Interesse Social
ZR3	Zona Residencial 3
ZUP:	Zona de Urbanização Preferencial
ZUR:	Zona de Urbanização Restrita

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	23
2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	33
2.1 Agentes produtores do espaço urbano	34
2.2 Segregação socioespacial	36
2.3 Localização dos investimentos	39
3 MEGAEVENTOS: UM INSTRUMENTO DE VENDA DA CIDADE.....	43
3.1 Perspectiva histórica dos megaeventos	45
3.1.1 Experiências referenciais: o caso de Barcelona	49
3.1.2 Experiências referenciais: o caso da África do Sul	53
4. EMPRESARIAMENTO URBANO.....	59
4.1 Planejamento estratégico e o city marketing	60
4.1.1 Megaevento como ferramenta de legitimação das ações do city marketing	70
4.1.2 Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano	72
5 A ESTRATÉGIA DOS MEGAEVENTOS NO BRASIL	81
5.1 Contexto econômico, político e social	83
5.2 FIFA: o dono do espetáculo	85
5.3 A escolha das cidades-sede brasileiras	89
5.4 Padrões de localização dos investimentos nas cidades-sedes brasileiras	91
5.4.1 Obras de caráter simbólico	92
5.4.2 Reforço na atual direção predominante de crescimento	94
5.4.3 Inflexão na atual direção predominante de crescimento	100
6 COPA DO MUNDO FIFA 2014 NA REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE	105
6.1 Processo de urbanização e estrutura urbana da Região Metropolitana do Recife	105
6.2 Intervenções para a Copa do Mundo 2014 na RMR	122
6.2.1 Arena Pernambuco e a Cidade da Copa	127
6.2.2 Mobilidade urbana	134
6.2.3 Novas estruturas viárias: Via Mangue	138
6.2.4 Desenvolvimento turístico	144

6.3 Reflexos locais de um megaevento de interesse global: Via Mangue x Cidade da Copa	147
6.3.1 Via Mangue e os reflexos nos bairros de Boa Viagem e Pina	149
6.3.2 A Cidade da Copa e a Arena Pernambuco	171
6.3.4 Análise Comparativa	185
7 ESCALAS DE ATUAÇÃO E RELAÇÃO DOS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO NOS MEGAEVENTOS	191
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	195
ANEXO I – Levantamento de edifícios construídos no entorno da Via Mangue (2013 - 2015)	211

1 INTRODUÇÃO

A cada quatro anos, quando começa a rolar a bola, o povo para, as cidades brasileiras param. No ano de 2014, enquanto alguns preparam-se para presenciar o evento, nos novíssimos estádios montados para este grande show que está começando. Para outra parte da população é o momento de reunir amigos ou família e concentrar a torcida da *Nação Canarinho*.

Sob a importância cultural que o futebol conquistou no Brasil, suspendem-se as relações cotidianas da cidade. Até mesmo os protestos e manifestações que divulgavam irregularidades relacionadas ao evento se arrefeceram. Tal força, de um evento que move uma paixão nacional, faz com que uma série de rupturas sejam legitimadas, em especial no espaço urbano das cidades que sediam o evento.

A temática que envolve a presente dissertação é justamente esta: a dos megaeventos, eventos de grande porte, itinerantes, que tiveram diferentes significados ao longo do tempo e que, hoje, têm sua relevância popular apoiada na ampla cobertura da mídia mundial. Sua espacialização no tecido urbano se dá através de Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano.

Estes eventos, esportivos ou culturais, estão cada vez mais ligados à maneira como as cidades são geridas. Notadamente, a gestão e planejamento urbanos das últimas décadas foram marcados por mudanças que acompanham sempre as mudanças na economia global. Nesse novo cenário, as cidades ditas globais competem entre si, fomentando transformações internas que as tornem mais competitivas para atração de capital, baseadas no *marketing* urbano. Nesse movimento – e com maior intensidade a partir da experiência de Barcelona – os megaeventos configuram-se como uma ferramenta estratégica à disposição desse modelo de gestão urbana. Utiliza-se do clima de consenso que orbita o evento, a identificação nacional com o futebol, como forma de legitimar os grandes investimentos pontuais de reestruturação urbana.

Embora os investimentos para os megaeventos esportivos sejam aplicados sempre em equipamentos semelhantes, como estádios, aeroportos, hotéis e mobilidade urbana, o significado

destas intervenções pode ser muito diferente de acordo com o contexto social e o processo histórico de urbanização de cada cidade-sede.

Fruto de interesses, de naturezas diversas, de diferentes agentes sociais, que atuam articuladamente em diferentes escalas espaciais, é no espaço urbano que suas ações se materializam. Cada tipo de evento pode ter diferentes impactos, legados e reflexos e há muitos ângulos para se observar em um evento de grande porte como a Copa do Mundo e seus grandes investimentos: fortalecimento da imagem do país nacional e internacionalmente, desenvolvimento econômico com atração de investimentos financeiros estrangeiros, fortalecimento do esporte e de sua função social, estruturação do setor turístico, investimentos públicos, transporte e infraestrutura, parcerias público-privadas, entre outros, sendo cada um destes dignos de estudos aprofundados.

Os teóricos favoráveis à utilização de megaeventos como estratégia para a gestão urbana debatem questões quanto ao potencial que estes possuem de deixar um legado de aumento na infraestrutura e reestruturação urbana para suas cidades-sede. Já as abordagens críticas mais recorrentes do tema averiguam os custos envolvidos nesses eventos para a execução das intervenções necessárias da preparação da cidade que vai sediar o evento. Os equipamentos construídos são invariavelmente superdimensionados para seu uso no cotidiano local, além de dispendiosos tanto em sua construção quanto na manutenção. Outra questão envolvida é o questionamento da população acerca dos critérios de priorização para investimentos públicos e de como políticas públicas tão dispendiosas podem impactar o orçamento de outras políticas de grande relevância, como a habitacional, da saúde e educacional. Com o mesmo valor investido poderiam ter sido construídos escolas, creches, hospitais, etc.

Os custos são, obviamente, um tema que precisa ser investigado e debatido, afinal tratam-se de aplicações financeiras de grandes montantes de dinheiro público, aplicados de modo pontual e com pouca transparência, realizados depois de décadas de investimentos reduzidos em infraestrutura em todo Brasil. Apesar disso, a questão acerca dos megaeventos não pode se resumir à variável dos custos, é necessário também considerar os

danos que podem ser causados à população local e as mudanças que podem ser causadas na dinâmica urbana.

São inúmeras características dos megaeventos que precisam ser considerados em uma análise mais específica e, dentre este universo de questões a serem debatidas, a presente dissertação propõe-se a focar a investigação no espaço e no planejamento urbano, nos seus legados, impactos e reflexos do espaço urbano. O objeto de pesquisa selecionado para tal, relacionado à temática apresentada, foi a Copa do Mundo FIFA, realizada em junho de 2014, sediada em 12 cidades brasileiras, e os Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano a ela relacionadas.

A análise aborda a questão da localização das ações da política urbana envolvida e seus reflexos na dinâmica do espaço urbano das metrópoles que foram sede de megaeventos, com um panorama geral sobre as sedes brasileiras e aprofundamento no caso da Região Metropolitana de Recife.

A localização das intervenções é de extrema importância pois é definidora de qual parcela da população se apropriará dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado. Isso porque a criação de novos equipamentos tem o potencial de aumentar o valor do solo de seu entorno, e em obras de mobilidade urbana muda a caracterização de seu entorno em relação ao tecido urbano consolidado.

É preciso considerar, em paralelo a esse processo de alteração do gradiente de valor do solo, que a decisão de onde serão feitos os investimentos é política e que na atual estruturação social brasileira isso significa que os grupos formados por classes de maior renda possuem também maior influência política e poder de barganha sobre decisões políticas ou legislativas. Além disso, em grande parte das obras programadas para a Copa do Mundo 2014, a escolha de localização das intervenções acarretou em um grande número de desapropriações e remoções, onde a população afetada é quase sempre das classes de mais baixa renda – e de menor poder político.

Como as intervenções para a Copa têm um prazo para conclusão não prorrogável, a expectativa era a de poder presenciar celeridade na execução de obras públicas. Mas isso

acarretou também em pouca participação popular, falta de transparência e desrespeito aos direitos humanos nos processos de remoção ou desapropriação. As indenizações foram irrisórias, uma vez que em ocupações irregulares foram considerados apenas os valores referentes às benfeitorias. A parcela da população mais negativamente impactada com o evento tem poucas opções além de procurar se estabelecer em áreas periféricas distantes do centro, ou então procurar outras áreas frágeis ou de risco em novas ocupações irregulares. O direito à cidade, ao seu valor de uso, fica cada vez mais restrito apenas a uma parcela da população, e esse tipo de ruptura urbana também é legitimado pelo novo modelo de gestão das cidades que acompanha o planejamento estratégico e o City Marketing.

Objetivos

Dada a problemática apresentada, e considerando que o megaevento gera uma ambientação propícia para a criação de funções e formas espaciais na cidade, o objetivo geral deste trabalho é realizar uma avaliação, através de uma abordagem qualitativa em escala local, dos impactos, legados e reflexos urbanos deixados na Região Metropolitana do Recife pela Copa do Mundo 2014, um megaevento de interesse global, de modo que possa contribuir para o conhecimento e a discussão de previsão de impactos de futuros eventos ou intervenções em metrópoles brasileiras.

Para tanto, a pesquisa deverá:

- Caracterizar os megaeventos apresentando seus diferentes significados sob uma perspectiva histórica;
- Investigar a utilização dos megaeventos como ferramenta do planejamento urbano estratégico e do *City Marketing*;
- Identificar os agentes produtores do espaço urbano que interagiram em prol da viabilização dos megaeventos ou em resposta a estes, em diferentes escalas espaciais;
- Analisar a localização das intervenções para a Copa do Mundo nas cidades-sede brasileiras, segundo sua estruturação e processo histórico de ocupação, identificando os impactos e reflexos na dinâmica urbana

causados, direta e indiretamente, pelas intervenções da Copa;

- Analisar como a localização dos investimentos em equipamentos construídos em virtude da copa do mundo FIFA 2014 interfere na dinâmica urbana da Região Metropolitana do Recife.

Materiais e métodos

Parte-se, aqui, da premissa que um megaevento de tal porte não se estrutura de maneira simples, mas que se configura como **estratégia e prática de múltiplos agentes sociais, cuja atuação se verifica em diversas escalas, nunca dissociadas**. Para enfatizar essa relação, propõe-se realizar a análise das ações relacionadas à Copa do Mundo 2014 – sob a perspectiva de sua espacialidade multiescalar, ou seja, as variações da estratégia e suas ações em diferentes escalas espaciais: global, nacional, regional e local. A metodologia de análise do evento é baseada na proposição de Corrêa (2013), segundo a qual devem ser consideradas, na investigação das ações específicas, as escalas espaciais de atuação de cada um dos agentes envolvidos na produção do espaço.

Corrêa (2013) afirma que "o conceito de escala espacial emerge da consciência da dimensão variável, no espaço, da ação humana" (p.42). O autor prossegue afirmando que a inteligibilidade da escala espacial depende da compreensão de certas afirmações: a) fenômenos, relações sociais e práticas espaciais mudam ao se alterar a escala espacial da ação humana; b) que a base teórica que permite explicar ou compreender fenômenos, relações e práticas é alterada quando se muda a escala espacial, o que explica a necessidade de teorias com distintos níveis de abrangência espacial; c) não há uma escala que, *a priori*, seja melhor que outra. (CORREA, 2013, p.42). A metodologia utilizada leva em conta essas afirmações e, por isso, apresenta variações em razão da escala espacial analisada.

O estudo da estratégia em escala global aborda os conceitos envolvendo a macroeconomia, globalização, fluxos de capital e como essa dinâmica influencia as teorias urbanas. Nesta escala atuam também agentes internacionais como a FIFA e seus

patrocinadores, de suma importância para compreender a motivação econômica do evento.

O estudo da estratégia em escala nacional discute o contexto da escolha das cidades-sede e na escolha das localizações para investimento no espaço intraurbano. O enfoque reside nos estádios, por caracterizarem-se como vetores de valorização do solo em seu entorno, e em obras de mobilidade urbana, que possuem potencial de criar novas localizações. Nesta escala atuam tanto a FIFA quanto o Governo Federal.

Nesta etapa foram utilizados dados oficiais disponibilizados pelo governo brasileiro através dos portais de transparência¹ e no levantamento de dados de pesquisas similares e complementares. Em especial, nos resultados do projeto *Metropolização e Megaeventos: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas de 2016*, desenvolvido pelo Observatório das Metrôpoles, que estudou o tema em todas as cidades-sede a partir de quatro eixos: desenvolvimento econômico; equipamentos e serviços urbanos; moradia e dinâmica urbana e ambiental; governança urbana e metropolitana. Sobre o número de ações, uma das fontes que a princípio seria a mais adequada é a Matriz de Responsabilidades da Copa². No entanto, no andamento da pesquisa essa matriz não se mostrou estável, uma vez que foi alterada pelo governo federal por diversas vezes de modo que os valores totais finais não ultrapassassem o orçamento original e também para que as obras que não ficassem prontas até o evento (junho de 2014) não permanecessem na matriz. Das obras que foram retiradas da matriz algumas foram apenas canceladas enquanto outras foram executadas, contudo por meio de financiamentos desconectados da Copa. Por isso, optou-se por incluir também as obras discursivamente atreladas ao evento.

¹ Informações públicas disponíveis através dos portais eletrônicos www.portaltransparencia.gov.br e www.copa2014.gov.br

² A Matriz de Responsabilidades é o conjunto de documentos, oficial do governo federal, que apresenta as obras prioritárias que seriam realizadas em cada uma das 12 cidades que receberam os jogos da Copa do Mundo de 2014, definido de quem são as responsabilidades sobre financiamento, execução das obras, empresas contratadas, modelo de contratação e valores.

Para esta etapa, foi realizado um acompanhamento sobre as mudanças nas doze cidades brasileiras selecionadas para sediar o evento durante seu período de preparação e execução das obras de infraestrutura em 2013 e 2014.

De modo a permitir um aprofundamento das análises dos reflexos em escala local, optou-se, dentre as doze, pelo aprofundamento do estudo na experiência da Região Metropolitana do Recife, que é um caso de destaque no cenário nacional por possuir três características importantes: é possível observar intervenções em diferentes cidades da Região Metropolitana, inserindo também a questão regional no debate; pela multiplicidade de obras que foram viabilizadas pelo evento; pela distribuição das obras em diferentes setores da cidade, permitindo a comparação de projetos tanto em áreas já urbanizadas, quanto a abertura de frentes imobiliárias em novas centralidades. Nessa região, os investimentos foram distribuídos entre a arena esportiva, uma nova centralidade urbana, equipamentos de apoio turístico, estruturação de corredores BRT e uma nova via.

Nesta escala, a pesquisa propõe o estudo dos impactos, reflexos e legados urbanos nos bairros das cidades-sede onde se deram as intervenções.³

As localizações escolhidas, por sua vez, fazem parte de um processo histórico de ocupação do território. Considerou-se, ainda, que a criação desses equipamentos é imbuída de interesses próprios de diferentes atores sociais que atuam em diferentes escalas espaciais. A princípio, estes tópicos podem parecer isolados, mas é somente considerando sua articulação

³ Por legados consideraram-se as melhorias perenes ao espaço urbano. Por impactos diretos consideraram-se remoções, desapropriações, degradações ou danos causados pelas obras executadas para a Copa e/ou economicamente viabilizadas por esta. Por reflexo, considerou-se o modo como a cidade respondeu a estas interferências em seu tecido urbano, seja pela mudança no valor do solo, no mercado imobiliário, no abandono de áreas, na mudança de usos predominantes, entre outros. Ao conjunto dessas mudanças denominou-se, nessa pesquisa, de *Pegada Urbana*.

que podemos nos aproximar dos interesses reais envolvidos na realização de um megaevento.

O estudo específico da região metropolitana de Recife também utilizou os dados oficiais disponibilizados pelo governo e o levantamento de dados de pesquisas similares e complementares. Foram realizadas também visitas a campo na área de influência de dois dos projetos com grande impacto urbano – a Cidade da Copa e a Via Mangue – onde foram levantados dados a respeito dos reflexos urbanos, em especial na dinâmica imobiliária.

A análise dos reflexos no entorno da Cidade da Copa e Arena Pernambuco levaram em consideração os resultados das pesquisas de Ramalho (2015) e Mello (2014), que foram apurados no período de 2011 até 2013 e explicitam a influência que o projeto da Cidade da Copa teve na dinâmica imobiliária de seu entorno. A pesquisa de Mello (2014) traz ainda o levantamento de todos os projetos com implantação prevista para São Lourenço da Mata/PE em um período em que ainda havia a expectativa da concretização da Cidade da Copa.

No entorno da Via Mangue foi realizado o levantamento fotográfico de toda a extensão da Via⁴, o mapeamento da área impactada pelo projeto e das comunidades removidas com visitas a campo nos meses de fevereiro e março de 2015. No levantamento foram identificados todos os novos empreendimentos realizados no entorno da Via Mangue entre 2013 e 2015, dos quais foram cadastrados nome, construtora responsável, número de pavimentos e uso. Os resultados do levantamento fotográfico e cadastral foram mapeados sobre a foto aérea dos bairros de Boa Viagem e Pina, espacializando os reflexos na dinâmica imobiliária da região. A hipótese inicial levantada foi a de que a implantação da Via Mangue mudaria o perfil da ocupação do bairro levando à ocupação dos terrenos vazios e subutilizados em toda a sua extensão, interrompendo o ciclo de abandono do solo para especulação imobiliária, com usos residencial, hoteleiro e comercial.

⁴ Utilizou-se a pista leste da Via Mangue para o levantamento fotográfico, uma vez que a pista esquerda já estava aberta para o tráfego.

Após os levantamentos, foi estabelecido um paralelo entre os dados coletados da Via Mangue com os resultados da pesquisa de Ramalho (2015) e Mello (2014), identificando as similaridades e diferenças na pegada urbana resultante das duas intervenções.

Estruturação do Trabalho

A primeira parte do trabalho traz os referenciais teóricos, divididos em três blocos. O primeiro deles discute os conceitos de produção do espaço urbano que norteiam toda a pesquisa. Para tanto, foi realizada uma pesquisa bibliográfica a respeito da estruturação intraurbana, das desigualdades que se materializam na segregação socioespacial e da importância da escolha dos locais para a alocação dos investimentos públicos. As principais referências utilizadas foram Fernanda Sanchez (2010), Lobato Corrêa (1989, 2013), Villaça (2001) e David Harvey (2005). O segundo bloco traz a conceituação dos megaeventos, tipologias, e seus diferentes significados ao longo do tempo. São apresentados, ainda, dois estudos de casos internacionais importantes para uma análise comparativa. No terceiro bloco o objetivo foi discutir a utilização de megaeventos como uma ferramenta de um modelo de gestão urbana contemporânea na busca por um legado urbano que supra a carência por infraestrutura urbana.

A segunda parte do trabalho apresenta a implementação dos megaeventos no Brasil, contexto econômico e político em que se inserem, observando os diferentes modos de interferência no espaço urbano. As doze cidades-sede brasileiras foram categorizadas, utilizando como critério a localização dos investimentos em relação à direção de crescimento predominante antes do evento. A relação entre a localização dos investimentos com as dinâmicas de valor, uso e ocupação do solo já existentes aponta se houve alteração ou reforço na dinâmica imobiliária local.

A análise passa então para a escala local, em uma das sedes: Região Metropolitana do Recife. O objetivo foi analisar o caso da cidade-sede Recife, a localização dos investimentos em seu território, a relação com o processo urbanização e segregação socioespacial existente e as mudanças decorrentes das intervenções.

Por fim, fez-se uma reflexão crítica a partir do estudo de caso e referenciais teóricos, buscando explicitar os impactos desta estratégia no âmbito da segregação socioespacial e a polarização social nas cidades brasileiras.

Esta pesquisa propõe tirar os olhos do espetáculo e voltar o foco ao público, à população e ao espaço urbano que é seu receptáculo, onde os impactos de eventos de curta duração poderão perdurar por muito tempo na estrutura urbana das cidades.

Como grandes eventos continuam a acontecer com certa regularidade no Brasil, espera-se aqui expor os reflexos urbanos da Copa de um modo que possa ser replicado para a análise de outros eventos ou estratégias similares que atuem sobre o espaço urbano de modo multiescalar, utilizando as mesmas variáveis aqui adotadas.

2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Quando se discute a possibilidade de realizar um megaevento uma das justificativas mais comuns é o que se chama de *legado urbano* que a preparação para o evento pode deixar: um conjunto de interferências no espaço urbano que o qualificam com infraestrutura e equipamentos turísticos capazes de impulsionar o crescimento econômico e induzir o desenvolvimento. No entanto, quando o foco é o planejamento do espaço urbano – e não o evento em si – surgem diversas questões que devem ser compreendidas antes de mensurar possíveis legados: como é o espaço urbano onde serão locados esses equipamentos? Qual é a situação socioambiental da região? Se a melhoria na infraestrutura é necessária, por que não foi feita antes? Quem decide e como decide que partes da cidade receberão melhorias? Qual é o modelo de planejamento urbano? Quem são os beneficiados pelas obras a médio e longo prazo? Quem eram, antes do evento, os agentes responsáveis pela produção desse espaço urbano?

Não se trata de criar uma nova cidade estéril a partir de um megaevento, mas interferir em uma dinâmica de produção urbana preexistente, com seus próprios valores e atores sociais, onde continuarão a surgir conflitos urbanos no futuro que podem ser totalmente desconectados dos megaeventos, ainda que interfiram nas mesmas localizações. Por isso, antes de tentar responder a estas perguntas, cabe introduzir os conceitos sobre a produção do espaço urbano que norteiam esta pesquisa.

O primeiro ponto é que o espaço urbano não é estático, mas dinâmico, mutável e socialmente construído. Segundo Rezende (1982), “a cidade é a resultante, inacabada e em transformação, de intervenções reguladas por diferentes sistemas de valores sociais e econômicos” (p.19). Ainda que ela se apresente como um complexo conjunto de usos de terra fragmentados – áreas especializadas como centro, áreas industriais, residenciais, entre outras –, para Corrêa (1993), o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado – sendo que cada uma das partes mantém relações espaciais com as demais, seja por meios físicos (como transporte de pessoas e mercadorias), seja através de circulação de decisões de investimento de capital, mais-valia,

renda prática do poder, etc. O espaço urbano é reflexo e condicionante social, um campo de lutas entre as classes sociais para domínio do território (CORREA, 1993).

Outro fator determinante para a produção do espaço contemporâneo no Brasil é o modo de produção capitalista, no qual o espaço passou a fazer parte dos circuitos de valorização do capital. Isso se dá pela comercialização da terra, pelo seu parcelamento, verticalização e “pela sua crescente inclusão nos circuitos de circulação do capital financeiro, tornando-se cada vez mais capital fictício” (BOTELHO, 2007, p.21). Simultaneamente, torna-se mercadoria escassa, não acessível igualmente para todas as parcelas da população.

Desse modo, sendo o espaço urbano de uma cidade reflexo e condicionante social, não será mais justo do que sua sociedade, nem mais equilibrado do que suas relações econômicas.

2.1 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO

As formas espaciais do espaço urbano capitalista são socialmente produzidas e, por isso, são determinadas pela participação de diversos agentes concretos, privados e públicos, que atuam de modo contínuo. Isso endossa a ideia de que o “espaço não está desligado da estrutura social, que determina aos agentes sociais uma apropriação diferencial do produto de seu trabalho e, como consequência, determina diferentes possibilidades de consumo” (Rezende, 1982, p.20).

Segundo Correa (1993), estes agentes produtores do espaço urbano são os seguintes: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; os grupos sociais excluídos. Hoje, pode-se acrescentar a esta lista outros agentes que influenciam, ainda que indiretamente, a produção do espaço urbano: tanto os bancos e instituições de financiamento público, como a mídia, esta última com grande potencial de solidificação da ideologia dominante.

As estratégias utilizadas pelos agentes também são mutáveis, variando de acordo com o interesse econômico do

momento histórico. Como veremos mais adiante, no capítulo que descreve o processo histórico de ocupação da Região Metropolitana do Recife, no momento em que a economia da cana-de-açúcar entrou em declínio, as terras destes sítios foram parceladas, parte delas distribuídas entre os familiares diretos e outras liberadas para o mercado. Proprietários dos meios de produção tornam-se assim promotores imobiliários e proprietários fundiários, a partir da conveniência econômica para tal.

Estes agentes que produzem, simultaneamente, também consomem o espaço, de modo que

a complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização social que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coerciva ou não do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (CORREA, 1993, p.11)

Ainda que existam conflitos entre os agentes por sua ação simultânea, assim como diferença nas estratégias utilizadas por cada grupo, há denominadores comuns que os unem:

um deles é a **apropriação de uma renda da terra**. Por outro lado, a ação desses agentes serve ao propósito dominante da sociedade capitalista que é o da reprodução das relações de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação e a tentativa de minimizar os conflitos de classe, este aspecto cabendo particularmente ao Estado. (CORREA, 1993, p.12, grifo nosso)

Outra característica é que parte integrante das práticas espaciais dos agentes sociais da produção do espaço é sua escala espacial (CORREA, 2013). Isso se explicita quando considerada a atuação das grandes multinacionais, corporações globais multilocalizadas, que atuam de maneira enfática e direta na produção do espaço em diferentes escalas espaciais. “Mais ainda, articulam essas escalas, dando coerência ao seu ‘espaço de atuação’” (Correa, 2013, p. 43). Essa articulação é quase sempre relacionada à intensificação da *financeirização* do

mercado imobiliário nas últimas décadas, que transforma imóveis em ativos financeiros e, portanto, uma propriedade que dificilmente cumpre sua função social.

Lobato Corrêa (1989), ao tratar da produção do espaço urbano, destaca a cidade capitalista como lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, sendo que cada processo cria funções espaciais, materializadas em formas espaciais. Os processos espaciais e suas respectivas formas são apresentadas por Correa (1993) como:

- Centralização e a área central;
- Descentralização e os núcleos secundários;
- Coesão e áreas especializadas;
- Segregação e áreas sociais;
- Dinâmica espacial da segregação;
- Inércia e áreas cristalizadas.

2.2 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Dentre os processos apresentados, destaca-se a maneira como a desigualdade social se apresenta, sendo o processo de segregação socioespacial a expressão espacial resultante. Ao observar a situação da urbanização brasileira, nossas cidades evidenciam o abismo existente entre as classes sociais. De um lado, fragmentos de território valorizado, legalizado e urbanizado, elevadas quantidades de unidades habitacionais vagas⁵, e, de outro, fragmentos dispersos de uma cidade informal, sem recursos e com pouca infraestrutura, com grande déficit habitacional para a população de baixa renda. Os conflitos sociais, quando espacializados, cristalizam-se sob a forma dos processos de segregação socioespacial.

Se hoje nos deparamos com cidades de urbanização desigual e processos de periferização, não podemos desconectá-las do tempo, pelo contrário, essa imagem materializa a forma do processo. A interpretação da evolução do espaço só é possível por meio de uma análise que combine a forma, a estrutura e a

⁵ Segundo dados do IBGE (2000), o déficit habitacional do município do Recife era de mais de 58 mil moradias, mas enquanto isso havia 37 mil domicílios vagos na cidade.

função (SANTOS, 1982). Os problemas da sociedade não podem ser restritos à dimensão espacial, porém, situações dessa ordem (como no caso da segregação) podem intensificar as tensões da dinâmica social e funcional.

A segregação socioespacial é um processo fundamental para a compreensão da estrutura espacial intraurbana. Tal como entendida por Villaça (2001), a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes tendem a se concentrar em diferentes regiões de uma metrópole. No Brasil, a expressão mais recorrente deste processo encontra-se na relação entre centro e periferia, com o centro de alta renda dotado de serviços e a periferia subequipada, ocupada pelas populações de mais baixa renda. Assim, "o espaço atua como um mecanismo de exclusão" (VILLAÇA, 2001). Embora alguns autores, derivados da Escola de Chicago, falem em segregação voluntária e involuntária – entre quem escolhe que espaço vai ocupar e quem se vê obrigado a ocupar o espaço residual – Villaça (2001) afirma que não existem dois tipos de segregação, mas um só, sendo esse um processo dialético, em que a segregação de uns provoca a segregação de outros, necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço.

O processo de segregação socioespacial é explícito nas metrópoles brasileiras, mas ele não se apresenta necessariamente de modo homogêneo: nas áreas menos valorizadas podem ser implantados empreendimentos voltados para as camadas de alta renda, como acontece com o modelo *Alphaville*; já nas áreas onde predomina a população de alta renda, as classes mais baixas ocupam as áreas que possuem menor potencial de apropriação pelo mercado legal, com destaque para a ocupação das faixas de domínio de rodovias ou ferrovias e áreas de proteção ambiental permanente.

Na Região Metropolitana do Recife, caso que será mais aprofundado adiante, as duas situações citadas acima podem ser observadas pelo território: ainda que haja uma alta concentração das camadas de mais alta renda na Zona Residencial 3 (ZR3) e no litoral de Boa Viagem, a ocupação é entremeada também com a população de baixa renda que, por vezes, ocupa áreas legalmente resguardadas como Zona Especial de Interesse Social ou invadidas como terrenos baldios, e outras, fixa-se sobre as

margens de rios e mangues. De qualquer modo, as diferenças estruturais no provimento de serviços e na composição do espaço são visíveis tanto na macro quanto na microescala.

Figura 1 – Contrastes da ocupação de Recife: Comunidade do Bode e Boa Viagem vistos da Via Mangue



Fonte: Foto da autora. 02/2015

Um fator importante no processo da segregação é o valor do solo, que depende, entre outros fatores, da acessibilidade ao local, da vulnerabilidade ambiental, do padrão de infraestrutura viária e da disponibilidade de equipamentos públicos como escolas, creches e hospitais. Rezende (1982) ressalta ainda que no caso das cidades brasileiras, os serviços urbanos se irradiam do centro à periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância do centro aumenta. O resultado é um gradiente de valores do solo urbano, que atinge o máximo no centro principal e vai diminuindo até atingir um mínimo nos limites da cidade. (p.20)

O valor da terra em áreas já urbanizadas (e a flutuação deste valor segundo a dinâmica do mercado imobiliário) importa muito, pois define que extrato social conseguirá ocupar o local.

Para Rezende (1982) “a ocupação do espaço urbano é regulada por esse valor [da terra], principal elemento mediador de sua apropriação” (p.20).

Contudo, não é sempre o preço da terra que determina a localização da classe dominante. Elas ocupam os espaços mais privilegiados das cidades, mas não necessariamente serão os espaços mais próximos ao centro. Por vezes as áreas ocupadas são distantes⁶ e, segundo Villaça (2001), nesses casos elas procuram trazer para perto de si o comércio, seus serviços e o centro que reúne os equipamentos de comando da sociedade, onerando a máquina pública com a necessidade de distribuir seus serviços de infraestrutura urbana básica até regiões cada vez mais distantes, em um ambiente rural cada vez mais urbanizado e com menos urbanidade.

É preciso levar em consideração que a produção do espaço urbano tem a participação de diversos agentes, privados e públicos, alguns que produzem segregação e intensificam as desigualdades espaciais em paralelo com a iniquidade social, mas também que existem outros grupos sociais que lutam para combatê-la. Essa dinâmica social age continuamente sobre a estrutura urbana da cidade, seja pelas ações do mercado, seja pelas ações do Estado, e nas intrincadas relações entre esses.

2.3 LOCALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS

Entre os agentes que produzem o espaço urbano, o Estado é um dos mais importantes no contexto dos megaeventos. Suas intervenções mais frequentes são feitas por meio da implantação de serviços públicos e infraestrutura e também da elaboração de leis que regulam o uso do solo e das normas edilícias. A atuação do Estado é complexa e pode tomar a feição de diferentes agentes, por exemplo, em ações diretas como a construção de portos (semelhante ao agente industrial) ou na compra de

⁶ Exemplo frequente disso são a ocupação de periferias em grandes condomínios fechados em áreas periféricas, como acontece com o Alphaville.

reservas fundiárias (semelhante ao proprietário fundiário ou promotor imobiliário).

Para Rezende (1982), a tarefa essencial do planejamento seria supostamente “a apropriação equilibrada do espaço urbano, organizando o desenvolvimento e a reprodução desse espaço, ou seja, tentando resolver o problema do consumo coletivo” (p.21). Ao Estado caberia o papel de combater a iniquidade na disputa entre diferentes classes, por meio de ações de redistribuição de renda e a criação de programas e medidas que garantam a equidade. Contudo, a distribuição das intervenções do Estado – flagrante quando analisada a questão da segregação socioespacial – não é equitativa, e em decorrência de seu “desempenho espacialmente desigual enquanto provedor de serviços públicos, especialmente aqueles que servem à população, que o Estado se torna alvo de certas reivindicações de segmentos da população urbana” (Correa, p. 24-25).

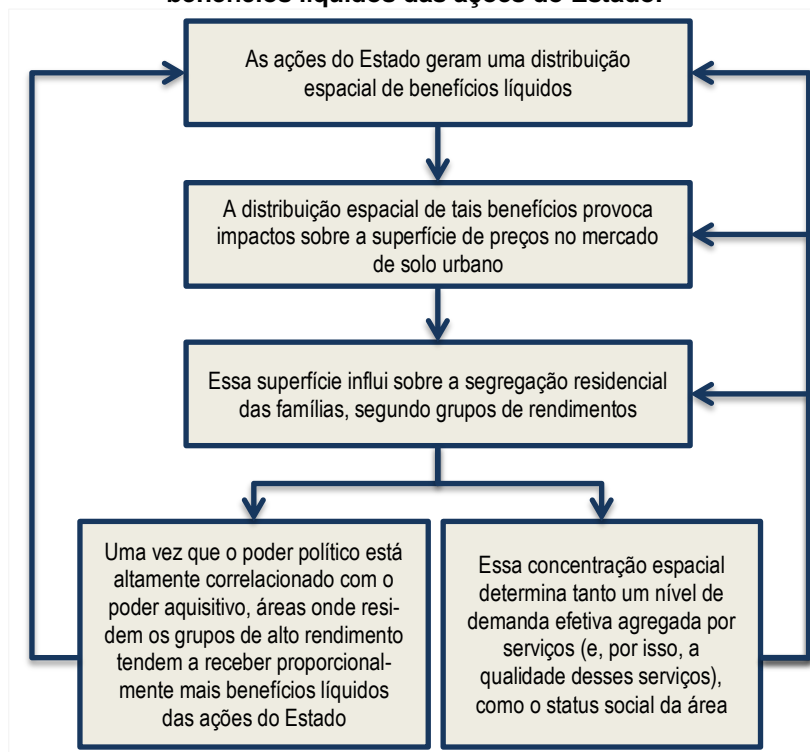
Para buscar entender as implicações da escolha da localização dos investimentos do Estado, Vetter e Massena (1982) desenvolveram um modelo dinâmico chamado de *Teoria de Causação Circular*, cujas ações são demonstradas na Figura 2 – Um modelo de Causação Circular da apropriação dos benefícios líquidos das ações do Estado.

Esta teoria baseia-se na afirmação de que os recursos públicos são alocados através de decisões de processos políticos, e não em critérios de eficiência ou equidade, já que as cidades são compostas por moradores que atuam em grupos para influenciar as ações do Estado em seu favor, atrair investimentos públicos e apropriar-se de seus benefícios líquidos. Por isso, os investimentos do Estado tornaram-se uma variável importante na determinação da estrutura interna da cidade.

O aumento constatado no papel que o Estado desempenha nas áreas urbanas tem levado à crescente **politização da alocação dos recursos** nas grandes cidades, dado que a apropriação dos benefícios líquidos dessas ações na provisão de serviços coletivos e no controle dos custos sociais é extremamente importante para a determinação dos níveis de condição de vida dos diferentes grupos socioeconômicos que moram nessas cidades.

(VETTER; MASSENA, 1982, p.51, grifo nosso)

Figura 2 – Um modelo de Causação Circular da apropriação dos benefícios líquidos das ações do Estado.



Fonte: VETTER e MASSENA, 1982, p.59

Segundo os autores, a existência da segregação socioespacial significa também a existência de altas concentrações espaciais de poder político e econômico. Por causa deste poder político de influência sobre o Estado, estas áreas tendem a receber mais investimentos públicos. A cadeia de consequências das ações do Estado continua: a maior concentração de benefícios líquidos nas áreas de população de alta renda significa maiores rendimentos fundiários e enriquecimento dos proprietários; quanto maior o enriquecimento, maior é o poder de pressão política por novos investimentos. Esse aumento da renda do solo de determinada porção da cidade acaba dificultando o acesso a essas áreas bem equipadas e com boa

infraestrutura pela população de baixa renda, seja pelo valor da terra, seja pelos preços praticados na região. Com a elevação dos preços gerais intensifica-se o processo de elitização e gentrificação⁷, atraindo ainda mais as camadas de mais alta renda, que reforçam a pressão sobre o Estado para novos investimentos. Reforça-se, deste modo, o modelo de segregação socioespacial.

Com base neste modelo dinâmico de cadeia de ações, Vetter e Massena (1982) afirmam que a segregação residencial, em um período, tem grande impacto sobre as ações do Estado nos períodos subsequentes. "O resultado desse processo de causação é uma estrutura espacial núcleo/periferia em que os grupos de poder aquisitivo e poder político maiores se concentram no núcleo, enquanto os menos poderosos em termos econômicos ocupam a periferia" (VETTER; MASSENA, 1982 p.62).

De qualquer modo, a questão da localização dos investimentos é delicada, pois pode acabar promovendo o processo de gentrificação. A este respeito, Rezende (1982) destaca que em qualquer intervenção do poder público sobre o espaço, mesmo que seja para prover de infraestrutura uma área carente, o valor da terra naquele local conseqüentemente se elevará, expulsando a população que ali vivia, e que em seguida será substituída por outra de mais alta renda. Assim, a população deslocada capitalizará na troca o valor acrescido, mas não usufruirá da melhoria.

Cada um dos agentes, dos processos sociais e das formas espaciais que formam a dinâmica urbana das cidades é importante para a compreensão das mudanças que se pretende gerar a partir de um megaevento e das intervenções a este relacionadas. Mas, para entender como essa ambiência de curto prazo pode ter impacto por muitos anos para o espaço urbano e para a população local é preciso, antes, caracterizar claramente essa temática.

⁷ trazido do termo "gentrification" em inglês. Significa o enobrecimento de uma área, que passa pela expulsão de habitantes pobres para dar lugar a parcelas de maior poder aquisitivo, estando relacionado às obras públicas.

3 MEGAEVENTOS: UM INSTRUMENTO DE VENDA DA CIDADE

No capítulo anterior foram introduzidas as questões teóricas sobre a estruturação do espaço urbano que devem ser levadas em consideração nesta pesquisa. Neste capítulo é tratada a conceituação dos megaeventos que atuam sobre esse espaço urbano, com destaque para seus diferentes significados ao longo do tempo. Serão apresentados, ainda, dois casos representativos: Barcelona e África do Sul.

Megaeventos são eventos de importância mundial, de grande exposição midiática, de curta duração e, por vezes, itinerantes. O conceito de megaevento utilizado neste estudo (também a mais utilizada em estudos similares) é o apresentado por Roche (apud ALMEIDA; MEZZADRI; MARCHI JÚNIOR, 2009, P.179), segundo a qual os megaeventos

são eventos de larga escala cultural (incluindo comerciais e esportivos) que tem uma característica dramática, apelo popular massivo e significância internacional. São tipicamente organizados por combinações variáveis de organizações internacionais não governamentais e podem ser ditos como importantes elementos nas versões oficiais da cultura pública. (ROCHE, 2000)

Como apontado por Ritchie (2012), o legado de um evento pode ser definido como os benefícios e prejuízos econômicos, sociais e ambientais, tangíveis e intangíveis gerados após o evento, que pode variar de efeitos locais, como o aprimoramento da infraestrutura e dos serviços, até efeitos globais, como a reputação da cidade ou país-sede. Megaeventos podem ser de curta duração, mas têm um impacto e significado que vai muito além do evento em si para a cidade-sede (RITCHIE, 1984⁸ apud HILLER, 2000).

⁸ Referência pode ser encontrada em: RITCHIE, J.R.B. **Assessing the impacts of hallmark events: conceptual and research issues.** *Journal of Travel Research* 23, 2–11. 1984

A maioria dos megaeventos – como grandes exposições mundiais, Copa do Mundo FIFA, Jogos Olímpicos e Jogos Olímpicos de inverno – costumava ser realizada em países desenvolvidos, por causa dos custos elevados envolvidos e da infraestrutura prévia já instalada. Só recentemente países em desenvolvimento (como Brasil e África do Sul) começaram a explorar os eventos como forma de inserir-se no mercado mundial, em busca de incrementar sua competitividade, demonstrar credibilidade para atrair investimentos internacionais valendo-se da exposição midiática mundial (HILLER, 2000).

A questão da exposição global pode parecer um elemento abstrato, mas é de grande importância, pois para a população significa que os governos farão os investimentos em infraestrutura (pelo menos os mínimos), sob cobrança e supervisão de órgãos externos e pressão pública internacional e com um prazo pré-estabelecido. Por isso, megaeventos são frequentemente citados como ferramenta forte, capaz de catalisar mudanças.

Quadro 1 – Hierarquia dos megaeventos e mídia interessada

Tipo de evento	Exemplo	Interesse de Mídia
Megaevento	Jogos Olímpicos Copa do Mundo Fifa Exposição Mundial	Global
Especial	Campeonato UEFA Grande Prêmio de F1 Commonwealth Games Salão do automóvel	Internacional e nacional Mídia especializada
"Hallmark Events" ou Eventos de Marca	NFL Superbowl Festivais locais como Edinburgh Festival	Nacional Regional e local
Comunitários	eventos patrocinados, como "Charity Big Walk" (Cidade do Cabo)	Local

Fonte: Pillay, Tomlinson e Bass (2009. p.5). Tradução da autora.

Como lembrado por Ritchie (2012), apesar do visível crescimento na economia, o Brasil ainda está se afirmando como potência econômica global, em ascensão após quatro décadas de subinvestimentos crônicos em infraestrutura. Mesmo que a estratégia possua o argumento do incentivo ao crescimento

econômico, esta nova tendência levanta questões sobre a relevância da alocação de recursos para a construção de instalações esportivas e infraestrutura de nível mundial, enquanto que as necessidades básicas da população urbana não forem atendidas, pelo menos para a maior parte dos residentes. (PILLAY et al, 2009).

A questão do direcionamento de altos investimentos públicos realizados nos megaeventos, dificuldades de gestão e a falta de transparência nos processos licitatórios revelam o distanciamento entre formulação e implementação das estratégias, levando com frequência a denúncias de desvios e superfaturamento.

O desafio presente neste processo, para seus organizadores, é não somente gerenciar o volume considerável de obras e executá-las no prazo adequado, mas também envolver a comunidade e considerar as ações isoladas como pertencentes a uma agenda maior de desenvolvimento (RITCHIE, 2012). Isso reforça certos efeitos perversos, pois, se as políticas públicas que se inserem localmente são orientadas para atender a agenda neoliberal, a implantação dos equipamentos reforçará e espacializará o modelo de valorização de pontos determinados da cidade. A estratégia do megaevento acomoda-se à dinâmica de mercado, dando ainda mais velocidade aos processos de segregação socioespacial.

3.1 PERSPECTIVA HISTÓRICA DOS MEGAEVENTOS

Os megaeventos sempre tiveram um caráter de exceção do cotidiano da população e da cidade que a sedia, momento em que se apresenta a oportunidade de mostrar ao mundo o potencial daquele país e torná-lo referência. Além disso, os eventos têm demonstrado forte impacto cultural.

Tome-se um dos pioneiros como exemplo: os Jogos Olímpicos da Antiguidade, na Grécia, que representavam uma chance de trégua nas batalhas, pois reuniam atletas de diversas nacionalidades, que precisavam navegar por meses para chegar à Olímpia. De modo a permitir que pudessem chegar e partir em

segurança, suspendiam-se as guerras existentes por determinado tempo.

Já as Exposições Mundiais são bons exemplos de megaeventos sem tema esportivo e que atraem a atenção mundial. As Expos possuem grande influência nas tendências culturais, artísticas, relações internacionais comerciais e diplomáticas de sua sede; além disso, elas estão diretamente ligadas com Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano e com arquiteturas monumentais que buscam expressar nelas próprias as modernidades técnicas, como o Palácio de Cristal (Expo de Londres, Reino Unido, 1851). A renovação de Paris trouxe para o contexto da Expo toda uma estruturação da infraestrutura urbana, que perdurou como exemplo da Modernidade e foi utilizado como exemplo para posteriores obras de embelezamento urbano em diversas cidades pelo mundo (como Rio de Janeiro e Buenos Aires). Hoje chamadas de Feiras Mundiais, são altamente concorridas e os países inscritos constroem seus próprios pavilhões.

Segundo o levantamento do histórico a respeito dos megaeventos esportivos, desenvolvido por Mascarenhas (2011) e Rolnik (2014), até a década de 1930 os Jogos Olímpicos deixavam poucas marcas na paisagem urbana, pelo reduzido número de participantes e precariedade das instalações físicas. Em 1932, a cidade de Los Angeles utilizou os Jogos como oportunidade para estimular a economia local, abalada pela crise de 1929, e construiu a primeira Vila Olímpica com características de moradia permanente, fórmula que se repetiu em outros países-sede – mesmo nos Jogos de 1936 em Berlim, que representam uma vitrine para exposição e apologia do ideário –, transformando vilas de atletas em casas populares. Os Jogos Pan-Americanos de São Paulo, em 1963, deixaram para a cidade moradias estudantis subsidiadas para alunos da USP (ROLNIK, 2014).

Após a Segunda Guerra Mundial, o Brasil sedia pela primeira vez a Copa do Mundo FIFA (em sua quarta edição), em 1950, em parte justificado pelo terreno instável na Europa e em parte por que o único concorrente era a Alemanha, parcialmente destruída pelo conflito. Os Jogos Olímpicos, no entanto, continuaram com edições europeias, e foram utilizados como oportunidade para reconstrução do pós-guerra na diminuição do

déficit habitacional, como em Helsinque 1952. Os megaeventos esportivos ganharam força política, atraindo o apoio dos governos para a promoção do esporte do ponto de vista da integração social. Vencer os Jogos significava a supremacia de um modelo político sobre o outro (ROLNIK, 2014). Durante a Guerra Fria, a disputa pela supremacia de modelo político representada no esporte reapareceu na competição entre Estados Unidos e União Soviética, com diversos casos de boicotes de razões políticas, nos Jogos Olímpicos de Helsinque em 1952, Melbourne em 1956, Tóquio em 1964, Montreal em 1976, Moscou em 1980, Los Angeles em 1984, e Seul em 1988.

Sob o contexto da entrada das políticas de Estado do Bem-Estar Social, o impacto dos megaeventos esportivos também muda. Nos Jogos Olímpicos de 1960, Roma inova com um projeto de expansão urbana, criando infraestrutura de acesso e uma vila olímpica moderna e bem equipada. Em 1964, os Jogos Olímpicos significaram a oportunidade para Tóquio reconquistar uma área utilizada como alojamento militar americano – mesmo vinte anos após o término da Segunda Guerra Mundial – para construir ali sua vila olímpica.

Mascarenhas (2011) destaca ainda que nos anos 1970 a relação entre megaeventos esportivos e as intervenções no espaço urbano se estreita, com a valorização de áreas centrais, como em Munique 1972 e Montreal 1976:

Entre urbanistas, cresceu a preocupação com a indesejável obsolescência das áreas centrais, o que favoreceu a ocupação de novos subcentros e subúrbios de perfil econômico elevado, processo acionado, sobretudo pela difusão do automóvel. [...] Podemos afirmar que naquele momento os Jogos propiciaram a concretização de novas ideias urbanísticas, que ainda hoje situam-se no centro do debate sobre a renovação das cidades. (MASCARENHAS, 2011. p.31)

A Copa do Mundo FIFA de 1978, na Argentina, é mais um exemplo de evento realizado com o objetivo de mostrar ao mundo uma imagem de país descolada da realidade, da ditadura que sufocava o país. Jennings (2011) afirma que nessa ocasião

a Copa do Mundo fez para a ditadura portenha o que os Jogos Olímpicos de 1936 tinham feito para Adolf Hitler. Era mais um regime sanguinário explorando o esporte, tirando proveito da guerra dos atletas para fazer propaganda e ganhar popularidade.

A verdadeira face da Argentina talvez fosse o rosto corajoso e receoso das mães dos desaparecidos, as mulheres que arriscavam sua liberdade e sua vida para protestar na Praça de Maio todos os dias da Copa do Mundo segurando nas mãos fotografias de seus entes queridos ausentes, vítimas da guerra suja da junta militar contra seu próprio povo.

Na década de 1980, tem lugar um processo de reordenamento da economia mundial que traz consigo mudanças no contexto político. Reduz-se a disposição dos Estados de bem-estar social e hegemoniza-se o modelo neoliberal. Este recuo do interesse social em favor do mercado cristaliza-se em 1984, na primeira vez em que aparece a figura do patrocínio privado e a organização dos Jogos como um negócio, nos Jogos Olímpicos de Los Angeles, gerando lucro de mais de US\$200 milhões para seus promotores, transformando a realidade dos jogos definitivamente em stand de vendas global.

Nos anos 1990, a mercantilização intensifica-se e altera, de certo modo, a forma como o planejamento urbano utiliza os grandes projetos relacionados aos megaeventos. Estes passam a configurar uma oportunidade de valorização das terras urbanas. Para Ferreira, "a ideia era associar esses eventos às obras de requalificação urbana desejadas. Assim, ao redor de um grande estádio, de um pavilhão de exposições, começaram a ser erguidos centros de negócios, bairros de alto padrão, etc" (2014, p.9). Um novo passo é dado quando, a partir da experiência dos Jogos Olímpicos de Barcelona de 1992,

a organização de megaeventos esportivos passa a se constituir em componente do planejamento urbano estratégico, com vistas a melhorar a posição das cidades-sede como pontos de atração de investimentos

internacionais em uma economia cada vez mais globalizada (ROLNIK, 2014, p.67).

Tanto pelo esquema de rotatividade de países sugerida pela FIFA em 2000, quanto pela oportunidade econômica, nas últimas duas décadas os países subdesenvolvidos em processo de crescimento econômico entraram com representatividade no circuito dos Megaeventos. Muitos analistas afirmam que este deslocamento dos países desenvolvidos foi estratégico, devido à falta de apoio popular nestes países e à vulnerabilidade governamental dos países em desenvolvimento para a corrupção, "sendo mais fácil dobrar os políticos locais para aprovar leis de exceção, mesmo que representem retrocessos gritantes em suas conquistas sociais" (FERREIRA, 2014, p.11).

Note-se que em toda a sequência de eventos e intervenções aqui mencionados, o contexto econômico está sempre articulado ao contexto político, e sempre com impactos diretos no contexto social. Os megaeventos, como ferramenta de decisão política, promoção econômica e engajamento popular, em consequência, devem sempre ser analisados sob essa perspectiva de suas relações sociais geradoras. A seguir, serão apresentados com mais detalhes experiências internacionais referenciais, Barcelona e África do Sul, seu contexto e impactos causados.

3.1.1 Experiências referenciais: o caso de Barcelona

Se hoje a capital da Catalunha, Barcelona, é a décima cidade mais visitada do mundo, centro turístico e cultural, é importante compreender que houve um processo intenso que moldou a cidade neste modelo turístico durante a década de 1980.

Depois de décadas sobre o regime da ditadura franquista e com a superação da crise econômica, em 1976 foi produzido o *Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Barcelona*, conduzido pelo urbanista Oriol Bohigas. O plano previa a aquisição de áreas privadas para a criação de equipamentos e espaços públicos. Como os recursos para a execução do Plano ainda eram escassos, a cidade recorreu à estratégia da captação de recursos por intermédio de grandes

eventos⁹, nascendo, então, o projeto olímpico em Barcelona. (MASCARENHAS, 2011)

Uma grande quantidade de intervenções urbanas aconteceu entre 1982 a 1997, durante o governo do Partido Socialista com Pasqual Maragall i Mira¹⁰. Esse extenso período de continuidade política possibilitou um projeto de renovação urbana de longo prazo. Segundo Sánchez (2003), de início a política urbana de seu governo tinha como meta ações de promoção de justiça social, garantindo que investimentos em infraestrutura fossem socialmente redistributivos, através de ações de pequena escala, na reestruturação de mais de cem praças, no intuito de melhorar as condições de vida urbana. No final da década de 1980, as ações tornaram-se mais pontuais em setores prioritários.

Um momento de destaque deste processo foi a nomeação, em 1986, de Barcelona como sede para as Olimpíadas de 1992. O evento surgiu como uma grande oportunidade de legitimar o processo de renovação urbana já em andamento, mas agora com enfoque na modernização, bem como na intensificação da concentração dos investimentos. No âmbito político, o governo regional catalão impõe-se sobre o governo local.

Com a entrada da agenda olímpica no projeto, as mudanças tiveram que contemplar também infraestrutura esportiva; assim, a intervenção na cidade incluiu ainda mais dez novas centralidades, identificadas pelo seu potencial de reurbanização. O modelo de negócio urbano utilizado – similar ao que aconteceu na renovação urbana de Baltimore – é o das parcerias público-privadas.

Segundo Mascarenhas (2011), os investimentos foram distribuídos em sete eixos: revitalização do centro histórico; recuperação da zona costeira, alteração do uso do solo para criação de espaços públicos e refuncionalização de equipamentos degradados; expansão das redes de tecnologia; melhoria na infraestrutura viária; implantação de grandes equipamentos urbanos em toda a área metropolitana; políticas sociais, mesmo sem conseguir resolver satisfatoriamente a questão da moradia.

⁹ Estratégia já utilizada por Barcelona com as Grandes Exposições Mundiais de 1888 e 1929.

¹⁰ Maragall foi ainda Presidente da Catalunha entre 2003 e 2006

Quanto à estrutura vinculada diretamente ao evento, houve um aproveitamento da infraestrutura esportiva já existente, sendo construídos para a ocasião apenas 15 dos 43 equipamentos utilizados. Mascarenhas afirma ainda que "a Vila Olímpica de Barcelona, muito bem equipada e provida de amenidades naturais, como a posição litorânea, expressa o propósito de revitalização costeira e da área antiga da cidade" (MASCARENHAS, 2011).

Uma das intervenções urbanas mais importantes foi a da Zona Portuária, com a renovação de uma área degradada onde se localizavam fábricas e galpões abandonados e que separava a cidade do Mar Mediterrâneo, abrindo frente na área leste da cidade para o mercado imobiliário. Nessa renovação, as antigas docas deram lugar a cinco quilômetros de praia e uma marina, onde foram realizadas provas de iatismo. Os galpões e as fábricas deram lugar à Vila Olímpica e à uma nova linha de metrô, possibilitando a ocupação desta área também por empresas de tecnologia, estúdios de TV e condomínios multifamiliares de alto padrão. A Zona Portuária e o setor de hotelaria receberam grande investimento, o equivalente a dois terços da verba destinada à realização das Olimpíadas, sendo que apenas 10% foi utilizado para a construção de equipamentos esportivos.

Após o evento, diversas intervenções tiveram seus usos adaptados: a Vila Olímpica abriga mais de 2.000 disputados apartamentos, o antigo refeitório dos atletas foi transformado em shopping center, e o centro médico olímpico virou um hospital. Todos esses esforços para a reestruturação de uma área até então desvalorizada criaram um novo bairro, chamado Barceloneta. O estádio de Montjuïc, contudo, produto de reforma de um antigo estádio já sem uso, acabou abandonado, pois os grandes times da cidade já possuíam suas próprias sedes, e recusaram-se a manter as instalações com capacidade para 65.000 pessoas¹¹.

¹¹ Dados obtidos em reportagem da Revista VEJA. Barcelona, 20 anos depois: a Olimpíada e a nova cidade. Publicado em 08 de abril de 2012. Disponível em <http://veja.abril.com.br/noticia/esporte/barcelona-20-anos-depois-a-olimpiada-e-uma-nova-cidade>

O Planejamento Estratégico estabelece-se não só como teoria, mas como um produto de exportação, levada por seus especialistas para diferentes parte do globo. Assim como o prefeito de Baltimore, James Rouse, levou sua consultoria para Barcelona, Jordi Borja e Manuel Forn vão exportar o modelo de Barcelona em consultorias para todo o mundo, inclusive para o Brasil.

As Olimpíadas de 1992 trouxeram consigo, deste modo, o debate sobre a estratégia de estruturar o espaço urbano utilizando um megaevento como meta, com a intenção de moldar uma nova imagem de cidade competitiva no cenário internacional. Esse modelo de planejamento ecoou pelo país, buscando os mais diversos eventos, ainda no ano de 1992, com potencial de grande mobilização de público, como a Feira Industrial de Sevilha, Madri Capital Cultural da Europa, Quinto Centenário.

Mais tarde Barcelona volta a acionar a fórmula de crescimento com o Fórum das Culturas, em 2004. Desde o Plano de 1976 havia a preocupação com o fato de Barcelona ter concentrado em sua zona oeste a maior parte dos investimentos, e a preparação para os Jogos Olímpicos representou uma oportunidade de conquistar o território da zona leste, operária e industrial. De forma semelhante, o Fórum de 2004 possuiu um sentido de valorização de uma área até então desvalorizada pelo seu uso (sanitário, tratamento de esgoto, etc.). O grande pavilhão triangular que abrigou o evento, projetado pelos arquitetos Jacques Herzog e Pierre de Meuron, foi planejado para renovar a área, mas não foi a única intervenção.

Próximo ao pavilhão foi realizada uma requalificação arquitetônica e urbana nos bairros de Poblenou e Sant Martí, em uma área industrial de 200 hectares com localização central, para dar lugar a uma nova centralidade chamada de Distrito 22@, substituindo a imagem de *degradação urbana* pela imagem do "*polo tecnológico e de inovação produtiva*".

Figura 3 – Grandes intervenções em Barcelona relacionados aos Jogos Olímpicos 1992 e Fórum das Culturas 2004



Fonte: Imagem Google Earth 2014. Edição da autora.

3.1.2 Experiências referenciais: o caso da África do Sul

Como já mencionado anteriormente, até a década de 1980, a maioria dos grandes eventos costumava ser realizado em países desenvolvidos, por causa dos custos envolvidos e da infraestrutura previamente instalada. Só recentemente países em desenvolvimento (como Brasil e África do Sul) começaram a explorar os eventos como forma de buscar inserir-se no mercado mundial de maneira mais competitiva, demonstrar credibilidade para atrair investimentos internacionais, valendo-se da exposição midiática mundial (HILLER, 2000).

O processo de candidatura para grandes eventos deve ser visto também sob a perspectiva de seu contexto econômico e histórico. O modo como a estratégia foi desenhada no contexto sul-africano possui diversas similaridades com o processo registrado no Brasil.

A África do Sul candidatou-se para sediar diferentes eventos, como as Olimpíadas e a Copa do Mundo de Futebol FIFA. Entre 1988-1993 o país passou por uma grande recessão econômica devido a uma série de fatores, incluindo a instabilidade política. Como o governo tinha recursos limitados para lidar com os problemas sociais (que se destacaram com o fim do apartheid), ele adotou uma postura pouco intervencionista, e a estabilidade da economia passou a depender mais do mercado.

A candidatura (não vencida) ao evento olímpico de 2004 ligou-se as iniciativas de desenvolvimento como uma estratégia de impulso pró-crescimento econômico para atrair investimentos e com a promessa de criação de empregos (HILLER, 2000); a candidatura tornou-se um símbolo populista para a expansão econômica. A lógica pregada era que o emprego regular e renda aumentariam, e por isso melhorariam as condições de moradia. Como resultado as cidades tornar-se-iam mais habitáveis e mais seguras. Além disso, a necessidade de mostrar para o mundo uma nova imagem de nação considerada até então inferior, objeto de sanções, incluindo expulsão da participação olímpica 1970-1992, o megaevento tornou-se um instrumento claro da política do governo pertencente ao slogan de uma *nova África do Sul*.

O conceito do plano proposto foi destinado para o processo de reestruturação da *cidade do apartheid*. Em uma sociedade ainda em transição, representada por uma nova Constituição e do primeiro governo democraticamente eleito, marcada pelos conflitos do passado, e atormentada pelas contínuas devastações da desigualdade, em que a pura sobrevivência (por exemplo, emprego e habitação) é uma realidade da vida cotidiana para muitos, a ideia de um projeto de natureza tão colossal como os Jogos Olímpicos apareceu praticamente irresistível - se não equivocada e inadequada (HILLER, 2000). No entanto, a proposta da Cidade do Cabo inovou ao argumentar que a candidatura olímpica de sucesso pode contribuir para a transformação da cidade por meio de sua ênfase no desenvolvimento humano. A

candidatura trouxe em sua abordagem, pela primeira vez, a alegação de um legado social para o evento. Por isso as candidaturas tiveram pouco enfoque sobre esporte, e é por esta razão que o tema do desenvolvimento humano assumiu tal importância política e criou expectativas tão grandes.

Com as expectativas, vieram os questionamentos no momento em que a África do Sul venceu a concorrência para sediar a Copa do Mundo de Futebol de 2010: por um lado falava-se em construção de uma nova imagem de nação, da criação de empregos, melhorias de infraestrutura e construção de estádios de padrão internacional; por outro havia o comparativo de que pelo mesmo custo dos estádios o governo poderia subsidiar a construção de 250.000 casas populares. Esse tipo de análise demonstra que os megaeventos não devem ser vistos apenas positiva ou negativamente (CZEGLEDY, 2009).

Quaisquer que sejam as intervenções feitas, o evento pode ser de curta duração, mas tem um impacto e significado que vai muito além do evento em si para a cidade-sede (RITCHIE, 1984 apud HILLER, 2000) e, embora ele possa ser um catalisador de mudanças e estímulo para a renovação do ambiente urbano, por vezes as prioridades sociais são deixadas de lado com a mercantilização do espaço urbano. As cidades-sede escolhidas para o evento recebem investimentos em infraestrutura, especialmente em transporte, mas para as demais cidades do país pode haver consequências negativas, uma vez que o direcionamento dos investimentos reduz drasticamente os gastos públicos nestas áreas.

No caso da Copa do Mundo de Futebol realizada da África do Sul em 2010, os resultados práticos não foram satisfatórios. Cidades-sede, como Joanesburgo, passaram por uma supervalorização imobiliária entre 2000 e 2006, o que afasta ainda mais a população mais carente para as periferias e *gentrifica* o centro das cidades. Os gastos com a Copa, que foram elevados - o custo total das dez arenas foi de R\$ 3,27 bilhões - não terminaram junto com o evento, sendo que cerca de R\$ 17,2 milhões ao ano ainda são gastos apenas com a manutenção dos estádios, centenas de leitos hoteleiros criados encontram-se ociosos e a estrutura esportiva é subutilizada.

Segundo Czeglédy (2009) a construção dos estádios não foi a principal preocupação dos sul-africanos, mas sim questões como segurança e transporte. Grande parte dos empregos gerados foi extinta após o Mundial e a infraestrutura de transporte construída para o evento hoje não atende bem a população, por serem equipamentos caros e não espelharem os eixos urbanos de maior necessidade de fluxo no cotidiano. Sem a intensa criação de empregos formais e permanentes, quebra-se a lógica do ciclo virtuoso prometido no processo de candidatura, de emprego-renda-moradia.

Uma das razões que gerou grande adesão popular à candidatura à Copa – assim como no Brasil – foi a oportunidade de receber milhares de turistas do mundo inteiro que movimentem a economia, principalmente para os vendedores ambulantes do comércio informal, em uma tímida tentativa de apropriação do espaço da cidade. Porém esse tipo de atividade foi fortemente estancado e coibido pela polícia local embasados pela lei específica da Copa, além de que os principais acessos dos eventos são reservados apenas para comercialização de marcas chanceladas pela FIFA.

É possível observar várias semelhanças entre África do Sul e Brasil. A sequência de fatores – colonialismo, exploração, industrialização e êxodo rural, estagnação econômica atrelada à fixidez política, desigualdade social, urbanização desigual. São todos elementos correlatos (com maior ou menor impacto) com a trajetória brasileira. Podemos comparar, por exemplo, o comportamento político pouco intervencionista na África do Sul após o fim do apartheid com o neoliberalismo no Brasil a partir da década de 1990, deixando a produção local à deriva no mercado internacional. Ambas levam a países com economias em ascensão, mas que não conseguem transformá-la em desenvolvimento, com aumento real na qualidade de vida da população.

A população que ocupa os assentamentos irregulares na África do Sul está condenada à periferia, distante tanto do campo (que já não é mais oportunidade de renda) quanto da cidade (que concentra todos os serviços).

O turismo é uma atividade que pode se mostrar lucrativa e sustentadora, ao atrair turistas, alimentar a economia formal e

informal, melhorar a imagem internacional sobre o país, mas pode ser apenas uma cortina de fumaça que renova determinados espaços degradados para o visitante e não ameniza as tensões sociais sob o mesmo para o cidadão. No caso da Copa do Mundo o grande aporte estatal teve pouco resultado, e ainda assim apenas a curto prazo. Os investimentos não foram apenas altos em sua implantação, como também são em sua manutenção, sugando verbas públicas que poderiam ser usadas na manutenção de serviços básicos.

As similaridades encontradas nas trajetórias demonstram que a África do Sul pode ser o estudo de caso mais próximo e palpável sobre legados e impactos de megaeventos em relação ao Brasil.

4. EMPRESARIAMENTO URBANO

Nas últimas décadas, os megaeventos, em especial os esportivos, passaram a ser vistos como uma oportunidade de promover uma reestruturação ou renovação urbana nas suas cidades-sede. Esse ideário, que os utiliza como ferramenta de crescimento e divulgação da cidade, faz parte de modelos de gestão urbana contemporâneos, que serão apresentados nesse capítulo.

Estes modelos de gestão têm origem nas dificuldades econômicas enfrentadas a partir da década de 1970. Desafiados a reestruturar o desenvolvimento econômico, os governos municipais passaram a mudar seu campo de atuação. Harvey (2005) caracteriza essa reorientação na postura das governanças urbanas afirmando que a abordagem *administrativa* deu lugar a novas formas de ação empreendedora. Essas ações são mais diretas e visam à melhoria da eficiência, da competitividade e da rentabilidade dos setores econômicos locais de maior relevância.

“Desse modo, a reestruturação econômica se faz, necessariamente, por meio da **reestruturação do espaço e da reestruturação da gestão da cidade**” (SÁNCHEZ, 2010, p.347-348, grifo nosso).

Sánchez (2010) considera que o atual padrão de investimento, gestão e produção do espaço urbano encontra-se determinado pelo padrão contemporâneo de produção da riqueza, capitalista e globalizado, cuja lógica expansiva atinge seletivamente alguns fragmentos das cidades, onde são promovidos os projetos especiais.

A maneira como o Estado é gerido tem passado por intensas mudanças e reformas, a exemplo do modelo neoliberal que ganhou força no Brasil na década de 1990. Outra correspondência importante ocorre, pois, como a reforma do Estado “se baseia em uma visão empresarial, no campo das políticas públicas urbanas, podem ser encontrados seus correspondentes: o **planejamento estratégico** e o **city marketing** que, combinados, estão orientados para a gestão empresarial das cidades” (SÁNCHEZ, 2010, p.348).

4.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E O CITY MARKETING

Paralelamente à idealização de megaeventos no Brasil, grande parte de nossas metrópoles estruturam seu planejamento urbano sobre Planos Estratégicos¹². Por vezes, está em seus objetivos a necessidade de tornarem-se mais competitivas e assim atrair investimentos externos. Para entender como surge essa visão, é necessário analisar em que momento histórico os megaeventos surgem como uma estratégia, uma promessa de salvação para as cidades, bem como seu contexto econômico. A partir deste ponto, é necessário compreender que há influência do cenário global sobre o local, que faz com que as decisões políticas afetem o ambiente social por meio da manipulação do território.

Em seu estudo, João Sette Whitaker Ferreira (2014) faz uma análise sobre o processo econômico que domina o jogo de interesses sobre as cidades, e considera a década de 1980 como decisiva, por ter sido um período de intensas mudanças de âmbito mundial. As mudanças ocorridas no capitalismo global desde então implicaram mudanças nos modelos de cidade e planejamento urbano utilizados hoje. A globalização, fase superior da espacialidade capitalista, manifestada pelo espraiamento do capital produtivo (CORREA, 1999), relacionada aos transportes, avanços tecnológicos e à comunicação automática, gerou um *encurtamento* das distâncias, ou, como dito por Harvey (1989), comprimiu o espaço-tempo. Deste modo, fluxos e negócios conectam diferentes partes do globo.

Borja e Castells (1997) reafirmam que o cerne das mudanças recentes reside na revolução tecnológica,

¹² Das cidades-sede da Copa do Mundo 2014 pode-se citar: Plano Metrópole Estratégica, da Região Metropolitana do Recife (realizado em 2010), Planejamento Estratégico de Belo Horizonte 2030 (realizado em 2010); Projeto Plano Estratégico do governo do Distrito Federal (realizado em 2011), Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá (realizado em 2007), Planejamento Estratégico e Participativo de Fortaleza (em andamento), Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável Natal Metrópole 2020 (realizado em 2006), Plano Estratégico da prefeitura do Rio de Janeiro – Pós 2016: o Rio mais integrado e Competitivo (realizado de 2009 à 2012), Planejamento Estratégico Salvador: Construindo um novo futuro – 2013-2016, e o recém aprovado Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (2014).

principalmente da tecnologia da comunicação e que, baseada na nova infraestrutura tecnológica, o processo de globalização da economia e da comunicação mudou a maneira como se produz e consome:

Nem toda atividade econômica ou cultural no mundo é global. Na verdade, a maior parte dessas atividades, em termos de proporção de participantes, é local ou regional na sua esfera. Contudo, as atividades estrategicamente dominantes, em todos os níveis, são organizadas em redes de decisão e trocas, de mercados financeiros a mensagens audiovisuais. O planeta é assimetricamente interdependente, e sua interdependência é articulada todos os dias em tempo real através das novas tecnologias de informação e comunicação, um fenômeno que é novo em termos históricos e que está de fato abrindo uma nova era na história da humanidade: a era da informação (p.7)

Nesta pesquisa busca-se demonstrar que as mudanças nos contextos econômico, político e social, a partir desse momento, estão diretamente articuladas.

Para os autores, a economia, no contexto da globalização, é caracterizada por ser inclusiva e excludente, simultaneamente. **“Ela inclui qualquer coisa que crie valor e que seja valorizada, em qualquer lugar do mundo. Ela exclui o que desvaloriza ou é desvalorizado”** (BORJA; CASTELLS, 1997, p.9, grifo nosso). Da perspectiva do planejamento urbano, é grave a maneira como essa característica se expressa no território das cidades.

Essa é uma dinâmica instantânea, um sistema expansivo e um sistema que segrega e exclui setores sociais, territórios e países. Esse é um sistema no qual a criação de valor e consumo intensivo são concentrados em segmentos que são conectados por todo o globo, enquanto para outros amplos setores da população, cujo tamanho varia de país para país, a transição está em movimento de uma situação prévia de exploração para uma nova forma de irrelevância estrutural, do ponto de

vista da lógica do sistema. (BORJA; CASTELLS, 1997, p.9)

A partir da década de 1980, os países desenvolvidos passam pela reestruturação produtiva como modo de reagir à crise. Grandes potências perdem consideravelmente seu potencial industrial, fonte dos recursos indispensáveis para a manutenção do Estado de Bem-Estar Social. Como consequência, o desemprego cresce e as imigrações aumentam. Tal processo impulsiona a hegemonização do modelo neoliberal (liderado por Margaret Thatcher no Reino Unido e Ronald Reagan nos Estados Unidos). Em detrimento das políticas sociais, os escassos recursos públicos passam a ser aplicados concentradamente de modo que possam servir ao mercado, buscando sempre formas de atrair novamente o capital (FERREIRA, 2014).

Sob este contexto, as cidades tornaram-se protagonistas no processo de acumulação. Na cadeia produtiva isso significa que a produção de determinado produto pode se espalhar em diversos continentes (dependendo da disponibilidade e preço da mão de obra, matéria-prima, restrições legais, incentivos fiscais, entre outros). Entretanto os centros de comandos das maiores indústrias e prestadores de serviço multinacionais mantêm-se nos grandes polos, chamados de **cidades globais**. Essa dinâmica gera uma acirrada **competição entre as grandes cidades** que, na ânsia de também se tornarem cidades globais, aproveitam toda e qualquer oportunidade de expor ao mundo suas vantagens competitivas, utilizando-se continuamente do *City Marketing*.

Estas mudanças que figuram nas esferas econômica e social, rapidamente passam a figurar no espaço urbano. Nas cidades, diversos equipamentos – como estações de trem e armazéns da área portuária – tornam-se obsoletos com a crise econômica, deixando certos pontos da cidade degradados. Entre urbanistas e governantes, a questão da renovação urbana torna-se uma oportunidade de preparar as cidades para receberem os novos fluxos do turismo internacional. A estratégia para a recuperação destas áreas seria

transformá-las por meio da construção de grandes equipamentos culturais (museus, óperas e afins), símbolos arquitetônicos que aquecem o mercado imobiliário e o da

construção civil, dão um lustre 'moderno' à figura do governante, dinamizam o turismo e revigoram o chamado 'marketing da cidade', ao preço de uma forte elitização. (FERREIRA, 2014, p.8)

O discurso dominante era de que os gastos concentrados (menores do que as amplas políticas sociais) poderiam gerar uma imagem positiva da cidade e, caso a estratégia tivesse êxito, a cidade seria capaz de atrair os fluxos do novo capital financeiro (FERREIRA, 2014). No contexto da globalização, as chamadas **cidades globais** (não mais os Estados ou Nações), passam a atuar como os nós da rede econômica mundial, alterando, muitas vezes, a configuração do território local em função da disputa pelos fluxos de capital financeiro global.

City Marketing

A questão econômica passa a centrar as discussões sobre a gestão das cidades, que até as décadas anteriores incluíam temas como a reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo e a participação dos movimentos sociais. Isso não quer dizer que os temas tenham se extinguido, mas que “a *nova questão urbana* teria, agora, como nexo central a problemática da **competitividade urbana**” (VAINER, 2000, p.76). Para Borja (1995 apud VAINER, 2000, p.276), “as cidades se conscientizam da mundialização da economia e da comunicação e, em consequência se produz crescente *competição* entre territórios e especialmente entre seus pontos nodais ou centros, isto é, as cidades”

Numa abordagem diferente da de Vainer, Marcelo Lopes de Souza (2011) afirma que o *city marketing* foi utilizado sim, em diversas situações, como *propaganda enganosa* ou como produção de ideologias ao tentar influenciar toda uma opinião pública, formando uma imagem de cidade conforme os interesses dos grupos dominantes, mas, que nem sempre o marketing urbano será necessariamente deformador ou manipulador. Que “é perfeitamente pensável um marketing urbano persuasivo que não esconda, deliberada e absolutamente, mazelas, ou force demais certas interpretações” (SOUZA, 2011, p.303). Ainda segundo o autor, é preciso reconhecer a ascensão do *city marketing* e o

aumento da importância das parcerias público-privadas, em paralelo com o enfraquecimento do planejamento físico-territorial. Para obter este êxito, o *city marketing* teria que fazer referências às vantagens locais, sem recorrer à um fetichismo espacial, e mostrar, com a maior fidelidade possível, os resultados alcançados na busca por um desenvolvimento socioespacial autêntico. Esse desenvolvimento, por si só, daria conta de atrair os turistas, investimentos e empresas desejadas (SOUZA, 2011). Souza acredita que

um tal marketing servirá para mostrar os resultados de um trabalho sério e bem feito, o que poderá contribuir para um aumento da autoestima da população local e um reforço da legitimidade da administração, sem que isso se traduza em estímulo à arrogância xenófoba ou em manipulação da população (SOUZA, 2011, p.304)

Planejamento estratégico

Enquanto na economia política hegemônica se o modelo neoliberal, no planejamento urbano ocorreu o declínio do paradigma do Planejamento Físico-Territorial Compreensivo – de forte viés legal, do pretensão bem comum – pelo modelo do planejamento estratégico – focado em ações pontuais e especificidades dos espaços – inspirado nos métodos do planejamento estratégico empresarial da *Harvard Business School*. Nessa transição, as cidades passam a ser geridas como empresas, tendo como seus aliados os empresários.

Grande parte da justificativa teórica do Planejamento Estratégico reside em sua oposição em relação ao Plano Físico-Territorial Clássico, que não caberia mais frente às mudanças no ordenamento mundial induzidas pela globalização.

Seu diferencial seria maior ênfase nas ações do que nas regulamentações, atenção à ameaças e oportunidades externas, assim como aos concorrentes. Esse tipo de planejamento também leva em consideração a atuação de agentes sociais, indivíduos ou grupos, que sejam de relevância para o cumprimento das ações propostas. Busca-se nele um novo ordenamento do território,

definindo objetivos e focando em ações que se façam necessárias para atingir estes objetivos.

Sánchez (2010) sintetiza os valores do modelo, afirmando que

A base do pensamento e da ação estratégica, lastreada no modelo empresarial, identifica forças, fraquezas, oportunidades e ameaças das cidades, relativas às diversas áreas de ação dos governos urbanos e das coalizões, a partir das quais são definidos objetivos, metas e estratégias. (SÁNCHEZ, 2010, p. 361)

De fato, no planejamento estratégico são levadas em consideração as contribuições dos diferentes atores envolvidos (ou *stakeholders*), no que se opõe à tradição do planejamento tecnocrático comandado apenas por especialistas. Mas, frequentemente, o objetivo é criar a imagem da cidade que consiga atrair capital, produzir novas tecnologias, atrair mão-de-obra especializada, população consumidora das novas tecnologias produzidas, ou seja, um público *solvável*, muito específico e restrito.

Suas ações pontuais são planejadas para, em seu conjunto, alcançar algum objetivo específico que contribua com o desenvolvimento da cidade. Desse modo, podem ser articulados benefícios fiscais e arranjas negociações comerciais para atrair corporações para seu território; ou pode-se flexibilizar a legislação de proteção ambiental para transformar recursos naturais em energia ou em um novo ponto turístico, entre muitas outras possibilidades em que, definido qual é o objetivo a alcançar, os meios possam ser manipulados. Um dos maiores projetos de planejamento estratégico, tornado rapidamente modelo mundial, foi o de Barcelona, liderado por Jordi Borja, que usa as Olimpíadas de 1992 como ferramenta de divulgação da cidade e de reestruturação do tecido urbano, como apresentado no capítulo anterior, iniciado em 1988 e concluído em 1990.

A força midiática da experiência de reestruturação urbana de Barcelona, viabilizada pelos Jogos Olímpicos de 1992, junto à ampla difusão dessa experiência a cargo das agências internacionais, transformou o conjunto de

políticas urbanas adotadas pela administração municipal em referência, modelo a ser perseguido pelas administrações que procurassem uma ‘inserção competitiva das cidades’ na nova ordem econômica. (SÁNCHEZ, 2010, p. 360-1)

A realização de um plano estratégico é pautada numa sequência de ações, iniciada por um amplo diagnóstico que identifique as oportunidades oferecidas pelo mercado, as ameaças internas e externas, a concorrência, os pontos fortes e fracos da cidade e seu marco legal. A partir do diagnóstico define-se uma visão de futuro e formulam-se estratégias para alcançar essa visão. A partir desse ponto as ações são concentradas sobre pontos chave, ou seja, apenas sobre aqueles pontos que têm a capacidade de atuar como catalisadores das mudanças almejadas, com o auxílio dos atores de maior relevância para concretizar a estratégia (Güell, 1997).

A incorporação das noções de *City Marketing* e Planejamento Estratégico nas administrações municipais se deu com muita rapidez e mostra tal aderência à noção de competitividade no mundo globalizado que é “como se fosse uma necessidade imperativa para que as cidades continuassem presentes no mundo” (SÁNCHEZ, 2010, p.358). O discurso é que as cidades precisam posicionar-se diante das mudanças do entorno, aproveitar e criar oportunidades de atração de capital que as mantenham prósperas. Caso contrário, como afirma Güell (1997), ninguém terá conhecimento da sua existência, e assim, a cidade que fosse incapaz de reagir a tempo, sucumbiria diante das mudanças.

Entre os teóricos promotores no Planejamento Estratégico, destacam-se José Güell, Jordi Borja, Manuell Castells, Manuel de Forn – com disseminação do caso de Barcelona, que será melhor detalhado adiante – e brasileiros como Rodrigo Lopes e Aníbal Teixeira.

Para Teixeira (2002), o crescimento das cidades gerou problemas, como a ocupação desordenada do espaço urbano com o aparecimento de favelas e sub-habitações, aumento da violência e sobrecarga dos serviços de saúde e educação, sem aumento de renda tributária correspondente. Ainda segundo o autor, “o crescimento transforma uma vantagem em desvantagem e

começa a afugentar exatamente as empresas e negócios que poderiam gerar os recursos para a municipalidade” (Teixeira, 2002, p.13). Assim, para combater a decadência das cidades no ambiente da globalização seria necessário formular estratégias para mudar a imagem da cidade, tornando-a referência mundial. O objetivo é sempre atrair novas empresas e negócios que gerem renda e tributos, que por sua vez viabilizem o fornecimento de serviços pela cidade.

Souza (2001), por vez, relaciona economicamente esse tipo de abordagem – que tem como ideia central a modernização da cidade, tornando-a economicamente mais competitiva e atendendo muitas vezes as demandas dos capitalistas e dos segmentos privilegiados em geral – ao ideário do neoliberalismo, como forma de sua implementação.

Esse modelo de planejamento também foi alvo de críticas por outros teóricos por tratar a cidade como um produto que pode ser vendido.

A cidade, para ser gerida como uma empresa, forma coalizões pró-crescimento de um conjunto de agentes políticos e econômicos. Coalizações estas que dão sustentação aos projetos de renovação urbana e que têm por objetivos a produção do espaço adequado à atual dinâmica econômica e a inserção da cidade nos circuitos de valorização capitalista. A relação de dependência entre Estado e agentes econômicos é direta, uma vez que o Estado precisa que a economia apresente bons resultados, e os agentes econômicos negociam brechas legais e apoio governamental para sua expansão. Por isso,

nessas coalizões, os governos de cidades têm papel fundamental quanto à regulação das condições dessa produção do espaço, tanto no sentido prático-estratégico, logístico, quanto ideológico, com a venda das cidades no mercado mundial. (SANCHEZ, 2010, p.348)

Quanto à dimensão política, Sánchez (2010) ressalva que essa avaliação do desempenho governamental, limitada a termos econômicos e de competitividade, esvazia a dimensão política da ação pública.

Considerando toda essa perspectiva, Vainer (2000) afirma que é possível analisar o discurso estratégico em três analogias: a cidade é uma **mercadoria**, a cidade é uma **empresa**, e a cidade é uma **pátria**. Como viés da argumentação, o autor afirma que esse modelo de gestão implica direta e imediata “apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados e depende, em grande medida, do banimento da política e da eliminação do conflito e das condições de exercício da cidadania” (p.78).

A cidade é uma mercadoria

Em um mercado extremamente competitivo, a cidade torna-se uma mercadoria que precisa ser vendida para gerar lucro. Para isso utiliza do chamado marketing urbano: identifica-se a característica ou atributo específico e vende-se para um determinado público-alvo. Para garantir a efetividade do modelo, as cidades criam marcas próprias para representá-las no processo de venda¹³. No entanto, não é qualquer tipo de público que interessa ao movimento.

O governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infra-estruturas e de serviços (comunicações, serviços econômicos, oferta cultural, segurança etc.) que exerça, a atração de investidores, visitantes e usuários solventes à cidade e que facilitem suas 'exportações' (de bens e serviços, de seus profissionais etc.) (CASTELLS; BORJA, 1996 apud VAINER, 2000, p.80)

Desse modo, a cidade torna-se uma mercadoria para ser vendida a um público muito específico, solvável, em especial do mercado externo. A população local figura como de baixa relevância na estratégia, portanto sem prioridade para investimentos.

¹³ Exemplos são abundantes: logo após o anúncio de que a Arena Pernambuco seria construída em São Lourenço da Mata/PE, a cidade adotou como slogan “São Lourenço da Mata: a Cidade da Copa”; entre outros exemplos temos “Florianópolis: a Ilha da Magia”, “Pomerode: a cidade mais alemã do Brasil”, “Curitiba: cidade-modelo”.

Quanto ao modo de aplicação das atuações de marketing, Borja e Castells (1997) afirmam que elas devem se dar mediante produtos, ou pacotes, como programas de construção de hotéis, ofertas turísticas integradas, projetos culturais, venda de imagem de cidade segura ou atrativa, campanhas específicas de atração de investidores, entre outros. Da maneira como se apresentam os megaeventos nas últimas décadas, eles representam justamente um desses pacotes de marketing urbano, uma estratégia de ação integrada sobre o espaço urbano com o objetivo de atrair usuários *solventes*.

Vainer assume uma postura crítica das teorias de Borja e Castells, afirmando que, nessa transformação da cidade em mercadoria, a pobreza é tratada como se fosse apenas um problema estético para a cidade, o que influenciaria na atratividade da cidade, desprezando-se a total complexidade da problemática. De modo geral, Vainer defende que no âmbito do planejamento estratégico, a cidade é transformada em coisa a ser vendida e comprada, “não é apenas uma mercadoria, mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, *visitantes* e *usuários solváveis*” (VAINER, 2000, p.83. Grifo do autor).

A cidade é uma empresa

No ambiente de alta competitividade, cada cidade deixa a forma passiva e passa atuar como uma empresa, que compete para atrair investimentos, grandes empresas multinacionais, visitantes, etc. Para Borja e Castells, “as grandes cidades são as multinacionais do século XXI” (1997 apud VAINER, 2000, p.190).

Junto com a substituição do planejamento físico-territorial pelo planejamento estratégico, há a transição da alegoria da cidade como uma fábrica, racional e funcional, pela cidade como empresa, preparada para a competição globalizada. Esse comportamento empresarial das cidades é chamado por Harvey¹⁴ de *empresariamento da gestão urbana*. Os planejadores espelham-se na empresa enquanto unidade de gestão de

¹⁴ Maior aprofundamento pode ser encontrado em: HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço e Debates, ano XVI, n.39, 1996

negócios e passam a geri-la como agente econômico. “Agir estrategicamente, agir empresarialmente significa, antes de mais nada, ter como horizonte o mercado, tomar decisões a partir das informações e expectativas geradas no e pelo mercado” (VAINER, 2000, p.86).

No que diz respeito à tomada de decisões, novos atores sociais ganham força, afinal, se a cidade é gerida como uma empresa, as decisões ficam condicionadas as vontades dos especialistas, os empresários, que passam a ser considerados como de alta relevância estratégica. O planejamento urbano orientado pelo marketing “exige que os protagonistas das ações e decisões sejam os mesmos que protagonizam peripécias do mercado. A *parceria público-privada* assegurará que os sinais e interesses do mercado estarão adequadamente presentes, representados, no processo de planejamento e de decisão” (VAINER, 2000, p.87). Oficializa-se a “participação direta, sem mediações, dos capitalistas e empresários nos processos de decisão referentes ao planejamento” (VAINER, 2000, p.88).

A cidade é uma pátria

Consiste em um processo de geração do consenso, na negação do espaço urbano como espaço político e do dissenso.

O primeiro ponto importante é uma sensação, ou consciência, generalizada da população sobre a crise econômica e urbana. A lógica é que, a partir dessa sensação de chances de crescimento desperdiçadas, cria-se um ambiente propício para a trégua nos conflitos internos e concessões. Segundo Vainer (2000), fica claro que essas concessões não são feitas por todos os atores, mas sempre em favor dos mesmos setores empresariais, como já dito, de alta relevância estratégica.

4.1.1 Megaevento como ferramenta de legitimação das ações do city marketing

Mas qual a relação desse processo político e econômico com os megaeventos?

Para Ferreira (2014), embora os grandes investimentos pontuais propostos pelas cidades para renovações urbanas tivessem o apoio do setor da construção civil, nem sempre havia o apoio popular esperado, apesar de seu apelo cultural. Era necessário conquistar o apoio maciço da população para fazer das ações um modelo de planejamento:

Era necessário legitimar esse modelo de alguma forma. Percebeu-se então que grandes eventos, sobretudo os esportivos, que movem paixões nacionais, tinham a grande “qualidade” de serem popularmente aceitos. A ideia era associar esses eventos às obras de requalificação urbana desejadas. Assim, ao redor de um grande estádio, de um pavilhão de exposições, começaram a ser erguidos centros de negócios, bairros de alto padrão, etc. (FERREIRA, 2014, p.9, grifo nosso)

Nesse tipo de megaevento (e nesse tipo de planejamento), ocorre a implantação de uma política pública, espacializada em Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano, em um processo impositivo, de cima para baixo, em uma perspectiva mercadológica. Deste modo, há pouco espaço para participação popular, até mesmo para a escolha dos setores prioritários, ou ainda na decisão de quanto e como utilizar as verbas públicas.

A estratégia de utilizar megaeventos para impulsionar o crescimento de uma cidade ou país baseia-se na sua característica de ampla exposição midiática, com a qual se pretende usar o tempo de exposição de evento para inserir esse território no contexto do mundo globalizado, vender sua marca, atrair turistas e fomentar novos negócios.

Na busca por uma vitrine de exposição mundial para atração do capital internacional, o megaevento torna-se uma estratégia de grande potencial, especialmente com eventos de grande porte como a Copa e as Olimpíadas. As emissoras de televisão de todo o globo que comprem os direitos de transmissão acompanham o preparo, a execução e a repercussão do evento, o que significa, para a cidade-sede, anos de exposição, mesmo antes do evento efetivamente acontecer.

Um dos argumentos utilizados pelos promotores é o de que a propagação de uma imagem positiva seria capaz de mudar a imagem do país e atrair grandes investimentos e companhias internacionais. Na Copa do Mundo 2014, por exemplo, a APEX-Brasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos) foi a agência pública responsável por inserir a dimensão empresarial no evento esportivo, desenvolvendo ações de interação entre mais de 2.300 empresários estrangeiros, de 104 países, e brasileiros, na expectativa de alcançar cerca de US\$ 6 bilhões em negócios (PORTAL DA COPA, 2014).

Enquanto governos e agentes internacionais (como COI e FIFA) não articulam os eventos somente em escala global, outros discursos ideológicos são utilizados em escala local, como a promessa de geração de empregos na execução das obras e na operação turística, a garantia da dinamização da economia durante o evento com os gastos dos turistas e após o evento com a chegada de novos investimentos estrangeiros e também a execução de obras de infraestrutura, que adequam a cidade para receber o evento e os turistas.

Na Copa do Mundo FIFA 2014, a competição entre as cidades e o *City Marketing* mostraram-se na criação de uma imagem de cidade eficiente, moderna, conectada e preparada para a grande aposta de mercado da atualidade: o turismo. Como resultado do conjunto das ações físicas, o planejamento privilegiou o turista e a economia por ele movimentada. O cidadão deixou de ser foco de interesse.

4.1.2 Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano

Os Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano¹⁵ (GPDU) são projetos de grande porte que afetam uma extensa porção do território da cidade por meio de novos equipamentos urbanos de função estruturante. Sua construção e operação pode se dar por meio de agentes públicos, privados, ou em Parcerias Público-Privadas (PPP). Ainda que não haja uma dependência direta entre megaeventos e os GPDU, estes são frequentemente associados à preparação das cidades para receber grandes eventos. São

¹⁵ Também chamados por alguns autores de Grandes Projetos Urbanos (GPU)

exemplos dessa relação a execução de novas vias, instalação de corredores de VLT ou BRT, estádios, aeroportos, etc. Isto porque, como já mencionado, a promoção do megaevento gera o clima de consenso necessário para legitimar as grandes intervenções pontuais.

Muito se discute a respeito da concentração de investimentos em grandes projetos, enquanto setores públicos de base continuam em uma situação de subinvestimentos. A conta, na discussão popular, é '*quantos escolas se poderia construir com esse mesmo dinheiro? Quantos hospitais?*'. Já autores como Ultramari (2006) afirmam que a relação direta com outras ações governamentais é discutível, e que seria necessário ampliar e aprofundar o debate para fazer com que projetos pontuais sejam inseridos no planejamento e para que os grandes projetos urbanos sejam capazes de alterar o todo urbano, alcançando mudanças maiores que aquelas observadas nas suas reconhecidas áreas de impacto imediato (ULTRAMARI, 2006).

Em escala regional, os GPDU têm poder de atração de público e mercado, uma vez que sua implantação aumenta o valor do solo e valoriza também as atividades existentes no entorno. Contudo, é na escala local que os conflitos se materializam. Vainer, Oliveira e Lima Jr. (2012) afirmam que estes projetos são geradores de "**rupturas nos espaços físico e social**, em suas múltiplas dimensões, e contribuem para a consolidação de mudanças na dinâmica socioespacial, caracterizadas por reconfigurações escalares e efeitos de desenvolvimento desigual na escala local" (VAINER, OLIVEIRA, LIMA JR. 2012, p.16. Grifo nosso). O Quadro 2 apresenta a síntese das rupturas elencadas pelos autores.

Pela sua própria natureza e dinâmica, "os grandes projetos urbanos supõem e dependem do que se poderia chamar de urbanismo *ad hoc*: o Estado atua menos como regulador e representante dos interesses coletivos da cidade e mais como 'facilitador' do projeto". (LUNGO, 2004, p.44 apud VAINER, 2012, p.15, grifo do autor)

Quadro 2 – Rupturas causadas por Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano

Rupturas Institucionais	Através da implantação e desenvolvimento de novos tipos de arranjo institucional e administrativo, cuja marca é a parceria público-privada, mas cujas formas podem ser as mais variáveis
Rupturas Urbanísticas	Geração de espaços que introduzem, pela monumentalidade e/ou qualidades particulares, descontinuidades na malha e paisagem urbanas pré-existentes
Rupturas legais	Cria regras <i>ad hoc</i> que geram descontinuidades no espaço legal da cidade
Rupturas na dinâmica imobiliária e no gradiente de valores fundiários	Pela sua capacidade de alterar os “fatores externos” que intervêm na determinação dos preços da terra e na conformação e distribuição espacial dos modos de uso do solo;
Rupturas Políticas	Instaura ou reconfigura coalizões políticas que disputam legitimidades e hegemonia no espaço urbano
Rupturas Simbólicas	Produz novas representações e imagens da cidade
Rupturas Escalares	Introduz novas relações entre as esferas local, nacional e internacional, tanto do ponto de vista financeiro-econômico, quanto do ponto de vista cultural

Fonte: Vainer, Oliveira e Lima Jr. 2012. p.16. Edição da autora.

Os megaeventos, principalmente os esportivos, levam consigo paixões nacionais. Com essas paixões aliadas à exposição tendenciosa da mídia, os megaeventos tornaram-se uma ferramenta ideológica para justificar quaisquer impactos dos GPDU.

Efetivamente, as políticas urbanas de caráter competitivo – sintetizados no planejamento estratégico e no *city marketing* – encontram nos grandes projetos urbanos (GPUs) uma forma de realização: é com os GPUs que a flexibilização regulatória deixa de ser um conceito para ser uma prática; são eles que operam praticamente as novas formas de relação entre Estado e capital privado, mediante as chamadas parcerias

público-privadas. (BIENENSTEIN et al. 2011, p.168)

A respeito desta questão, ao apresentar os agentes produtores do espaço urbano, Correa (1993) afirma que a ação destes agentes “se faz dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles”, mas que “este marco não é neutro, refletindo o interesse dominante de um dos agentes e constituindo-se, em muitos casos em uma retórica ambígua que permite que haja transgressões de acordo com os interesses do agente dominante” (p.12). A flexibilização regulatória dos direitos historicamente adquiridos foi uma constante dos GPDU realizados no Brasil nos últimos anos, pois a importância econômica dos megaeventos permitiu a votação de uma série de leis, como:

- Lei Geral da Copa (12.663 de 2012): responsável por garantir o monopólio temporário da FIFA/COI e parceiros sobre porções do território – as zonas de exclusão em torno dos estádios durante os jogos e áreas exclusivas para as Fan Fests – além de permitir a realização de trabalho não remunerado, etc.
- Lei 12.350 de 2010: cria isenções fiscais à FIFA/COI e seus parceiros. Isto inclui, por exemplo, o não pagamento de IPI, IOF, imposto de renda e contribuições sociais;
- Lei 12.462 de 2011 (Regime Diferenciado de Contratações): altera as regras de licitação da Lei 8.666 de 1993. Com base nesta lei a divulgação dos orçamentos dos projetos pode ser realizada somente após o fim de suas respectivas licitações e há a possibilidade de uma mesma empresa ficar responsável por todas as fases de uma obra;
- Lei 12.438 de 2010: altera o limite de endividamento dos municípios-sede da Copa do Mundo e das Olimpíadas, desde que os recursos solicitados se destinem a obras e projetos relacionados aos referidos eventos.

Em nossa área de estudo, foram também feitas alterações específicas na legislação:

- Decreto municipal 27.157/2013 de Recife, sancionado pelo prefeito Geraldo Julio: Delimita as zonas de restrição comercial no entorno da Arena Pernambuco, em ruas e

avenidas (Boa Viagem, Conselheiro Aguiar e Domingos Ferreira) além do Bairro do Recife inteiro;

- Lei municipal 2.341/2011 de São Lourenço da Mata, que muda o zoneamento da área da Cidade da Copa de ZEIS para Zona de Urbanização Especial.

Por flexibilizações legais como estas que Ferreira (2014) afirma que o papel do Estado está relacionado aos megaeventos quanto a sua suscetibilidade às pressões exercidas pelos grandes *players* internacionais dos megaeventos. Ainda, que agentes nacionais como a indústria da construção civil (uma de suas maiores beneficiadas) pressionam o Estado pela flexibilização de leis e pela escolha de terrenos de interesse próprio. Como descrito por Bienenstein (2011), o objetivo de desenvolvimento é para o mercado, e não para a população, pois

lançar luz sobre os GPDU no Brasil permite avaliar melhor os resultados dos quase vinte anos de política e intervenções urbanas voltadas para o mercado – *market oriented* e *market friendly* –, conduzidas à luz da reforma do Estado e sob a égide das políticas macroeconômicas de reajuste estrutural. O caso em tela pode ser tomado como uma atualização/afirmação de tal modelo. (BIENENSTEIN et al. 2011, p.168)

Como o processo de implantação de GPDU no Brasil ainda carece de transparência, há pouco diálogo entre população e governo sobre a pertinência do projeto e sua localização. Em diversos casos, esses equipamentos tomam lugares ocupados pela população de baixa renda¹⁶ promovendo remoções forçadas e indenizações irrisórias. Quando isso acontece, uma das poucas opções para estas famílias é ocupar áreas mais baratas, quase sempre em áreas periféricas.

Em Natal/RN uma situação diferente destacou-se, mostrando a importância dos movimentos sociais neste contexto: a obra do elevador da Av. Capitão Mor Gouveia para acesso à Arena das Dunas previa 430 desapropriações, todas de famílias de baixa renda. A população afetada mobilizou-se e criou o

¹⁶ A localização dos GPDUs não é arbitrária e depende sempre do jogo de interesses e pressões das classes sociais sobre o Estado.

movimento chamado APAC (Associação Potiguar dos Atingidos pelas Obras da Copa) que conseguiu volume político suficiente para criar diálogo com o Governo e ajudou a modificar o projeto viário, que passou a ter apenas cinco desapropriações.

Outra das questões diretamente relacionadas, é o modelo de execução das obras e sua futura gestão. Não sendo o Estado o especialista em construção civil ou em gestão de equipamentos (nesse caso especificamente os esportivos), e ainda, não sendo ele o único interessado no *business*, buscou-se uma alternativa em parcerias com os especialistas na iniciativa privada. Estas parcerias são as chamadas parcerias público-privadas.

Harvey (2005) aponta as parcerias público-privadas como principal elemento do novo empreendedorismo urbano, no qual a iniciativa privada se integra com o poder governamental na busca e atração de fontes externas de financiamento, novas investimentos e novas fontes de emprego. O autor afirma ainda que a parceria é empreendedora e, portanto, está sujeita aos obstáculos e riscos associados ao risco especulativo. “Em muitos casos, isso significou que o setor público assumiu o risco, e o setor privado ficou com os benefícios” (HARVEY, 2005, p. 173).

Embora as parcerias tenham sido concebidas para a execução e gestão de obras públicas, com o modelo de planejamento estratégico, as corporações envolvidas ganharam participação ativa no planejamento das cidades por serem consideradas de alta relevância estratégica. O que acontece quando grandes corporações não são só os executores das obras, mas agentes considerados de alta relevância estratégica, com participação ativa no planejamento da cidade? Cabe discutir continuamente o poder de manipulação da dinâmica urbana que é delegada à iniciativa privada nesse processo.

Harvey (2000), ao analisar o caso de Baltimore, identifica os mesmos padrões de repetitivas ondas de investimento e abusos no uso das PPPs que pudemos observar no Brasil. Segundo ele

This is called 'feeding the downtown monster'. Every new wave of investment is needed to make the last wave pay off. The private public partnership means that the public takes the risks and the private takes the profits. (HARVEY, 2000. p.141)

Vetter e Massena (1982) mostraram em sua Teoria da Causação Circular que os investimentos públicos, materializados em obras de infraestrutura, trazem modificações no mercado imobiliário e no valor terra para seu entorno, influenciando inclusive os futuros investimentos. Nesse sentido, existem dinâmicas diferentes ligadas à localização dos GPDUs em relação ao gradiente de valores já praticado na cidade: na intervenção sobre a porção de território já valorizada intensifica-se uma direção de crescimento, enquanto na escolha pela revitalização de áreas degradadas há uma valorização semelhante das áreas de entorno, até então de pouco interesse para o mercado imobiliário.

Em certos GPDUs, a intervenção é pensada tanto em seu uso quanto em seu valor simbólico, como um novo cartão postal que participa da formação da nova imagem da cidade.

[...] A aliança entre os círculos de negócios e os “advogados da cidade” – quer dizer, a cobertura do multicolorido edifício do Terceiro Setor –, a qual, por uma combinação eficiente de mecenato e orgulho cívico, cimentado pelo desejo de se apresentar como um novo patriciado, se encarregará de fazer com que se multipliquem museus bombásticos, parques idem e complexos arquitetônicos que assegurem a quem de direito que se está entrando numa “*world class city*”. Pois é esta símbiose de imagem e produto, que caracteriza a cidade-empresa-cultural perseguida pela atual geração de urbanistas. (MARICATO, 2000, grifos do autor)

Assim, cada nova obra monumental, cada estádio padrão FIFA, cada nova ponte estaiada é tratada como o um símbolo de crescimento e modernização da cidade.

Dado o contexto apresentado, a utilização de megaeventos como ferramenta de estratégias de crescimento deve ser analisada em sua toda a sua complexidade, nunca desconectada de seu significado no planejamento urbano.

Discutiu-se, nesse capítulo, como nas últimas décadas observou-se um amplo declínio do planejamento físico-territorial clássico, principalmente por ser considerado rígido frente aos desafios econômicos. A noção de crise (econômica e urbana)

ajudou a criar o consenso necessário para que se decidisse utilizar um modelo de gestão no qual, segundo os consultores e divulgadores do planejamento estratégico, a cidade deve ser voltada ao mercado competitivo: a cidade como um produto de luxo, que deve ser vendido para um público específico e selecionado (VAINER, 2000).

Do cruzamento entre as críticas ao planejamento estratégico e *city marketing*, e sua ferramenta megaevento, utilizada para legitimar a implantação de GPDU's, pode-se afirmar que existe uma conexão entre os modelos e a utilização de um megaevento para construir ou modificar a imagem do lugar (intenção expressiva no caso sulafricano), ato esse que é utilizado para agregar valor no processo de venda da cidade tanto para o turismo como para a atração de capital estrangeiro. Fisicamente, estas ações atuam no espaço urbano reestruturando-o, o que pode levar a diferentes impactos ou legados.

A importância da discussão da temática dos megaeventos não está ligada só à execução do evento esportivo em si, mas de como ele se torna ferramenta, parte integrante de um novo modelo de gestão de cidades, um novo padrão de governança empreendedorista neoliberal, agindo de forma pontual sobre um território que já é entremeado por diferentes interesses.

No capítulo a seguir será apresentado como a estratégia dos megaeventos chega ao Brasil, o contexto em que se insere, seu significado, embasando a análise dos impactos nas cidades-sede brasileiras.

5 A ESTRATÉGIA DOS MEGAEVENTOS NO BRASIL

Em 3 de agosto de 2000 a FIFA anuncia, com o objetivo de romper com a predominância de sedes europeias, um plano de um rodízio de continentes para sediar as próximas edições de seu grande evento oficial – a Copa do Mundo. Dessa maneira, a edição da Copa de 2006 ficou definida na Europa, de 2010 na África e a de 2014 para a América do Sul. Com o interesse imediato de diversos países, a competição entre pretendentes se estabelece em nosso continente: entre os interessados estavam Brasil, Argentina e Colômbia. Após a desistência dos demais, em 2006 o Brasil já figura como único candidato.

Mesmo que não houvesse mais outro país concorrendo diretamente, ainda era necessário atender aos pré-requisitos impostos pela FIFA – ou apresentar os projetos previstos e comprovar capacidade de construção da estrutura. Sem nenhum estádio apto a receber a Copa naquela época, foi necessário grande trabalho de lobby de João Havelange, seu genro e então presidente da CBF Ricardo Teixeira e apoio político do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Em 30 de outubro de 2007, o Brasil foi anunciado por Joseph Blatter como país-sede de 2014 em grande cerimônia de pompa e exposição mundial na sede da FIFA em Zurique, na Suíça, apesar de se tratar de uma candidatura única, como sede da Copa 2014 e Copa das Confederações em 2013.

Para Ferreira (2014), a candidatura brasileira pode ser analisada como uma aposta política, uma vez que sua realização seria poucos meses antes de uma eleição presidencial. Esta aposta arriscada, em caso de sucesso, seria lucrativa, pois se o Brasil organizasse bem a Copa e vencesse a competição nada mais impediria a ampla aceitação dos Jogos Olímpicos do Rio e outras iniciativas semelhantes do governo no futuro.

Não se previu, contudo, que houvesse uma resposta popular contrária tão pesada: em junho de 2013, às vésperas da Copa das Confederações, manifestações espalham-se pelo país

questionando, entre várias outras pautas¹⁷, os gastos desmedidos relacionados à Copa. Em um país com

indecente concentração de renda, em que as políticas públicas mostram-se constrangedoramente ineficazes, a concentração de recursos nos equipamentos da Copa revelou-se incoerente e antagônica com o próprio discurso governista oficial de acabar com a pobreza no país (Ferreira, 2014, p.13).

Como afirmado por Rolnik, “de vitrine para vender cidades, a Copa também se transforma em plataforma para reverberar lutas” (2014, p.70).

Como resposta aos acontecimentos nas chamadas *Jornadas de Junho*, a preparação para a Copa do Mundo e Olimpíadas recebeu reforços em seu aparato para repressão policial para evitar que o espaço urbano se tornasse novamente palco de questionamentos e manifestações, principalmente durante um evento com tal divulgação da mídia para todo o globo, afinal a imagem do país também estava em jogo. Por outro lado, evidenciado o descontentamento popular com relação aos gastos com a Copa, a cobertura da mídia também mudou – ainda que com exceções – para uma abordagem mais crítica.

Ainda que no momento houvesse a sensação ou consciência generalizada da crise, o clima de consenso descrito por Vainer (2000), ao tratar da cidade como pátria, não se confirma com tal plenitude no Brasil.

¹⁷ As manifestações tiveram início com os protestos contra o aumento do preço das passagens do transporte público de São Paulo. Com a forte repressão policial e cobertura parcial da mídia o movimento cresceu rapidamente, mobilizando a população na maioria das capitais do país. Com o crescimento do movimento as pautas se diversificaram tratando, além do transporte público, questões como a PEC37 (Proposta de Emenda à Constituição que previa dar poder exclusivo à polícia federal e civil para realizar investigações criminais, retirando essa possibilidade do Ministério Público), a corrupção, os gastos com a Copa, entre outros.

5.1 CONTEXTO ECONÔMICO, POLÍTICO E SOCIAL

Se a utilização dos megaeventos e GPDUs na Europa está conectada à momentos de forte crise econômica, sua migração para os países periféricos se apresenta em um contexto social socioeconômico ainda mais frágil, historicamente delicado.

O processo de industrialização no Brasil, em comparação aos países europeus, se deu de forma tardia, na segunda metade século XX e deu início a uma série de modificações nos processos produtivos. A grande modernização na agricultura, sem uma política estrutural de reforma agrária, deixa uma massa de trabalhadores sem emprego, inviabilizando a vida no campo. Paralelamente, o incentivo à industrialização faz do emprego nas cidades a principal alternativa ao trabalhador rural. O êxodo rural leva a uma explosão demográfica nas cidades. Embora a economia brasileira estivesse em franco crescimento nesse momento, isto se contrastava com o lento crescimento dos salários, e nem toda a população que chegava às cidades conseguia a inserção na economia formal, fazendo com que recorressem ao subemprego. Neste cenário intensificou-se o processo de acumulação de renda no país que é visto até hoje.

No espaço urbano isso significa que boa parcela da população não possuía renda suficiente para comprar a *mercadoria* cidade – em sua unidade fundamental, a moradia. Por isso as áreas periféricas da cidade, onde o preço do solo (diretamente relacionado ao valor adicionado de infraestrutura disponível a acessibilidade) é mais baixo, começam a ser ocupadas por essa população. Nas áreas metropolitanas surgem as cidades-dormitório, dependentes do centro ou capital, onde estão concentrados os empregos e onde gira a economia. Em outros casos, como opção para habitar em áreas com maior acessibilidade, próximo aos empregos e serviços públicos, uma parcela da população passa a ocupar favelas, frequentemente em áreas de risco, e, portanto, menos visadas (ou pressionadas) pelo mercado imobiliário. Em Pernambuco, como veremos mais adiante, o processo de migração do interior do Estado para a capital faz inchar a metrópole, agravando os problemas de mobilidade e habitação.

Na crise urbana resultante, um dos problemas mais latentes é o da mobilidade urbana, devido ao movimento pendular gerado entre áreas dormitório e o centro da cidade.

Na economia brasileira, a partir da década de 1990 e do Governo de Fernando Henrique, entra em ascensão o modelo econômico neoliberal, iniciando um período de privatizações da gestão de empresas e equipamentos públicos. A incorporação do ideário estratégico ao planejamento urbano acompanha este movimento de desregulamentação estatal e reformas liberalizantes. A crise das cidades brasileiras encontra o momento de abertura dos mercados. Com a incorporação da gestão do *city marketing*, as cidades passam a se apresentar como atores globais na disputa pelo capital, deixando as políticas públicas de apoio à população de baixa renda em segundo plano. Megaeventos representam uma oportunidade de competir pela visibilidade que cidades dos países centrais do capitalismo já possuem.

O modelo de produção capitalista do espaço e o perfil de gestão empreendedora das cidades são semelhantes entre países centrais e periféricos, como o Brasil. A questão é que a disparidade de condições sociais, a fragilidade econômica e o baixo controle governamental sobre o crescimento das cidades daqui têm uma interação particular com os GPDU. As ações pontuais dificilmente promovem uma reestruturação urbana disseminada ou equitativa.

Os investimentos figuram ainda como uma oportunidade de homogeneização da ocupação, uma *limpeza* de porções da cidade com a abertura de novas frentes de crescimento promovidas pelo Estado. Não por acaso, em quase todas as obras no Brasil onde foram realizadas remoções, a população atingida é de baixa renda.

Entende-se, portanto, que na escala nacional e local, o contexto socioeconômico brasileiro no qual se inserem os megaeventos e seus grandes projetos é frágil. Contudo, a esses condicionantes deve-se adicionar as ações de agentes internacionais como a FIFA, cuja atuação é dependente da manipulação do espaço urbano local, conforme será apresentado a seguir.

5.2 FIFA: O DONO DO ESPETÁCULO

Uma das relações simbólicas que evidencia fortemente o caráter multiescalar da estratégia dos megaeventos é a soberania concedida pelo Brasil a um agente internacional como a FIFA sobre o seu território nacional.

Em primeiro lugar, cabe descrever o que é esta entidade e quais são as pessoas nela envolvidas. A FIFA, *Fédération Internationale de Football Association*, é uma organização internacional, associação suíça de direito privado, que coordena associações e confederações tanto de futebol de campo como de futsal e futebol de areia, fundada na França em 1904 e com sede em Zurique, na Suíça. Apesar de ser filiada ao Comitê Olímpico Internacional, possui 209 países associados, mais do que o próprio COI ou mesmo as Nações Unidas, o que demonstra sua presença massiva ao redor do globo.

A relação entre a FIFA e seus apoiadores ou patrocinadores se destacou sob os holofotes da mídia em 2015 por denúncias de corrupção e compra de votos na instituição. Muito antes disso, o jornalista Andrew Jennings, em seu livro *Jogo Sujo* (2011), já expunha os esquemas de corrupção e compra de votos na instituição desde a década de 1970. Segundo as investigações do autor, Horst Dassler, empresário proprietário da Adidas, manipulava uma rede de lobistas infiltrados entre os dirigentes, distribuía kits esportivos e uma grande quantidade de dinheiro entre os cartolas¹⁸, com o objetivo de garantir o número necessário de votos. Desse modo, Dassler mantinha o controle sobre o nome do novo eleito como presidente da entidade. Entre os beneficiados do esquema estão nomes de influência no meio esportivo, como Joseph Blatter e João Havelange.

A engenharia do esquema era simples: Dassler queria que as federações assinassem contratos para que as seleções usassem o material esportivo com sua marca durante eventos com superexposição como a Copa e, para tanto, deixava os dirigentes em dívida pessoal com ele ao financiar suas campanhas.

¹⁸ Dirigente, diretores e superintendentes de futebol, de diferentes confederações pelo mundo, membros votantes das assembleias da FIFA.

A partir de então, o futebol se tornou um produto cultural à venda, ou como afirma Jennings (2011), um *commodity*¹⁹. Surgem então as grandes empresas de marketing esportivo²⁰ que, através de contratos confidenciais firmados com a entidade, comercializam entre os patrocinadores o direito exclusivo de estampar em seus produtos o emblema FIFA ou até mesmo a frase *Copa do Mundo*.

Como já visto no capítulo que descreve o Megaevento, a FIFA, responsável, organizador, possuidor, por assim dizer, da Copa do Mundo, sabe do poder que tem nas mãos quando decide que nação terá o direito de receber o evento, e escolhe quais serão as marcas parceiras na viabilização financeira do espetáculo.

Espectáculo este milionário, com inúmeras fontes de arrecadação, como mostra o Quadro 3, que descreve a receita da entidade a partir da amostra do período 2003 a 2006. Pode-se observar nos dados expostos no quadro que o montante levantado com a venda dos ingressos é irrisório se comparado à receita de venda de direitos para transmissão televisiva e de marketing.

Quadro 3 – Receita da FIFA - 2003-2006

Fluxo de receita	US\$ Milhões
Direitos de transmissão televisiva	
Estados Unidos	159
Europa	681
Demais países	665
Direitos de marketing	648
Direitos de Turismo receptivo	235
Direitos de Licenciamento	83
Acomodações e ingressos	28
Parcela de lucro do Comitê Local da Copa de 2006	71
Outros	20
Receita (total)	2.594

Fonte: PILLAY, TOMLINSON, BASS. 2009. p.5. Tradução da autora.

O público atingido pelas ações de marketing relacionadas ao evento não é somente aquele que paga o ingresso e vai ao estádio, mas também toda a massa de telespectadores. Na análise oposta, existem também uma espécie de pressão desse mesmo público para que as emissoras locais transmitam o evento.

¹⁹ Produto produzido em escala e de venda fácil.

²⁰ Com destaque para a ISL, fundada por Dassler e Patrick Nally.

Depois de anunciado, o país escolhido assina o *Host Agreement* (Contrato para Sedar), aceitando todas as cláusulas estabelecidas pelo organizador. Desse modo, a FIFA assegura que fará parte dos comitês locais que definem as localizações onde serão construídos os estádios, fiscaliza seu padrão construtivo e de projeto – que acabou conhecido como *padrão FIFA*. Para o cumprimento do *modus operandi* completo dos padrões da FIFA, são exigidas do Estado as adequações legais, baseadas na criação de uma lei geral nacional que legitime sua atuação, permitindo sua atuação sem empecilhos fiscais e legais. A não aprovação de tal legislação ou vetos de itens importantes acarretariam na suspensão da escolha do país, sob a cláusula já previamente assinada no *Host Agreement*.

Abre-se, assim, o precedente para as rupturas legais, como abordadas por Vainer (2000), a partir da criação de regras *ad hoc* que geram descontinuidades no espaço legal da cidade.

No Brasil, a Lei Geral da Copa (12.663/2012) criou, entre outras concessões, as chamadas Áreas de Restrição Comercial, nos seguintes termos:

Art. 11. A União colaborará com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que sediarão os Eventos e com as demais autoridades competentes para assegurar à FIFA e às pessoas por ela indicadas a autorização para, com **exclusividade**, divulgar suas marcas, distribuir, vender, dar publicidade ou realizar propaganda de produtos e serviços, bem como outras atividades promocionais ou de comércio de rua, nos Locais Oficiais de Competição, nas suas imediações e principais vias de acesso.

§ 1º Os limites das áreas de exclusividade relacionadas aos Locais Oficiais de Competição serão tempestivamente estabelecidos pela autoridade competente, **considerados os requerimentos da FIFA** ou de terceiros por ela indicados, atendidos os requisitos desta Lei e observado o perímetro máximo de 2 km (dois quilômetros) ao redor dos referidos Locais Oficiais de Competição. (BRASIL. Lei nº 12.663, de 5 de junho de 2012, grifo nosso).

Criada para proteger os interesses das marcas dos patrocinadores da Copa, a demarcação restringe a atuação de vendedores ambulantes – ou oficiais não cadastrados – antes e durante os eventos oficiais da FIFA, tanto em jogos da Copa das Confederações e Copa do Mundo como em congressos locais da entidade. Desse modo, a FIFA define quais marcas se beneficiam da grande concentração de torcedores e eventuais coberturas da mídia mundial. Em São Lourenço da Mata esta demarcação engloba o entorno da Arena Pernambuco, a projetada Cidade da Copa e a extensão de seus principais acessos (Figura 4). Grandes avenidas da cidade e o bairro do Recife também são alvo da restrição.

Figura 4 - Área de Restrição Comercial FIFA em São Lourenço da Mata



Fonte: Disponível em <http://apublica.org/2014/04/territorio-da-fifa/>.
Acesso em 23/07/2015

As áreas de exclusão demonstram o estado de exceção que se instaura em prol do megaevento, pois porções do espaço urbano passam a ser governadas pelas regras da FIFA em prol desta organização internacional, impedindo o direito constitucional

de ir e vir e por vezes contrariando direitos adquiridos em legislações locais já consolidadas quanto ao comércio e à publicidade.

Através desta perspectiva completa é que se pode compreender a importância que a Área de Restrição Comercial tem para a FIFA, uma vez que reserva as áreas com maior chance de exposição na mídia com exclusividade para as marcas patrocinadoras de seu evento. Trata-se da alimentação financeira de um sistema que carece de transparência, com grandes indícios de corrupção, que comercializa indiretamente o espaço urbano em escala local. Mais do que um espetáculo esportivo ou mesmo cívico, trata-se de um espetáculo de fins comerciais.

5.3 A ESCOLHA DAS CIDADES-SEDE BRASILEIRAS

A eleição das cidades-sede da Copa do Mundo 2014 foi feita após a oficialização do Brasil como país-sede da Copa, em 2007. Como materialização do que se discutiu no capítulo sobre Planejamento Estratégico e *City Marketing*, diversas cidades brasileiras montaram planos de trabalho com o objetivo de convencer o agente internacional FIFA de que eram merecedoras e capazes de sediar um evento de tal importância.

Dezoito cidades brasileiras concorreram, sendo que São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte e Brasília já estavam confirmadas. Em janeiro de 2009, a cidade de Maceió desistiu da candidatura. Inicialmente havia a candidatura conjunta de Recife com Olinda, mas a localização do estádio foi transferida para São Lourenço da Mata e a partir de então a candidatura ficou apenas em nome do Recife. Em agosto de 2007 o Comitê de Candidatura Brasil-2014 realizou inspeções em todas as cidades candidatas. Na Figura 5 pode-se observar, em vermelho, as candidatas eliminadas no processo seletivo e, em azul, as doze cidades-sede escolhidas: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

Figura 5 – Cidades brasileiras candidatas a sediar a Copa do Mundo 2014



Fonte: elaborado pela autora

Para os promotores e defensores da Copa, a escolha de uma cidade como sede pode fazer deslançar uma série de projetos, programas e obras em função das necessidades de adaptação da infraestrutura urbana às necessidades do público afluyente, assim como antigos projetos podem sair das gavetas com a nova possibilidade de financiamento. Obras de infraestrutura e estádios abrem, assim, um novo ciclo de construção e valorização do solo urbano na cidade-sede (SOARES, 2013). Novos e antigos interesses, de diferentes agentes sobre o espaço urbano, entram em cena.

5.4 PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NAS CIDADES-SEDES BRASILEIRAS

Os montantes investidos nos anos que antecederam a Copa do Mundo FIFA são relevantes, mas mais importante é estudar **como** estes valores foram distribuídos e a sua **localização** no tecido urbano.

Como já afirmado anteriormente, um megaevento, por si só, não é um novo projeto de cidade, mas se insere como parte importante no processo histórico de urbanização e se acomoda à dinâmica socioeconômica da cidade. Desse modo, a Copa pode ter significados diferentes dependendo do contexto preexistente. A maneira como os investimentos foram distribuídos revela ainda muito sobre a atuação do poder dominante de cada região.

Dependendo ainda do tipo de empreendimento, do quanto ele valoriza o entorno, há uma interferência no gradiente de valores da cidade. No Brasil, dada sua desigualdade social e consequente urbanização desigual, esse gradiente já possui uma tendência para extremos (supervalorizado e subvalorizado) de acordo com a direção predominante de crescimento.

A participação do Estado como agente produtor do espaço urbano nesse modelo é marcante no provimento de equipamentos e infraestrutura pública, na determinação da localização dos investimentos públicos e no uso de legislações urbanas. Na Copa do Mundo, a nova forma de atuação do Estado, anunciada por Harvey (1996), o empresariamento da gestão urbana, apresenta-se completa.

A análise em escala nacional mostra que estádios e seus empreendimentos imobiliários anexos caracterizam-se como vetores de valorização do solo do seu entorno, e que as obras de mobilidade urbana possuem grande potencial de criar novas localizações – modificando a relação dos bairros existentes ao longo destes eixos (novos ou reformados) – com o restante da cidade.

Sobre os investimentos, presume-se que os locais que receberam investimentos para a Copa possivelmente serão os mesmos a receber novos aportes públicos no futuro, pois a pressão econômica sobre as decisões políticas tende a aumentar

em favor das regiões valorizadas, sob a tendência de urbanização desigual e da Causação Circular.

Existem diferentes situações gerais de intervenção nas doze cidades-sede. Utilizando como critérios a justificativa da escolha da cidade, o direcionamento e da localização dos investimentos relacionados aos megaeventos em relação às áreas valorizadas ou em processo de valorização das cidades-sede²¹, os casos brasileiros foram divididos em três categorias:

- Cidades selecionadas pelo caráter simbólico;
- Cidades com reforço na atual direção predominante de crescimento; e
- Cidades com inflexão na atual direção predominante de crescimento.

Quanto aos investimentos mencionados, foram selecionados aqueles de influência direta sobre o espaço urbano, excluídos aqueles que foram planejados, inseridos na Matriz de Responsabilidades e depois cancelados.

De modo geral, se comparadas as propostas iniciais com as efetivamente implementadas, é notável a oportunidade perdida em promover o debate e a integração regional nas metrópoles brasileiras.

5.4.1 Obras de caráter simbólico

Esse é o caso de Brasília e Manaus. Este modelo ocorre em cidades sem forte tradição com o futebol, sem times de grande expressividade nacional e baixa média de público nos jogos, nas quais o sentido da Copa é justificado apenas pelo seu valor simbólico internacional – Brasília por ser a capital federal e representar o poder político do país e Manaus por representar, simbolicamente, a Floresta Amazônica.

²¹ De modo semelhante à classificação feita por Orlando Alves dos Santos Junior, em exposição oral no Seminário Nacional "Metropolização e Megaeventos: os impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas nas Metrópoles Brasileiras", organizado pelo Observatório das Metrópoles, realizado em dezembro de 2013, no Rio de Janeiro.

Esses casos caracterizam-se pelo investimento restrito a equipamentos básicos para o evento, como estádios, aeroportos e ligação direta entre estes. A maioria das obras de mobilidade previstas na proposta inicial não ficariam prontas em tempo para o mundial e por isso foram retiradas da matriz de responsabilidades. Os trechos de sistema viário recuperados não se articulam com as funções e fluxos já existentes e, por isso, não representam um legado expressivo para a cidade onde se inserem.

Em ambos os casos, como não há grandes times nem público pagante abundante o suficiente para arcar com o alto custo de manutenção destes estádios, são cogitadas mudanças de usos das áreas de apoio como alternativa: do Mané Garrincha, em Brasília, para um shopping center e da Arena da Amazônia, em Manaus, para um centro de triagem de presos ou até mesmo para a sua demolição.

Brasília

Na primeira versão de ações propostas para a Matriz de Responsabilidades, firmada em maio de 2012, constavam ações em diversos eixos: reforma do estádio Mané Garrincha, construção da Linha 1 do VLT (do aeroporto até o terminal Asa Sul), adequações e ampliação da rodovia DF-047, reforma do terminal de passageiros do aeroporto, infraestrutura de segurança e telecomunicações. Destas, todas as obras do eixo de mobilidade urbana foram canceladas, com exceção da ampliação de 6,6km da DF-047, que libera o fluxo para as delegações da FIFA entre o aeroporto e o estádio. Nenhuma das obras propostas contempla o restante dos municípios desta importante Região Metropolitana. A localização do estádio é extremamente central, em área institucional, no chamado Eixo Monumental, área tombada pelo IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Por se tratar de uma cidade de zoneamento rígido, há poucos setores residenciais próximos que pudessem ser diretamente afetados ou beneficiados. O raio exclusão FIFA – que neste caso era de 3km – atinge pouco mais de 40.000 pessoas, equivalendo a 1,63% da população do Distrito Federal.

Manaus

Na proposta inicial da Matriz de Responsabilidade da Copa para Manaus/AM figuravam – além das obras de ampliação do aeroporto, da Arena e adequação da área portuária – dois grandes projetos de mobilidade urbana que já estavam previstas desde 2010: o BRT Leste-Centro e o monotrilho. O monotrilho, contaria com sete estações, teria 20,2km de comprimento, teve orçamento inicial previsto para R\$1,3 bilhão, mas suas obras não foram iniciadas até novembro de 2012. Como ainda faltavam estudos técnicos e não haveria tempo para execução até o mundial, o projeto foi suspenso pelo Tribunal de Contas do Estado do Amazonas (TCE-AM), que pediu a anulação da licitação. A linha Leste-Centro do BRT, para tráfego exclusivo de transporte coletivo, estava orçada em R\$290 milhões, e também foi suspensa em outubro de 2012 por atraso nas obras. Ambas as obras circundam uma das áreas mais nobres da cidade, o bairro de Adrianópolis, na Zona Centro-Sul da cidade.

5.4.2 Reforço na atual direção predominante de crescimento

Trata-se do caso mais recorrente, ocorrendo em Belo Horizonte, Curitiba, Cuiabá, Natal, Porto Alegre, Rio de Janeiro e Salvador. Caracteriza-se pela potencialização da direção de crescimento dos bairros de interesse da classe dominante, por meio de uma sequência de investimentos nas áreas que possuíam maior valor imobiliário e que também já vinham sofrendo maior número de intervenções estatais antes do evento. O Estado, enquanto agente produtor do espaço urbano, age reforçando a atuação dos promotores imobiliários pelo favorecimento de determinadas classes sociais e em determinados setores da cidade.

Belo Horizonte

Dentre as sedes da Copa de 2014, Belo Horizonte foi uma das cidades com o maior número de obras executadas, apesar de ter oito projetos cancelados – o metrô, Anel Rodoviário, BRT Amazonas, BRT Pedro II, Via 800, Vias no Anel Norte-sul e Vias no Anel Norte. Ela foi ainda a 3ª cidade com maior volume de

investimentos públicos para o evento: totalizando R\$2,7 bilhões, dos quais 75% são oriundos do governo federal (R\$ 1,4 bilhão de financiamento federal, sendo 28% proveniente de recursos do BNDES para a reforma do Mineirão). As sete obras de mobilidade urbana receberam financiamento da Caixa Econômica Federal.

A reforma de adequação do Estádio Magalhães Pinto (Mineirão), tombado pelo patrimônio histórico, se deu por meio de uma PPP entre a Prefeitura e o Consórcio Minas Arena, composto pelas construtoras Construcap, Egesa e HAP. Em contrapartida pela reforma e adequação do edifício, o governo estadual pagará à Concessionária um desembolso fixo (referente à gestão do espaço público) e outro desempenho variável (referente ao desempenho financeiro da gestora da qualidade do serviço). A Concessionária Minas Arena tem ainda uma terceira renda com a exploração do estádio com prazo até 2037, prorrogável até 2045.

Diversas ações propostas para o evento geraram conflitos entre o governo e a população local. As obras de mobilidade, em espacial, demandaram a desapropriação de 379 moradias, sendo 240 para o BRT Antônio Carlos/Pedro I, 15 famílias para o corredor Pedro II/Carlos Luz; 40 famílias para a Via 210 e 84 famílias para a Via 710 (TONUCCI FILHO, 2013). Na Avenida Pedro I, irregularidades com a obra levaram à tragédia do desabamento de parte de um viaduto recém construído, nem inaugurado ainda, a poucos dias do mundial. Veículos que passavam pela avenida foram atingidos, e o acidente teve 23 feridos e 2 mortos.

A disposição radial das obras criou uma nova conectividade do Centro, principalmente em direção ao eixo norte da Região Metropolitana. Apesar de conectar bairros já bem localizados e providos de infraestrutura (como o Centro e a Pampulha), não houve ações específicas nos bairros de maior valor do solo da cidade como Savassi, Anchieta ou Sion.

Curitiba

A cidade de Curitiba desenvolveu inicialmente um complexo projeto de mobilidade que envolvia grande parte dos municípios do leste da Região Metropolitana, criando um anel viário no entorno do polo. Se executado, o projeto do Corredor metropolitano poderia diminuir a centralidade de Curitiba e dar

mais independência para a circulação entre os municípios vizinhos. A maior parte das ações de mobilidade foram canceladas, restando algumas obras isoladas e o corredor que liga o centro de Curitiba ao aeroporto em São José dos Pinhais. A responsabilidade sobre a obra foi dividida em dois trechos: da Rodoferroviária até o limite municipal Curitiba (Governo Municipal) e do limite municipal de São José dos Pinhais até o aeroporto (Governo Estadual).

Já a escolha da Arena da Baixada, no bairro Água Verde, foi justificada por se tratar de um edifício de construção recente (inaugurado em 1999), e que, portanto, não precisaria de grandes intervenções. Além disso, por ser um estádio privado, não haveria oneração dos cofres públicos. Com o tempo, contudo, diversos atrasos e problemas da obra comprometeram a execução e o Clube Atlético Paranaense não conseguiu arcar com todos os custos.

Cuiabá

Na tentativa de reforçar a estrutura urbana foram criados dois eixos principais na cidade, que são a Avenida Historiador Rubens de Mendonça, que configura a cidade dividindo as áreas de comércio e as áreas de moradia, chegando até o aeroporto em Várzea Grande, e a Avenida Fernando Corrêa da Costa.

Entre as críticas relacionadas à implantação do VLT (que não ficou pronto para a Copa) destaca-se o fato das linhas não se encontrarem nas áreas mais populosas da cidade, e sim os setores de concentração das camadas de mais alta renda. Segundo Nascimento (2013) a realização da copa do mundo em Cuiabá está diretamente ligada ao poder político-econômico do agronegócio, pois suas obras serviram para resolver problemas de logística intraurbana, viabilizando a livre circulação da malha rodoviária predominante no Estado para o deslocamento da produção agrícola às áreas portuárias. Por essa mesma razão, já tramitam processos para a duplicação da Rodovia dos Imigrantes, formando um novo anel viário da cidade, facilitando a logística de escoamento dos produtos agrícolas no Estado de Mato Grosso.

Natal

Uma das justificativas para a escolha de Natal como sede da Copa foi o fato da cidade possuir o 3º maior número de leitos de hotéis do Brasil, especialmente seus resorts na orla.

As obras de mobilidade – que possuem maior impacto na diferenciação de localizações – criam conexões com o novo aeroporto localizado na cidade São Gonçalo do Amarante ao norte da Região Metropolitana, com o aeroporto de Parnamirim ao sul, e com a Arena das Dunas no centro expandido de Natal. Estas ações, por um lado estendem ainda mais a malha urbana, ampliando a área conurbada da Região Metropolitana e, por outro, localizam-se justamente nas áreas mais valorizadas da cidade, reforçando o processo existente de segregação socioespacial pela elevação do valor da terra. Segundo Ramalho e Vasconcelos (2013) o principal projeto de mobilidade será a reestruturação da Avenida Engenheiro Marcos Freire²², impactando o Parque das Dunas de Natal, Unidade de Conservação de Proteção Integral.

A construção da Arena das Dunas se deu por meio de uma PPP entre o Governo do Estado e a Construtora OAS. A OAS assumiu um empréstimo de R\$ 396 milhões concedidos pelo BNDES, com garantias do Governo do RN. Já o Governo do Rio Grande do Norte deve pagar até 2020 um total de R\$ 1,5 bilhão, com pagamentos anuais de 2% sobre o total da receita corrente líquida. Para dar segurança à construtora, o Governo assegura ainda um Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas do Rio Grande do Norte – FGPPP/RN (Lei nº9395/2010), composto de terrenos públicos (em áreas nobres da capital, no valor de quase R\$400 milhões) e mais royalties da produção de petróleo estadual (SILVA, 2013). Depois de sediar apenas quatro jogos o estádio tornou-se motivo de preocupação, pois a cidade também não possui grande representatividade no cenário de clubes do futebol nacional, e dessa forma o custo manutenção da Arena das Dunas ainda pode trazer mais complicações.

²² Esta obra, que faria com que a via passasse a ter dez faixas, túneis e passarelas para pedestres, foi retirada da Matriz de Responsabilidade da Copa em dezembro de 2012. O Governo Estadual admitiu que não haveria prazo suficiente para finalizar a reestruturação até 2014, e migrou a obra para o PAC Mobilidade das Grandes Cidades. Fonte: Portal 2014.

Porto Alegre

Além da ampliação do aeroporto Salgado Filho e da reforma do Estádio Beira-Rio, foi previsto um expressivo conjunto de obras em mobilidade para Porto Alegre, ultrapassando R\$500 milhões em infraestrutura. Ao investigar os impactos na cidade, o geógrafo Soares (2013) destaca que "os impactos se circunscrevem a uma área de planejamento prioritário, a qual é tradicionalmente o setor mais valorizado da cidade e que concentra as antigas e novas centralidades da cidade". Nesta mesma região estão sendo realizados outros GPDU's de requalificação de áreas degradadas – Projetos Cais Mauá e o Projeto Orla do Guaíba – além do projeto de saneamento PISA (Projeto Integrado Socioambiental).

Uma especificidade desta sede é que após a escolha do estádio Beira Rio – do time Sport Club Internacional – como receptáculo das partidas da Copa 2014, o time rival – Grêmio – decidiu construir também uma nova sede de mesmo porte. Dissemina-se o padrão de valorização do solo pela cidade: enquanto o Beira Rio (Internacional) atua no vetor de valorização entre o centro e a já valorizada zona sul, a Arena (Grêmio) pode abrir uma nova frente imobiliária na zona norte.

Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro/RJ tem uma característica particular, que é a de realização sistemática de megaeventos de diversos portes (como Jogos Pan-Americanos de 2007, Copa do Mundo FIFA 2014, Jogos Olímpicos 2016) e simultaneamente construir Grandes Projetos Urbanos como o Porto Maravilha e Parque Olímpico em Jacarepaguá. Isso não é feito ao acaso, mas sim como parte dos planos estratégicos – inspirados na experiência de Barcelona – que vem sendo implementados há duas décadas. O primeiro chamado *Rio Sempre Rio* foi iniciado em 1993; o segundo, *As cidades da Cidade*, teve início em 2001; o terceiro plano, chamado *Pós 2016: o Rio mais integrado e competitivo*, abrange o período de 2009 a 2012.

O destaque deste último chama-se *Uma Meta Olímpica para todos*. A utilização dos megaeventos como ferramenta – ser cidade-sede da Copa de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 – surge com a justificativa de tentar voltar a ser um importante centro

político e cultural tanto no cenário nacional quanto internacional. Além disso, são metas tornar-se “um importante centro de debates e conferências internacionais, um polo cultural internacional e sede de agências reguladoras nacionais e de organizações”. Como resultado desse intenso processo de venda da marca da cidade, recentemente a cidade do Rio de Janeiro foi incluída entre as dez *City Brands* mais poderosas do mundo, segundo a seleção do jornal britânico *The Guardian*²³.

Essa sequência de planos e a localização das ações evidenciam a tendência de um processo dialético de segregação, reforçando a centralidade da zona sul (especialmente da Barra da Tijuca) e periferização da zona oeste (onde têm sido reassentada a maioria das famílias vítimas dos processos de remoção). Para garantir o processo de elitização das áreas que recebem as intervenções, há uma crescente e permanente militarização da força policial para reprimir qualquer ameaça ao evento, bem como conquistar novos territórios *seguros* para o mercado imobiliário.

Salvador

Para receber a Copa nos padrões exigidos pela FIFA foi realizada a demolição de toda a Vila Olímpica, contendo o Estádio da Fonte Nova, ginásio esportivo e piscina olímpica, para dar lugar à construção da Arena Multiuso Fonte Nova. A viabilização da operação se deu sob regime de PPP entre o Governo do Estado da Bahia e a Fonte Nova Negócios e Participações, formada pelas empresas Odebrecht Participações e Investimentos e Construtora OAS. Além da reconstrução do estádio, a PPP envolve a gestão e manutenção com exploração econômica pelo período de 35 anos da arena e dos empreendimentos no entorno. Além disso o Estado fica comprometido a pagar contrapartidas anuais de R\$ 107,3 milhões durante quinze anos, a partir de 2013.

Também foram previstas outras ações pontuais: melhorias no aeroporto de Salvador; construção no terminal marítimo de

²³ O jornal analisou dois indicadores em 57 cidades do mundo. O primeiro indicador incluiu clima, economia, infraestrutura (principalmente de transporte), lugares turísticos e a sensação de segurança. O segundo indicador corresponde ao impacto da cidade nas redes sociais (Facebook e Twitter) e as referências que são feitas nos meios de comunicação. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/622423>

passageiros; no desenvolvimento turístico, por meio de melhorias de acesso aos principais atrativos turísticos, Centros de Atendimento ao Turista, hotéis e de sinalização turística; instalação do centro de comando e controle. Não houve remoções, mas se verificou uma dinamização econômica das áreas do entorno das ações, o que poderá provocar futuros processos de gentrificação (RAMALHO; VASCONCELOS, 2013).

5.4.3 Inflexão na atual direção predominante de crescimento

É o caso de São Paulo, Fortaleza e Recife. Caracteriza-se por mudanças no modelo de gestão em curso, no sentido de modificar o direcionamento de expansão das áreas de interesse da classe dominante. Isso não significa que as prioridades sejam diferentes. Apresentam a criação de **novas centralidades**, com o Estado abrindo frente para o mercado imobiliário.

São Paulo

São Paulo/SP possui um perfil de turismo diferente das demais cidades, predominando o turismo de negócios, já atendido por um grande setor hoteleiro preparado para tal na região central. Portanto, o sentido da Copa não poderia justificar-se pela criação destes empregos.

A construção de um novo estádio foi feita na região de Itaquera, a chamada Arena Corinthians, zona leste de São Paulo, ao lado de outro GPDU que já estava em andamento, a Estação Itaquera (METRÔ/CPTM). As obras de mobilidade urbana oficialmente ligadas à Copa foram melhorias nas vias do entorno do estádio. Outra obra discursivamente atrelada foi a do Monotrilho (linha Ouro) iniciada em 2012, ligando Morumbi, aeroporto de Congonhas e Jabaquara, com investimentos da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Análises do grupo de pesquisa do Observatório das Metrôpoles identificaram em São Paulo/SP fortes interesses políticos na escolha de Itaquera como lugar do novo vetor de crescimento, para conquista de um novo território na Zona Leste – área ainda não dominada politicamente nem pela direita, nem

pela esquerda. A própria Prefeitura Municipal de São Paulo assume em seu discurso oficial que um dos resultados esperados com a intervenção é o crescimento através da valorização imobiliária da região.

Fortaleza

Os investimentos públicos que chegaram à Fortaleza têm grande repercussão principalmente no entorno da Arena Multiuso Castelão e da rota turística da cidade (RAMALHO; VASCONCELOS, 2013).

Entre as obras de mobilidade, a cidade receberia corredores exclusivos de ônibus, uma linha de VLT e duas estações de metrô, reforma do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins e um terminal marítimo de passageiros. Os principais conflitos urbanos gerados em Fortaleza estão no trecho nordeste da linha de VLT, que acarretou em um número grande de desapropriações.

Recife

O trabalho da questão regional aparece com destaque nas obras de Pernambuco. As obras relacionadas à Copa atingem tanto a rede urbana metropolitana quanto a intraurbana, e podem alterar a dinâmica de funções e fluxos entre os municípios da RMR.

Uma das maiores propostas foi a criação de uma nova centralidade na zona oeste da RMR. A nova centralidade projetada chamada *Cidade da Copa* é também o local de implantação da Arena Pernambuco, que recebeu três partidas da Copa das Confederações e cinco da Copa do Mundo. Entre outras obras de mobilidade urbana há a construção da Via Mangue que, assim como ocorreu em outras cidades-sede, se tratava de um projeto já elaborado anteriormente e que se concretiza ao receber financiamento público do PAC 2 para Copa do Mundo 2014.

A variedade de intervenções e localizações gera um cenário complexo e único. Por isso, será realizado um aprofundamento sobre as intervenções de Recife nos próximos capítulos.

A estratégia de sediar megaeventos muitas vezes concentra investimentos e incentivos em serviços voltados ao turismo sob a justificativa da busca de crescimento econômico, mas mesmo que a geração de empregos ligados ao setor possa propiciar um crescimento econômico, isso não necessariamente representa desenvolvimento social, isto é, aumento da qualidade de vida de seus cidadãos. Com tantos indícios de falhas na estratégia, fica o estranhamento de como é possível ganhar o apoio da população. A resposta para essa questão aponta diretamente à uma das ferramentas utilizadas pela classe dominante para representar seu interesse particular como o interesse geral: a ideologia. Essa ideologia e a mensagem de que sediar a Copa significa que o país está progredindo (na lógica positivista de ordem e progresso), aparece recorrentemente na mídia de massa com seu poder de alienação, sempre ligada ao apelo popular que o esporte tem no Brasil.

Analisando a política pública, observa-se que não há tentativa de redução das desigualdades socioespaciais. Pelo contrário, o governo se mostra aliado às camadas de alta renda e ao setor imobiliário, concentrando suas ações de modo a acelerar o processo de segregação socioespacial.

Muito se discutiu sobre qual seria o legado da Copa do Mundo FIFA de Futebol para o país. No Brasil, a Copa deixou mais impactos negativos que legados positivos para as cidades que a acolheram, mostrando-se como uma oportunidade de favorecimento de certos consórcios e construtoras em detrimento do apoio social à população mais necessitada, de criação de novas áreas elitizadas e segregadas, de retrocessos na aplicação de leis e na participação popular nas decisões políticas. No entanto, mais do que falar de legados, é preciso compreender que a Copa também terá impactos urbanos e reflexos em diversas de nossas metrópoles, estimulando o processo de segregação socioespacial e a urbanização dispersa.

Cada megaevento vem acompanhado de diversos Grandes Projetos Urbanos, muitos deles em relação à mobilidade e, invariavelmente, seus traçados são feitos de maneira tal que remoções e desapropriações de ocupações irregulares sejam feitas por um processo velado de *embelezamento* da cidade,

criando um ambiente propício à gentrificação. As desapropriações feitas são abordadas inclusive pela mídia como empecilhos à realização de um espetáculo maior; no entanto, se os problemas causados pelo abismo social existente são diagnosticados apenas como problemas para um megaevento, então a questão social nunca foi o real objetivo desta estratégia.

6 COPA DO MUNDO FIFA 2014 NA REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE

O caso de Recife/PE foi selecionado para uma análise mais aprofundada em razão das suas peculiaridades e complexidade. Nele é possível observar também como as decisões pela localização dos investimentos e modificações no marco legal podem ser impactantes na dinâmica urbana.

Ainda que Recife seja considerada oficialmente a cidade-sede do evento, boa parte de sua Região Metropolitana foi impactada de algum modo. A Arena Pernambuco, palco do espetáculo, foi construída no município vizinho de São Lourenço da Mata. Obras de mobilidade melhoram a conexão entre o Recife, Olinda, Camaragibe, e Jaboatão dos Guararapes. Investimentos na estrutura hoteleira expandem-se por seis municípios da região.

Será analisado nesse capítulo, primeiramente, como se deu o processo histórico de ocupação e a estrutura urbana desta metrópole, com o objetivo de compreender a dinâmica urbana existente, como se deu o processo de segregação socioespacial na RMR e as atuais direções predominantes de expansão da cidade – campos indispensáveis para a análise dos impactos urbanos das novas intervenções relacionadas à Copa.

6.1 PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E ESTRUTURA URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

A ocupação de Recife remonta ao início do século XVI quando, devido às suas características físicas favoráveis para a navegação e atracação – faixa de areia protegida por uma linha de arrecifes que serviam de ancoradouro – o local onde hoje se localiza o bairro do Recife passou a abrigar um porto. Junto a este porto formou-se um povoado composto por marinheiros, pescadores e mercadores. À medida que o Estado instalou seus equipamentos, como o porto do Recife, a Alfândega e outros edifícios públicos, iniciou-se o processo de formação de uma renda fundiária urbana, baseada no aluguel. Mas a ocupação do território tinha restrições por causa da inexistência de muitas áreas firmes para construção, visto que a cidade se implantou em uma

área cheia de mangues e terras alagadiças. A distribuição das terras entre os cidadãos também foi estreitamente ligada ao fator socioeconômico, de modo que “só uma pequena parte da população tinha renda que pudesse incorporar-se à demanda imobiliária, pois uma grande parte estava composta por escravos, sem nenhum tipo de renda” (ALVES, 2009, p.157).

Por se tratar de região portuária, a atividade comercial desenvolveu-se rapidamente depois da saída dos holandeses da região, impulsionando o crescimento do povoado. Um sistema de ferrovias foi estruturado radialmente, cortando as planícies e conectando os engenhos de açúcar ao porto em linhas que, posteriormente, passam a ser também o local para as primeiras vias para pedestres e carroças.

As cidades mais periféricas da RMR têm sua origem relacionada às vias que levam ao interior do estado, sendo estes seus principais eixos de acesso e concentração, muitas vezes, do centro histórico das cidades (MELLO, 2014, p.69).

No século XVII, a expansão da vila toma forma de cidade com o crescimento na direção oeste, sempre intensamente relacionada com o curso do Rio Capibaribe (IBGE – Histórico dos municípios). A atividade açucareira se fortalece e as margens dos cursos d’água passaram a ser ocupadas por engenhos e casebres, enquanto os rios tornaram-se caminhos navegáveis para transporte dos produtos.

Já os municípios vizinhos tiveram sua ocupação iniciada pela exploração econômica de diferentes setores. Jaboatão dos Guararapes, ao sul de Recife, foi um grande lote de plantio de cana-de-açúcar, e teve seu povoado consolidado por volta de 1593, com o parcelamento das terras do engenho. Camaragibe, a oeste, era coberta por florestas e por isso a região foi colonizada aos poucos pelos exploradores de madeira, com destaque para a exploração do Pau-Brasil. Na década de 1890 foi fundada na localidade uma vila operária próximo de uma fábrica de tecido ali existente e da estação ferroviária que controlava o tráfego para Limoeiro, consolidando o início do povoado. Já São Lourenço da Mata, que era ocupada por índios Tupinambás, foi palco de disputas com os colonizadores portugueses, que se instalaram na região, também para a extração de Pau-Brasil para exportação.

Durante o período da invasão holandesa em Pernambuco (1630-1654), o município também foi palco de disputas. A partir do final do século XVI, a economia passou a basear-se no cultivo de cana-de-açúcar (IBGE – Histórico dos municípios).

A ocupação destes municípios foi sempre intensamente ligada aos ciclos econômicos: da extração madeireira do pau-brasil, da cana-de-açúcar, da indústria têxtil, e hoje caminha para a concentração nos setores de serviços e turismo. Com o crescimento da população no início do século XVIII, aumentou a pressão pela abertura de novas áreas para a construção, e os engenhos de açúcar, que já experimentavam o declínio do ciclo, acabam liberando áreas para tal fim. Em um primeiro momento isto foi feito a partir do parcelamento do solo de sítios destinados a familiares de seus donos. Posteriormente, tais sítios liberavam áreas parceladas para o público externo, como ação de inserção no mercado imobiliário e extração de renda da terra (Alves, 2009).

Outro agente social detentor de muitas terras foi o capital industrial. A implantação da indústria têxtil realizou-se em grandes áreas e com seu declínio foi liberada a terra para o mercado imobiliário.

Essa liberação não se efetuou imediatamente após o fechamento das indústrias ou com a paralisação do cultivo, no caso dos engenhos. Os donos esperavam pela valorização de suas terras, normalmente à custa de investimentos públicos. (ALVES, 2009, p.157).

A partir do final do século XVIII, a chamada Várzea do Capibaribe passa a ser largamente utilizada como segunda moradia da aristocracia, nas áreas loteadas de antigos engenhos que se transformaram em sítios e chácaras, que deixava o centro da cidade nos meses de verão para aproveitar os banhos de rio, reconhecidos na época como de uso medicinal e também utilizados para o lazer, o que reforça a relação simbólica entre o Recife e seus rios.

Os primeiros núcleos dispersos de urbanização do Recife se deram ao longo do Rio Capibaribe e de suas linhas férreas²⁴, as chamadas maxambombas, muito utilizadas para transporte de passageiros. Desse modo, até o final do século XIX o conjunto de bairros residenciais das camadas de alta renda se concentravam no centro-oeste do município.

No espaço urbano do Recife, as margens do Capibaribe eram uma região privilegiada, que combinava vantagens da acessibilidade ao centro da cidade e um atraente sítio natural. Por isso, ao longo do Capibaribe instalou-se a aristocracia recifense, inicialmente com chácaras e moradias de descanso e depois de modo permanente. (VILLAÇA, 2001 p.216)

Ao longo do Capibaribe as burguesias se consolidaram, como localização da residência principal ou única, até a década de 1960 (VILLAÇA, 2012). Forma-se, assim, a primeira área de concentração das camadas de mais alta renda do Recife.

Somente a partir da década de 1970 as camadas de mais alta renda mudaram de direção de crescimento e começam a se concentrar nas áreas litorâneas, principalmente ao sul, do bairro de Boa Viagem²⁵ até Jaboatão dos Guararapes. Essa ocupação se dá por dois motivos: o primeiro, os investimentos públicos para melhorar o saneamento da área e tratamento dos despejos lançados ao mar, acabando com o problema do mau cheiro; o segundo, a chegada do costume (tardio, se comparado ao restante do país) dos banhos de mar, substituindo a fama dos banhos de rio.

Quanto à estruturação física do bairro, seu suporte se deu sobre as avenidas paralelas de Boa Viagem, Conselheiro Aguiar e Engenheiro Domingos Ferreira.

A avenida Boa Viagem é uma das vias mais antigas do Recife, inaugurada em 1924. Ela

²⁴ Recife foi a primeira cidade da América Latina a dispor de transporte urbano por via férrea.

²⁵ Área específica de interesse para a coleta de dados e análise dos reflexos à implantação Via Mangue, no capítulo 6.3 *Reflexos locais de um megaevento de interesse global: Via Mangue x Cidade da Copa*.

servia, inicialmente, apenas de rota de acesso para as casas de veraneio e aos poucos foi se desenvolvendo. No início, os postes de iluminação ficavam no meio da avenida. Já a Conselheiro Aguiar, que ainda hoje é um corredor de comércio e serviços, é da década de 1960. A avenida Domingos Ferreira possui um projeto do final dos anos 70 e implantação no início dos anos 80. (Folha de Pernambuco. Artérias do Recife: Menos “Sufoco” na Zona Sul. p.4)

Quando da inauguração da Av. Boa Viagem, o projeto já era alvo de críticas contrárias, alegando “que havia outras prioridades e que a construção obedecia a motivos estéticos, de embelezamento da cidade, a custos muito altos” (ALVES, 2009, p.62). De fato, esse novo território não foi incorporado à cidade sem maciço aporte do poder público, com ondas subsequentes de investimentos antes da construção da Av. Boa Viagem, dos quais pode-se citar a Avenida Ligação, a Avenida Beira-Mar, e a antiga Ponte do Pina (ALVES 2009).

Nos fundos do bairro, as áreas mais suscetíveis aos riscos de alagamentos pelo Rio Jordão e de terreno menos estável, de mangue, já começavam a ser ocupadas por uma população de menor renda, a exemplo da ocupação chamada Mata Sete, instalada na região que fica hoje entre a Avenida Conselheiro Aguiar, as ruas Bruno Veloso e Ribeiro de Brito e até o Rio Jordão. Ao que lhes cabia, para melhor sua situação habitacional, vários aterros eram feitos nessas áreas, em sistema de mutirão. Depois de beneficiados, esses terrenos acabaram sendo tirados das mãos dessa população por métodos escusos.

A favela Mata Sete, no final da década 1960, [...] já era objeto de conflitos quando grupos imobiliários começaram a expulsar seus moradores. Para tal fim empregaram, inclusive, métodos ilegais como conseguir assinaturas dos mesmos em papéis em branco e falsificação de planos e escrituras, pois havia um projeto de construção de um centro comercial e um drive-in, o que convertia a área em objeto de grande valorização. Perto de 800 moradores foram

indenizados e buscaram novas habitações em outras áreas. (BARTHEL, apud ALVES, 2009, p.67)

A consolidação da atividade imobiliária intensiva só se deu a partir da década de 1960, graças ao surgimento de programas de financiamento para habitação. Alves (2009) aponta, em seu estudo sobre o mercado imobiliário do Recife, que a figura do **promotor imobiliário** surge em torno da década de 1970, quando a política habitacional dispunha de grande disponibilidade de crédito e o sistema de produção de unidades a partir de empresas imobiliárias se tornou a forma predominante de construção de moradias. A função deste promotor é “gerar o capital que será investido no solo pelo construtor, assim como definir o produto final, orientado pelas expectativas da demanda final” (p.158). Com efeito, esse é o papel que, no mundo corporativo, é desempenhado pelo *marketing* estratégico: o de posicionar o produto certo para o público ideal.

Nesse mesmo período, os assentamentos populares passam por um movimento duplo de expansão: o Banco Nacional da Habitação (BNH) financia a criação de grandes conjuntos habitacionais localizados na periferia com poucos serviços urbanos e transporte precário. A população continuou dependente dos empregos gerados no centro urbano, submetida ao movimento pendular na metrópole. Ao mesmo tempo, as famílias mais pobres, excluídas do acesso aos mecanismos de financiamento, dão volume ao movimento das invasões coletivas de terrenos urbanos, em uma tentativa de fixação nas áreas próximas ao mercado de trabalho.

O mercado imobiliário do Recife a partir da década de 1990

Alves (2009) identifica em sua pesquisa que existe no Recife, historicamente, uma relação da altura dos edifícios com sua qualidade construtiva e seu preço, e que essa classificação varia com o tempo. Dessa forma, com o passar das décadas, quanto maior o número de pavimentos, maior o padrão construtivo²⁶.

²⁶ “Com essa concepção, identifica-se o fenômeno construtivo das edificações residenciais nos bairros segundo sua altura, destacando os

Segundo o levantamento do autor, até a década de 1980 a maior parte dos edifícios construídos de 3 a 4 pavimentos eram de padrão B – concentrando-se maior parte deste submercado em Boa Viagem, Boa Vista e nos bairros da ZR3 – e os de mais de 4 pavimentos, padrão A – também concentrados nos bairros centrais e em Boa Viagem. Enquanto os bairros da ZR3 possuíam uma ocupação mais homogênea, Boa Viagem havia se dividido em duas, uma área bastante valorizada na proximidade da beira-mar e a outra mais afastada do mar, menos valorizada, com menor número de pavimentos

Já da década de 1980 o crescimento construtivo intensificou-se. No submercado de 3 a 4 pavimentos os bairros do centro-oeste (como Areias, Jardim São Paulo e Várzea) passam a ser objeto de interesse e recebem vários conjuntos residenciais. Bairros da ZR3 (como Boa Vista, Graças e Espinheiros) passam a ser disputados mais para o submercado de 5 a 10 pavimentos. No submercado com mais de 10 pavimentos a concentração se intensifica no litoral, em Boa Viagem, seguido de Graças, Espinheiro, Boa Vista e Madalena.

Na década de 1990, o submercado de 3 a 4 pavimentos se consolida nos bairros de Arruda, Cordeiro, Imbiribeira, Iputinga e Várzea. Enquanto isso, em Boa Viagem, diminui a ocupação de 3 a 4 pavimentos devido à valorização das áreas mais afastadas da beira-mar, que começam a ser ocupados por edifícios mais altos e de melhor nível. O submercado de 5 a 10 pavimentos decresce em Boa Viagem e cresce significativamente no Cordeiro. No submercado de mais de 10 pavimentos, de maior padrão construtivo, se concentra em Boa Viagem, seguido por Graças, Aflitos, Tamarineira, Madalena, Parnamirim e Casa Amarela.

O poder do setor imobiliário de interferir nas determinações do setor público tem diminuído, e isso exige adaptações e novas soluções, como os empresários de outros setores, que têm uma grande capacidade para tal. Os submercado têm mudado pouco, em termos espaciais. Mantêm áreas de concentração históricas, porém abrem novas

submercados classificados em A (alta), B (média) e C (média baixa)” (ALVES, 2009, p.163).

fronteiras, principalmente nos submercado de 3 a 4 pavimentos. Têm mudado muito em termos de padrão construtivo e oferecem mais atrativos devido a uma maior competitividade, porém têm diminuído a área dos apartamentos, por causa da crise por que passa a classe média. (ALVES, 2009, p.172)

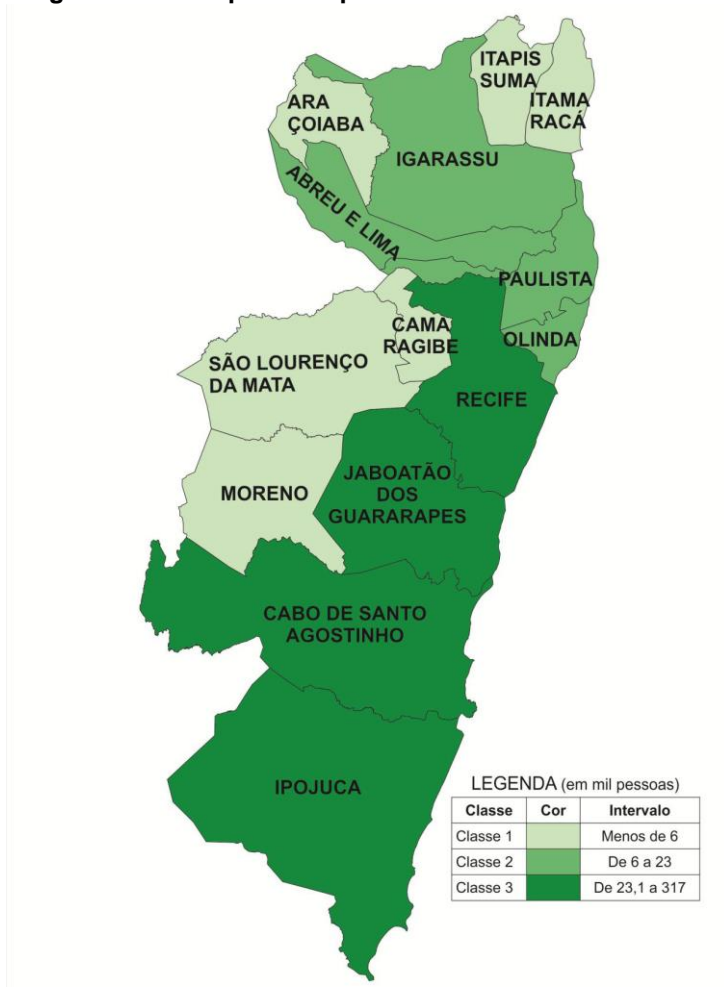
Estrutura da Região Metropolitana do Recife

Recife é hoje uma das maiores metrópoles da região nordeste do Brasil, conta hoje com 1.608.488 habitantes²⁷ e mais de quatro milhões de habitantes em sua Região Metropolitana, a sexta mais populosa do Brasil.

Como já visto anteriormente, no histórico dos municípios, com o declínio da economia da cana-de-açúcar e mais tarde das indústrias têxteis, as terras das áreas industriais nestes municípios começaram a ser loteadas. Note-se, portanto, que um dos fatos mais importantes do início do adensamento dos municípios de Camaragibe e Jaboatão dos Guararapes foi a transposição de terra do *agente indústria* para o *agente proprietários de terra*, modificando a finalidade e os interesses predominantes do entorno. Um volume maior de terras ficou disponível para ocupação com moradias, mas o emprego que havia na região imediatamente extinguiu-se junto com a indústria. A opção seguinte foi deslocar-se para o centro concentrador de serviços, em Recife. Iniciou-se, desse modo, a dependência (mutua) entre cidade empregadora e cidades dormitório. Do ponto de vista da qualidade de vida da população da RMR, isso significa um movimento pendular massivo e sobrecarga do sistema viário para o transporte regional. A exemplo disso, pode-se ver na Figura 6 o mapa que destaca, dentre os trabalhadores que trabalhavam fora do município de residência, o município em que trabalhavam em 2013. Os municípios receptores de mão de obra na RMR são Recife, Jaboatão, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. Em contraste, os municípios do oeste metropolitano e do extremo norte figuram com uma menor oferta de empregos.

²⁷ Fonte: IBGE - população estimada em 2014

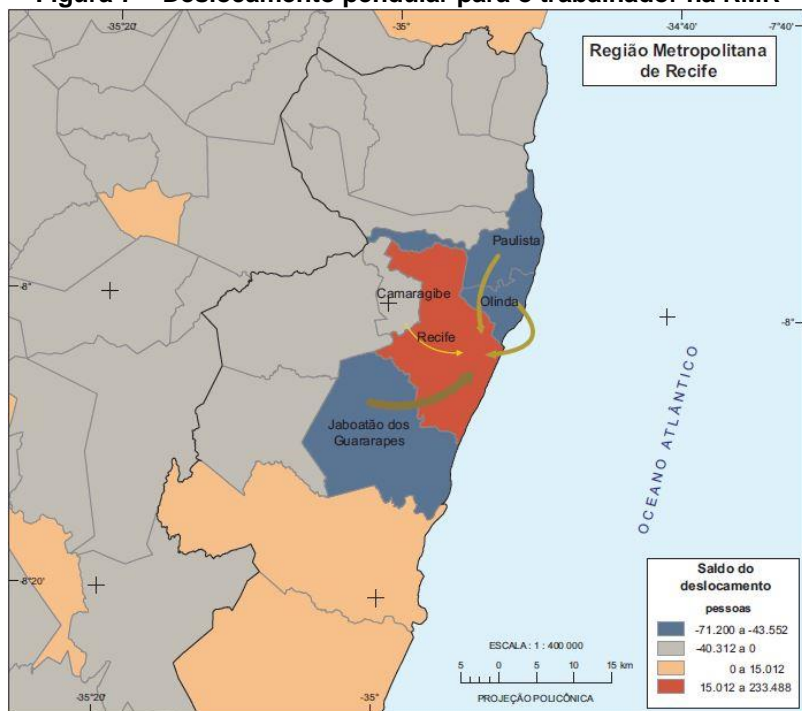
Figura 6 - Municípios receptores de mão de obra na RMR



Fonte: CONDEPE/FIDEM. Mobilidade para o Trabalho na Região Metropolitana do Recife. 2014

Quanto a contribuição de trabalhadores que se deslocam até a cidade de Recife diariamente, o mapa a seguir (Figura 7) destaca as contribuições do deslocamento pendular do trabalhador que depende da capital, com destaque para as afluências dos municípios de Jaboatão dos Guararapes, Paulista, Olinda e Camaragibe.

Figura 7 – Deslocamento pendular para o trabalhador na RMR



Fonte: IBGE. Atlas do Censo demográfico 2010.

Dessa maneira, a estrutura fundiária caracteriza-se hoje pela urbanização do centro tradicional sobre grandes aterros em áreas de marinha (como no Bairro do Recife), áreas de concentração de alta renda no vale do Rio Capibaribe e na faixa litorânea ao Sul (Bairro Boa Viagem), áreas loteadas de antigos engenhos de açúcar que se estendem pelos morros que circundam a planície da cidade e ocupações informais subequipadas e ocupadas pela maior parte da população de baixa renda.

Quanto a postura do Estado em relação à população de baixa renda, Alves (2009) afirma que

Se, por um lado, a distribuição espacial dos investimentos públicos historicamente privilegiou determinadas áreas da cidade, na atualidade, a redução da disponibilidade de

investimentos não consegue manter o modelo anteriormente consagrado e converte o poder público num cúmplice da degradação urbana, o que impede a expansão da cidade com qualidade e a oferta de espaços urbanizados para os segmentos mais pobres da sociedade. A única opção possível para esse grupo social é a ocupação informal do solo que sobra da cidade formal, principalmente localizada em áreas periféricas, nos alagados e nos morros urbanos, retratada no território como o espaço segregado dos pobres. (ALVES, 2009, p.15)

Segregação socioespacial na RMR

Um dos conflitos latentes no espaço urbano da RMR hoje é, sem dúvida, o intenso processo de segregação socioespacial. No estudo realizado pela prefeitura de Recife, para o *Programa Recife Sem Palaftas*, verificou-se que durante o processo de expansão urbana as áreas planas, secas e aterradas adquiriram um alto valor imobiliário, permitindo o acesso às classes mais abastadas. Diferenças no valor do solo no tecido da cidade sempre foram influenciadas pela escassez do solo não alagado, o que fez com que grande parte do investimento público fosse utilizado para criar aterros urbanizáveis. Já as áreas remanescentes, sujeitas à inundação na beira de rios e mangues e terrenos de alta declividade passam a ter um valor imobiliário mais baixo, ficando ao alcance das classes de baixa renda.

A ocupação nas áreas centrais da cidade pela população de baixa renda muitas vezes se dá em porções desse território que não são legalmente urbanizáveis ou são ambientalmente frágeis. No Recife, a ocupação de áreas inundáveis e mangues “surge como a determinação de uma parcela da população em se instalar em locais onde existe acessibilidade ao centro de emprego e equipamentos urbanos, áreas de alto valor da terra e, portanto, impróprias para a população de baixa renda da cidade sob o aspecto do consumo legalizado” (REZENDE, 1982, p.20).

Como alternativa, parte da população, excluída do mercado de consumo da cidade pela insuficiência da sua renda, ocupa as “áreas periféricas da cidade onde o valor do solo urbano é baixo e onde não são satisfatórios os serviços de infraestrutura e acessibilidade a centros de empregos e serviços” (REZENDE 1982 p.20).

Da apropriação dos demais terrenos, facilmente construtivos, pelas camadas de mais alta renda, resultou a forte segregação socioespacial agravada pela extrema seletividade no ritmo e na dotação dos investimentos públicos, que privilegia as áreas de maior valor imobiliário. Já nas áreas habitadas pela população mais pobre, o déficit em infraestrutura básica piora ainda mais as condições básicas de vida.

Segundo levantamentos de 1990 realizados pela Secretaria de Habitação do Governo de Pernambuco, as áreas dos assentamentos pobres do município do Recife haviam duplicado entre 1975-1990, ocupavam cerca de 15% da área do município e totalizavam cerca de 56% das habitações da cidade. Uma década depois, a situação apontada pela pesquisa *Cadastro de Áreas Pobres da Cidade do Recife*²⁸ demonstra a precariedade destes assentamentos:

- Cerca de 660 mil pessoas (46,3% da população do município) moravam nas áreas pobres, ocupando 15,3% da área do Recife;
- 73,4% estão em loteamentos formais, 13,5% sobre mananciais, 12,4% em leitos de praças e 0,7% em áreas de preservação;
- das áreas pobres apenas 129 (30,6%) podem ser classificadas como *sem risco*, o restante se situa em 144 zonas de risco de desabamento, 136 em risco de inundação, as outras 12 próximas da linha do trem, do aeroporto e de linhas de transmissão de energia elétrica.

²⁸ Conforme divulgado nos informes do Programa Recife sem Palafitas – Prefeitura Municipal de Recife – com base no Censo 2000-IBGE e PCR/FADE-1998

Figura 8 – Ocupação sobre palafitas ao lado do acesso da Via Mangue



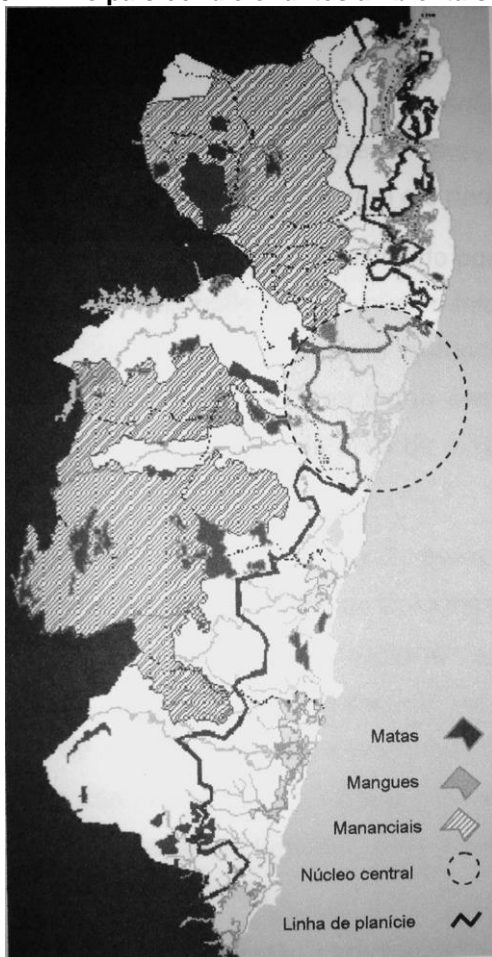
Fonte: Foto da autora. 02/2015

Na Figura 8 pode-se observar uma ocupação desse perfil, existente entre as pontes da Av. Antônio de Goes e Governador Paulo Guerra, acesso norte da Via Mangue, em contraste com a ocupação de alta renda dos bairros vizinhos.

Tendências e direções de crescimento

A mancha urbana da RMR estende-se por 321km², ocupando 12% de seu território. Essa estreita ocupação foi modelada por diferentes condicionantes.

A expansão da metrópole é fortemente condicionada pelos limites de proteção ambiental (Figura 9), sendo um dos maiores condicionantes a vasta rede hídrica, tanto de rios quanto de mangues e alagados. Outro fator ambiental que limita o traçado da mancha urbana atual é a delimitação de áreas de planície, onde há a maior concentração de serviços, infraestrutura e valor imobiliário (LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007).

Figura 9 - Principais condicionantes ambientais da RMR

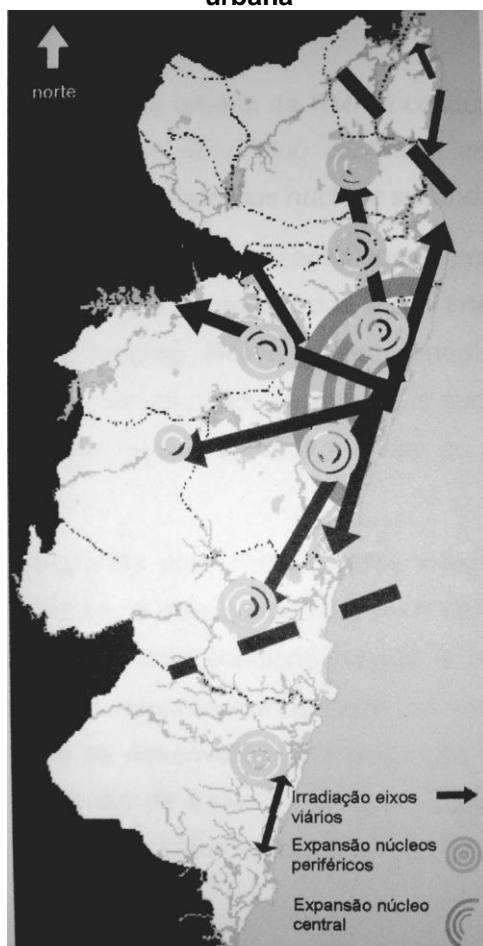
Fonte: LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007, p.195

Quanto aos condicionantes econômicos que delimitaram o território, observa-se que a “distribuição territorial de atividades urbanas e a configuração de padrões construtivos resultam num contrastante mapa de valorização do solo” (LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007, p.196). Por isso, a porção central da planície do Recife e a faixa litorânea compõe a melhor fatia do mercado imobiliário, constituindo-se em áreas nas quais se vem observando grande adensamento e verticalização. Margeando

estas áreas há a ocupação de padrões intermediários e a expansão para a periferia, modelada pelo mercado informal (LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007).

Considerando estas limitações, os autores afirmam que o processo de expansão da mancha urbana é conduzido por três movimentos: a expansão do núcleo central, a irradiação pelos eixos de ligação entre o centro e a periferia, e a expansão dos núcleos secundários, conforme ilustrado na Figura 10.

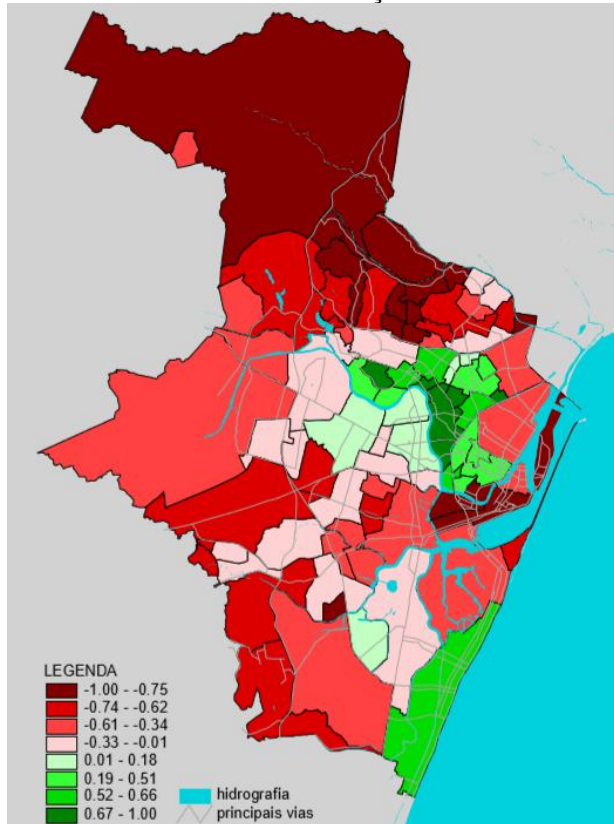
Figura 10 – Esquema de ilustração do crescimento da mancha urbana



Fonte: LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007, p.195

A distribuição de renda e empregos também varia nos diferentes setores da RMR, com os melhores indicadores ainda concentrados em Recife. A Figura 11 mostra o mapa de bairros da cidade do Recife segundo o índice de exclusão/inclusão de distribuição de renda, baseado em pesquisa realizada pela FUNDAJ, em 2007. Nele destaca-se que a concentração de renda está localizada em duas grandes áreas (em verde): a primeira delas a na margem oeste do Rio Capibaribe – bairros de Parnamirim, Santana, Poço da Panela, Casa Forte, Monteiro e Apicucos, na Zona Residencial (ZR3) – e a segunda no litoral do bairro de Boa Viagem.

Figura 11 – Bairros da cidade do Recife segundo o índice de exclusão/inclusão de distribuição de renda – 2000.



Fonte: FUNDAJ – Pesquisa Mapa da exclusão/Inclusão socioambiental do Recife. In: CAVALCANTI, LYRA e AVELINO, 2008, p.78

São estas também as direções de crescimento predominantes das camadas de mais alta renda: a ZR3 (ou a várzea do Capibaribe) e a área turística de Boa Viagem, ambas em processo intenso de verticalização como forma de aumentar a renda da terra em áreas geograficamente restritas.

Contudo, na análise de Vilaça (2001), ainda que Recife se diferencie de outras metrópoles brasileiras por possuir duas áreas de concentração de alta renda, seria incorreto afirmar que ela não se encaixa no quadro geral. Isto porque

a análise dialética exige que a estruturação territorial seja encarada como um processo e, como tal, sua abordagem é efetuada em termos de movimento, e o movimento das estruturas urbanas é sempre fruto da atuação de várias forças que atuam em sentidos diferentes, com intensidades diferentes.

O que cabe analisar são as forças presentes, suas origens e intensidades. A atuação dessas forças determina uma tendência, que, tal como em física, é dada pela resultante das várias forças. Essa resultante é o que define o movimento, ou a mudança, em determinada direção, com determinada velocidade.

(VILLAÇA, 2001, p.133)

Villaça (2001) defende ainda que a tendência da cidade é de se consolidar em uma só região de concentração das camadas de alta renda, em Boa Viagem.

Já o estudo prospectivo de Lacerda, Leitão e Marinho estimava, em 2007, as expectativas de configuração espacial futura, usando como base a estruturação da Região Metropolitana e os projetos indutores de transformação urbanística programados. Segundo estes autores, as áreas de proteção ambiental apresentam a tendência de reabilitação, dada a institucionalização e proteção legal. Quanto à dinâmica espacial do mercado imobiliário, há a intensificação da verticalização na área do núcleo metropolitano, o que o permite crescer sem ampliar a mancha urbana. Nas áreas marginais, as novas estruturas que estão sendo incorporadas a esse mercado são os condomínios horizontais fechados. No mercado informal se observa ainda uma

tendência de adensamento nas áreas consolidadas, com a verticalização das moradias.

Os projetos indutores de transformações urbanísticas não se distribuem igualmente pelo território, o que faz com que os setores se desenvolvam de modo diferente. Considerando as intervenções previstas até então, os autores concluem que

a localização desses projetos na RMR, ditada pelas necessidades de mobilidade e de logística, inerentes à lógica do processo de globalização em curso [...] vem agravando substancialmente as desigualdades socioambientais no seu interior (LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007, p.204).

Em 2007, a área sul foi considerada a mais beneficiada em termos da implantação de projetos, implicando uma dinâmica excepcional no que se refere ao uso e ocupação do solo. A área localizada a oeste da RMR foi considerada a segunda colocada em termos de projetos, prevendo-se aumento no dinamismo ao longo da BR-232. Para a área central previu-se uma maior densidade construtiva devido a investimentos privado. Já para o norte da RMR, a única obra prevista era a duplicação da BR-101, que não deveria produzir maiores implicações nos padrões de ocupação (LACERDA, LEITÃO, MARINHO, 2007).

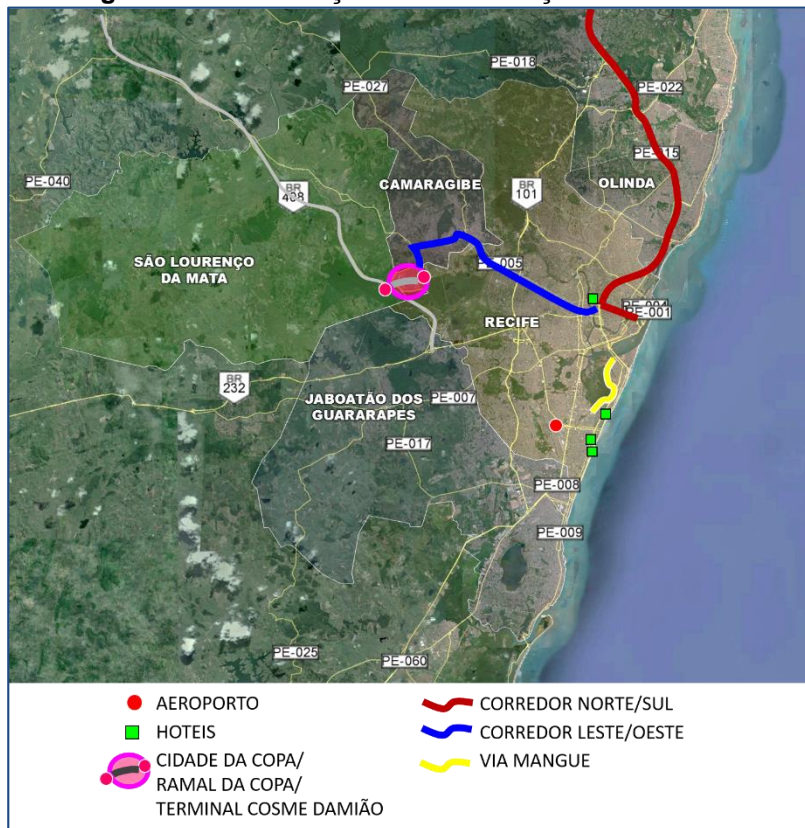
Depois de 2007, foram divulgadas outras iniciativas para induzir o crescimento em direção ao oeste metropolitano que podem alterar o cenário previsto por Lacerda, Leitão e Marinho (2007), das quais destacam-se: a duplicação da BR-408, a implantação da Arena da Copa em conjunto com a Cidade da Copa e o arco metropolitano.

6.2 INTERVENÇÕES PARA A COPA DO MUNDO 2014 NA RMR

Para receber a Copa do Mundo 2014 e garantir a capacidade de suporte para tal, a Região Metropolitana do Recife se preparou durante anos, adaptando e incrementando sua infraestrutura. Neste capítulo será apresentado como foi essa preparação, tanto no aspecto gerencial-político, como nas intervenções físicas nos diferentes municípios da RMR.

Diferentemente da maioria das cidades-sede, o governo do Estado de Pernambuco tomou o papel de protagonista como planejador na maioria das intervenções.

Figura 12 – Localização das intervenções em Recife.



Base Cartográfica: Google Earth 2015. Edição: da autora.

O Estado de Pernambuco foi ainda uma das sedes da Copa com a maior distribuição de intervenções ao longo do seu território (Figura 12) e toda essa articulação se deu de modo intencional, sob o comando do Governo Estadual e com a chancela do então governador Eduardo Campos²⁹. Visando gerenciar a candidatura

²⁹ Filiado ao PSB, Eduardo Henrique Accioly Campos foi governador de Pernambuco por dois mandatos (2007-2014) e candidato à presidência

do Estado, foi criado em 2007 o Comitê Pernambuco Copa do Mundo de 2014. O Comitê, por sua vez, delegou ao Núcleo Técnico de Operações Urbanas (NTOU) os estudos técnicos da melhor localização, para que a Arena funcionasse como ponto articulador da Região Metropolitana e indutor de crescimento do entorno.

No aparelho administrativo, a gerência das obras e coordenação do evento ficaram a cargo da Secretaria Extraordinária da Copa (Secopa), criada em fevereiro de 2011. A secretaria atuou também na integração das ações de âmbito estadual, federal e municipal, articulando a relação junto à FIFA. Em sua apresentação, a Secopa mostra-se responsável por outras ações estratégicas:

Além de identificar as oportunidades e os desafios inerentes à organização de megaeventos esportivos, a SECOPA-PE apresenta ainda atribuições igualmente importantes, como mobilizar a sociedade para a competição através de ações de rua, promover o Estado como destino turístico e de negócios, preparar o voluntariado que apoiará o evento, bem como **ser o grande indutor para a construção de legados** que se incorporem ao patrimônio econômico, social e cultural de Pernambuco.

(Disponível em www.secopa.pe.gov.br/pt/secopa/apresentação, grifo nosso).

Além da Secopa, Pernambuco criou ainda a Secretaria Executiva de Desapropriações (Sedes), vinculada à Procuradoria Geral do Estado, com o objetivo específico de dar celeridade aos processos de desapropriações necessárias para a execução das obras. Segundo a estimativa do Comitê Popular da Copa PE (2014), foram desapropriadas cerca de 4.000 propriedades.

Além da Copa do Mundo FIFA, Recife recebeu ainda 3 jogos da Copa das Confederações, considerado o principal evento teste para a Copa do Mundo, entre 16 e 23 de junho de 2013. Para os organizadores do evento, a cidade mostrou uma série de

em 2014. Faleceu durante a campanha, em agosto de 2014, em um acidente aéreo.

problemas durante o primeiro jogo, agravados por uma semana de fortes chuvas, manifestações, dificuldade para o acesso livre das seleções até a Arena e congestionamentos generalizados que prejudicaram tanto envolvidos no evento quanto o cotidiano da cidade.

A cobertura da mídia, sobre a qual foram depositadas grandes expectativas de venda da região como destino turístico, deu ênfase em notícias negativas sobre os congestionamentos e casos de prostituição em Boa Viagem, onde a seleção espanhola se hospedava. Como reflexo dessa divulgação negativa da cidade, nenhuma seleção escolheu Recife como base durante a Copa do Mundo 2014.

A localização da Arena no oeste metropolitano já sofria críticas em 2013 por causa da distância até a área urbanizada. Na ocasião, o secretário executivo de relações institucionais da Secopa³⁰ de Pernambuco, Gilberto Pimentel, defendeu a escolha do local, afirmando que o objetivo da arena é levar empreendimentos para a região de São Lourenço da Mata e que "nesse primeiro momento ela está isolada, mas a grande aposta do governo é que ela seja a âncora para puxar o desenvolvimento para o oeste"³¹.

Um ano depois, a Copa do Mundo chegou ao Recife, que recebeu 5 jogos entre 14 e 29 de junho de 2014 com a expectativa de que os problemas em relação à Copa das Confederações se amenizassem, uma vez que parte das obras planejadas foi concluída. Como forma de tentar dirimir os problemas de mobilidade ocorridos anteriormente, o governo do Estado decretou ponto facultativo – apoiado na possibilidade já prevista na Lei Geral da Copa – nas datas em que foram realizados os cinco jogos. As principais vias de acesso foram liberadas para as pessoas que portassem ingressos, formando corredores de acesso direto à Arena Pernambuco. Contudo, os grandes congestionamentos voltaram a paralisar o trânsito da cidade.

Após abordar os problemas ocorridos durante os eventos, a análise volta-se novamente para a questão central, da localização

³⁰ Secretaria Extraordinária da Copa.

³¹ Disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/06/130616_atrasos_mobilidade_urbana_arena_pernambuco

das intervenções financiadas pelo PAC da Copa em relação à urbanização existente.

O caso da Copa em RMR é peculiar, uma vez que ele não se encaixa com exatidão na classificação feita anteriormente para as 11 demais sedes, uma vez que as obras com financiamento atrelado à Copa estão distribuídas em diferentes municípios da Região Metropolitana, em bairros com diferentes situações socioeconômicas. Esta variedade de localizações torna o caso mais complexo no que diz respeito à aferição do significado da Copa (ou legados, impactos e reflexos) para a Região Metropolitana.

A intencionalidade da intervenção em escala regional se expõe ainda no investimento em infraestrutura não necessariamente vinculada à logística da Copa, mas de conexão entre diferentes partes da RMR, como o Corredor Norte/Sul e a inclusão do projeto já elaborado³² da Via Mangue no pacote de obras com financiamento ligado ao evento. Com efeito, mesmo não sendo indispensáveis durante o evento, são equipamentos de peso na construção da imagem de um legado urbano, de cidade reestruturada, moderna, que se prepara para receber atenção mundial e não pode expor suas velhas dificuldades de mobilidade.

Tabela 1 – Ações e investimentos para a Copa no Recife

AÇÕES	INVESTIMENTO
Arena Pernambuco	R\$532.600.000
Cidade da Copa	Área de 247ha
Terminal Marítimo de passageiros	R\$28.000.000
BRT: Leste/Oeste	R\$145.300.000
Ramal Cidade da Copa	R\$131.000.000
BRT: Norte / Sul - Trecho Igarassu / Tacaruna / Centro do Recife	R\$ 154.000.000
Corredor da Via Mangue	R\$ 433.200.000
Terminal Integrado Cosme e Damião	R\$18.100.000
Viadutos da BR-408	R\$24.587.493
Estrutura turística	R\$335.768.460

Fonte: Dados do PortalDaTransparencia.gov.br. Edição: da autora.

³² Projeto iniciado e coordenado pela Prefeitura do Recife/PE.

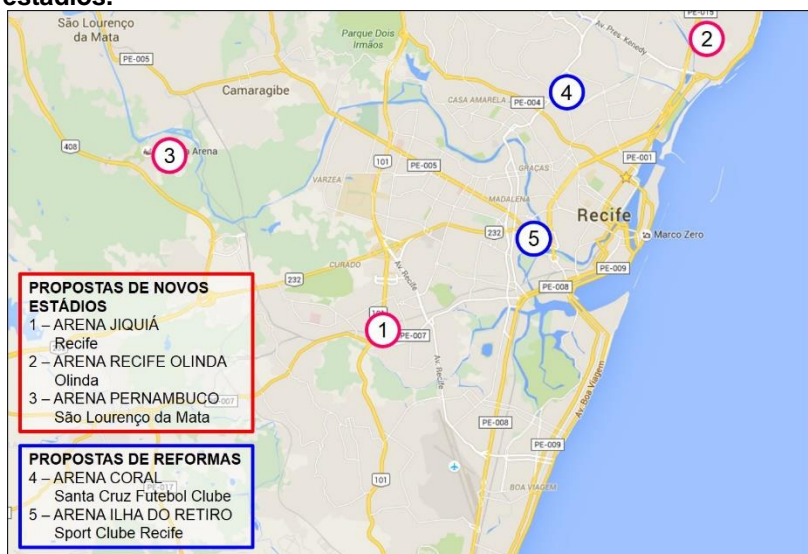
A seguir serão apresentadas as características de cada uma das intervenções realizadas durante a preparação da Cidade para receber o mundial e sua relação com o tecido urbano consolidado.

6.2.1 Arena Pernambuco e a Cidade da Copa

Depois que Recife foi anunciada como cidade-sede para a Copa do Mundo, coube ao Comitê Pernambuco na Copa – coordenado pelo governo estadual – analisar as propostas de localização para o estádio (Figura 13).

A primeira proposta estudada foi a da chamada *Arena Jiquiá*, no bairro chamado Jiquiá, em Recife, às margens da BR-101. A Arena ocuparia uma área privada e por isso não precisaria de um grande número de processos de desapropriação. Também já contaria com a acessibilidade garantida pela rodovia existente. Contudo, a proposta não foi aceita pela falta de potencial do local para a integração metropolitana.

Figura 13 – Localização das propostas de reformas e novos estádios.



Fonte: mapa Google Maps 2014 – Recife.
Edição da autora

Entre 2005 e 2006 já haviam sido desenvolvidos estudos de viabilidade para a implantação de uma arena no Recife, realizados pelo Governo Holandês, tendo em vista a possibilidade de realização do mundial no Brasil. Este estudo foi doado à Prefeitura de Olinda e serviu de referência para a proposta desenvolvida pelo Núcleo Técnico de Operações Urbanas, originando o segundo projeto, chamado de *Arena Recife Olinda*, por estar no limite entre as duas cidades. Além da Arena esportiva, a proposta incluía a construção de estrutura de lazer – como um centro de convenções, teatro, centro de entretenimento, cinemas – e edifícios empresariais. O objetivo era que os novos empreendimentos atraíssem outros investimentos privados para a região, tais como comércio e hotéis e promovessem a reestruturação urbana do entorno. As vantagens desta proposta eram sua localização, que cumpria o requisito de integração regional, a proximidade dos centros históricos, o fácil acesso, a disponibilidade de serviços e a proximidade com outros equipamentos para eventos existentes (MELLO, 2014).

A discussão sobre a construção de uma nova arena ou a reforma de um estádio já existente incluiu ainda propostas de diferentes clubes de futebol da região, como o Santa Cruz Futebol Clube (com a proposta de construção da Arena Coral) e o Sport Clube Recife (Arena do Sport – reestruturação do estádio Ilha do Retiro).

Nenhuma destas propostas foi aprovada: no caso de Olinda, os problemas seriam o grande número de desapropriações necessárias no entorno, a dificuldade de solução dos impactos que seriam gerados na mobilidade e a posição contrária do IPHAN com relação à localização dos equipamentos; já no caso da reforma dos estádios, que já tinham mais de 40 anos, seria necessário grande investimento para adaptá-los ao padrão FIFA (RAMALHO; VASCONCELOS, 2013).

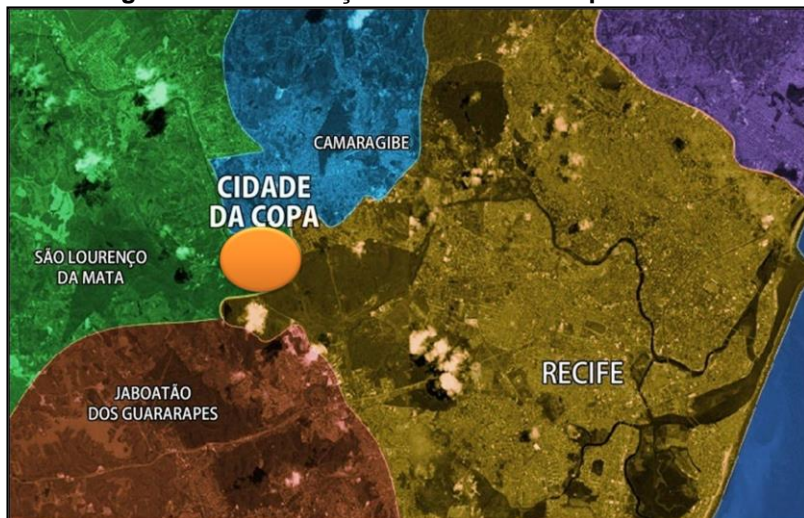
A proposta escolhida foi a da implantação da Arena nas terras do governo do Estado de Pernambuco em São Lourenço da Mata, no oeste metropolitano. Os motivos que levaram à escolha do terreno na zona oeste são bem claros na análise de Ramalho e Vasconcelos (2013), pois esta área

se destacava, principalmente, por agregar condicionantes efetivos à sua viabilização:

como a propriedade pública do terreno (do governo estadual), o interesse de grupos privados para executar e gerir o empreendimento e a localização central na RMR; plena acessibilidade e mobilidade; área potencial de adensamento e expansão urbana; disponibilidade do terreno; potencial paisagístico (proximidade de cursos d'água, matas e morros); viabilidade econômica – interesse da iniciativa privada. (p.50)

Os motivos para a escolha desta área foram econômicos e estratégicos. Econômicos porque a área já pertencia ao governo e por isso não seriam necessárias desapropriações nem remoções – o que já desconsiderava o fato de que na área já residiam cerca de 330 famílias de posseiros. Estratégicos também, pois a intenção foi fomentar a articulação entre as regiões norte e sul da Região Metropolitana ao impulsionar o crescimento do oeste metropolitano.

O terreno, de 247ha, fora adquirido pelo Governo do Estado do Pernambuco na década de 1970, com o intuito de construir ali uma sede administrativa para o governo, bem como para a construção de conjuntos habitacionais de interesse social. Por este motivo, no Plano Diretor de São Lourenço da Mata de 2006 a região figurava como uma Zona Especial de Interesse Social – ZEIS 2.

Figura 14 – Localização da Cidade da Copa na RMR

Fonte: Governo do Estado de Pernambuco e SECOPA (Secretaria Extraordinária da Copa de 2014)

O Núcleo Técnicas de Operações Urbanas do Estado de Pernambuco desenvolveu então um projeto para a área contendo uma arena, comércios, serviços comunitários e cerca de 9.000 unidades habitacionais (com capacidade para 36 mil habitantes), prevendo um investimento total de R\$1.59 bilhão para o empreendimento.

Logo após o anúncio de que as obras para a Copa receberiam verba federal do PAC e financiamento público, o projeto passou para as mãos da iniciativa privada e mudou completamente. A legislação urbanística foi então modificada, e a ZEIS-2 tornou-se uma ZEP-3, em um processo que será melhor detalhado no próximo capítulo.

Figura 15 – Projeto do Núcleo de Operações Técnicas do Estado.



Fonte: RAMALHO, 2012

Para a viabilização econômica do empreendimento foi realizada uma Parceria Público Privada entre o Governo do Estado e Consórcio Arena Pernambuco (Odebrecht Investimentos em Infraestrutura e Odebrecht Serviços de Engenharia). Nesse acordo, são garantidas ao consórcio uma contraprestação pecuniária, a ser paga pelo Estado de Pernambuco, no valor inicial de R\$680.000, a concessão para a exploração Arena Pernambuco por 33 anos, além da doação dos 247ha para que o consórcio implante ali seus próprios empreendimentos imobiliários. Segundo o Governo de Pernambuco,

para dar sustentabilidade econômica ao projeto, que vai sediar cinco jogos da Copa 2014, uma "Cidade da Copa" vai abrigar conjunto residencial com nove mil moradias, além de um centro comercial, instituições de ensino, hotéis e da própria arena. O bairro, novo pólo de urbanização da região metropolitana, será cortado por um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que ligará os cerca de 36 mil moradores à estação de

metrô. A Cidade da Copa ficará a três quilômetros do Terminal Integrado de Passageiros - TIP (Rodoviária Estadual) e próxima às rodovias BR-101, BR-232 e BR-408. (Portal da Transparência³³, 2014)

O novo projeto foi divulgado pelo governo de Pernambuco em 15 de janeiro de 2009. O consórcio modificou o projeto, criando a chamada *Cidade da Copa*, concebida para ser a *1ª Smart City da América Latina*, com prazo para a conclusão estimado para o ano de 2020. Trata-se de uma nova centralidade urbana elitizada, com capacidade para 100.000 pessoas entre moradores e visitantes, contendo a Arena Esportiva como elemento âncora, áreas habitacionais (7.200 unidades habitacionais), áreas corporativas, campus universitário e áreas de lazer.

Figura 16 - Implantação e programa da Cidade da Copa.



Fonte: Divulgação ODEBRECHT. Disponível em www.odebrechtnacopa.com/cidadedacopa

³³ Disponível em <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema/Estádios>

Figura 17 - Projeto da Smart City do consórcio Odebrecht.



Fonte: RAMALHO, 2012

A área em questão se encontra na interseção de 4 municípios, a 19km do Aeroporto Internacional do Recife e do Porto do Recife e a 3km até o Terminal Integrado de Passageiros (o TIP).

Figura 18 – Ocupação no entorno do Terminal Cosme Damião e Cidade da Copa



Fonte: Foto da autora. 02/2015

Coube ao poder público garantir a facilidade de acesso à Arena, e para isso uma série de obras de mobilidade urbana foram realizadas, associadas ao acesso ao sistema de transporte de

metrô e ônibus já existentes, como a duplicação da BR-408, o corredor leste/oeste, a construção do Ramal da Copa e da nova estação Cosme e Damião. Dessa forma, o novo núcleo nasce conectado à sua proposta regional, com acesso a diversos municípios da Região Metropolitana, como será apresentado em seguida.

6.2.2 Mobilidade urbana

O tratamento da mobilidade em âmbito regional recebeu grande ênfase nas obras da RMR, seguindo a intenção do governo estadual de promover a integração regional. Diversas das obras de mobilidade urbana que foram realizadas em ocasião do megaevento conectam diferentes municípios da Região Metropolitana de Recife (RMR), e, portanto, atingem tanto a rede intraurbana quanto a regional. As intervenções realizadas no âmbito da mobilidade urbana foram:

- Terminal Marítimo de passageiros, que dá suporte aos turistas que chegam pelo mar;
- Corredor Leste-Oeste, que conecta Recife e Camaragibe (Figura 19);
- Ramal Cidade da Copa, que conecta a Cidade da Copa aos Terminais Integrados;
- Corredor Norte-Sul, que conecta Recife, Olinda, Abreu e Lima e Igarassu;
- Via Mangue, que liga o bairro de Boa Viagem ao centro de Recife;
- Terminal Integrado Cosme e Damião, na linha de metrô entre Recife e Camaragibe;
- Requalificação da BR-408, duplicação e construção de viadutos de acesso à rodovia, que conecta Jaboatão dos Guararapes, Recife e São Lourenço da Mata, realizada fora do PAC da Copa;

Figura 19 – Estação da República e Estação Derby – Corredor Leste/Oeste



Fonte: Fotos da autora, 02/2015

Na maior parte das cidades-sede brasileiras as obras de mobilidade que foram de fato concluídas reforçam o modelo rodoviarista já vigente, tanto em novos viadutos, rodovias e acessos quanto na escolha pelo sistema BRT para o transporte coletivo. Esse modelo predominou no Recife, mas também foram realizados investimentos ainda em uma nova estação de metrô e estação náutica.

Do projeto de navegabilidade do Rio Capibaribe, que previa uma rota Norte de 2,9km e outra Oeste com 11km, nenhuma

estação foi construída até 2015 e não houve divulgação de novo prazo. Encerrado o ciclo da Copa, as obras passaram a integrar o PAC Mobilidade, do governo federal, e ainda aguardam liberações de recursos da Caixa Econômica Federal. A única obra voltada para esse modal foi o Terminal Marítimo de Passageiros, que dá suporte aos turistas que chegam pelo mar ao centro histórico de Recife. Nesse projeto específico é significativo o investimento apenas na atenção ao turista, mas não ao habitante e nem mesmo a transporte de carga que poderia ser um legado importante do projeto.

Houve ainda intervenções feitas de modo mais pontual, com finalidade específica. Um exemplo destas é a passarela de pedestres que faz conexão entre o desembarque do Aeroporto Internacional do Recife até o Terminal Integrado do Aeroporto (Figura 20). Seu porte só se justificou pelo curto espaço de tempo dos eventos, quando facilitou a movimentação de grande fluxo de pessoas. Hoje, é um equipamento superdimensionado para o cotidiano da cidade. Nos dias em que foram realizados jogos da Copa no Recife os turistas que chegavam à cidade pelo aeroporto tinham uma conexão direta com a Arena, em uma rota direta, sem interação alguma com a cidade.

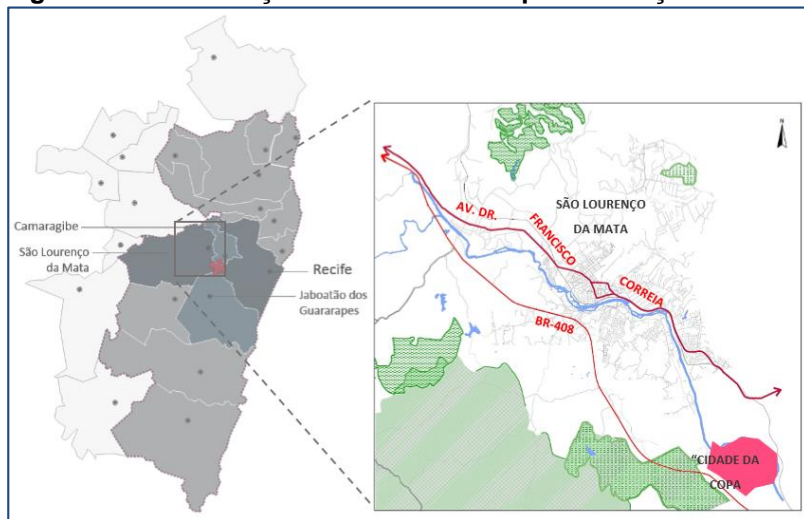
Figura 20 – Passarela entre Aeroporto e TI Aeroporto



Fonte: Foto da autora. 03/2015. Mapa mase: Google Earth 2015.

Quanto às obras realizadas anteriormente ao Pac da Copa, Mello (2014) considera que a obra viária que atende à Cidade da Copa e que mais contribuiu para o novo ciclo de dinamização do setor imobiliário no município de São Lourenço da Mata foi a duplicação da BR-408 – uma das principais vias de ligação do Recife ao interior do Estado – apesar de se tratar de uma via já existente.

Figura 21 – Localização da Cidade da Copa em relação a BR-408



Fonte: MELLO, 2014.

6.2.3 Novas estruturas viárias: Via Mangue

Uma das grandes obras de mobilidade realizadas na etapa de preparação da cidade para sediar o mundial foi a chamada Via Mangue. O projeto rodoviário – já idealizado e iniciado pela Prefeitura de Recife antes da Copa – possui 4,5 quilômetros de extensão, ligando a zona sul da cidade à área central.

Distante 19km da Arena Pernambuco, sua implantação não foi imprescindível para a realização do evento, mas foi economicamente viabilizada pelo pacote econômico da Copa. Seu projeto foi desenvolvido pela Empresa de Urbanização do Recife (URB) e pela Consultoria e Planejamento Consulplan. A execução da obra ficou a cargo da empresa Queiroz Galvão.

Figura 22 – Localização da Via Mangue



Base cartográfica: Google Maps. Edição: elaborado pela autora

O projeto configura-se como uma via expressa sobre o mangue, sem semáforos, cruzamentos e nem mesmo acostamentos, de modo a garantir o fluxo contínuo dos veículos. A via é composta por diferentes perfis, sendo 1,9 km sobre um elevado, quatro faixas de rolamento, quatro elevados de acesso que formam um complexo sobre a Rua Antônio Falcão, ponte sobre a Lagoa Encanta Moça, alargamento da Ponte Paulo Guerra, além de calçadas e ciclovia.

Figura 23 – Via Mangue – Elevados de acesso sobre a Rua Antônio Falcão



Fonte: Foto da autora. 02/2015.

Figura 24 – Via Mangue – trecho sobre Rio Pina



Fonte: Foto da autora. 02/2015

Uma das principais críticas ao projeto foi sobre o aspecto ambiental, uma vez que a implantação da via se dá sobre a área de mangue que deveria ser protegida. Outra questão de debate foi sua configuração que privilegia o transporte individual, já que nenhuma linha de ônibus passaria pelo local. A administração municipal, em resposta à pressão popular, implementou um complemento, por assim dizer, à Via Mangue, a chamada Faixa Azul: uma faixa de uso exclusivo para o transporte público localizada na Av. Domingos Ferreira cortando os bairros de Boa Viagem e

Pina. A fragilidade desta ação reside no fato de contemplar apenas os trajetos de transporte público no sentido norte-sul. No sentido oposto os ônibus ainda disputam o trânsito com o transporte individual na Av. Conselheiro Aguiar.

O projeto foi justificado pelas autoridades por estar apoiado em três pontos:

- como uma solução do problema dos engarrafamentos de trânsito neste setor da cidade;
- por representar um cinturão de proteção do manguezal do Rio Pina; e
- como uma solução para o saneamento da Zona Sul.

O lançamento oficial do empreendimento foi feito em 11 de junho de 2011, com a presença de diversos representantes políticos (Ministro das Cidades Mário Negromonte, o governador de Pernambuco, Eduardo Campos, e do prefeito do Recife, João da Costa), já atrelando discursivamente a Via Mangue à Copa. Nas palavras do governador:

“Essa obra da Via Mangue é uma das seis obras que está em plena atividade das 50 previstas no Brasil para a Copa do Mundo. Eu tenho certeza que elas vão melhorar a mobilidade, são obras complexas, muito caras, muito importantes para melhorar a qualidade de vida do Recife e da Região Metropolitana.”

(Governador de Pernambuco, Eduardo Campos. Fonte: Portal Pernambuco Notícias, 12/06/2011)

Já o então prefeito, João da Costa, ressaltou os pontos positivos da intervenção que não tangem ao trânsito, como o saneamento e a remoção da população que ocupava a área em situação precária, sobre palafitas. Segundo o prefeito:

“A Via Mangue é uma obra integrada, porque ela envolve mais de mil habitações, vai retirar mil famílias que vivem nas palafitas de Boa Viagem, vai fazer três unidades de esgotamento no bairro, e vai integrar toda a zona norte da cidade do Recife à zona sul, ampliando muito a mobilidade”

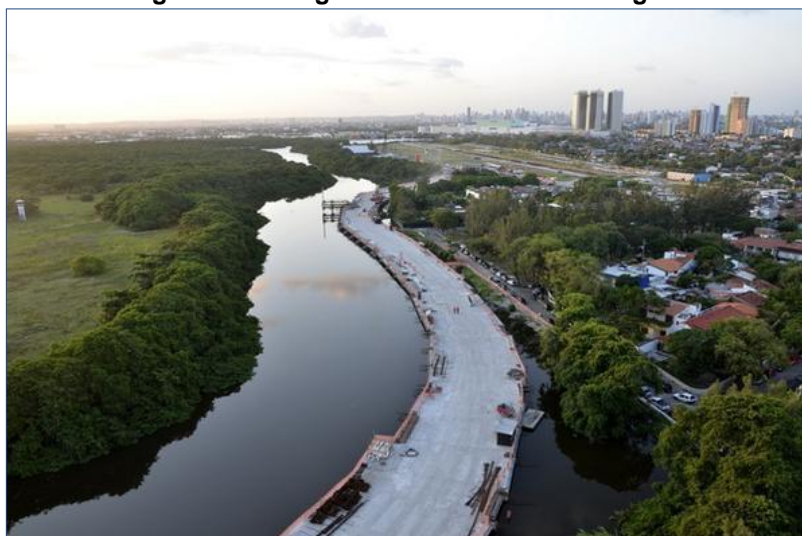
(Prefeito de Recife, João da Costa, Portal Pernambuco Notícias, 12/06/2011)

Figura 25 – Entorno antes da Via Mangue – manguezal, palafitas e Boa Viagem



Fonte: Foto de Christopher de Araújo

Figura 26 – Imagem das obras da Via Mangue.



Fonte: Diário de Pernambuco. Foto: Cristiane Silva DP/D.A. Press

Fatores não contemplados pelo projeto fizeram com que a obra atrasasse e não ficasse completamente pronta até a Copa (em junho/2014). O principal deles foi o fato de que o túnel que passa por baixo da avenida Herculano Bandeira e desafoga na avenida Antônio de Góes não daria, por si só, vazão suficiente ao fluxo de veículos e precisaria de uma ampliação, que até o presente momento ainda não foi realizada. Desse modo, as obras

da pista leste encontram-se paralisadas na altura da ponte sobre a Lagoa do Encanta Moça, ainda sem a construção de uma nova alça de acesso para a comunidade Beira Rio. Além dos R\$431 milhões já gastos, serão necessários mais R\$26 milhões para a finalização das obras. Por causa do atraso na execução, a entrega foi reprogramada para acontecer em quatro etapas³⁴:

1. O primeiro trecho liberado em junho de 2014 foi a pista oeste, no sentido norte-sul, ligando a Ponte Paulo Guerra, no Pina, à Rua Antônio Falcão, em Boa Viagem;
2. Implantação da faixa azul – para circulação restrita de ônibus em faixas da Avenida Domingos Ferreira. Circulam nesse trecho da via 24 linhas de ônibus, que realizam 160 viagens por hora, transportando até 17 mil passageiros no mesmo período;
3. Abertura do primeiro trecho da pista leste da Via Mangue (parte sul), com a abertura parcial da pista leste no sentido subúrbio/centro, estava prevista para setembro de 2014 mas ainda não foi entregue;
4. Abertura do segundo trecho da pista leste da Via Mangue (parte norte), estava prevista para dezembro de 2014, mas ainda não foi entregue.

Além do custo elevado, durante o processo de execução foram observados diversos problemas no projeto. Embora o fluxo de veículos na via seja intenso conforme planejado, os gargalos nos seus acessos só aumentaram, no primeiro momento no acesso liberado ao norte, na Ponte Paulo Guerra e no túnel de acesso no bairro do Pina. Outra questão que deve ser considerada é que a nova via tende a promover o adensamento da ocupação no entorno.

A intervenção que teve como justificativa a solução dos engarrafamentos acaba sendo uma medida paliativa extremamente cara. O custo inicial previsto para o projeto em 2009 era de R\$331 milhões – R\$69 milhões viabilizados por empréstimo do BNDES e os R\$ 262 milhões restantes levantados no próprio município e junto ao governo federal. Apesar de ainda não estar

³⁴ Segundo dados divulgados em pelo Diário de Pernambuco, em 13/06/2014. Disponível em http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida_urbana/2014/06/13/interna_vidaurbana,510190/duas-horas-após_inauguracao-via-mangue-continua-bloqueada.shtml. Acesso em 05/2014

concluída, em 2014 o custo da Via Mangue atingiu R\$ 433,2 milhões, dos quais 76,8% vieram de empréstimos, 18,8% do município e 4,4% do recurso da União. Desses valores R\$19,3 milhões foram utilizados nas desapropriações e reassentamentos decorrentes do projeto.

6.2.4 Desenvolvimento turístico

Uma das apostas de construção de um legado de desenvolvimento econômico foi no setor turístico. Essa expectativa se deu devido à grande exposição da cidade-sede pela mídia mundial, dando grande visibilidade à região que já explora e depende desse mercado, majoritariamente ligado às belezas naturais da orla Pernambucana. O aumento do fluxo de visitantes, durante e após o evento, poderia contribuir com o aumento da arrecadação e movimentar a economia.

Entre as ações realizadas estão a melhoria da infraestrutura dos hotéis, a criação de novos leitos e adequações de acessibilidade aos pontos turísticos. Os investimentos integram o Programa ProCopa Turismo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), linha de financiamento para investimentos em construção, reforma, ampliação e modernização da rede hoteleira para a Copa 2014, sendo o custo total de R\$ 15.700.674,77 (Portal da Transparência, 2014)³⁵. Além do investimento no setor hoteleiro, foram realizadas obras de melhoria na sinalização e na acessibilidade aos pontos turísticos da região.

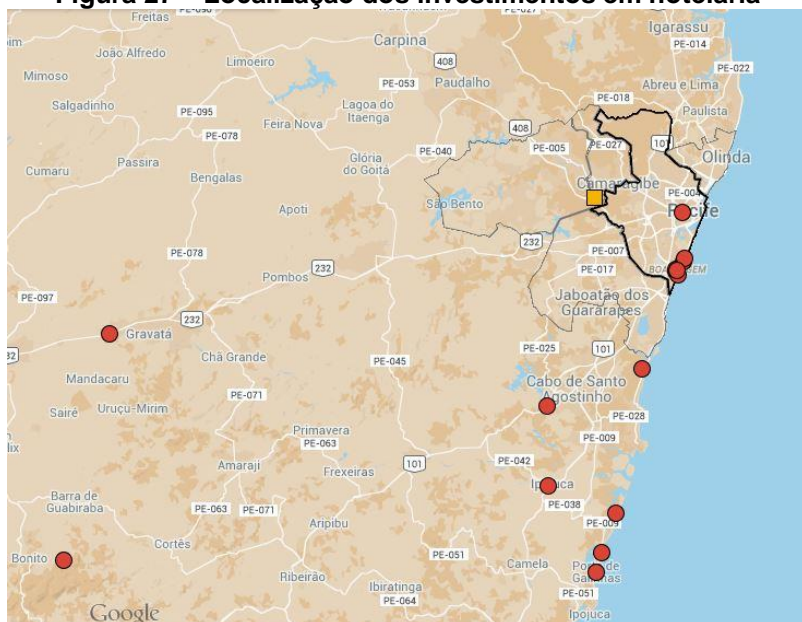
³⁵ Dados coletos no Portal da Transparência do Governo Federal, considerando apenas os valores apresentados como “Liberados”. Disponível em <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/tema>. Acesso em 26/07/2015.

Quadro 4 – Investimentos no setor turístico em Pernambuco

HOTEL	CIDADE	BANCO	CUSTO
Ampliação do Aymara Hotel Fazenda, 56 UHs	Cabo de Santo Agostinho	BNB	R\$ 1.577.563
Ampliação do ENOTEL, construção de 406 UH's	Ipojuca	BNB	R\$116.968.345
Ampliação do Hotel Nannai Beach Resort, 21 UHs	Ipojuca	BNB	R\$3.470.000
Ampliação da Pousada Recanto do Lobo, 48 UHs	Ipojuca	BNB	R\$1.626.104
Ampliação Pousada Refúgio do Rio Bonito, 16 Uhs	Bonito	BNB	R\$732.905
Ampliação do Mar Hotel Recife, Hotel Atlante Plaza e Summerville Beach Resort	Recife e Ipojuca	BNDES	R\$31.987.000
Implantação da Pousada Aconchego, com 32 UH's	Tamandaré	BNB	R\$610.022
Implantação de uma pousada	Bonito	BNB	R\$686.554
Implantação Hotel Enseada de Boa Viagem, 64 UHs	Recife	BNB	R\$3.381.149
Implantação Hotel Fit, 47 UH's	Recife	BNB	R\$1.156.806
Implantação Hotel Canariu's, 216 UH's	Gravatá	BNB	R\$12.881.467
Implantação do Hotel Casabela, com 42 UH's	Recife	BNB	R\$242.501
Implantação Sheraton Reserva do Paiva, 298 UH's	Cabo de Santo Agostinho	BNB	R\$155.403.717
Modernização dos empreend. do Paulista Praia Hotel	Recife	BNB	R\$2.394.887
Modernização do Hotel Henrique Dias	Recife	BNB	R\$49.440
Acessibilidade aos pontos turísticos	Recife	Governo Estado PE	R\$1.200.000
Centros de Atendimento aos Turistas (CAT)	Recife	Ministério do Turismo	R\$600.000
Sinalização Turística nos atrativos turísticos	Recife	Ministério do Turismo	R\$800.000

Fonte: Dados do Portal da Transparência, 2014. Elaborado pela autora.

Figura 27 – Localização dos investimentos em hotelaria



Fonte: mapa Google Maps 2015. Elaborado pela autora.

A Figura 27 mostra a localização desses investimentos no setor hoteleiro, com indicações em vermelho para cada hotel, em relação à localização da Arena Pernambuco, em amarelo.

A Arena permanece distante da maioria dos empreendimentos, o que significa que turistas que se hospedaram na região para acompanhar os jogos ainda dependeram, necessariamente, de longo deslocamento intraurbano. Ainda que exista uma concentração maior de empreendimentos na orla de Boa Viagem, os investimentos se distribuem também entre cinco outros municípios.

O resultado da pesquisa realizada pelo Observatório das Metrôpoles (2015) também aponta para esta relação de localização. Sendo a justificativa da escolha de São Lourenço da Mata para implantar a Arena Pernambuco a de promoção do desenvolvimento do oeste metropolitano, a concentração de investimentos turístico na orla, e mesmo a inexistência de ações nesse setor no município, reforça a ideia de consolidação dos produtos já tradicionalmente ofertados. Ressalta ainda que

tal aspecto evidencia a desconsideração do turismo enquanto atividade de potencial de transformação para o desenvolvimento local [...] o que demonstra a fragilidade da afirmativa que aponta o turismo como justificativa maior para a realização do evento no país (2015, p.401)

6.3 REFLEXOS LOCAIS DE UM MEGAEVENTO DE INTERESSE GLOBAL: VIA MANGUE X CIDADE DA COPA

Os impactos causados pela Copa estão em diferentes esferas, como a econômica, urbana, social, na imagem internacional, entre outros. Do ponto de vista urbano, houve impactos diretos e reflexos às intervenções que foram caracterizadas no capítulo anterior. Por impactos diretos consideram-se, nesta pesquisa, remoções, desapropriações, degradações ou danos causados pelas obras executadas para a Copa e/ou economicamente viabilizadas por esta – estádio, hotéis, novas vias, mudanças no sistema de transporte coletivo. Por reflexo considera-se o modo como a cidade e seus atores sociais responderam a estas interferências em seu tecido urbano, seja pela mudança no valor do solo, no mercado imobiliário, no abandono de áreas, na mudança de usos predominantes, entre outros. Ao conjunto dessas mudanças denominou-se, nessa pesquisa, de *Pegada Urbana*.

Cada empreendimento, dependendo das características de sua localização e de seu potencial de alterar o entorno, teve uma pegada urbana diferente. Ao comparar as ações realizadas na RMR essas variações são evidenciadas.

Investimentos em obras de mobilidade, em geral, tendem a criar localizações diferenciadas no tecido urbano, pois modificam a acessibilidade de determinados setores da cidade, o que aumenta o preço do solo e dinamiza a economia da região.

No caso dos Corredores BRT Leste/Oeste e Norte/Sul essa alteração não foi significativa. Isso se deve a diversos motivos: primeiro, porque se tratam das mesmas vias que já eram estruturadoras do transporte coletivo (por ônibus) até então,

portanto os perfis de uso e fluxos locais não mudaram; segundo, porque do modo como foi executado o projeto, somente os ônibus especialmente preparados para o embarque/desembarque pela lateral esquerda conseguem utilizar a plataforma e, por isso, o sistema fica limitado a algumas linhas, enquanto as demais linhas regionais continuam usando os antigos pontos de ônibus e disputando espaço com transporte individual e de carga; terceiro, porque até o presente momento foram implantadas menos plataformas de embarque/desembarque do que o inicialmente planejado, fazendo com que o usuário dependa de outras linhas apenas para conseguir chegar a uma estação, o que compromete a eficiência de todo o sistema.

Do projeto de Navegabilidade do Rio Capibaribe apenas o Terminal Marítimo de passageiros foi executado, desperdiçando um grande potencial de transporte fluvial. Com o congelamento do projeto a situação da margem do Rio Capibaribe continuou estagnada.

Já a Cidade da Copa, que contém a Arena Pernambuco, e a Via Mangue, via expressa nos bairros do Pina e Boa Viagem, foram casos que causaram mudanças significativas em seu entorno, com destaque para as mudanças na dinâmica imobiliária.

Este capítulo tratará da investigação da pegada urbana destes dois casos, onde as intervenções (ou seus projetos) tiveram grande influência no espaço urbano de seu entorno. Para tanto, serão utilizados os dados coletados em campo no caso da Via Mangue e da Cidade da Copa, e serão traçados paralelos com a pesquisa realizada por Germana Santiago Mello (2014), intitulada *Transformações na dinâmica territorial de São Lourenço da Mata*.

A caracterização física das intervenções, conforme proposta para a Copa, que já foi iniciada no capítulo 6.2 *Intervenções para a Copa do Mundo 2014 na RMR* será aprofundada neste capítulo. Inicialmente, serão apresentados os dados coletados para os dois casos, desde seu histórico até seus impactos. Posteriormente, a síntese será apresentada em forma de uma análise comparativa entre a pegada urbana destes dois empreendimentos.

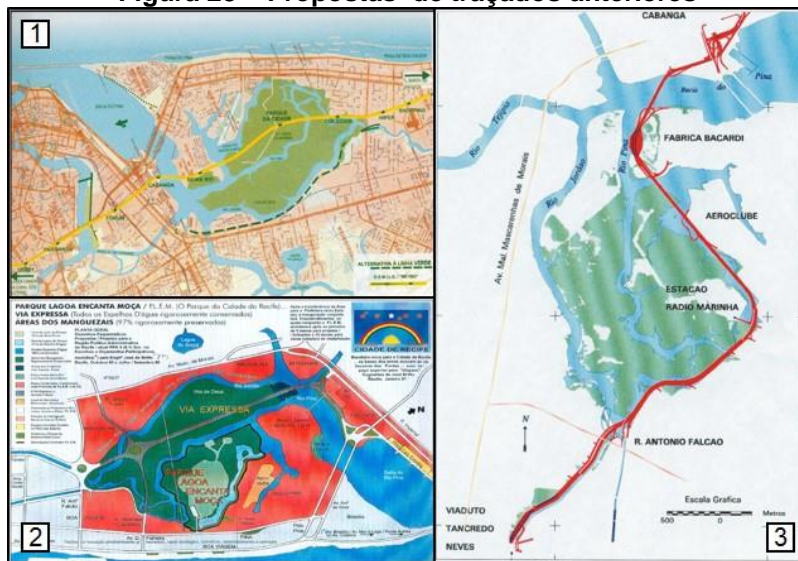
6.3.1 Via Mangue e os reflexos nos bairros de Boa Viagem e Pina

A Via Mangue, apesar de ainda não totalmente liberada, já causou uma série de inferências no espaço urbano de seu entorno – vale destacar, com influência na mobilidade de um dos bairros mais valorizados de Recife e de grande interesse do setor turístico, Boa Viagem. Entre os elementos de sua pegada urbana serão abordadas as remoções necessárias para sua implantação, a questão da mobilidade urbana, a representatividade simbólica e a intensificação da dinâmica imobiliária local.

A idealização da Via Mangue como alternativa para desafogar o trânsito de Boa Viagem não é nova. A proposta já foi apresentada em diferentes moldes ao longo das últimas décadas. A concepção inicial do projeto foi desenhada na década de 1970 pela FINDEM (Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife), no auge do período desenvolvimentista do governo militar. A época da primeira iniciativa coincide também com o período em que as camadas de alta renda passaram a se concentrar na nova área residencial ao sul, no litoral do bairro de Boa Viagem.

O projeto continuou a ser redesenhado nas décadas de 1980, 1990 e 2000 com diferentes nomes e traçados: a Ecovia e o metrô S.M.I.L.E, a Via Verde, Via Costeira, Linha Verde, Via Metropolitana Sul e Via Mangue (Figura 28). Os atores sociais locais envolvidos no projeto, desde a primeira proposta, foram os promotores imobiliários e proprietários de terra, que sempre tiveram grande poder de influência nas decisões políticas na cidade e que seriam diretamente beneficiados pelo investimento. Embora a pressão fosse constante e duradoura, que o projeto já figurasse no planejamento feito nos últimos anos, somente com um evento de grande porte como a Copa do Mundo – e seu clima de consenso gerado, do pensamento único – pôde legitimar o modelo e conseguir angariar o montante de investimento público necessário para a sua execução.

Figura 28 – Propostas de traçados anteriores



1 – Ecovia e do Metrô S.M.I.L.E.

2 – Via Verde Expressa Elevada

3 – Linha Verde contornando o estuário

Fonte: Consulplan – RIMA. Edição: da autora

Um dos atributos chave para entender os esforços que duraram décadas na tentativa de viabilizar o projeto é a sua localização: estes 4,5km de via ligam a zona sul ao centro de Recife. Desta forma conectam-se – em um perfil longitudinal – o norte de Jaboatão dos Guararapes, o aeroporto, o bairro de Boa Viagem, o bairro do Pina, e o centro, margeando o manguezal do Pina. Já no corte transversal ele torna-se um vetor que isola de forma definitiva a urbanização da Boa Viagem do Parque dos Manguezais, utilizando-se da borda que não pôde ser utilizada pelo mercado imobiliário formal, por se caracterizar como Área de Proteção Permanente.

Figura 29 – Projeto da Via Mangue apresentado no RIMA



Fonte: COLSULPLAN, Relatório de Impacto Ambiental

Seu traçado atual acompanha as franjas da urbanização do bairro, a oeste, entre a ocupação legal do solo e a área de proteção permanente de mangue, precisamente na área que até então era ocupada de maneira precária por população de baixa renda, sendo uma parcela sobre palafitas. O próprio Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da Via Mangue declara que dessas ocupações, as comunidades de Paraíso, Pantanal e Xuxa estavam instaladas na área há mais de 20 anos.

Grande parte desses moradores vieram do interior de Pernambuco, em busca de oportunidades de trabalho que a metrópole poderia oferecer. Na realidade, pela falta de endereço fixo, instrução e capacitação restaram os subempregos de baixa remuneração, que os excluiu do mercado formal de moradia, restando as ocupações em palafitas como opção.

Nessas comunidades havia ainda uma relação econômica entre os moradores e o mangue, tanto pela pesca quanto coleta artesanal do sururu³⁶. Parte da produção alimentava as famílias e outra parte era comercializada.

³⁶ Pequeno marisco que pode ser encontrado na área do mangue;

Figura 30 – Comunidades removidas e pontos de reassentamento



Fonte: Base: Google Earth 2015. Elaborado pela autora.

Estima-se³⁷ que, somente para a obra da Via Mangue, 992 famílias de baixa renda que moravam na área foram removidas – das comunidades de Beira Rio, Jardim Beira Rio e Pantanal, no Pina, e Paraíso e Xuxa, em Boa Viagem. As famílias foram reassentadas nos conjuntos habitacionais Via Mangue I, II e III, dois deles localizados no oeste do Pina, aos fundos do Shopping

³⁷ Segundo levantamento do Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa – ANCOP – no ebook “Das Violações às resistências: a atuação do Comitê Popular da Copa em PE”.

Riomar e outro mais ao sul, a oeste de Boa Viagem. Vale destacar que, de todas as obras envolvendo desapropriações para a Copa do Mundo em Pernambuco, a Via Mangue foi o único caso onde houve provisão de moradias para as famílias afetadas feita pela municipalidade. Isso não seria possível se não houvesse a pressão da sociedade civil e a atuação organizada dos grupos sociais excluídos.

Apesar da localização favorável no bairro, a população não reconsiderava a situação precária da moradia que possuíam e o risco frequente de inundação com a oscilação das marés. Pesquisas nas comunidades apontaram que os moradores desejavam ter uma casa longe da insegurança das palafitas, contanto que não se distanciasse da sua fonte de renda no mangue³⁸.

Ainda que os novos conjuntos habitacionais sejam desconectados da vizinhança imediata de onde essa população vivia até então, o deslocamento para as novas unidades não passou de 5km e proporcionou melhores condições de moradia e acesso a equipamentos urbanos, a exemplo da escola construída junto ao Conjunto Via Mangue II.

Figura 31 – Conjunto Habitacional Via Mangue II e Escola Municipal



Fonte: Fotos da autora. 03/2015

³⁸ Pesquisa de Danuza Pereira Morais e Caio Augusto Amorim Maciel, do Departamento de Ciências Geográficas da UFPE, divulgada nos anais do XVIII Conic, UFPE, 2010.

Nem toda a ocupação irregular que ocupava a área do mangue foi removida. A Figura 32 mostra uma imagem de parte dessa ocupação que resistiu na área, as margens da via ainda em obras, em contraste com os edifícios da orla de Boa Viagem ao fundo. Essa imagem dual que espacializa a concentração de renda local não tende a se dissolver tão facilmente.

Figura 32 – Vista a partir da Via Mangue: comunidade não removida



Fonte: Foto da autora, 02/2015

Sua conformação física é de via expressa, elevada em relação às vias e terrenos lindeiros em aproximadamente um metro na maior parte do percurso. Suas laterais e canteiro central são isolados por anteparos e cercas metálicas de dois metros de altura. Segundo o relatório EIA/RIMA do projeto, tal separação física deve funcionar como um cinturão de proteção do manguezal. Contudo, representa também uma ruptura entre a população local e o mangue, impedindo a visualização mínima sobre a área, o que é de extrema importância para promover a conscientização sobre preservação ambiental.

O Parque dos Manguezais possui cerca de 307 ha, considerado um dos maiores manguezais urbanos do mundo.

Trata-se de uma Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA), sob responsabilidade da Marinha.

Ainda quanto à questão ambiental, a ocupação informal das margens do manguezal era considerada como risco, tanto de degradação da mata como de poluição das águas. Contudo, com a implantação da Via Mangue não são previstas medidas mitigadoras ou de proteção da área, apenas a canalização do Rio Pina, transformando assim em leito artificial para a coleta de esgoto.

No que diz respeito à eficiência do sistema viário antes da intervenção, além dos deslocamentos internos do bairro, o sistema viário local do Pina e de Boa Viagem tem como característica a absorção de um fluxo de veículos com elevado percentual de tráfego de passagem, por conta de sua posição estratégica no tecido urbano. Essa mesma característica sobrecarrega a estrutura viária, já fisicamente limitada pela configuração geográfica que confina a faixa de terra entre o mar e o mangue.

Segundo o Relatório de Impacto Ambiental da Via Mangue, esse tráfego de passagem vem a se constituir “no mais grave problema para a circulação de veículos” (Consulplan/RIMA, 2009). Pode-se extrair dessa afirmação é que, no senso comum, uma metrópole que pretende se expor mundialmente não poderia sofrer com *graves* problemas de trânsito. Ainda segundo o Relatório, não realizar a obra

“é uma hipótese que reprime as potencialidades e vocações dos bairros enfocados e pode representar caos de trânsito, fuga de investimentos, elevação dos níveis de poluição e degradação ambiental, perda do potencial turístico e perda de tempo no percurso dos transportes públicos e privados. Implica também em conviver com as pressões sobre os manguezais do Pina, que sofreram uma redução significativa nas últimas décadas em virtude do processo de urbanização havido a montante do estuário, entre os canais de Setúbal e do rio Jordão, onde o mangue cedeu à favelização da área e, posteriormente, à ocupação com outros equipamentos urbanos formais, tais como

edifícios e o Shopping Center Recife.”
(CONSULPLAN, 2009, p.18)

Em síntese, a obra da Via Mangue foi idealizada para suprir essa demanda acumulada há décadas e melhorar o trânsito no setor turístico da cidade. A primeira e a segunda etapa da obra, já concluídas, promoveram uma redistribuição do tráfego na direção centro-Zona Sul, que antes tinha como única opção a avenida Engenheiro Domingos Ferreira. A expectativa é que, depois de totalmente liberada, a Via Mangue absorva 49% do tráfego que circulava pelo interior do bairro, principalmente na Avenida Eng. Domingos Ferreira e na Av. Boa Viagem.

Contudo, o projeto não leva em consideração que o aumento da ocupação, decorrente desta própria melhoria no sistema viário, pode esgotar o sistema novamente a médio prazo, levando à necessidade de novas intervenções (e investimentos) do Estado na mesma região no futuro. Enquanto isso, outros problemas graves como a desigualdade social, déficit habitacional, na educação e na saúde pública não receberam o mesmo tratamento prioritário.

A hipótese levantada no início desta pesquisa era a de que a implantação da Via Mangue mudaria o perfil da ocupação do bairro levando à ocupação dos terrenos vazios e subutilizados em toda a sua extensão, interrompendo o ciclo de abandono do solo para especulação imobiliária.

De fato, o que se observou nos bairros de Boa Viagem e Pina a partir do início da construção da Via Mangue foi o início de um novo ciclo da dinâmica imobiliária local, acompanhado por um processo de intensificação da verticalização da ocupação, com maior intensidade no oeste do Pina e de Boa Viagem.

Figura 33 – Novos empreendimentos imobiliários vistos a partir da Via Mangue



Fonte: Foto da autora. Fev/2015

Com o objetivo de avaliar as modificações na dinâmica imobiliária no entorno da Via Mangue foram realizadas visitas a campo, com coleta de informações *in loco* sobre os novos edifícios na área de influência da Via Mangue³⁹. Foram selecionadas para o cadastro as edificações com mais de dez unidades que estiveram em construção no lapso temporal de 2013 a 2015. Esse recorte permitiu a ênfase em empreendimentos que podem aumentar a densidade populacional da região.

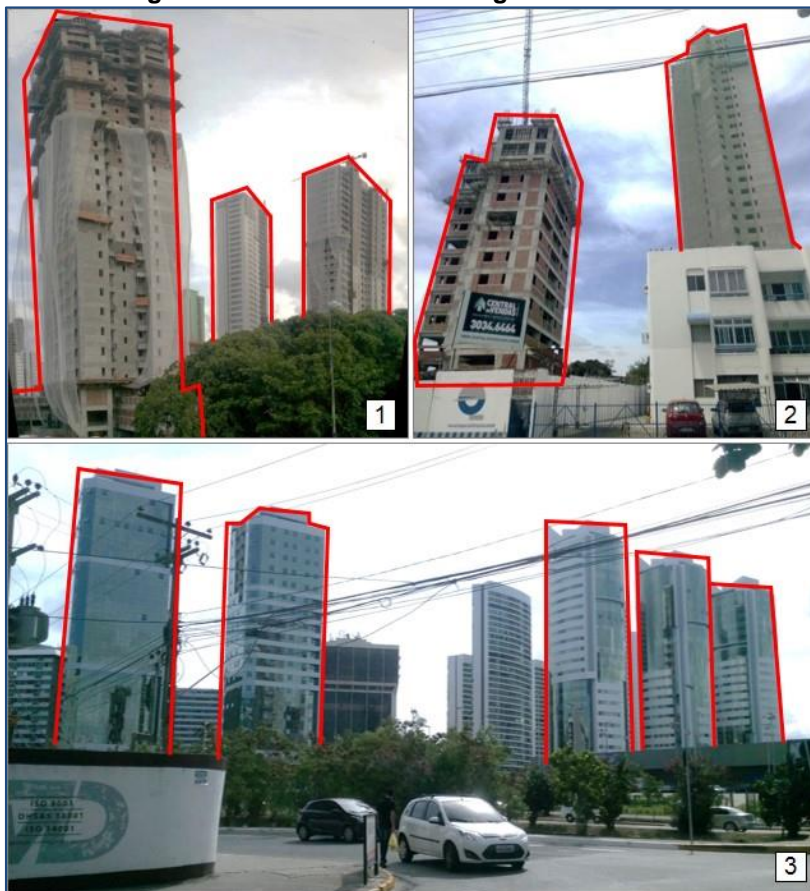
Os dados coletados dizem respeito à localização, uso predominante, número de pavimentos, número de dormitórios e tamanho das unidades habitacionais, além da construtora ou incorporadora responsável. Foi realizado ainda um levantamento fotográfico e um posterior mapeamento da localização destas edificações, que permitiu a visualização dos resultados, reproduzida na Figura 34.

³⁹ Considerados os bairros de Boa Viagem, Pina e Imbiribeira, do limite leste até a linha do metrô.

Figura 34 – Novos edifícios no entorno da Via Mangue (2013-2015)

Fonte: Base cartográfica: Google Earth 2015. Elaboração da autora.

Figura 35 – Levantamento fotográfico - amostra



- 1 – Edifícios residenciais – Construtora Queiroz Galvão
 2 – Edifícios residenciais – Construtoras Torque Construções e Conic
 3 – Edifícios corporativos – Construtora Queiroz Galvão

Fonte: Fotos da autora, 02/2015 e 03/2015.

O que se observou na área foi ligeiramente diferente da hipótese inicialmente levantada: o *boom* imobiliário imediato se deu com maior força no entorno das cabeceiras da via e não em toda sua extensão (Figura 36). A área apresentou farta oferta de novas unidades e intensificação do processo de verticalização.

Figura 36 – Via Mangue e seus principais bulbos de influência na dinâmica imobiliária

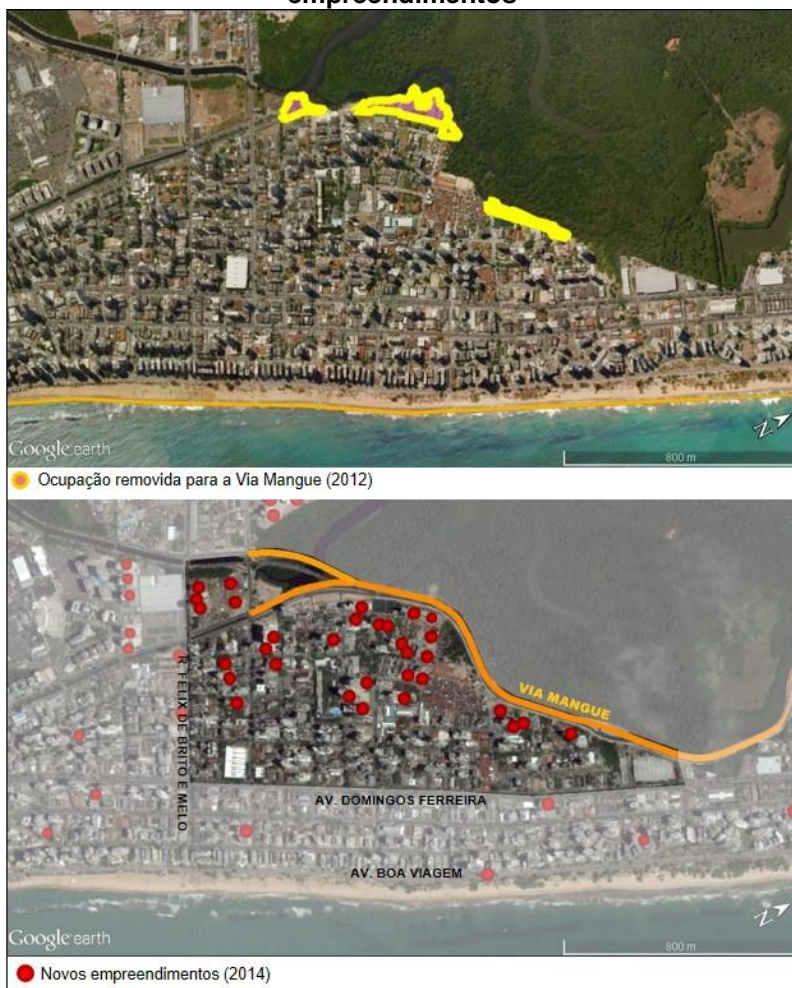


Fonte: mapa Google Earth 2015. Elaboração da autora.

Essa alteração na dinâmica imobiliária fez com que o perfil da ocupação – que era residencial de baixa densidade – começasse a ser alterado, principalmente no setor próximo à cabeceira sul da Via Mangue, delimitado pelo mangue à oeste, Av. Eng. Domingos Ferreira à leste, e Rua Felix de Brito e Melo. Na Figura 37 é possível observar as mudanças ocorridas nesse trecho: na imagem superior, sobre a foto aérea de 2012, destaque para as comunidades removidas; abaixo, o traçado da Via Mangue em Laranja e cada novo empreendimento identificado demarcado em vermelho.

Edificações unifamiliares e terrenos baldios estão sendo substituídos por edifícios multifamiliares, de 25 a 32 pavimentos, no modelo de condomínio fechado com sua privacidade garantida pelos muros de segurança e amplas áreas de lazer privativas. Nesta área, a Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) sofreu significativa redução com as remoções.

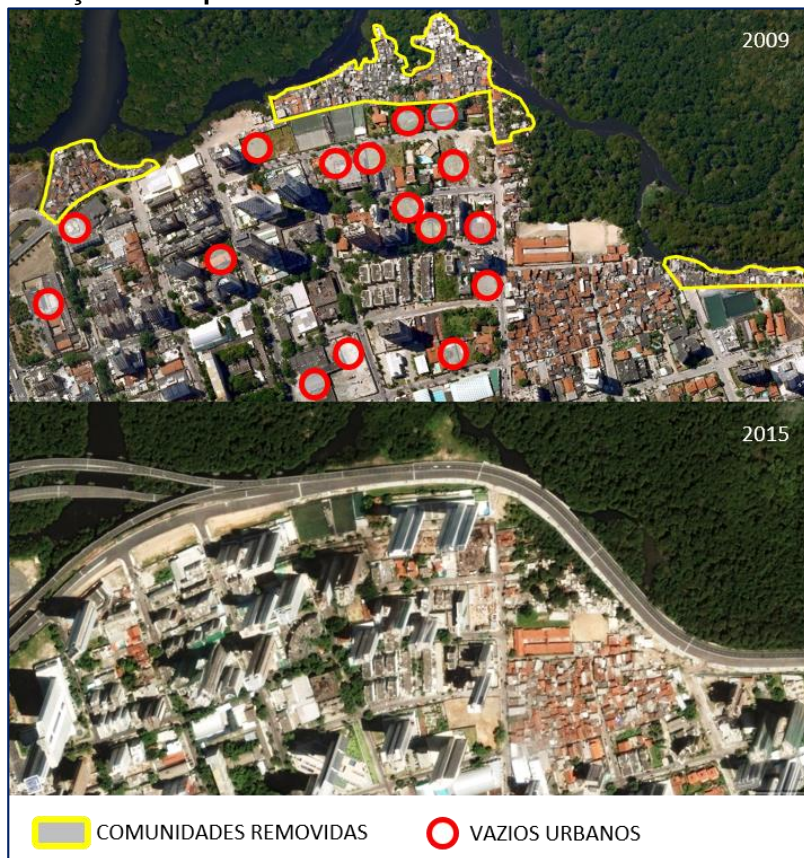
Figura 37 – Antes e depois da Via Mangue: remoções e novos empreendimentos



Fonte: Base: Google Earth 2012/2014. Elaboração da autora.

O que se observou, de modo geral, foi uma migração do modelo de ocupação da orla de Boa Viagem para o oeste desse bairro e também para o sul do bairro vizinho, Pina.

Figura 38 – Transformação nos vazios urbanos nas áreas de remoções: comparativo 2009 x 2015



Fonte: Base: Google Earth 2012/2015. Elaboração da autora.

Apesar da boa localização que o bairro do Pina possui hoje, ele foi, desde o início de sua ocupação, povoado pela população de baixa renda. Alves (2009) descreve os motivos desse processo histórico:

Pina, então Ilha da Nogueira, começava a ser ocupado, no final do século XIX, pela população mais pobre. Tal bairro, apesar de estar muito perto ao centro e ter uma boa situação frente ao mar, padecia de sério inconveniente: era o lugar onde se lançavam os dejetos procedentes da estação de depuração do Cabanga, sem depurar,

recolhidos pelo sistema de esgoto da cidade. O mau cheiro e a contaminação do mar não permitiram que as classes mais privilegiadas se instalassem nessa área. Ali predominavam os barracos, e os mocambos eram a tipologia construída. Era a área da moradia dos pobres “... dos mocambos, dos operários, dos sem profissão, dos inaptos, dos que desceram do Sertão na fome e não puderam vencer na cidade, dos rebelados e dos conformados” (CASTRO, 1979, p.85). Foi nessa área, inclusive, onde se localizou o lazareto da cidade. (ALVES, 2009, p.61)

Hoje, o bairro tem uma ocupação contrastante entre leste e oeste da Av. Engenheiro Domingos Ferreira: a leste a área mais verticalizada e valorizada, impulsionada pela orla turística; a oeste a ocupação horizontal com concentração de classes de baixa renda que resistem na área, com destaque para a Comunidade do Bode.

Figura 39 – Três feições do bairro do Pina



Fonte: Fotos da autora. Fev/2015

O processo de incorporação do *modelo Boa Viagem* para esta nova área ainda não está consolidado, e a pressão pela incorporação das áreas ocupadas pelas camadas de baixa renda tende a aumentar nas próximas décadas.

No material publicitário da maior parte dos novos empreendimentos nessa área, a proximidade com a Via Mangue figura como um dos argumentos de venda, como se pode exemplificar no anúncio da Figura 40, aliado aos benefícios de se morar próximo à área verde do Parque dos Manguezais. Esse fato reforça a premissa anteriormente levantada, de que o novo eixo de mobilidade modifica os atributos de localização dos imóveis

dando, nesse caso, a vantagem competitiva de melhor acessibilidade.

Quanto à finalidade de uso e perfil de usuário para o qual foram concebidos os novos empreendimentos, a oferta de novas unidades é predominantemente residencial multifamiliar (85% dos edifícios levantados), a maior parte voltada para o público de classe média e alguns para média alta.

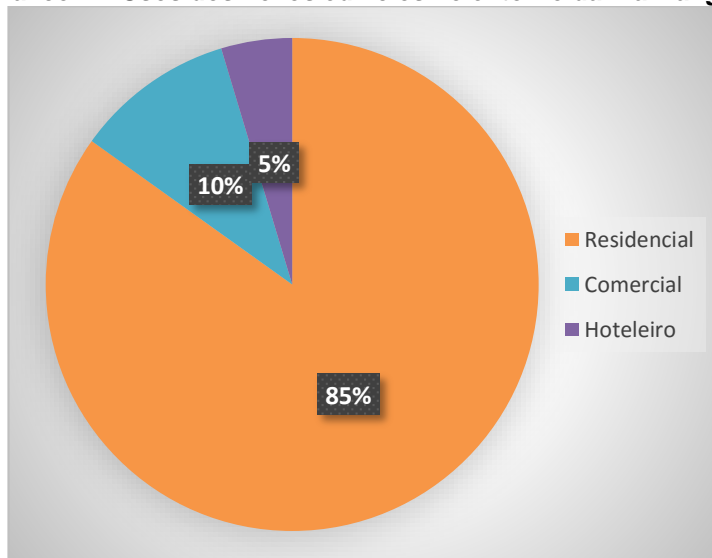
Não foi registrado nesse setor nenhum empreendimento relacionado ao Programa Minha Casa Minha Vida além dos condomínios que receberam as famílias vindas das comunidades anteriormente citadas.

Figura 40 – Anúncio do Condomínio Via Parque – Moura Dubeux

Fonte: Disponível em <http://www1.mouradubeux.com.br/>.
Acesso em 05/02/2015. Edição da autora.

Dos demais empreendimentos, 10% são exclusivamente comerciais – com destaque para as cinco torres construídas pela construtora Queiroz Galvão na cabeça sul da Via Mangue, e as três torres corporativas do Shopping RioMar. As torres de uso hoteleiro representaram apenas 5% do total.

Gráfico 1 – Usos dos novos edifícios no entorno da Via Mangue



Fonte: Elaborado pela autora, considerando os dados levantados quanto ao uso das novas edificações.

Somados todos, foram identificados oitenta e nove novos edifícios, o que significa a criação de mais de sete mil novas unidades habitacionais, em uma área de 10km², em um período de apenas três anos. A quantidade média de unidades habitacionais levantada entre os edifícios de uso residencial foi de 98,13 apartamentos por torre. Apenas entre unidades residenciais multifamiliares, foi identificada a criação de 7.556 novas unidades habitacionais entre 2013 e 2015.

Há dois perfis de unidades ofertadas: um com unidades amplas, de 3 ou 4 dormitórios e área de 90 a 216m²; outro com unidades reduzidas, 1 ou 2 dormitórios e área de 22 a 45m².

Uma questão que não pôde ser respondida de imediato é se existe demanda suficiente para justificar tal oferta. Um indício sobre a destinação dessas unidades criadas pode ser observado na Figura 41, onde se vê o tapume de um dos edifícios, ainda em obras, repleto de anúncios de revenda dos apartamentos deixadas pelos seus primeiros compradores.

Em outros empreendimentos o objetivo é abertamente, e desde o anúncio, o de edificar unidades habitacionais urbanas

para que sejam usadas como investimento financeiro. O anúncio do Condomínio Beach Class, da construtora Moura Dubeux, por exemplo, apresenta o empreendimento da seguinte maneira: “A linha Beach Class é voltada para o público investidor. São apartamentos pequenos, com excelentes localizações para quem deseja usar, ter um ponto de apoio, alugar por conta própria ou revender”⁴⁰.

O que se mostra nesse contexto é o como o espaço urbano nem sempre é edificado para suprir um déficit habitacional, mas pode atuar como garantidor de ativos financeiros, como um investimento de baixo risco e de retorno certo.

Figura 41: Anúncios de venda dos imóveis no tapume da obra ainda não concluída



Fonte: Foto da autora, 26/03/2015.

Essa é também uma mostra de como o mercado financeiro atual é relacionado ao espaço urbano, dependente até, tanto para

⁴⁰ Anúncio acessado em 07/09/2015, disponível em www1.mouradubeux.com.br/md/imoveis/pe/recife-boaviagem-flat-2quartos-52m-1vagas-beachclassboaviagem.html

garantir um lastro econômico, especialmente em períodos de crise econômica global, como para a reprodução do capital.

Nesse sentido, a intensa produção imobiliária em um dos principais eixos de valorização do solo da cidade vai ao encontro do que diz Botelho (2007), quando defende que

o desenvolvimento das formas de integração entre o capital financeiro e o setor imobiliário aumentaria, por um lado, o poder do capital monopolista sobre o urbano, e os empreendimentos orientados pela sua lógica deveriam localizar-se em seu principal eixo de valorização; e, por outro lado, a maior dificuldade de integração entre o mercado financeiro e o setor imobiliário existente para o atendimento da população com menores rendimentos (que vai da classe média à população pobre) relegaria essa parcela da população (que é maioria) para as áreas menos valorizadas do município, intensificando a fragmentação do espaço urbano, consolidando a sua hierarquização e o processo de segregação socioespacial. (p.14)

Outra informação extraída do levantamento foi que esses novos empreendimentos estão concentrados nas mãos de um número pequeno de construtoras, que atuam em parceria com os atuais proprietários da terra, e que fizeram da área um nicho especializado de mercado.

No Gráfico 2 pode-se observar quais são as construtoras que atuam na região e que são responsáveis por pelo menos dois edifícios na região.

A construtora responsável pela execução da Via Mangue, Queiroz Galvão, que possuía o projeto executivo da nova via desde o início do processo, percebeu a oportunidade local de obter o máximo de lucro imobiliário dependendo da localização do investimento. Por isso, figura entre as construtoras com mais empreendimentos na região, onde executou cinco edifícios comerciais, de 23 pavimentos cada, e mais cinco torres residenciais de 30 pavimentos, todos entre as alças de acesso sul da Via Mangue.

Gráfico 2 – Construtoras responsáveis pelos novos empreendimentos

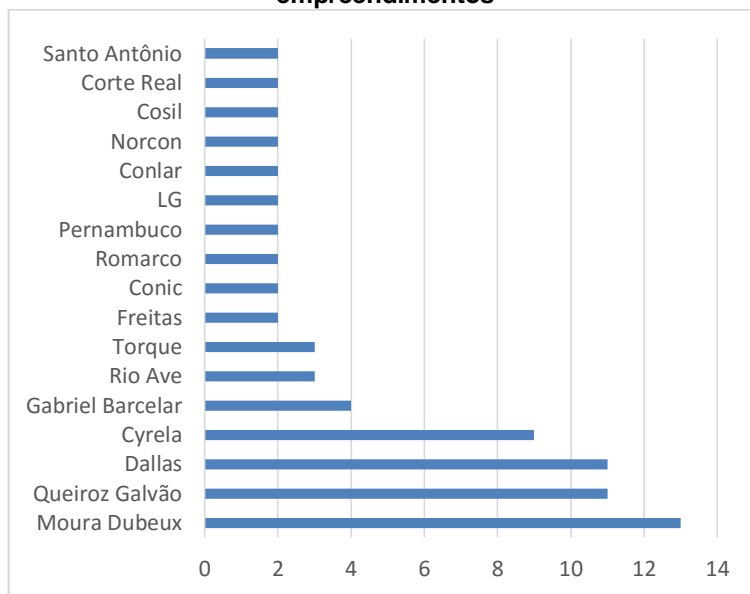


Gráfico gerado a partir da coleta de dados em campo.

Fonte: elaborado pela autora

Como já afirmado anteriormente, não se trata de criar uma nova cidade, mas atuar sobre uma dinâmica existente. Neste caso, é imprescindível levar em consideração que a região já possuía características obviamente atrativas ao mercado, como a orla turística de Boa Viagem (completamente equipada e urbanizada pelo poder público) e grandes equipamentos de lazer como o Shopping Recife. Além destes, a região recebeu outro empreendimento com potencial de modificação no entorno: o Shopping Riomar, voltado para o público de alta renda, de 295.000m² de área construída, inaugurado no final de 2012. Âncoras comerciais como este (que foi diretamente beneficiado com as obras da Via Mangue) também tem potencial para alterar usos e o gradiente de valor do solo do seu entorno.

Na questão formal, assim como nas demais cidades-sede, mostrou-se uma intencionalidade de criar ícones arquitetônicos, cartões postais. Esse modelo de arquitetura do espetáculo se mostra tanto na construção da Arena Pernambuco quanto na ponte estaiada da Via Mangue.

Na Figura 42 pode-se observar três perspectivas da nova ponte estaiada da Via Mangue. Na primeira delas, a esquerda, a ponte em sua visão de cartão postal, com o complexo empresarial do Shopping RioMar ao fundo. Na direita, acima, uma pichação vista por quem passa pela ponte no trecho elevado do acesso onde, subitamente, o passeio acaba, sem sinalização, direcionamento ou coerência; a pichação mostra a indignação de todo e qualquer cidadão que transite a pé ou de bicicleta e que se vê obrigado a atravessar as vias de trânsito rápido sobre ponte Paulo Guerra, sem segurança alguma. A terceira imagem é uma visão a partir da Ponte Agamenon Magalhães, que mostra como esse novo cartão postal na verdade acentua a imagem de cidade dual, do abismo social que se apresenta em áreas onde predomina a alta renda, mas que ainda assim não são homogêneas: em primeiro plano uma ocupação de população de classes de baixa renda, sobre palafitas, e ao fundo, novamente o RioMar.

Figura 42 – Ponte estaiada – acesso da Via Mangue a partir da ponte Paulo Guerra



Fonte: Fotos da autora. Fev/2015

Em uma abordagem crítica ao gênero, Vainer (2000) afirma que esse tipo de intervenção representa a volta do reinado do

urbanismo monumentalista patriótico. O autor afirma ainda que “a instrumentalização imediata e consciente das tecnologias urbanísticas e arquitetônicas [...] para mobilizar consciências, é claramente enunciada como tendo por objetivo primeiro alimentar o patriotismo cívico” (VAINER, 2000, p. 94-95). Para evidenciar esse objetivo, Vainer destaca o discurso de Borja, que opina:

“Os monumentos e as esculturas (pelo que representam e pelo prestígio de seus atores), a beleza plástica e a originalidade do desenho de infraestruturas e equipamentos ou o cuidadoso perfil de praças e jardins proporcionam dignidade à cidadania, fazem a cidade mais visível e reforçam a identidade, incluído o patriotismo cívico de sua gente. (BORJA, 1997, p.14 apud VAINER, 2000, p.95)

Busca-se, assim, por meio de novos ícones uma identificação da população com a cidade, mas estes marcos também fazem parte da construção de uma nova imagem modernizada da cidade posta à vitrine, a venda. Ainda que a investigação destas relações formais e da cidade do espetáculo não seja o objetivo principal deste trabalho, é inegável sua importância e o quão oportuno é para futuros aprofundamentos.

A dinamização no setor imobiliário observada depois da implantação da Via Mangue remete aos conceitos já abordados quanto à Teoria da Causação Circular, segundo a qual a localização dos investimentos em infraestrutura tende a se repetir e se sobrepor. Como reafirmação dessa teoria, na mesma região da Via Mangue já estão previstos, pela Secretaria de Planejamento de Recife, outras levas de investimentos públicos, como um jardim botânico no Parque Ecológico Estação Rádio Pina. Infraestrutura de mobilidade, por si só, já tem o potencial de gerar um diferencial na localização, elevando o preço com que as unidades serão vendidas e garantindo às construtoras, assim, maior margem de lucro. O governo do Estado, utilizando verba pública, é o responsável pela criação do novo equipamento, mas a apropriação dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado, nesta obra, está sendo feita pelo setor da construção civil.

Destaca-se que este levantamento representa os reflexos causados no mercado imobiliário por uma obra que ainda não está

concluída – seu trecho em uso é apenas no sentido norte-sul – e que após a conclusão da via novas relações de localização podem movimentar a dinâmica urbana do entorno das cabeceiras.

Uma das hipóteses iniciais era que cresceria o número de unidades hoteleiras e habitacionais para alta renda. O levantamento, entretanto, mostrou a criação de poucos hotéis (principalmente levando em consideração que este é o bairro que mais recebe turistas na cidade). Houve ainda que a criação de um expressivo número de unidades residenciais com área bastante reduzida (de 25 a 40m²), as quais se mostraram serem voltadas para investidores imobiliários e, por vezes, dispõem *pool* hoteleiro, em uma combinação de investimento residencial e hoteleiro.

6.3.2 A Cidade da Copa e a Arena Pernambuco

Neste capítulo serão discutidos os impactos atrelados à implantação da Arena Pernambuco e a reserva de área para a Cidade da Copa, além das mudanças ocorridas na dinâmica imobiliária de São Lourenço da Mata que foram viabilizadas pela alteração na legislação urbanística durante este processo.

Apesar da localização ser considerada estratégica para o governo do Estado, uma vez que se encontra na confluência de quatro municípios, a gleba onde foi construída a Arena Pernambuco e prevista a criação de uma nova centralidade urbana ainda está ilhada, “não mantendo relação física com nenhuma outra ‘parte’ estruturada das cidades, sendo inclusive rodeada pelo Rio Capibaribe e por grandes áreas de preservação ambiental”. (MELLO, 2014, p.71)

Nos processos de desapropriação realizados para a execução das obras da Arena e suas vias principais de acesso pôde-se observar uma série de violações dos direitos à moradia e falta de transparência do governo. Segundo o relato de Ramalho (2012), o processo de desapropriação das 300 famílias que residiam no local da Cidade da Copa foi questionável, uma vez que, apesar de não possuírem título de propriedade da terra, tinham o direito de posse adquirido pelo tempo de ocupação. Isso, considerando ainda que se tratava de terra pública, com

destinação oficial de interesse social, onde caberia a implantação do instrumento Concessão de Uso Especial para Fins de Moradia para a regularização fundiária. Ainda assim foram realizadas as desapropriações, “as quais foram indenizadas apenas pelas benfeitorias e não pela propriedade do terreno. Além de não ser considerada nos valores das indenizações a valorização que a área sofreria decorrente do empreendimento proposto” (RAMALHO, 2012, p. 14).

Quanto à Região Metropolitana, a teia de inter-relações espaciais também sofreu algumas interferências. O mercado imobiliário de toda a RM de Recife foi afetado pelo magnetismo da nova Cidade da Copa, aumentando a especulação sobre o preço da terra nos bairros vizinhos, não necessariamente pelo marketing investido pela construtora, mas pelas benesses feitas pelo Estado para aumentar sua acessibilidade.

Mas por que criar uma expansão urbana na zona oeste?

A resposta à esta pergunta está ligada à distribuição dos grandes equipamentos da Região Metropolitana, segundo a qual o Território Norte da RMR configurou-se como polo farmacológico e polo turístico, o Centro Metropolitano configurou-se como polo de serviços e turístico, e o Território Sul como polo industrial e portuário de SUAPE. Os fluxos de pessoas e de bens desses polos produtores engessam ainda mais a estrutura intraurbana dos municípios pois sobrecarregam sua infraestrutura viária.

Com o objetivo de mudar esta situação, o Governo Estadual realizou em 2010 um diagnóstico da RMR e definiu ações estratégicas para o desenvolvimento sustentável do oeste metropolitano. Neste, além da Cidade da Copa, oficializa-se o projeto do Arco Metropolitano (traçado em vermelho na Figura 43), com a promessa de dar mais autonomia à rede urbana regional. Segundo o diagnóstico

em razão dos empreendimentos em implantação no Complexo Industrial Portuário de Suape, como a Refinaria Abreu e Lima, o Estaleiro Atlântico Sul e o Polo Petroquímico, do Polo Farmacológico ao Norte, e mais recentemente a previsão de implantação de uma Arena Multiuso e de um Hospital de Porte Metropolitano, no Oeste da

- O *primeiro*, diz respeito ao claro objetivo do Governo em propor um projeto que viesse a ter uma **função estratégica na escala metropolitana**;
 - O *segundo*, a clara tendência que os projetos veem [sic] tomando, de se tornarem uma **nova centralidade**, concentrando empreendimentos de diferentes tipos e usos que venham a induzir uma transformação da dinâmica e do local; e,
 - O *terceiro*, a necessidade de **participação privada** na empreitada pautada pelo Governo, como forma de tornar financeiramente viável (e até certo ponto sustentável) o projeto;
- (MELLO, 2014, p. 51, grifos do autor)

Para a autora, esses aspectos deixam claro que os projetos para a Copa do Mundo possuem função estratégica na dinâmica territorial e se articulam com as estratégias de tratamento das questões metropolitanas traçadas ao longo dos últimos 40 anos.

Ainda que apenas a implantação da Arena ou da Cidade da Copa, por si só, não sejam suficientes para fazer com que toda a zona oeste da RMR se desenvolva, estes equipamentos – justificados e legitimados pelo megaevento – alteram a dinâmica imobiliária local e promovem o aumento do valor da terra em uma nova (e grande) frente imobiliária propiciada pelo Governo Estadual.

A principal marca do *City Marketing* no caso da RMR foi o anúncio desta nova cidade planejada, dentro de um novo conceito que surge mundialmente entre as cidades globais que disputam pelo ranking de *Cidades Inteligentes*. E esse foi o principal atrativo para a venda da área do entorno: morar próximo à Cidade da Copa.

Quanto à nova centralidade em si, a Cidade da Copa, parece haver uma grande lacuna no plano de atração do desenvolvimento para o oeste metropolitano, por causa da situação geográfica que isola a gleba do tecido urbano, e mesmo do tipo de ocupação planejada, de *Smart City*, destoando de todos as áreas limítrofes. Do mesmo modo, Mello considera que

não parece haver preocupação em lançar diretrizes urbanísticas que venham de fato a incorporar a nova parcela de cidade, a cidade

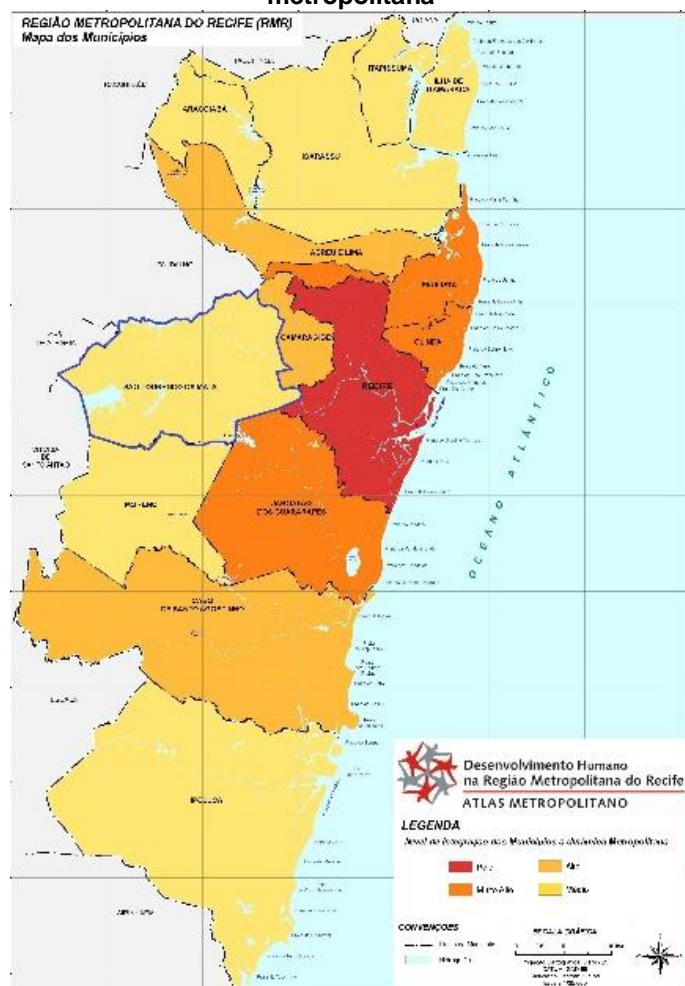
já consolidada ou mesmo minimizar as discrepâncias que surgem a partir da implantação de formas de ocupação que tendem a deixar claro o quão socialmente distintas são as parcelas de populações que vivem nesses espaços". (Mello, 2014, p. 72)

Com o objetivo de avaliar os reflexos urbanos após as intervenções, além dos levantamentos feitos em campo, serão utilizados também os resultados da pesquisa de Germana Maria Santiago de Mello (2014), sob orientação da Profa. Dra. Maria Ângela de Almeida Souza, intitulada *Transformações na dinâmica territorial de São Lourenço da Mata*, que avalia como as mudanças envolvendo a preparação para a realização do Megaevento na cidade tiveram o poder de consolidar uma nova dinâmica imobiliária no município.

O município de São Lourenço da Mata possui uma economia pouco expressiva se comparada aos demais da RMR, características de cidade-dormitório, predominância de população de baixa renda e baixa integração regional. Indicadores que representam esta caracterização podem ser vistos na Figura 45 (IDHM e Indicadores de pobreza/ano 2000) e na Figura 44 (Nível de integração dos municípios da RMR).

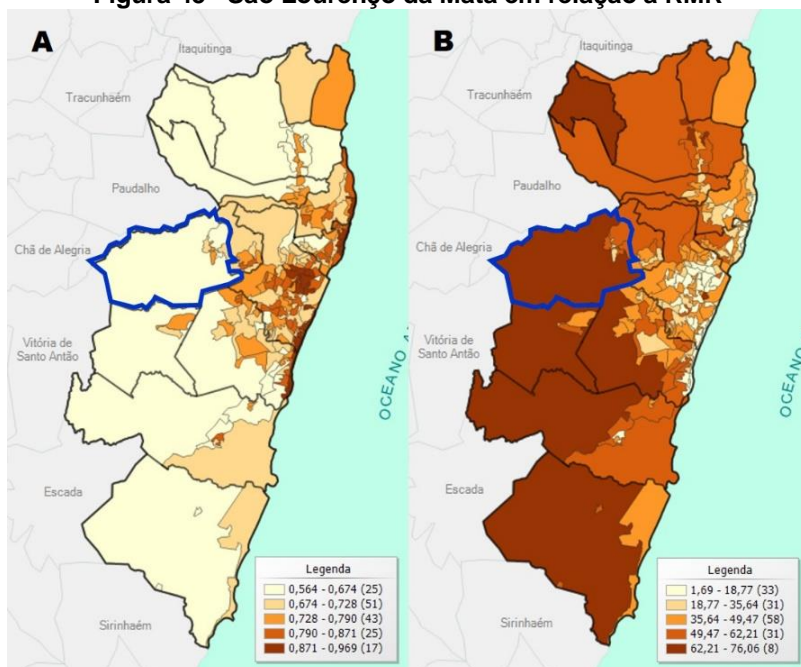
Quanto à produção imobiliária, a predominância até 2009 – inclusive pela característica de baixa renda – foi a autoconstrução, horizontalizada e com ocupação rarefeita do território.

Figura 44 – Nível de integração dos municípios à dinâmica metropolitana



Fonte: Atlas do Desenvolvimento urbano da Região Metropolitana do Recife

Figura 45 –São Lourenço da Mata em relação à RMR



(A) Índice de Desenvolvimento Humano – 2000

(B) Percentual de pessoas com renda abaixo de R\$75,50 – 2000

Fonte: Atlas do Desenvolvimento urbano da Região Metropolitana do Recife

O caso de São Lourenço da Mata necessita ser destacado pois os reflexos na cidade vão além da construção da Arena Pernambuco e da nova centralidade Cidade da Copa – esta última ainda nem construída. Seu principal impacto foi na “consolidação de uma nova dinâmica imobiliária que encontrou na cidade condições de mercado convidativas ao desenvolvimento do setor” (Mello, 2014, p. 74).

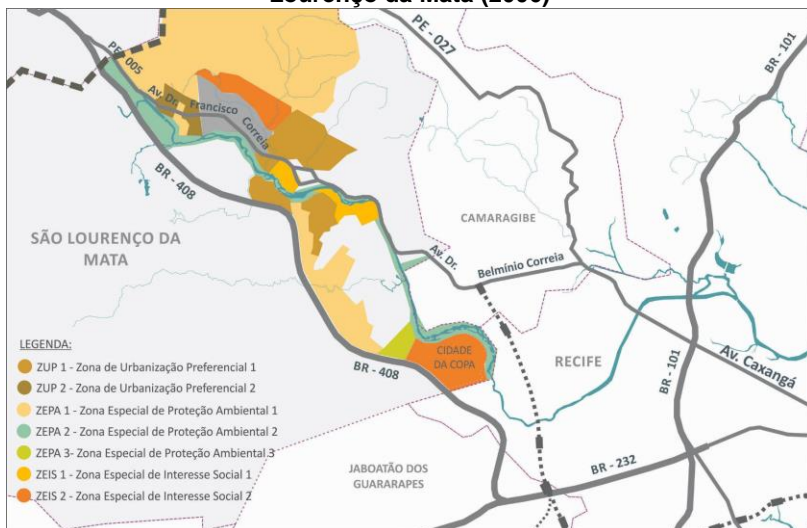
No anúncio oficial de que a arena seria na cidade, a população entrou em festa, vislumbrando a chance de uma real transformação do município e mesmo de uma participação mais próxima ao evento. O município passou então a utilizar *slogan* a auto intitulação de “*São Lourenço da Mata: a cidade da Copa*”, o que mostra a importância dada à esta estratégia. Demonstra ainda o esforço de romper com a imagem atual da cidade, descolando as novas iniciativas das suas características locais reais.

Os aspectos que tornaram possível e até promissora a transformação do município em um novo território de atuação do capital imobiliário foram: a flexibilização Urbanística do governo municipal; a grande disponibilidade de terras e a demanda reprimida no município; o Programa Minha Casa, Minha Vida, de abrangência nacional (MELLO, 2014). Mais uma vez, ações e características de diferentes escalas espaciais atuam em conjunto no espaço urbano.

Entre as ações de flexibilização legal sobre as normas urbanísticas que foram realizadas em São Lourenço da Mata estão a mudança de zoneamento, com eficácia direta sobre a região da Cidade da Copa/Arena Pernambuco: no plano diretor de São Lourenço da Mata de 2006 a área figurava como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) com o objetivo de local iniciativas de Habitação de Interesse Social e equipamentos de uso público. Mais tarde, por força da lei municipal 2.341/2011, o zoneamento do local foi alterado para Zona de Urbanização Especial 3 (ZUP), considerada um dos locais ideais para Operações Urbanas Consorciadas em parcerias entre os setores público e privado. Mello (2014) ressalta ainda que essa não foi a única ação e que entre as alterações mais significativas estão:

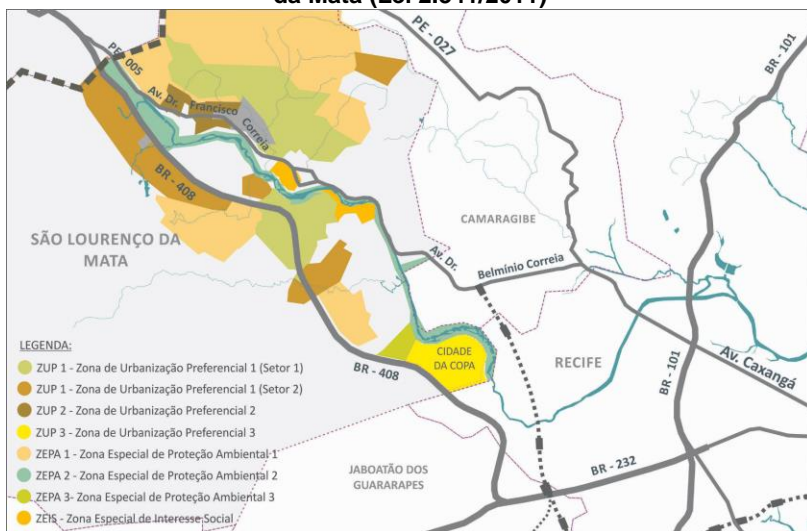
- Ampliação da Macrozona Urbana, extrapolando o limite da BR-408;
- Ampliação dos limites e criação de novas Zonas de Urbanização Preferencial (ZUP), além da divisão por tipo de Zonas (ZUP 1 à ZUP 3) e por setores, diferenciando assim os gabaritos máximos permitidos;
- Redesenho das Zonas Especiais de Preservação Ambiental (ZEPA);
- Extinção de algumas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS);
- Aumento do limite de gabarito em várias Zonas (ZUP, ZUR) – chegando algumas vezes a ser dobrado ou quadruplicado.

Figura 46 – Zonas que sofreram alterações – Plano Diretor de São Lourenço da Mata (2006)



Fonte: MELLO, 2014, p.82

Figura 47 - Alterações no Zoneamento – Plano Diretor de São Lourenço da Mata (Lei 2.341/2011)



Fonte: MELLO, 2014, p.83.

Nesse sentido, Mello (2014) destaca que esse novo momento vivido pela cidade, tem no Plano Diretor Municipal, um instrumento aliado, na conformação de uma nova dinâmica territorial, pautada sobretudo no crescimento intensivo e extensivo da cidade, uma vez que este se reconstrói, tendo por referência as novas demandas do capital. (MELLO, 2014, p.114)

Zona de Urbanização Especial

As zonas intituladas como ZUPs no plano diretor de 2006 se caracterizavam como áreas já dotadas de infraestrutura e próximas da área urbana já consolidada, ao longo da rodovia PE-05, também chamada de Avenida Dr. Francisco Correa. Com a alteração da lei em 2011 há um aumento das áreas classificadas como ZUP, divididos entre três diferentes setores: ZUP1, ZUP2, ZUP3. Nas áreas de ZUP1 (Setor 1) o gabarito chega até 8 pavimentos para edificações multifamiliares. As zonas ZUP2 e ZUP3 não têm parâmetros preestabelecidos, e seus limites são atrelados à aprovação de planos de urbanização específicos. Entre os zoneamentos suprimidos com a alteração estão as ZEIS II “em detrimento da expansão das Zonas de Urbanização Preferencial e, no caso do setor mais ao Sul, para a viabilização da construção da Cidade da Copa” (Mello, 2014, p.79)

Zona de Urbanização Restrita 4

Zonas que eram caracterizadas como áreas periféricas, de transição entre o rural e o urbano, ambientalmente frágeis e de ocupação rarefeita. A partir de 2011, a zona passa a permitir a ocupação das áreas planas, com gabarito de até 4 pavimentos.

Destaca-se que, com a realização do megaevento, surge a oportunidade de mudanças no planejamento da cidade, proporcionando uma disseminação de alterações, não limitadas só aos limites da área de influência da Copa do Mundo. Em escala nacional, esse é também o período de implementação do Programa Minha Casa Minha Vida, estimulando a oferta de moradias à população de baixa renda. Somada a política do PMCMV nacional à flexibilização urbanística local, iniciou-se o processo de aceleração na dinâmica imobiliária e simultâneo

aumento do valor do solo, mesmo em áreas não urbanizadas (mas incluídas dentro desta nova demarcação de Macrozona Urbana). Mello (2014) endossa a importância das alterações afirmando que

as alterações sofridas no Plano Diretor Municipal de 2006, conduziram a construção de um instrumento, que tem como diretriz principal o aumento da permissividade construtiva, sobretudo nas áreas tangentes as principais vias da cidade – Avenida Doutor Francisco Correia e no eixo da BR-408, antigo limite entre as zonas rural e urbana da cidade -, e nas áreas localizadas mais a Oeste da Cidade. (p.81)

Estas modificações na legislação municipal, aliadas às facilidades de financiamento do programa *Minha Casa, Minha Vida*, do governo federal, geraram uma transformação no município incentivando a criação de diversos novos conjuntos habitacionais. A oferta é acompanhada também de grande demanda gerada com o acesso ao crédito: de acordo com levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA sobre a estimativa de déficit habitacional por municípios, a região metropolitana do Recife tem um déficit de 126.653 unidades habitacionais (FURTADO, NETO, KRAUSE apud MELLO, 2014). Foi “a partir desse momento que o setor imobiliário passou a ter expressiva atuação no município, contribuindo ainda para a manutenção da ideia de desenvolvimento e crescimento da cidade” (MELLO, 2014, p.76). Para o poder público municipal, as mudanças no perfil da ocupação são positivas, uma vez que aumentam a arrecadação de impostos prediais anuais.

A prova de que o programa *Minha Casa, Minha Vida* impulsionou a dinâmica imobiliária no município de São Lourenço da Mata é que todos os dezesseis novos empreendimentos levantados na pesquisa de Mello (2014), construídos entre 2010 e 2014, são financiados pelo programa (todos da Faixa 2, para famílias que ganham de 3 a 6 salários mínimos). Assim como ocorre na maioria dos municípios brasileiros, estes novos empreendimentos encontram-se nas periferias da metrópole, pois os preços finais das unidades são controlados pelo programa e a

margem de obtenção de lucro para o empreendedor encontra-se na escolha do local com o menor valor da terra⁴¹.

Assim, no efeito cascata das alterações que permitiram o projeto da Cidade da Copa pela Odebrecht ao sul do município, se dissemina também a oferta de novas habitações, o que aquece o mercado imobiliário até então pouco expressivo.

Se antes do início desse processo as tipologias habitacionais predominantes eram de pequenas casas e pequenas edificações – com no máximo três pavimentos –, com a dinamização do mercado surgiram novas tipologias habitacionais e novos padrões construtivos, onde, em vários casos, as construtoras incorporam as *vantagens* dos condomínios clube, associados ao mote da Copa e às facilidades do programa *Minha Casa, Minha Vida* (MELLO, 2014).

Caracterização dos novos empreendimentos em São Lourenço da Mata

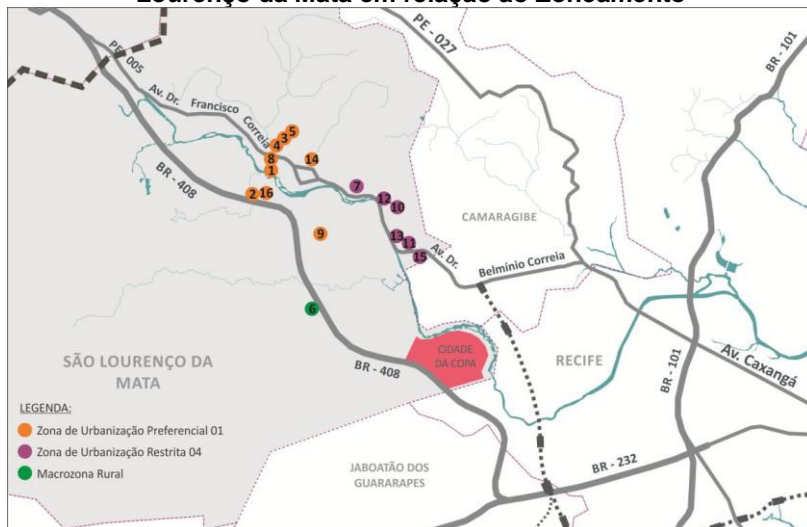
Quanto à localização, os resultados da pesquisa de Mello (2014) mostram que a maioria dos novos empreendimentos, nove dos dezesseis, encontram-se em áreas favorecidas pelas alterações já mencionadas no Plano Diretor. Oito dos empreendimentos fizeram uso do gabarito máximo permitido pela lei. A autora prevê ainda que a tendência do crescimento extensivo da cidade se dará ao longo dos principais eixos viários da cidade, as margens da Avenida Doutor Francisco Correia e da BR-408, tendo este último caso, maiores tendências à verticalização, devido à maior permissividade do índice.

No que diz respeito ao perfil das edificações, a maioria das novas unidades possuem 2 quartos, sala/cozinha, um banheiro, uma vaga de garagem. O destaque é a composição das áreas comuns de lazer dos empreendimentos, onde foi comum encontrar uma variedade de serviços como playground, minicampo, praças, piscinas, salão de festas, espaço gourmet e, eventualmente, brinquedoteca, churrasqueira, biblioteca, entre outros. O lazer se torna diferencial nos novos empreendimentos contrapondo-se à

⁴¹ Mais a esse respeito pode ser encontrado na obra: O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais, de Adauto Lucio Cardoso.

dificuldade de acesso e falta de serviços nas áreas periféricas que ocupam.

Figura 48 – Localização dos empreendimentos imobiliários de São Lourenço da Mata em relação ao Zoneamento



Fonte: Mello, 2014, p.117

Os perfis dos empreendimentos pesquisados por Mello foram classificados como:

- bairro planejado – 8 pavimentos: assume estrutura e porte de bairro, oferecendo uma variedade de usos além da habitação, como comércio, serviços, escolas, etc. A autora destaca que essa característica é condicionada pela localização, uma vez que não há infraestrutura de porte na região. Identificado 1 empreendimento, com 2.048 unidades habitacionais;
- condomínio de apartamentos – 4 pavimentos: é o perfil mais frequente, caracterizados por grandes conjuntos de quatro pavimentos, configurados em quadras intercaladas com áreas comuns. Sua comercialização é feita por fases. Identificados 6 empreendimentos, totalizando 2.320 unidades;
- condomínio de apartamentos – 2 pavimentos: formado por blocos de imóveis conjugados em fita, tipo duplex.

Identificados 5 empreendimentos, totalizando 356 unidades;

- apartamento – 4 pavimentos: diversos apartamentos por pavimento, chegando até a dez unidades, também apresenta área de lazer completa. Identificados 3 empreendimentos, totalizando 108 unidades;
- condomínio de casas: Trata-se do primeiro empreendimento Minha Casa, Minha Vida de São Lourenço da Mata, em casas isoladas. Identificado 1 empreendimento, com 6 unidades.

Figura 49 – Novos Empreendimentos imobiliários em Camaragibe e São Lourenço da Mata.



Fonte: RAMALHO, 2013, p.35

Quanto ao porte e localização, a maior concentração de empreendimentos de grande e médio porte está “nas áreas de expansão urbana – no extremo oeste do município e às margens da BR-408, ao sul –, enquanto os de menor porte se concentram nas áreas de urbanização restrita” (MELLO, 2014, p.129).

As transformações apontadas no território de São Lourenço da Mata são induzidas pela flexibilização legal realizada para viabilizar a realização da Copa do Mundo, mas esse não foi o único responsável. O poder público agiu também respondendo à

pressão do mercado⁴² pela liberação de novas áreas. Desse modo pode-se afirmar que o Estado abriu frente para o mercado imobiliário, permitindo sua dinamização.

Todo este levantamento foi realizado no período de preparação de São Lourenço da Mata para receber o evento e sob a expectativa de que a Cidade da Copa tivesse todas as suas fases de implantação concluídas até o ano de 2020. Contudo, as únicas obras concluídas até o momento foram a Arena e as vias de acesso.

Passado o evento e sem o alcance das expectativas criadas das facilidades, de se morar próximo desta 1ª *Smart City* da América Latina, a dinâmica imobiliária no município voltou a decair.

6.3.4 Análise Comparativa

Uma das peculiaridades do caso da Copa do Mundo 2014 na Região Metropolitana do Recife, que o destaca no cenário nacional, é permitir uma análise comparativa dos reflexos urbanos de projetos realizados tanto em áreas já urbanizadas quanto projetos de novas centralidades, que representam a abertura de novas frentes imobiliárias.

Com o fechamento da coleta de dados realizada em campo, comparação das fotos aéreas e da extensa pesquisa bibliográfica sobre os locais, será apresentada aqui a comparação direta entre os legados esperados, os impactos e reflexos na dinâmica imobiliária urbana causados pelos dois empreendimentos previamente apresentados: a Via Mangue e a Cidade da Copa.

Localização no contexto da RMR

O projeto da Via Mangue insere-se em um contexto urbano de alto valor do solo, em uma das áreas residenciais de maior concentração de camadas de mais alta renda da cidade, que se apresenta no bairro de Boa Viagem. O perfil de ocupação

⁴² A esse respeito, ver a entrevista realizada com o Secretário de Planejamento e Infraestrutura de São Lourenço da Mata, Ivaldo Beltrão, realizada por Mello.

existente na área, no entanto, estava longe de ser homogênea: em pequenas porções de solo resistiam ocupações informais da população de baixa renda, a maior parte à beira do mangue. Essa mescla de perfis de ocupação intensifica-se no bairro do Pina, com grande diferenciação entre o leste e o oeste do bairro.

Além do uso residencial e hoteleiro bastante verticalizado, a região destaca-se na cidade pela disponibilidade de comércios e serviços.

Já a Cidade da Copa representa o coração do evento, e tem a Arena Pernambuco como elemento âncora. Sua localização foi intencionalmente selecionada pelo governo do Estado pelo seu potencial de promoção da integração regional: pertencente ao município de São Lourenço da Mata, a nova centralidade é ao mesmo tempo limítrofe com Recife, Jaboatão dos Guararapes e Camaragibe.

O perímetro da pretensa Cidade da Copa é, em grande parte, naturalmente cercado pelo Rio Capibaribe, o que o isola do tecido urbano existente. As áreas adensadas mais próximas são predominantemente residenciais, de baixa renda, com ocupação horizontalizada e fruto de autoconstrução. O conceito de *Smart City*, proposto para a nova centralidade, significaria uma ruptura de linguagem e uso intensa para a região.

Estes casos de urbanização dispersa ampliam a malha urbana da cidade, por vezes aumentando as áreas conurbadas, oneram o Estado com a dispersão da procura por serviços públicos. Este modelo relaciona-se ao estudo de Villaça (2001) sobre a pulverização de novos centros metropolitanos em paralelo com o abandono do centro tradicional.

Legado esperado

Para a Via Mangue o legado esperado é a melhoria do sistema (rodo)viário. Com a implantação da Via Mangue muda a acessibilidade entre Jaboatão dos Guararapes e a Zona Sul de Recife ao centro.

Apesar de economicamente só ter sido viabilizada com a Copa do Mundo 2014, a localização da Via Mangue não era fundamental para os deslocamentos necessários para o evento,

mas sim para a diminuição dos congestionamentos no interior dos bairros causado pelo tráfego de passagem.

Já com a Cidade da Copa e Arena Pernambuco buscou-se desenvolvimento urbano, que hoje se distribui no eixo norte-sul, para o oeste metropolitano. A principal marca do *City Marketing*, no caso da RMR, foi a promoção de uma nova cidade planejada, anunciada como a primeira *Smart City* da América Latina, um novo modelo que surge mundialmente para tornar as cidades mais competitivas. E esse foi o principal atrativo para aumentar a dinâmica imobiliária do entorno: morar próximo à Cidade da Copa.

Impactos: remoções e desapropriações

A Via Mangue, em sua característica de via expressa, foi implantada no limite entre a área de preservação do parque dos manguezais e os bairros consolidados, acarretando, desse modo, na remoção de mais de 900 famílias. Diferente dos demais projetos, as famílias receberam moradias próximas à localização de suas comunidades, promovidas pelo governo municipal do Recife.

No entorno da Cidade da Copa, que é bastante isolado, foram realizadas diversas obras de mobilidade para garantir a sua acessibilidade. Decorrente dessas obras, foram realizadas uma série de desapropriações, tanto de cerca de 300 posseiros que moravam na área onde seria construída a Cidade da Copa como também de 900 famílias do Loteamento São Francisco, em Camaragibe, onde seria feita uma ampliação do terminal integrado de passageiros.

Até o presente momento nenhuma obra foi executada, nem na ampliação do terminal de passageiros, nem na urbanização da Cidade da Copa. Desta última, nem mesmo o parcelamento do solo foi aprovado e a própria construtora Odebrecht retirou o portal eletrônico do ar. O futuro dessa área, que era pública e foi privatizada em uma parceria público-privada legitimada pela Copa, permanece incerto.

A construção de um legado em infraestrutura ou em um novo direcionamento para o crescimento urbano é feito à custa de

impactos significativos para a população local que sofre com as desapropriações e remoções.

Reflexos na dinâmica urbana: mercado imobiliário

Em ambos os casos, os reflexos imediatos mais intensos foram na dinamização acentuada nos setores da construção civil e imobiliário.

Em Boa Viagem, dada a oferta de serviços do próprio bairro e do entorno, a farta estrutura privada de lazer não seria necessária, mas o lazer exclusivo – para o qual pode-se usar de ilustração o empreendimento *Le Park Boa Viagem Residential Resort* da Cyrela – dá *status* ao comprador e aumenta consideravelmente a percepção de valor do produto. Essa busca por condomínios fechados em setor da cidade com tantos serviços e lazer disponíveis fala muito sobre o comportamento pós-moderno, mas também denuncia o aumento da criminalidade e a sensação de insegurança da população.

Em São Lourenço da Mata, além das obras de mobilidade implementadas pelo governo do Estado de Pernambuco para viabilizar a nova centralidade, outras medidas relacionadas à legislação urbanística de São Lourenço da Mata foram tomadas para viabilizar, tanto o projeto da Cidade da Copa, quanto para a flexibilização urbanística para outros empreendimentos. Como também destacado na pesquisa de Ramalho (2015) e Mello (2014), foi nesse momento que o setor imobiliário passou a atuar com maior expressividade no município.

Os novos empreendimentos criados em São Lourenço da Mata têm como característica a localização periférica – em relação tanto ao centro de São Lourenço da Mata quanto à RMR –, com acesso distante das áreas já urbanizadas e, portanto, dependentes do carro (também pela insuficiência de transporte público); os conjuntos de numerosas unidades oferecem uma variedade de usos, tanto de lazer como comércio e serviços. É o que Mello chama de *partículas de cidade*, desconectadas de suas características locais e com pouca interação com a malha urbana existente. A proposta para a Cidade da Copa, da Odebrecht, segue exatamente a mesma proposta: um novo bairro planejado, não articulado com os municípios limítrofes.

A qualidade ambiental das áreas periféricas e a oferta de lazer – assumindo que existem dificuldades quanto à mobilidade – são apropriados pela indústria da construção civil e tornam-se fatores decisivos na escolha de empreendimentos pelos consumidores.

A relação da Cidade da Copa com a atração de novos empreendimentos foi observada na pesquisa de Mello (2014), que foi realizada entre 2011 e 2013, enquanto ainda havia a expectativa da construção do empreendimento. Contudo, após a realização do evento em 2014, sem a perspectiva para a efetiva execução da Cidade da Copa, muitos empreendimentos deixaram de ser construídos ou tiveram seus projetos reduzidos.

Nas duas áreas observou-se a criação de uma grande quantidade de unidades habitacionais que, desde a formulação das campanhas de *marketing*, são voltadas para o investidor e não para o usuário final.

Essa dinamização do setor da construção civil e imobiliário também se dá, em parte, pelo contexto histórico da economia, e das ações para enfrentamento da crise econômica mundial, desde 2008. Na época, o governo federal apostou na construção civil como forma de reaquecer a economia, contando com seus efeitos multiplicadores de geração de empregos e estímulo aos fluxos de capital. Sobre o setor, foram aplicados recursos massivos do Programa Minha Casa Minha Vida. A medida – baseada na produção de unidades habitacionais através da iniciativa privada e com financiamento da Caixa Econômica Federal – beneficiou diretamente as empresas do setor que começavam a atuar no mercado da Bolsa de Valores e que estavam ameaçadas de descapitalização. Quando os preparativos para a Copa se iniciaram no Brasil o setor imobiliário já estava em movimento de ascensão. Além disso, o processo de aumento dos preços imobiliários já era uma constante.

Em outra parte, é claro, a dinamização é fruto da reestruturação urbana em torno das ações ligadas à Copa do Mundo, que cria a ambiência de valorização do solo, em porções específicas da cidade, propícias para a extração dos benefícios líquidos dos investimentos públicos através de uma renda da terra.

A intenção da localização da Cidade da Copa em São Lourenço da Mata foi para atrair o crescimento regional para o oeste metropolitano. Mesmo com a doação do terreno e o fornecimento da estrutura básica pelo governo, como forma de tornar a iniciativa economicamente viável, é questionável se o novo bairro seria capaz de concorrer com a atratividade existente hoje no eixo norte-sul, vetor econômico atual onde estão localizados o porto e as maiores indústrias do Estado.

Paralelamente, com a implantação da Via Mangue o legado esperado era fazer diminuir o tráfego de passagem, mas a intervenção acabou fazendo aumentar a densidade populacional de modo considerável em apenas três anos.

Sem a Construção da Cidade da Copa, muitos dos projetos lançados não foram totalmente realizados, dada a baixa ocupação, e o mercado se direcionou aonde já era pujante, principalmente depois da implantação de SUAPE - na zona sul. Em suma, a intenção de estimular a concentração no oeste metropolitano para diminuir no eixo norte-sul surte o feito contrário.

7 ESCALAS DE ATUAÇÃO E RELAÇÃO DOS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO NOS MEGAEVENTOS

A produção e modificação do espaço urbano por meio do megaevento Copa do Mundo no Brasil contou ações entrelaçadas de diversos agentes, cada qual com atuações em diferentes escalas espaciais.

Entre os principais agentes sociais que participaram com ações diretas ligadas à realização do evento, destacaram-se:

- o organizador do evento, FIFA;
- as empresas parceiras da FIFA, patrocinadoras oficiais do evento;
- a mídia, com as campanhas publicitárias e a propagação da ideologia;
- o governo brasileiro, em suas três esferas, desde a disputa para sediar o evento até a definição dos projetos a serem implantado;
- as organizações de financiamento público, que viabilizaram financeiramente o evento, mesmo em momento de crise econômica;
- as construtoras e empreiteiras responsáveis pela execução das obras;
- os proprietários de terra das regiões das intervenções;
- os promotores imobiliários; e
- os grupos sociais excluídos, na defesa dos direitos da população alvo de processos de remoção ou desapropriação.

Estes diferentes agentes atuaram, influenciando uns aos outros, em ações de diferentes escalas espaciais. Mesmo que haja forças contrárias entre as ações isoladas, o resultado final foi a soma destes vetores. As relações de dependência existentes entre as ações de cada um dos agentes acima relacionados, em suas diferentes escalas espaciais, foram representadas no fluxograma da Figura 50.

Figura 50 - Fluxograma das relações entre os agentes relacionados à Copa do Mundo FIFA.



Fonte: Elaborado pela autora.

Em escala global, o Brasil participou de uma disputa global, submetendo-se à coordenação e regras de um agente internacional – neste caso a FIFA – para conquistar o direito de sediar o megaevento

Uma das motivações para tal iniciativa foi a possibilidade de construir e propagar uma nova imagem do país para o mundo, que poderia ter força o suficiente para atrair o capital excedente do processo de acumulação do capitalismo em uma economia cada vez mais globalizada. Isto porque um megaevento pode atuar como uma espécie de vitrine para o país por meio da exposição na mídia global.

A exposição midiática internacional tem grande importância nessa escala, pois significa que atores internacionais (como governos, organizadores, empresas patrocinadores e

telespectadores) fiscalizaram e ajudaram a cobrar que a execução das obras planejadas aqui fosse concluída nos prazos acordados.

Em escala nacional, o governo federal passou a concentrar os recursos captados no mercado internacional, definindo – mesmo que não oficialmente – cidades e regiões prioritárias para investimentos. Tendo isto em vista, é possível argumentar que problemas econômicos também devem cristalizar-se nos próximos anos, com uma nova desaceleração no ritmo de investimentos em infraestrutura urbana.

Em escala regional os impactos podem afetar grandes manchas urbanas. As cidades-sede que foram escolhidas são capitais de seus Estados, polo econômico de suas Regiões Metropolitanas e, com a exceção de Cuiabá⁴³, já possuíam grande potencial turístico de antemão. A Região Metropolitana do Recife, a exemplo disso, já dispunha antes do evento do número mínimo de leitos exigidos pela FIFA para comportar a demanda⁴⁴. Na maioria dos casos as polaridades das Regiões Metropolitanas são intensificadas, pois há uma concentração ainda maior de equipamentos nas áreas centrais, comprometendo seu equilíbrio. Onde houve intervenções que atingiram mais de uma cidade, estas se resumem ao melhoramento das rodovias que conectam a capital até o aeroporto na cidade vizinha. Com a concentração de investimentos aumenta a atratividade da cidade-polo para novos investimentos, novos negócios e mais infraestrutura.

Em escala local – do espaço intraurbano, do bairro – o que se observa são as rupturas tecido urbano causadas pelos Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano, com o potencial de mudar o valor da terra da área, usos e perfil de ocupação no entorno das intervenções. Essas rupturas não surgem espontaneamente: elas são dependentes da já mencionada captação de recursos em escala nacional, da concentração de esforços nacionais em áreas

⁴³ Apesar de não possuir aparato turístico, a Copa em Cuiabá se justifica pelo poder econômico do agronegócio na região.

⁴⁴ Número de leitos indicado pela FIFA na proporção de 30% dos 46 mil assentos da Arena Pernambuco. Recife já dispunha de 11.452 e a RMR de 38.644 (Inventário da Oferta Turística da MEPETUR, 2011, apud RAMALHO et. al. 2015)

prioritárias e da atratividade das cidades-polo das regiões metropolitanas e dos interesses dos proprietários de terras locais.

As ações locais não são isoladas e aparecem sempre orquestradas e relacionadas com as demais escalas. Enquanto em escala global agentes internacionais ajudam a cobrar pelo cumprimento dos prazos para a execução das obras, em escala local isso significa que em nome da celeridade suprimem-se ou encurtam-se os processos de participação popular nas decisões, nos licenciamentos ambientais e nos estudos de impacto de vizinhança. A política urbana local revela o aumento da importância dada aos grandes projetos de desenvolvimento urbanos para o desenvolvimento de setores estratégicos da cidade e a remoção de famílias para a sua construção, estas invariavelmente de baixa renda.

A dinâmica intraurbana está sendo afetada pelos investimentos realizados para a Copa nas metrópoles brasileiras, o que afeta indiretamente também os demais municípios brasileiros, pois esta é uma política pública Nacional, e os financiamentos concedidos por entidades financeiras públicas nacionais, como BNDES e Caixa Econômica Federal, concentram em 12 cidades brasileiras recursos provenientes de todos os 5.561 municípios. Desta forma a concentração local de recursos é levada também para a escala nacional.

O caso da Copa do Mundo FIFA no Brasil evidencia como as ações combinadas entre Estado e agentes privados tingem o espaço urbano, em uma negação do direito à cidade nos termos postulados por Lefebvre.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A contextualização do momento histórico no qual se inserem os megaeventos é de extrema importância para o entendimento do papel por eles desempenhado na gestão das cidades contemporâneas e na ideologia que os protege. Os grandes eventos, esportivos ou culturais não são uma novidade do momento atual. A partir da perspectiva histórica pôde-se observar que eles sempre foram imbuídos de força e grande simbolismo, significativo o suficiente para serem usados como motivo para tréguas nos Jogos Olímpicos da Antiguidade, como referência de vanguarda e modernidade nas grandes exposições mundiais, como difusor do ideário de uma *raça* superior durante o nazismo, como legitimador de ditaduras na América do Sul, entre tantos outros ideários.

Nas últimas décadas surgiram novas mudanças no significado desses eventos. Notadamente, isso se deu em decorrência de uma importante interação entre o contexto econômico, político e social a partir da década de 1980. Quando a crise resultante do reordenamento da economia mundial se intensificou na Europa, reduzindo-se a disposição do Estado do Bem-Estar Social pelos governos e com a hegemonização do modelo neoliberal. Com o encolhimento do Estado, as políticas sociais, consideradas amplas e dispendiosas demais, foram substituídas por intervenções pontuais que pudessem induzir mudanças gradativas em seu entorno.

No contexto da globalização, as cidades passam a ser geridas como empresas, competindo pela atração de capital internacional.

A investigação da utilização dos megaeventos como ferramenta do planejamento urbano estratégico e do City Marketing revelou que, no âmbito do planejamento e gestão urbanos, esse processo se intensificou paralelamente com o declínio do planejamento físico-territorial tradicional – considerado rígido para os novos desafios urbanos e econômicos. Assim, entra em ascensão o modelo de planejamento estratégico – com foco maior nas ações do que nas regulamentações – e do city marketing – que desenvolve a marca da cidade para ser inserida e vendida no circuito global.

A partir da experiência do Plano Estratégico que preparou Barcelona para receber as Olimpíadas de 1992, megaeventos passaram a ser divulgados como sinônimo de oportunidade de reestruturação urbana. Essa ideia se disseminou pelo mundo pela mão de seus planejadores Jordi Borja e Manuel Forn, em inúmeras consultorias técnicas.

Com essas mudanças, o significado dos megaeventos esportivos começou a desconectar-se cada vez mais do esporte propriamente dito: usado como ferramenta do modelo de gestão do planejamento estratégico e do *City Marketing*, é a exposição midiática do espetáculo que possibilita a divulgação da cidade e sua inserção nos circuitos internacionais. O papel desempenhado pelo esporte é o da legitimação das ações necessárias para a construção desse espetáculo de forte apelo dramático e que movimentam paixões nacionais.

A Copa do Mundo de futebol é hoje um dos eventos de maior apelo emocional de massa, com fortes demonstrações de nacionalismo, com um conjunto de jogadores atuando em um espetáculo milionário que é encarregado de representar a força, a habilidade e a raça de todo um país. A legitimação de ações controversas no espaço urbano é facilitada nesse contexto.

Identificadas as características do tema, Copa do Mundo FIFA, procurou-se identificar os agentes produtores do espaço urbano que interagiram em prol da viabilização dos megaeventos, ou em resposta a estes, em diferentes escalas espaciais.

Os principais agentes identificados no caso brasileiro foram: o organizador do evento, FIFA; suas empresas parceiras, patrocinadoras oficiais do evento; a mídia, com as campanhas publicitárias e a propagação da ideologia; o governo brasileiro, em suas três esferas, desde a disputa para sediar o evento até a definição dos projetos a serem implantados; as organizações de financiamento público, que viabilizaram financeiramente o evento, mesmo em momento de crise econômica; as construtoras e empreiteiras responsáveis pela execução das obras; os proprietários de terra das regiões das intervenções; os promotores imobiliários; e os grupos sociais excluídos, na defesa dos direitos da população alvo de processos de remoção ou desapropriação.

Verificou-se que a estratégia produção do espaço através da Copa do Mundo no Brasil requereu diversas ações interligadas destes agentes, que atuaram em diferentes escalas.

A interface da Copa do Mundo 2014 com o espaço urbano das 12 cidades-sede eleitas se deu por meio de Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano (GPDU), em sua grande maioria nos seguintes temas: melhorias nos aeroportos, construção do estádio/arena e na mobilidade urbana necessária para conectar os dois primeiros.

A indústria do turismo foi a grande aposta para garantir lucros com os turistas que participam do evento. Isso significa que as intervenções são concentradas nas cidades em áreas de interesse para o turismo e para o turista, e não necessariamente da população local.

Em seu anseio por tornarem-se cidades globais, foi utilizada a criação de novos marcos, símbolos, ícones arquitetônicos. Aqui se verifica o papel do arquiteto no contexto da Copa do Mundo: ele torna-se um promotor de vendas, o cenógrafo da cidade-espetáculo.

Os novos equipamentos urbanos atuam interferindo na dinâmica urbana de seu entorno, sobre um tecido que já é consolidado e que possui um determinado gradiente de valor do solo. Desse modo, a Copa do Mundo 2014 teve significados diferentes dependendo do contexto preexistente em cada cidade-sede. A análise em escala nacional mostrou que estádios e seus empreendimentos imobiliários anexos caracterizam-se como vetores de valorização do solo do seu entorno, e que as obras de mobilidade urbana possuem grande potencial de criar novas localizações – modificando a relação dos bairros localizados ao longo destes eixos novos ou reformados – com o restante da cidade.

Os casos brasileiros foram classificados em três categorias, utilizando-se como critérios: a justificativa da escolha da cidade; a localização dos investimentos em relação às áreas valorizadas ou em processo de valorização das cidades-sede.

As categorias e as sedes correspondentes foram:

- Cidades de caráter simbólico: Manaus e Brasília;

- Reforço na atual direção predominante de crescimento: Belo Horizonte, Curitiba, Cuiabá, Natal, Porto Alegre, Rio de Janeiro e Salvador;
- Inflexão na atual direção predominante de crescimento: São Paulo, Fortaleza e Recife (em relação à Cidade da Copa).

Nas cidades escolhidas apenas pelo seu caráter simbólico, poucas intervenções foram de fato realizadas e, portanto, não houve um legado significativo. A gestão das arenas esportivas não se mostrou economicamente viável e sua manutenção continua dependendo de investimentos públicos.

As cidades onde houve um reforço na direção predominante de crescimento mostram-se como exemplos físicos da Teoria da Causação Circular. As ações concentradas em áreas já valorizadas dão impulso ao processo de segregação socioespacial já existente. Os benefícios líquidos dos investimentos públicos são apropriados pelo setor imobiliário e pela parcela da população que possui também maior influência política. É provável que os locais que receberam investimentos para a Copa devam ser os mesmos a receber novos aportes públicos no futuro, pois a pressão econômica sobre as decisões políticas tende a aumentar em favor das regiões valorizadas.

Nas cidades onde houve uma inflexão na atual direção predominante de crescimento, os investimentos foram feitos na criação de novas centralidades, na conquista de novos territórios de expansão. O Estado atuou abrindo novas frentes para o mercado imobiliário.

Em uma observação geral da experiência brasileira – levando em conta a relação de processos econômicos e a forma como esses processos se cristalizam no espaço urbano – é possível argumentar que a Copa do Mundo de 2014 teve como significado a legitimação de ações de grande aderência ao modelo neoliberal, utilizando equipamentos urbanos para impulsionar a infraestrutura que criam valorização imobiliária em porções estratégicas do território, por um lado, e valendo-se da grande exposição midiática mundial para a venda da marca da cidade por outro. As intervenções feitas atuam de modo muito pontual, não alcançando a pretendida ampla reestruturação urbana.

No caso da realização da Copa do Mundo 2014 na Região Metropolitana de Recife, a análise da localização das intervenções mostrou um espraiamento maior das intervenções, alcançando diferentes municípios e com características mais diversificadas que nas demais cidades-sede.

Quanto à relação das intervenções com a dinâmica urbana e o tecido urbano consolidado, há intervenções que causaram pouco impacto, como o Terminal Marítimo de Passageiros, um caso de criação de uma nova centralidade urbana, além de casos de ações que reforçam a direção predominante de crescimento, como aconteceu com a Via Mangue.

A promoção da integração regional foi uma premissa do governo do Estado de Pernambuco desde o início do planejamento das obras. O objetivo foi buscar diminuir a concentração da ocupação e de oportunidades no eixo norte-sul, especialmente no centro e no litoral da capital Recife, e fortalecer o crescimento de novas áreas na Região Metropolitana. Por isso, as obras de desenvolvimento da rede hoteleira foram distribuídas em sete diferentes municípios; o BRT Norte-Sul conecta o Recife, Olinda, Paulista, Abreu e Lima e Igarassu; o BRT Leste-Oeste conecta o Recife à Camaragibe e São Lourenço da Mata; a própria Arena Pernambuco, palco do espetáculo em si, fica na confluência de São Lourenço da Mata, Recife, Camaragibe e Jaboatão dos Guararapes.

Dada a problemática apresentada, e considerando que o megaevento gera uma ambientação criadora de funções e formas espaciais na cidade, foi realizada uma avaliação, por meio de uma abordagem qualitativa em escala local, dos impactos, legados e reflexos urbanos deixados na Região Metropolitana do Recife pela Copa do Mundo 2014.

Esta avaliação é dependente do histórico da ocupação local, uma vez que os grandes projetos implantados em razão do evento acomodam-se à dinâmica do mercado, dando ainda mais velocidade aos processos de segregação socioespacial. Observou-se ainda que a análise desses empreendimentos não seria completa sem considerar tudo o que foi levantado no embasamento teórico: que esses impactos e mudanças na dinâmica urbana foram viabilizados por um megaevento que atua a serviço do *city marketing* e que, em todo esse contexto, a

participação do esporte, de fato, teve peso maior como legitimador do modelo do que como esportivo.

Dentro do caso da Região Metropolitana do Recife, foi investigada a pegada urbana das duas intervenções mais impactantes: a nova via expressa Via Mangue; e a proposta de nova centralidade Cidade da Copa, que tem como elemento âncora a Arena Pernambuco. Mesmo que a Via Mangue não tenha tido relação direta com o evento e esteja apenas parcialmente liberada, e mesmo que de todo o projeto de Cidade da Copa apenas a Arena e as vias de acesso tenham sido executadas, as duas obras influenciam alterações na dinâmica de seus entornos.

A principal marca do *City Marketing* no caso da RMR foi o anúncio da construção de uma nova cidade planejada, dentro de um novo conceito competitivo de *Cidades Inteligentes*. E esse foi o principal atrativo para a venda da área do entorno: morar próximo a Cidade da Copa.

Para a execução das duas obras, direta e indiretamente, foi realizado um número expressivo de desapropriações – 992 casas para a Via Mangue, 330 na área da Cidade da Copa e mais 900 imóveis do loteamento São Francisco, em Camaragibe. Enquanto na área central de Recife as famílias foram reassentadas pela Prefeitura em conjuntos habitacionais, distantes no máximo 5 quilômetros de sua localização inicial, em São Lourenço da Mata e Camaragibe as desapropriações foram forçadas, com denúncias de violações ao direito de moradia; às famílias foram prometidas indenizações irrisórias, frutos de processos jurídicos de pouca transparência, agenciados pela *Sedes*, uma secretaria executiva criada especialmente para dar celeridade aos processos de desapropriação e remoção. Passado mais de um ano do fim do evento, ainda há famílias que não conseguiram receber as devidas indenizações.

Durante os dias de jogos da Copa, a expectativa da população local de acompanhar de perto um evento de tal prestígio também não se concretizou, uma vez que a zona de exclusão no entorno da área, delimitada pela FIFA, restringia o acesso apenas para as pessoas que tivessem ingressos.

Em ambos os casos o maior reflexo imediato foi no incremento da dinâmica imobiliária. Em Boa Viagem e no Pina se

deu a intensificação da verticalização do bairro, com a criação de 89 novos edifícios, mais de 7.500 novas unidades em apenas dois anos, predominantemente de condomínios residenciais multifamiliares. Em São Lourenço da Mata, o processo de dinamização se iniciou com alterações no Plano Diretor Local que viabilizou não só o projeto da Cidade da Copa como outros empreendimentos imobiliários que também estão desconectados do tecido urbano local. Os novos empreendimentos na cidade são predominantemente grandes complexos multifamiliares, financiados pelo Programa Minha Casa, Minha Vida para a faixa 2 (renda familiar de três a seis salários mínimos), de até quatro pavimentos. Além das unidades residenciais, muitos dos complexos dispõem de grandes áreas de lazer, uma vez que o acesso a qualquer outro equipamento de lazer público só é possível com o uso do transporte individual. Tanto a proximidade com a Cidade da Copa como a proximidade com a Via Mangue são utilizados como um dos principais argumentos de venda pelos promotores imobiliários.

Em nenhum dos casos foram criados espaços públicos de lazer de livre acesso à população. Até mesmo a nova arena esportiva, *padrão FIFA*, será gerida durante 33 anos pelo consórcio Odebrecht como um equipamento privado.

Nas duas áreas observou-se a criação de uma grande quantidade de unidades habitacionais que, desde a formulação das campanhas de *marketing*, são voltadas para o investidor e não para o usuário final.

A intenção da escolha da localização da Cidade da Copa em São Lourenço da Mata foi para atrair o crescimento regional em direção ao oeste metropolitano. Mesmo com a doação do terreno, o governo forneceu também a estrutura básica, como forma de tornar a iniciativa economicamente viável. É questionável se o novo bairro seria capaz de concorrer com a atratividade existente hoje no eixo norte-sul, vetor econômico atual onde estão localizados o porto e as maiores indústrias do Estado. Paralelamente, com a implantação da Via Mangue, o legado esperado era fazer diminuir o tráfego de passagem, mas a intervenção acabou fazendo aumentar a densidade populacional de modo considerável, isto em apenas dois anos e mesmo antes de sua conclusão. Em suma, a intenção de estimular a

concentração no oeste para diminuir no eixo norte-sul pode surtir o efeito contrário.

A pesquisa realizada demonstrou que os supostos legados do evento, em infraestrutura urbana, dão-se com reforço de processos excludentes e com abertura de novas frentes para o mercado imobiliário. Não há, portanto, a construção ou estruturação de uma cidade nova. Trata-se de um reforço que busca legitimar um modelo de governança urbana pré-existente, empreendedorista, voltada mais ao mercado do que à população.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Bárbara Schaustek; MEZZADRI, Fernando Marinho; MARCHI JÚNIOR, Wanderley. **Considerações sociais e simbólicas sobre sedes de megaeventos esportivos**. Revista Motrivivência, Ano XXI, n. 32-33, p. 178-192, 2009.

ALVES, Paulo Reynaldo Maia. **Valores do Recife: o valor do solo na evolução da cidade**. Recife. Luci Artes Gráficas Ltda, 2009.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **Berlim e Barcelona: duas imagens estratégicas**. São Paulo: Annablume, 2012.

BARBOSA, Thiago. **A Copa, a Cidade e a Vila: Um estudo de caso sobre a Vila Recanto UFMG**. 2011. Monografia de graduação em Ciências Sociais – Universidade Federal de Minas Gerais: Belo Horizonte, 2011.

BASTOS, Gabrille Siqueira. **Cotidiano e questão urbana: o Rio de Janeiro entre as políticas públicas e a precarização**. 2010. Dissertação (mestrado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Serviço Social. 228 f.

BIENENSTEIN, Glauco; et. al. **Grandes Projetos: transformações e rupturas nos espaços urbanos** – o caso do Engenho no Engenho de Dentro, RJ. In: MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTEIN, Glauco; SÁNCHEZ, Fernanda (orgs.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. EdUERJ, 2011. p.167-193

BOBBIO, Norberto. **Dicionário de Política**. Apartheid. Brasília, UNB, 1983. pp. 53-56

BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Global & local: management of cities in the information age**. Londres: Earthscan Publications Ltd, 1997. pp.7-15.

BRASIL. **Lei nº 12.663**, de 5 de junho de 2012. Lei Geral da Copa.

CAVALCANTI, Helenilda; LYRA, Maria Rejane de Britto; AVELINO, Emília. **Mosaico urbano do Recife**. Inclusão/Exclusão Socioambiental. Recife, Editora Massangana, 2008.

CHAUÍ, Marilena. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

CONDEPE/FIDEM. **Mobilidade para o Trabalho na Região Metropolitana do Recife** – Deslocamento Pendular e Perfil Socioeconômico dos Ocupados - 2011/2013. Disponível em www.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem/estudos-territoriais. 2014

COMITÊ POPULAR DA COPA PE. Das Violações às Resistências: a atuação do comitê Popular da Copa PE. Ebook disponível em: <https://comitêpopularpe.files.wordpress.com/2015/06/das-violacoes-as-resistencias-impactos-da-copa-em-pe.pdf>

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo, Ática, 1989.

_____. **Globalização e reestruturação da rede urbana**: uma nota sobre as pequenas cidades. Território, Rio de Janeiro, v. 4, n. 6, p. 41-53, 1999.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013. p. 41-51.

CZEGLÉDY, André. **Urban dreams: The 2010 Football World Cup and expectations of benefit in Johannesburg**. In: PILLAY, Udesch; TOMLINSON, Richard; BASS, Orli (org). Development and Dreams: the legacy of the 2010 football world cup. África do Sul - Cidade do Cabo: HSRC Press, 2009.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **Um teatro milionário**. In: JENNINGS, Andrew et. al. *Brasil em jogo: o que fica da Copa e das Olimpíadas?* São Paulo: Boitempo Editorial, 2014. E-book.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Oeste Metropolitano**: diagnóstico para o Desenvolvimento Sustentável. 2010

GÜELL, José Miguel Fernandez. **Planificación estratégica de ciudades**. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.

HARVEY, David. **From managerialism to entrepreneurialism**: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography*, p. 3-17, 1989.

_____. **Spaces of Hope**. University of California Press. Berkeley, 2000. p.133-156

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005. p.163-190.

HILLER, Harry H. **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* Vol. 24. Joint Editors and Blackwell Publishers: Oxford, 2000.

JENNINGS, Andrew. **Jogo Sujo**: o mundo secreto da FIFA. São Paulo: Panda Books, 2011.

JENNINGS, Andrew et. al. **Brasil em jogo**: o que fica da Copa e das Olimpíadas? São Paulo: Boitempo Editorial, 2014. E-book.

LACERDA, Norma; LEITÃO, Lúcia; MARINHO, Geraldo. *Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo*. Caderno Metrôpoles. n.17, 2007. pp 193-217.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

LOPES, Rodrigo. **A Cidade Internacional**. O Planejamento Estratégico de Cidades. R. Janeiro, Mauad, 1988.

MASCARENHAS, Gilmar. **O ideário urbanístico em torno do olimpismo**. Barcelona (1992) e Rio de Janeiro (2007). In: MASCARENHAS, Gilmar; BIENENSTEIN, Glauco; SÁNCHEZ, Fernanda (orgs.). O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades. EdUERJ, 2011. p.41-56

MELLO, Germana Maria Santiago. **Transformações na dinâmica territorial de São Lourenço da Mata: da Cidade da Copa aos novos empreendimentos imobiliários**. (Dissertação de mestrado). Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2014

MORAIS, Danuza Pereira; MACIEL, Caio Augusto Amorim. **Transformações urbanas e identidade territorial no contexto do projeto Via Mangue na comunidade de palafitas do Pina/PE**. Anais do XVIII Conic UFPE, 2010.

NASCIMENTO, Adriana Queiroz. **Panorama dos impactos dos megaeventos esportivos em Cuiabá**. Seminário Nacional "Os impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas nas Metrôpoles Brasileiras". 2013. Observatório das Metrôpoles. Disponível em: [www.observatorio das metropoles.net/ projetomegaeventos](http://www.observatorio.das.metropoles.net/projetomegaeventos). Acesso em 01/08/2014

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (orgs). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016** - 1. ed. - Rio de Janeiro: E-papers, 2015. 542 p.

PILLAY, Udesch; TOMLINSON, Richard; BASS, Orli (org). **Development and Dreams: the legacy of the 2010 football world cup**. África do Sul - Cidade do Cabo: HSRC Press, 2009.

PREFEITURA DO RECIFE. **Programa Recife sem Palafitas**. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/especiais/recifeseempalafitas/>. Acesso em 28/06/2014

RAMALHO, Ana Maria Filgueira. **A Copa do Mundo no Brasil: qual legado estamos construindo?** ARCHITECTON - Revista de Arquitetura e Urbanismo. vol.2, nº2, 2012

RAMALHO, Ana Maria Filgueira; VASCONCELOS, Ronald Fernando Albuquerque. **A Copa de 2014: impactos ou legado para as cidades-sedes do Nordeste?** In: ZIMERMAN, Artur. Copa do mundo de 2014: impactos e legado. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2013. p.39-63.

RAMALHO, Ana Maria Filgueira, et. Al. **Metropolização e megaeventos: impactos da Copa do Mundo de 2014 na Região Metropolitana do Recife.** In: SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luís César de Queiroz (orgs.). Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. 1ed. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. 389-408p.

RAMALHO, Ana Maria Filgueira (orgs). **Recife: os impactos da Copa do Mundo 2014.** Rio de Janeiro: Oficina de Livros, 2015.

REIS FILHO Nestor Goulart. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano.** Via das Artes, São Paulo; 1ª edição, 2006.

REZENDE, Vera. **Planejamento Urbano e Ideologia.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1982. p 15-32.

RITCHIE, Henry. **Maximizando o Legado de Infraestrutura da Copa e dos Jogos Olímpicos no Brasil.** Revista Interesse Nacional. ano 5, nº 18, julho 2012. p. 63-71.

ROCHE, Maurice. **Mega-events and modernity: Olympics and expos in the growth of global culture.** New York: Routledge, 2000

SÁNCHEZ, Fernanda Ester. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial.** 2. ed. Chapecó: ARGOS, 2010. 555 p.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** SP, Hucitec, 1982.

SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luís César de Queiroz (orgs.). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. 1ed. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. 542p.

SÃO LOURENÇO DA MATA. **Lei municipal 2.341 de 10 de outubro de 2011**. Modifica dispositivos do Plano Diretor do Município de São Lourenço da Mata, Lei Municipal nº 2.159, de 12 de maio de 2011.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. **Os impactos, processos e dinâmicas na Cidade do Natal**. Seminário Nacional "Os impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas nas Metrôpoles Brasileiras". 2013. Observatório das Metrôpoles. Disponível em: http://www.observatoriodasmetropoles.net/projeto_megaeventos.

SILVA, Cleiton Ferreira. **Empreendedorismo e mercadificação no espaço urbano: uma reflexão sobre o EIA/RIMA e as implicações socioambientais do projeto de construção da Via Mangue em Recife**. Revista Geoambiente On-line, UFG, n.18, p. 83-99, 2012.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Megaeventos esportivos e o urbano: a copa do mundo de 2014 e seus impactos nas cidades brasileiras**. Revista FSA (Faculdade Santo Agostinho), v. 10, n. 4, p. 195-214, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes: **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas**. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 560p.

TEIXEIRA, Aníbal, Marketing das Cidades. 2002

TONUCCI FILHO, João. **Impactos da Copa do Mundo 2014 em BH: avaliação crítica e perspectivas**. Seminário Nacional "Os impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas nas Metrôpoles Brasileiras". 2013. Observatório das Metrôpoles. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.net/projetomegaeventos>.

ULTRAMARI, Clóvis. **Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos.** URBANA - Revista Eletrônica do CIEC, vol. 1, n.1, 2006.

VAINER, Carlos. **Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano.** In: ARANTES, O. et al. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

VAINER, Carlos, **Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro.** XIV Encontro Nacional da Anpur. Rio de Janeiro, Anpur, 2011.

VAINER, OLIVEIRA, LIMA JR. 2012, **Notas Metodológicas sobre a análise de Grandes Projetos Urbanos.** In: OLIVEIRA et. Al. (orgs). Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital 2012. p. 11-23.

VETTER, David Michel; MASSENA, Rosa Maria Ramalho. **Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infraestrutura urbana? Uma teoria de causação circular.** in SILVA, L (org.) Solo Urbano - Tópicos sobre o uso da terra. Rio de Janeiro, Zahar, 1982.

VILLAÇA, Flávio. **O Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** Studio Nobel, 2012.

PORTAIS DE INFORMAÇÃO

Direito à moradia. <http://direitoamoradia.org/>

Observatório das Metrôpoles. Projeto Metropolização e Megaeventos. <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/projeto-megaeventos/>

Portal da transparência. www.portaltransparencia.gov.br/copa-2014/

Portal 2014. <http://www.portal2014.org.br/>

BRASIL. Decreto No-7.783, de 7 de agosto de 2012. **Lei Geral da Copa.** Regulamenta a Lei nº 12.663, de 5 de junho de 2012, que dispõe sobre as medidas relativas à Copa das Confederações FIFA 2013, à Copa do Mundo FIFA 2014 e à Jornada Mundial da Juventude - 2013. 08 de agosto de 2012. Publicado, no Diário Oficial da União Nº 153, Seção 1.

NOTÍCIAS

ZERO HORA. **Custo de estádios no Brasil ultrapassa o das Copas da África e Alemanha juntos.** Reportagem de 07/08/2013

CARNEIRO, Julia Dias. **Sul-africana questiona 'legado social' deixado por megaeventos esportivos.** BBC BRASIL. Publicado em 13/03/2012.

MAGALHÃES, Mário; RANGEL, Sérgio. **Enfático, Lula defende o gasto federal com Pan-07.** Portal Folha, 08 mar 2007. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/esporte/fk0803200704.htm>. Acesso em 07 julho 2012.

THE GUARDIAN. MICHAEL, Chris. **From Milan to Mecca: the world's most powerful city brands revealed.** Disponível em <http://www.theguardian.com/cities/gallery/2014/may/06/from-milan-to-mecca-the-worlds-most-powerful-city-brands-revealed>. Publicado em 06/05/2014.

ANEXO I – LEVANTAMENTO DE EDIFÍCIOS CONSTRUÍDOS NO ENTORNO DA VIA MANGUE (2013 - 2015)

Nome do edifício	Localização	Nº pavtos.	Uso	Construtora
Gabriel Barcelar Corporate	Rua Dom Ferreira/ Rua Thomé Gibson	10	Comercial	Gabriel Barcelar
Camilo Castelo Branco	Rua Amazonas	21	Residencial	Rio Ave
Residencial Lincoln Avenida	Rua Baltazar Pereira	25	Residencial	Rio Ave
Quinta Manoel Rodrigues	Rua Baltazar Pereira	11	Residencial	Freitas
Souza Mello Tower	Rua Dom Ferreira	10	Comercial	Renel
Não Identificado	Rua João Arruda Marinho/Aviador Severiano Lins	24	Residencial	Torque
Não Identificado	Rua José Maria de Miranda	13	Residencial	Torque
Aviador Severiano Lins	Rua Aviador Severiano Lins	29	Residencial	Conic
Via Jardins	Rua Aviador Severiano Lins	32	Residencial	Moura Dubeux
Maria Satye	Rua Antônio de Sá Leitão	24	Residencial	Gabriel Barcelar
Quinta Maria Diva	Rua Antônio de Sá Leitão	N. I.	Residencial	Freitas
Golden Sky Home Service	Rua Ministro Nelson Hungria	22	Residencial	Dallas
Jaime Figueiredo Residence	Rua Ministro Nelson Hungria	32	Residencial	Romarco
Boulevard Prince	Rua Luiz de Faria Barbosa	24	Residencial	Pernambuco

Via Parque - Nocy Pinteiro	Rua Amaro Albino Pimentel	32	Residencial	Moura Dubeux
Via Parque - José Pinteiro	Amaro Albino Pimentel	32	Residencial	Moura Dubeux
Não Identificado	Luis de Faria Barbosa	26	Residencial	Dallas
Sanches Vilares	Luis de Faria Barbosa	25	Residencial	LG
Sanches Vilares	Rua Luis de Faria Barbosa	25	Residencial	LG
Não Identificado	Rua Amaro Albino Pimentel	N. I.	Residencial	Torque
Boa Viagem Palace	Rua Amaro Albino Pimentel	24	Residencial	Não Identificado
Golden Home Santa Maria	Rua Tenente João Cícero	40	Residencial	Dallas
Beach Class Santa Maria Residence	Rua Dr. Pedro de Melo Cahu	30	Residencial	Moura Dubeux
Golden Bridge Home Service	Rua Nelson Hungria/ R. Maria Carolina	26	Residencial	Dallas
Golden palace Home Service	Rua Mamanguape	26	Residencial	Dallas
Cond Beach Class Boa Viagem	Rua Felix de Brito e melo/ R. General Edson Ramalho	32	Residencial	Moura Dubeux
Giulia Priori	Rua Felix de Brito e melo	33	Residencial	L Priori
Não Identificado	Rua Jack Aires/ Rua Francisco Cunha	28	Residencial	PLS
Dona Cecy	Rua Bruno Veloso / Rua Sirinhaém	25	Residencial	Gabriel Barcelar
Fity Hotel	Rua Dhalia	11	Hoteleiro	HBR
Plaza Royale	Rua Antônio Falcão	28	Residencial	Bittencurt

Praça do Mar	Av Boa Viagem	37	Residencial	Moura Dubeux
Bella Vista	Av Boa Viagem	37	Residencial	Moura Dubeux
Maria Lígia	Rua Antônio Falcão	30	Residencial	Queiroz Galvão
Maria Olívia	Rua Pedro Paes Mendonça	30	Residencial	Queiroz Galvão
Maria Letícia	Rua Pedro Paes Mendonça	30	Residencial	Queiroz Galvão
Maria Emília	Rua Pedro Paes Mendonça	30	Residencial	Queiroz Galvão
Janete Costa	Rua Padre Carapuceiro	23	Comercial	Queiroz Galvão
Acácio Gil Borsoi	Rua Padre Carapuceiro	23	Comercial	Queiroz Galvão
Cícero Dias	Rua Padre Carapuceiro	23	Comercial	Queiroz Galvão
Vicente do Rego Monteiro	Rua Padre Carapuceiro	18	Comercial	Queiroz Galvão
Carlos Pena Filho	Rua Padre Carapuceiro	18	Comercial	Queiroz Galvão
Aldja Vansconcelos	Rua Fernando Simões Barbosa	15	Comercial	Reis
Porto das Acácias	Rua Coronel Anísio Rodrigues / R. Jorge Couceiro	15	Residencial	Rotec
Mirante Classic	Rua Jorge Couceiro da Costa Eiras	17	Residencial	Conlar
Grand Tower Shopping	Rua Agenor Lopes	30	Comercial	Conlar
Golden Beach Home Service	Rua Ribeiro de Brito/ R. Amália Bernardino	35	Residencial	Dallas
Golden Home Shopping	Rua Ribeiro de Brito/ Rua Anizio Rodrigues	33	Residencial	Dallas

Golden Wing Home Service	Rua Anizio Rodrigues	25	Residencial	Dallas
Camile & Rodin	Rua Anizio Rodrigues	23	Residencial	Norcon
Camile & Rodin	Rua Anizio Rodrigues	24	Residencial	Norcon
Riviera Boa Viagem	Rua Carlos Pereira Falcão / R. Amalia Bernardino	35	Residencial	Cosil
Riviera Boa Viagem	Rua Carlos Pereira Falcão / Amalia Bernardino	35	Residencial	Cosil
Golden Bay Home Service	Rua Amália Bernardino Souza	24	Residencial	Dallas
Golden Club Home Service	Rua Amalia Bernardino De Souza	26	Residencial	Dallas
Hotel Luzeiros Recife	R. Barão de Santo Ângelo	20	Hoteleiro	Diretriz Engenharia
Vila Capibaribe	R. Nogueira de Souza/ Rua República árabe unida	23	Residencial	Vila de Sintra/ Duarte
Forte São Pedro	R. Marquês do Alegrete	22	Residencial	Corte Real
Forte São Paulo	R. Marquês do Alegrete	22	Residencial	Corte Real
Beach Class Residence	R. Arquiteto Augusto Reinaldo	31	Hoteleiro	Moura Dubeux
Maria Lavínia	R. Pedro Paes Mendonça	35	Residencial	Queiroz Galvão
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela

Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Le Parc Boa Viagem	Av. General Mac Arthur	24	Residencial	Cyrela
Boa Viagem Prince	R. Mario Souto maior /Augusto Lins e Silva	25	Residencial	Pernambuco
Rosa de Campos Claassic	R. General Salgado / R. Batista Leão	28	Residencial	Conlar
Antonia Cruz Alves	João Cardodo Aires	N. I.	Não identificado	Não Identificado
Luiz Queiroz	R. João Cardoso Ayres/ R. Major Armando de Souza Melo	27	Residencial	Humayta
Costa dos Navegantes	R. Visconde de Jequitinhonha/ R. Baltazar Passos	23	Residencial	Santo Antônio
Ivani Silvestre Residence	Av. Boa Viagem	18	Residencial	Romarco
Rio Beira Mar	Av. Boa Viagem	5	Residencial	Sólida Engenharia
Pontes Home Stay	Av. Domingos Ferrenira/ R. Barão de Souza Leão	25	Residencial	Rio Ave
Bosque Boa Viagem	R. Antônio Vicente/ Rio Azul	29	Residencial	BV
Costa dos Corais	R. Barão de Souza Leão	N. I.	Residencial	Santo Antônio

Parque Atlântico	Av. Boa Viagem	28	Residencial	Moura Dubeux
Boris Kerstmann	Av. Boa Viagem	34	Residencial	Queiroz Galvão
Sky Boa Viagem	Rua Pedro de Melo Cahu	31	Residencial	Gabriel Barcelar
Atlântico Norte	Rua Tenente João Cícero	37	Residencial	Moura Dubeux
Atlântico Sul	Rua Tenente João Cícero	37	Residencial	Moura Dubeux
Beach Class Convention & Flats	Rua Ministro Nelson Hungria	35	Hoteleiro	Moura Dubeux
Beach Class Convention & Flats	Rua Maria Carolina	35	Residencial	Moura Dubeux
Village Mamanguape	Rua Mamanguape	30	Residencial	Hermano Nascimento
Golden Flower Home Service	Rua Julio Ferreira de Melo	27	Residencial	Dallas