

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

FACULDADE DE DIREITO

Mariana Grilli Belinotte

A COPA DO MUNDO DE 2014 E A CIDADE:

Impactos dos megaeventos na política urbana

Belo Horizonte

2021

Mariana Grilli Belinotte

**A COPA DO MUNDO DE 2014 E A CIDADE:
Impactos dos megaeventos na política urbana**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Miracy Barbosa de Sousa Gustin

Coorientadora: Prof^a. Dr^a. Mônica Sette Lopes

Belo Horizonte

2021

Belinotte, Mariana Grilli
B431c A Copa do Mundo de 2014 e a cidade: impactos dos megaeventos na política urbana / Mariana Grilli Belinotte. – 2021.

Orientadora: Miracy Barbosa de Sousa Gustin.
Coorientadora: Mônica Sette Lopes.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito.

1. Direito – Teses 2. Copa do mundo (Futebol) – Aspectos econômicos – Teses
3. Políticas públicas – Teses 4. Copa do mundo (Futebol) – Aspectos jurídicos –
Teses I. Título

CDU 34:796.06(81)

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Meire Luciane Lorena Queiroz CRB 6/2233.

DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: DIREITO E JUSTIÇA
BEL^a. MARIANA GRILLI BELINOTTE

Aos dez dias do mês de fevereiro de 2021, às 14h00, em plataforma virtual, reuniu-se, em sessão pública, a Banca Examinadora constituída de acordo com o art. 73 do Regulamento do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais, e das Normas Gerais de Pós-Graduação da Universidade Federal de Minas Gerais, integrada pelos seguintes professores: Profa. Dra. Mônica Sette Lopes (UFMG) (co-orientadora da candidata/UFMG), representando a Profa. Dra. Miracy Barbosa de Sousa Gustin; Prof. Dr. André Luiz Freitas Dias (UFMG) e Profa. Dra. Daniela Mello Coelho Haikal (UFMG), designados pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais, para a defesa de Dissertação de Mestrado da Bel^a. **MARIANA GRILLI BELINOTTE**, matrícula nº 2019659454, intitulada: **"A COPA DO MUNDO DE 2014 E A CIDADE: IMPACTOS DOS MEGAEVENTOS NA POLÍTICA URBANA"**. Os trabalhos foram iniciados pela co-orientadora da candidata, Prof^a. Dr^a Mônica Sette Lopes, que, após breve saudação, concedeu a candidata o prazo máximo de 30 (trinta) minutos para fins de exposição sobre o trabalho apresentado. Em seguida, passou a palavra à Prof^a. Dr^a Daniela Mello Coelho Haikal, seguindo-se-lhe, pela ordem, o Professor Doutor André Luiz Freitas Dias. Encerrando os trabalhos a Profa. Dra. e Mônica Sette Lopes, co-orientadora da candidata, representando a Profa. Miracy Barbosa de Sousa Gustin, impossibilitada de comparecer por razões de saúde, fez suas considerações finais. Cada examinador arguiu a candidata pelo prazo máximo de 30 (trinta) minutos, assegurando a mesma, igual prazo para responder às objeções cabíveis. Cada examinador atribuiu conceito a candidata e procedeu-se a apuração, tendo se verificado o seguinte resultado:

Profa. Dra. Mônica Sette Lopes (UFMG) (co-orientadora da candidata)
Conceito:....95 (noventa e cinco):

Prof. Dr. André Luiz Freitas Dias (UFMG)
Conceito:.....88 (oitenta e oito).....

Profa. Dra. Daniela Mello Coelho Haikal (UFMG)

Conceito:....88 (oitenta e oito).....

Aos meus pais, meus avós e meu irmão, por
todo o apoio.

AGRADECIMENTOS

À professora Miracy e à professora Mônica, pela orientação e pelo apoio em todos os momentos.

Ao professor André e à professora Daniela, pelas brilhantes recomendações na banca de qualificação e por repetirem a ilustre participação na banca de defesa.

Novamente, à professora Daniela e aos alunos e alunas do curso de Ciências do Estado, com quem tive o prazer de conviver e aprender durante alguns semestres.

Ao professor Paulo Roberto e todos os amigos do Grupo de Estudos Estratégicos Raul Soares, pelos momentos de estudo, e também de descontração.

À Universidade Federal de Minas Gerais, à Universidade de São Paulo e a todos os seus professores e professoras, funcionários e funcionárias, pelas oportunidades e ensinamentos concedidos.

À CNPq, pelo financiamento da pesquisa que me possibilitou a dedicação em tempo integral.

A todos os novos amigos e amigas de Belo Horizonte, aos velhos amigos e amigas de Ribeirão Preto, e aos mais velhos ainda amigos e amigas de Assis e de tantos outros lugares. Vocês foram e continuam sendo essenciais. Agradeço, especialmente, à Clara, Hugo, Gabriel e Vinícius, pela acolhida quando da minha chegada a Belo Horizonte e por terem sempre tornado tudo mais fácil e divertido.

Ao Lucas, pelo entusiasmo e companheirismo com que sempre me motivou.

Por fim, à minha família, que esteve sempre junto comigo, mesmo quando fisicamente distantes.

RESUMO

Qual o impacto dos megaeventos nas cidades? Especificamente, qual foram os impactos da Copa do Mundo FIFA de 2014, realizada no Brasil, no que diz respeito a temas como competição entre cidades, flexibilização de normas, participação política e distribuição de investimentos? A metodologia adotada para responder essas questões foi a pesquisa jurídico-compreensiva, utilizando-se como técnicas a análise documental e a revisão bibliográfica. Para a análise documental, foram examinadas normas jurídicas que versam sobre política urbana e artigos de jornais - Folha de São Paulo e O Estado de São Paulo - do período de preparação para o evento; na análise documental, utilizou-se principalmente de obras das áreas do Direito, Geografia, História e Administração Pública. Os dados permitem concluir que os megaeventos têm o potencial de acelerar processos de distribuição desigual de investimentos públicos e de privatização do espaço e de sua reformulação para atender as necessidades específicas dos atores transnacionais, em detrimento de cidadãos e moradores, fenômenos que puderam ser vistos também na Copa 2014.

ABSTRACT

What is the impact of megaevents in the cities? Specifically, what were the impacts of the FIFA World Cup 2014 in Brazil regarding urban competition, norms flexibilization, political participation and investment distribution? The methodology chosen to answer these questions was the juridical-comprehensive method. The technics used were the documental analysis and the bibliographical revision. Laws and newspaper articles - from Folha de São Paulo and O Estado de São Paulo - were used for the documental analysis; works from the Law, Geography, History and Public Administration areas were used in the bibliographical revision. The data shows that the megaevents have the capability of accelerating processes of unequal distribution of investments and space privatization and its reformulation aimed to fulfilling the specific needs of transnational actors, in detriment of citizens and residents, a phenomena which could also be seen in the 2014 Cup.

1 INTRODUÇÃO	8
2 OS MEGAEVENTOS	12
2.1 O Brasil como País-Sede.....	12
2.2. O Processo de escolha do País.....	15
2.3 Os Megaeventos.....	29
2.3.1 Histórico e origem dos Megaeventos	31
2.4 Os Megaeventos na atualidade	42
2.5 A COPA DO MUNDO DE 2014	44
3 GLOBALIZAÇÃO, COMPETIÇÃO ENTRE CIDADES E A COPA DO MUNDO ...	47
3.1 Sobre a inevitabilidade da globalização.....	50
3.2 O consenso em torno da ideia de competição no mercado mundial de cidades e suas consequências.....	53
3.3 A cidade como mercadoria.....	61
3.4 Modernismo, Pós-Modernismo e planejamento urbano	67
3.4.1 Da acumulação fordista-keynesiana à acumulação flexível	73
3.5 O planejamento urbano no regime de acumulação flexível.....	84
3.6 E a Copa do Mundo com isso?.....	87
4 A PREPARAÇÃO PARA A COPA DO MUNDO	92
4.1 Aeroportos	94
4.2 Estádios	107
4.2.1 A Construção dos Estádios no Brasil.....	119
4.3 Obras de mobilidade urbana	131
4.3.1 Obras de mobilidade urbana no contexto da Copa do Mundo 2014.....	144
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	148
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	152

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa aqui apresentada é de natureza teórica e jurídico-compreensiva, e busca examinar o processo de preparação do país para sediar a Copa do Mundo de 2014. Segundo Gustin & Dias¹, a pesquisa jurídico-compreensiva trata de “(...) procedimentos analíticos de decomposição de um problema jurídico em seus diversos aspectos, relações e níveis (...)”.

O problema enfrentado foi “como um megaevento esportivo como a Copa do Mundo impacta nas cidades brasileiras”. Por se tratar de uma pesquisa em Direito, pode-se entender esse problema, em primeiro lugar, como uma tentativa de identificar e examinar como a Copa do Mundo foi capaz de alterar diversas normas – ou contrapor-se à algumas – que têm impacto direto nas cidades. Entretanto, para examinar essa questão em seus diferentes níveis, foi preciso refletir sobre como diversas influências, como a política externa brasileira, o modo de funcionamento da entidade promotora do evento e as mudanças na organização do capital e do território, se manifestaram para moldar o fenômeno aqui estudado.

A hipótese apresentada foi a de que um megaevento esportivo como a Copa do Mundo impacta as cidades que a recebe devido às mudanças que ocorrem em suas leis e às mudanças de prioridade de seus governantes, por conta das pressões sofridas para entregar todos os preparativos para o evento a tempo.

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, no entanto, foi possível perceber que a hipótese escolhida não refletia a complexidade do fenômeno, e que era necessário se aprofundar um pouco mais. Entendeu-se que era necessário examinar os motivos pelos quais as cidades se sentem motivadas a competir pelo direito de sediar os jogos, mesmo sabendo todas as dificuldades, gastos e esforços que isso implica – que vão desde a contratação de consultorias para participar do processo de seleção até investimentos posteriores em saúde, segurança,

¹ GUSTIN, Miracy B. S.; DIAS, Maria Tereza Fonseca. *(Re)pensando a pesquisa jurídica*. Belo Horizonte: Del Rey, 2006, p. 29.

recursos humanos. Num contexto de escassez de recursos, o que levou as capitais brasileiras a desejarem intensamente receber a Copa do Mundo? Qual necessidade as moveu? Percebeu-se que, se esse assunto não fosse abordado, o trabalho daria a entender que se tratou de uma mera opção por parte das cidades de participar, o que, como se tentará mostrar, parece não ter sido o caso. Para preencher essa lacuna, foi acrescentada uma parte referente às mudanças ocorridas no sistema de acumulação capitalista no último século, seu impacto na mobilidade do dinheiro e nos fluxos financeiros e, por fim, como estes influenciaram o planejamento e a gestão urbanas.

O objetivo geral é compreender como a Copa do Mundo de 2014 impactou as cidades brasileiras que a receberam. Os objetivos específicos realizados foram a) definir “megaevento” e situar a Copa do Mundo Fifa nesse conceito; b) contextualizar a escolha do Brasil como sede nos âmbitos de política externa desenvolvida pelo governo federal e da política interna à Fifa; c) analisar as relações entre cidades, globalização e competição; d) demonstrar a passagem do regime de acumulação fordista-keynesiano para o regime de acumulação flexível e suas consequências para as cidades; e) descrever os investimentos voltados à Copa do Mundo 2014 em suas áreas prioritárias – infraestrutura aeroportuária, estádios e mobilidade urbana.

As principais técnicas bibliográficas foram a revisão bibliográfica e a análise documental. Para a revisão bibliográfica, as obras utilizadas foram principalmente das áreas do Direito, Geografia, História e Administração Pública. Para a análise documental foram utilizadas as leis brasileiras relevantes, que foram criadas ou alteradas em decorrência do evento ou que regulam alguma área impactada por ele. Alguns exemplos são a Constituição Federal, o Estatuto da Cidade, a Lei da Copa e a Lei do Regime de Contratação Diferenciada (RDC).

O resultado final teve algumas diferenças significativas em relação ao projeto apresentado à Banca de Qualificação. Devido à pandemia de COVID-19, a consulta a fontes que exigiam a presença física e o atendimento de funcionários de locais como as bibliotecas, os acervos dos jornais locais Estado de Minas, O Tempo e Super e o acervo do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH), que guarda as atas de tramitação das leis municipais, foi impossibilitada.

Foram feitas diversas tentativas de acessar esses documentos por via digital, mas infelizmente também não foi possível. Como esses materiais eram essenciais para a realização da pesquisa nos moldes esperados, o foco teve de ser alterado. Como consequência, foi

realizada uma pesquisa mais abrangente, mais focada em contextualizar os fenômenos globais se comparada à ideia original, que tinha como objetivo estudar especificamente a cidade de Belo Horizonte. Isso ocorreu porque as fontes mais gerais estavam disponíveis e possibilitaram a continuidade da pesquisa. Com a impossibilidade de se acessar os jornais locais, foram utilizadas notícias extraídas dos jornais A Folha de São Paulo e o Estado de São Paulo, os jornais de maior circulação do país, cujos acervos completos estão disponíveis digitalmente.

No primeiro momento, foi realizada a consulta se utilizando das palavras-chave “Copa do Mundo Brasil sede”, visto que a presente dissertação visa descrever os impactos do evento nas cidades que seriam mais afetadas – aquelas que receberiam os jogos. O período foi delimitado de 24 de outubro de 2007 – uma semana antes da nomeação do Brasil como país-sede – a 24 de outubro de 2009, compreendendo os dois primeiros anos de organização dos jogos.

Foram encontrados noventa resultados na Folha de São Paulo e quarente e seis no Estado de São Paulo. Foram selecionados os mais relevantes, totalizando quarenta e oito – trinta e uma da Folha, dezessete do Estadão, entre reportagens, notas e artigos de opinião. A maior parte foi publicada no caderno de Esportes ou em especiais sobre a Copa.

Os resultados descartados eram, em geral, dos cadernos de Classificados, notícias sobre jogos de futebol realizados em Belo Horizonte, ou cartas de leitores enviadas por moradores da cidade. A quantidade de resultados descartados é explicada devido ao sistema de buscas dos acervos, que procura as palavras-chave por página, e não por matéria. Assim, muitas vezes, todas as palavras-chave estavam presentes na mesma página mas em matérias diferentes, sem nenhuma relação entre si, e não diziam respeito ao objeto do estudo, a preparação para a Copa do Mundo Fifa 2014.

As notícias de jornais não são, é claro, um retrato perfeito dos acontecimentos. No entanto, considera-se que são capazes de indicar o clima geral e as principais discussões de cada momento. Dessa forma, contribuem para enriquecer o texto, trazendo-o para mais perto do cotidiano. Também permitem identificar, com uma certa precisão, a cronologia e os principais eventos relacionados à organização da Copa-2014.

No Capítulo 1 o país é apresentado às vésperas de ser escolhido o país-sede da Copa do Mundo Fifa 2014. Busca-se mostrar como a decisão de ser candidato se relaciona com a política externa então vigente, posto que condizente com o objetivo de ocupar um papel de maior relevância na arena internacional. Também a origem e as principais características dos megaeventos são descritas, bem como as condições que possibilitaram sua emergência e sua perpetuação e os usos e impactos políticos e sociais que tiveram e têm até hoje.

O Capítulo 2 busca explicar os processos que levaram ao fenômeno da competição entre cidades da forma como ele se coloca hoje. Os temas abordados são a visão da globalização enquanto inevitabilidade, como colocado por Milton Santos, a passagem do regime de acumulação fordista-keynesiano para o regime de acumulação flexível, que intensifica e acelera a mobilidade de fluxos monetários pelo globo, e o surgimento do planejamento urbano estratégico como consequência dessas mudanças.

A relação que se pretendeu demonstrar foi a de que, nos anos 70, após o rompimento do equilíbrio que permitia a manutenção do fordismo-keynesianismo e sua substituição pelo regime capitalista de acumulação flexível, e com a crescente mobilidade dos processos produtivos e o avanço da globalização, foi proposta a ideia de que a globalização, da forma como ocorre atualmente, é inevitável. Portanto, cabe a todos os atores – incluindo Estados e cidades – se adequar a ela. Essa adequação significa, basicamente competir por investimentos, empresas transnacionais, turistas, residentes, e o local que oferecesse o maior número de atrativos receberia, em troca, os benefícios econômicos. Esse consenso “inevitabilidade” da globalização foi utilizado para aumentar a aceitação, por parte das cidades, do planejamento urbano estratégico, a visão de que a cidade é e deve ser administrada como uma mercadoria e atender às demandas do mercado, mesmo que em detrimento dos cidadãos.

O Capítulo 3 trata, por fim, dos três maiores eixos de investimentos públicos realizados para o evento: infraestrutura aeroportuária, estádios e obras de mobilidade urbana. Nessa parte, tenta-se realizar uma análise crítica dos benefícios prometidos por cada setor, seu estado antes e após o evento e eventuais qualidades ou prejuízos de sua execução.

2 OS MEGAEVENTOS

O presente capítulo busca abordar os laços entre megaeventos e política, mostrando que, embora essa união tenha raízes distantes, no alvorecer da Modernidade, estes ainda se mantêm tão ou mais firmes atualmente.

Na primeira parte será apresentada a trajetória do Brasil até sua nomeação como sede da Copa do Mundo de 2014 em 2007, bem como os interesses envolvidos da parte do governo do país e da entidade internacional organizadora, a FIFA (Federação Internacional de Futebol). O período de análise da política externa (2003-2010) foi selecionado por incluir as fases de candidatura e seleção e por se tratar de um período que, embora com algumas variações, foi relativamente homogêneo em seus objetivos e ações, principalmente porque conduzido pelo mesmo presidente e pelo mesmo partido em toda a sua duração.

Na segunda parte serão descritos o surgimento e o desenvolvimento das primeiras categorias de megaeventos, as feiras de exposição internacionais e os Jogos Olímpicos, a motivação para sua organização e algumas consequências e características gerais mais importantes.

Por fim, conclui-se com alguns pontos específicos acerca da Copa do Mundo de 2014 de forma introdutória para os capítulos posteriores.

2.1 O Brasil como País-Sede

O Brasil foi anunciado como sede da Copa do Mundo FIFA em 30 de outubro de 2007, em cerimônia realizada na Suíça². O país era o único candidato depois da desistência da Colômbia, e seguindo o processo de rodízio entre continentes até então adotado pela

² COPA do Mundo de 2014 será no Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Capa.

organização³, sistema esse que determinava que a edição de 2014 fosse realizada na América do Sul. Compareceram à solenidade o então presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, o presidente da FIFA, Joseph Blatter, o presidente da CBF (Confederação Brasileira de Futebol), Ricardo Teixeira, três ministros de Estado, doze governadores e diversas personalidades ilustres, desde Romário até Paulo Coelho⁴. Cinquenta e sete anos e dezesseis edições após a primeira – e até então única – Copa realizada no país, em 1950, o evento retornava contando com grande apoio político⁵. Enfrentava também questionamentos desde o início, até mesmo durante a própria cerimônia, como quando uma repórter canadense⁶ inquiriu acerca das condições de segurança no país⁷ – preocupação que seria repetida ao longo dos sete anos de preparação para o evento.

No evento, Blatter declarou que o Brasil foi escolhido apenas após atingir as condições exigidas pela entidade – “tudo em nível máximo⁸” – e que a entidade decidiu “por unanimidade dar o direito e a responsabilidade para o Brasil sediar a Copa de 2014⁹”. Como era o único candidato, não havia surpresa em relação ao anúncio a ser realizado, conforme descreveu *A Folha de São Paulo* quatro dias antes:

Por mais que a Fifa queira evitar reconhecer que a Copa do Mundo de 2014 já tem dono, a festa na sede da entidade em Zurique já está pronta para o Brasil e o evento na próxima terça-feira que contará com a presença de políticos não passará de uma mera formalidade. [...] Caberá ao Comitê Executivo da Fifa tomar a decisão na próxima terça-feira. Curiosamente, entre a apresentação da candidatura brasileira aos membros do Comitê e a conferência de imprensa para anunciar o vencedor a Fifa está dando apenas 30 minutos de intervalo. Sinal de que a decisão já estaria tomada [...] ¹⁰.

Os representantes brasileiros na cerimônia buscaram enfatizar a tradição do futebol no país e novas possibilidades de investimentos, criação de empregos e modernização de

³ CHADE, Jamil; NOSSA, Leonencio. Copa começa com polêmicas, e sem Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H1; ALENCAR, Kennedy. Eliminatórias são mimo de quem ficar sem jogos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

⁴ COPA do Mundo de 2014 será no Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Capa; FESTA de 3ª feira será só para ‘cumprir tabela’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.696, 27 out. 2007. Esportes, D4.

⁵ NINIO, Marcelo. Nacionalismo marca volta da Copa ao país após 57 anos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D1.

⁶ ROSSI, Clóvis. Pergunta sobre violência irrita Ricardo Teixeira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D2; CHADE, Jamil; NOSSA, Leonencio. Copa começa com polêmicas, e sem Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H1.

⁷ NINIO, Marcelo. Nacionalismo marca volta da Copa ao país após 57 anos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D1.

⁸ CHADE, Jamil; NOSSA, Leonencio. Copa começa com polêmicas, e sem Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H1.

⁹ CHADE, Jamil; NOSSA, Leonencio. Copa começa com polêmicas, e sem Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H1.

¹⁰ FESTA de 3ª feira será só para ‘cumprir tabela’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.696, 27 out. 2007. Esportes, E4.

infraestruturas¹¹, seguindo o tom oficial da noite: “[...] Os discursos foram entremeados de dois vídeos, dominados por depoimentos de artistas da TV Globo e de imagens da emissora, com cenas de paisagens naturais, jogadas e uma narração em inglês que repetia as promessas de que a Copa será um grande investimento para o Brasil. Ao fundo, samba¹²”.

O otimismo dos brasileiros presentes era respaldado por especialistas, dados de eventos anteriores e projeções. Prevvia-se que os investimentos nacionais e estrangeiros, públicos e privados, se estenderiam por setores como construção, tecnologia e serviços. Tinha por base os resultados recentes apresentados pela Alemanha, sede do Mundial de 2006, que recebeu um incremento no produto interno bruto (PIB) de 0,5% e faturou US\$ 3,7 bilhões em venda de ingressos para as partidas, e pela África do Sul, a sede de 2010, que projetava a criação de 170 mil empregos e a presença de 2,7 milhões de torcedores¹³. Havia expectativas também de impactos positivos na imagem do país no exterior:

[...] segundo analistas ouvidos pelo Estado, ao promover o evento mais importante da agenda esportiva global - a final da última Copa na Alemanha foi acompanhada por bilhões de telespectadores -, o Brasil terá uma oportunidade histórica de fortalecer sua imagem de “potência emergente”, exibindo avanços concretos na solução de seus problemas seculares.

O torneio, se bem sucedido, poderá até ajudar a reduzir ainda mais o risco Brasil, principalmente em aspectos como o da infra-estrutura e segurança pública, que ainda incomodam muito os investidores estrangeiros [...]¹⁴

Em relação à presença de público externo era estimada a visita de quinhentos mil torcedores estrangeiros, segundo projeções do Ministério do Turismo e da Associação Brasileira de Agências de Viagem (ABAV), com um gasto esperado entre cinco mil e seis mil dólares por pessoa, além de um aumento nas viagens realizadas por brasileiros dentro do território nacional¹⁵.

Em coluna publicada no dia seguinte ao anúncio da FIFA no jornal O Estado de S. Paulo¹⁶, o então Ministro dos Esportes Orlando Silva destaca os eventos já realizados ou

¹¹ NINIO, Marcelo. Nacionalismo marca volta da Copa ao país após 57 anos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D1.

¹² NINIO, Marcelo. Nacionalismo marca volta da Copa ao país após 57 anos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D1.

¹³ CAMINOTO, João. Evento trará lucro inestimável. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

¹⁴ CAMINOTO, João. Evento trará lucro inestimável. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

¹⁵ VALERI, Amanda. Expectativa é de que o Mundial atraia mais de 500 mil estrangeiros. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651. Especial, H6.

¹⁶ SILVA, Orlando. ‘A Copa do Mundo é nossa’. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

programados para ocorrer no país, como os Jogos Pan-Americanos e os Jogos Parapan-Americanos, realizados no Rio de Janeiro em 2007, diversos campeonatos mundiais de modalidades específicas e os Jogos Mundiais Militares, acrescentando que trata-se de um esforço para aprofundar a inserção do país no “circuito político internacional¹⁷”. Ressalta que o Mundial impulsionará a geração de empregos e a economia e contará com a colaboração dos governos federal, estaduais e municipais.

Acrescenta que a Copa poderá impulsionar o turismo não apenas para ver os jogos, pois “[...] o turista chega para ver um jogo, mas permanece no país por mais algum tempo [...]”¹⁸, o que permite aumentar a divulgação e a visitação de belezas naturais e o conhecimento das tradições culturais; ao mesmo tempo, exige investimentos na infraestrutura de turismo e transporte. Lembra, ainda, que as cidades-sede deverão investir em transporte coletivo, saúde e segurança para atender as demandas mais intensas. Ele aposta que essas inversões gerarão um legado permanente para as cidades, e que se trata de uma oportunidade de modernização e fortalecimento do futebol nacional¹⁹.

Entretanto, há muitas discussões a respeito da forma de medir os ganhos de um país ao sediar esses eventos. Por exemplo, na mesma página em que o jornal O Estado de S. Paulo noticia um acréscimo de 0,5% no PIB alemão²⁰, a então Ministra do Turismo Marta Suplicy afirma ter sido de 2,3% o aumento causado pela Copa sediada no país²¹. Ademais, no Brasil a situação era diferente e o entusiasmo não se repetia: não ocorreram manifestações populares ou grandes demonstrações de interesse espontâneo por parte da população, exceto as organizadas por interessados²².

2.2. O Processo de escolha do País

¹⁷ SILVA, Orlando. ‘A Copa do Mundo é nossa’. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

¹⁸ SILVA, Orlando. ‘A Copa do Mundo é nossa’. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

¹⁹ SILVA, Orlando. ‘A Copa do Mundo é nossa’. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

²⁰ CAMINOTO, João. Evento trará lucro inestimável. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

²¹ SUPPLY, Marta. ‘Bola e turismo: tudo a ver’. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

²² ROSSI, Clóvis. Com direito a bola e taça, Lula vira torcedor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D12.

O anúncio do país como sede da Copa 2014 não era previsível apenas por ser o único candidato, mas também devido ao critério de rodízio de continentes então usado pela FIFA. A organização entendeu que o futebol havia se espalhado por todo o mundo, com o surgimento de times profissionais e campeonatos de alto nível e grandes torcidas em locais tradicionalmente não associados ao esporte. Ao mesmo tempo, apenas dois continentes já haviam sediado o evento - a América e a Europa²³. Entendeu-se, portanto, que era necessário facilitar a realização do evento fora desses dois polos, e em agosto de 2000 a entidade instituiu sua política de rodízio de continentes²⁴.

No entanto, diversos indícios permitem suspeitar que a democratização do futebol não foi o único, e talvez sequer o principal motivo para que se instituísse essa nova diretriz²⁵. Em primeiro lugar tem-se a mudança na natureza da Copa do Mundo. A partir dos anos 70, em decorrência da popularização dos aparelhos televisores e das transmissões televisivas globais, o evento passou a atrair grandes patrocinadores, como multinacionais de diversas áreas - roupas esportivas, automóveis, alimentos, bebidas, tecnologia - e a receber grandes quantias de investimentos, em troca de exposição das marcas a nível mundial²⁶. Nesse sentido, entende-se que a FIFA, como maior beneficiada dessa transferência de recursos, possui também o maior interesse de expandir as regiões, e consequentemente os mercados, que influencia diretamente:

[...] as instituições esportivas faziam entender que oportunizar o rodízio das sedes era uma forma de ‘democratizar’ o ‘espetáculo’ e difundir o futebol para outras regiões do mundo. Essa estratégia, no entanto, pode ser entendida como um meio de expandir os mercados, tanto o futebolístico como o de outros bens culturais, criando novos atrativos simbólicos para a mídia transmitir o evento, assim como para os patrocinadores²⁷.

Sob o manto da democratização do esporte e da participação de torcedores de todas as partes do mundo, a FIFA pode oferecer aos seus produtos e ao de seus patrocinadores um

²³ NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. THE 2014 FIFA WORLD CUP IN BRAZIL: Hosting a Sport Mega-Event in a BRIC Context. NOBRE, Eduardo Alberto Cusce (ed.) *Sports Mega-Events and Urban Legacies: The 2014 FIFA World Cup, Brazil*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017, p. 9.

²⁴ NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. THE 2014 FIFA WORLD CUP IN BRAZIL: Hosting a Sport Mega-Event in a BRIC Context. NOBRE, Eduardo Alberto Cusce (ed.) *Sports Mega-Events and Urban Legacies: The 2014 FIFA World Cup, Brazil*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017, p. 9.

²⁵ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 712.

²⁶ NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. THE 2014 FIFA WORLD CUP IN BRAZIL: Hosting a Sport Mega-Event in a BRIC Context. NOBRE, Eduardo Alberto Cusce (ed.) *Sports Mega-Events and Urban Legacies: The 2014 FIFA World Cup, Brazil*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017, p. 2

²⁷ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em:

mercado maior e aumentar os valores repassados por eles – maior exposição das marcas e maior retorno geram cotas de patrocínio mais altas, aumentando a rentabilidade da instituição²⁸.

Para garantir que os milhões investidos pelos anunciantes e parceiros não sejam desperdiçados, a FIFA se assegura de que o ordenamento jurídico de seus países-sede atenda – ou se reordene para atender – suas demandas específicas. Essas demandas vão desde a seleção de áreas prioritárias para investimentos no espaço urbano, em detrimento, muitas vezes, das necessidades locais, até alterações em leis que versam sobre direitos autorais, processos licitatórios, e mesmo segurança pública:

Sua organização [...] tem produzido profundas rupturas e realinhamentos nos marcos regulatórios e institucionais em diferentes esferas de poder em todos os lugares que recebem as competições nos últimos tempos. O quadro institucional resultante desses processos, estabelecido à revelia do conjunto da sociedade, desafia a ordem vigente e instaura a exceção, determinando uma forma de produção do espaço urbano que prioriza o interesse das coalizões sustentadoras que defendem, promovem e se beneficiam do projeto, evidenciando, de maneira poucas vezes antes observada, a profunda e abrangente ingerência de instituições privadas internacionais – FIFA e COI – na (re)estruturação das cidades e na alocação de recursos públicos – financeiros, fundiários, políticos, simbólicos, mas também, na reconfiguração da ordem jurídica²⁹.

É para satisfazer às exigências dos parceiros, patrocinadores e redes transmissoras de TV que, antes de mais nada, regras são estabelecidas para regular a relação entre as instituições internacionais e as cidades sede. As exigências variam desde a produção de uma arquitetura espetacular até a prescrição de mudanças legislativas que viabilizam a remoção da pobreza e controle social no entorno dos locais de competição³⁰.

É importante ressaltar que a FIFA não é a única entidade desportiva internacional que estabelece normas a serem seguidas pelos países-sede. O COI, por exemplo, tem uma série de padrões que devem ser cumpridos pelas cidades olímpicas. Essas regulações, atualmente, têm passado a incluir exigências que vão além daquelas tradicionais, trazendo questões como

<<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 726.

²⁸ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 712.

²⁹ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 83.

³⁰ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 92.

sustentabilidade ambiental e financeira, numa tentativa de se distanciar das críticas relacionadas à extravagância ou desperdício de recursos públicos que têm sido feitas a esses megaeventos³¹.

Um exemplo claro do poder dos patrocinadores, por meio de seu representante, a FIFA, diz respeito à escolha do estádio que receberia as partidas na Cidade do Cabo, na Copa-2010. Embora já contasse com duas estruturas aptas, o país foi obrigado a construir uma nova, feita especialmente para o evento, depois que “[...] um dos inspetores da comitiva da FIFA em visita ao estádio de *Athlone*, teria declarado a um membro do governo que os bilhões de telespectadores não estariam interessados em ver favelas e pobreza na televisão [...]”³². Como consequência, foi aceita “[...] a exigência de construção do novo estádio na rica e bela vizinhança de *Green Point*, entre o porto, o mar e a *Table Mountain*”³³, mais amigável visualmente às marcas patrocinadoras, as empresas de mídia e espectadores. Outros aspectos que podem ser ditados pelos apoiadores e transmissores do evento são os horários de transmissão³⁴, para ser mais conveniente para os maiores mercados dos patrocinadores ou para aqueles que eles têm interesse em adentrar.

As mudanças na legislação provocadas – ou ordenadas – pela FIFA não param aí. O governo federal alemão³⁵ apresentou um relatório após a Copa de 2006 elencando as alterações realizadas, que incluíam isenções de impostos, flexibilização do controle alfandegário, da transferência de divisas e de vistos de vigem, de leis trabalhistas e de limites de ruído nos entornos das partidas e festas.

³¹ SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 54.

³² OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 92.

³³ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 92.

³⁴ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 92.

³⁵ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 94.

Também são feitas alterações legislativas para maximizar a exposição e a exclusividade das marcas e afastar concorrentes. Leis são aprovadas para assegurar, por exemplo, que apenas a marca de bebida patrocinadora do evento será vendida dentro dos estádios – e no entorno deles:

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 acesso³⁶.

Para quem desrespeitar essas novas regras, “[...] A lei não se restringe a normatizar a venda de produtos, mas também fixa penas para quem a descumprir, se sobrepondo a leis já existentes contra pirataria e comércio ilegal no país [...]”³⁷. São criados novos tipos penais³⁸, específicos para o evento e para a proteção das marcas FIFA, com vigência até 31 de dezembro de 2014. A lei engloba até mesmo “publicidade ostensiva em veículos automotores, estacionados ou circulando pelos Locais Oficiais de Competição, em suas principais vias de acesso [...] ou em lugares que sejam claramente visíveis a partir daqueles³⁹” e “publicidade aérea ou náutica, inclusive por meio do uso de balões, aeronaves ou embarcações⁴⁰”.

Assim, princípios como a defesa da concorrência são flexibilizados para os eventos, e o próprio Direito Penal pátrio passa a sofrer influências diretas para melhor proteger interesses exógenos.

No Brasil, a principal lei que veio preparar o ordenamento jurídico para o evento foi a Lei 12.663, de 2012, conhecida como Lei da Copa, mas cujas determinações valiam também

³⁶ BRASIL. *Lei 12.663*, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021.

³⁷ BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 127.

³⁸ “Art. 30. Reproduzir, imitar, falsificar ou modificar indevidamente quaisquer Símbolos Oficiais de titularidade da FIFA [...] Art. 31. Importar, exportar, vender, distribuir, oferecer ou expor à venda, ocultar ou manter em estoque Símbolos Oficiais ou produtos resultantes da reprodução, imitação, falsificação ou modificação não autorizadas de Símbolos Oficiais para fins comerciais ou de publicidade [...] Art. 32. Divulgar marcas, produtos ou serviços, com o fim de alcançar vantagem econômica ou publicitária, por meio de associação direta ou indireta com os Eventos ou Símbolos Oficiais, sem autorização da FIFA ou de pessoa por ela indicada, induzindo terceiros a acreditar que tais marcas, produtos ou serviços são aprovados, autorizados ou endossados pela FIFA [...] Art. 33. Expor marcas, negócios, estabelecimentos, produtos, serviços ou praticar atividade promocional, não autorizados pela FIFA ou por pessoa por ela indicada, atraindo de qualquer forma a atenção pública nos locais da ocorrência dos Eventos, com o fim de obter vantagem econômica ou publicitária” (BRASIL. *Lei 12.663*, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021).

³⁹ BRASIL. *Lei 12.663*, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021.

⁴⁰ BRASIL. *Lei 12.663*, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021.

para a Copa das Confederações e a Jornada Mundial da Juventude, ambas realizadas em 2013. Essa lei

[...] em linhas gerais, trata de estabelecer exceções à ordem jurídica vigente para quatro situações especiais relacionadas à Copa do Mundo de 2014 e à Copa das Confederações 2013: proteção e exploração dos direitos comerciais relacionados ao evento; flexibilidade na concessão dos vistos de entrada e permissão de trabalho no país; responsabilidade civil da União sobre danos causados à FIFA ou à terceiros durante a preparação; e finalmente, realização do evento e a venda de ingressos⁴¹.

Ela traz, por exemplo, facilidades especiais para a proteção das marcas associadas à FIFA no âmbito dos procedimentos do Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (INPI) e isenção de pagamentos e novas regras para a concessão de vistos aos participantes, também com procedimentos especiais e isenção de pagamentos.

Um dos pontos mais polêmicos da lei foi seu artigo 23, que previa que: “A União responderá pelos danos que causar, por ação ou omissão, à FIFA, seus representantes legais, empregados ou consultores, na forma do § 6º do art. 37 da Constituição Federal⁴²”. O artigo⁴³ foi alvo da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 4.976, impetrada no Supremo Tribunal Federal (STF) pelo Procurador-Geral da República (PGR).

Nessa ação⁴⁴, o PGR que o regime de responsabilização definido pela Constituição no art. 37, §6º é a teoria do risco administrativo⁴⁵, que necessita que seja comprovada a existência de nexo causal entre o dano sofrido e ações tomadas pelo Estado, sendo, portanto, incompatível com o definido pela Lei da Copa:

⁴¹ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 101.

⁴² BRASIL. *Lei 12.663*, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021.

⁴³ A ADI também versou sobre outros temas, como o pagamento de prêmios a jogadores do evento. Aqui, no entanto, será tratado apenas o artigo 23 da Lei da Copa e a questão do regime de responsabilidade.

⁴⁴ BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA. *ADI 4.976*. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, 7 mai. 2014. Disponível em <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI_4976_VOTO_MRL.pdf>. Acesso em jan. 2021.

⁴⁵ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. São Paulo: Atlas, 2015, pp. 788-791.

[...] o art. 23 do diploma legal em comento desconsidera essa disciplina constitucional ao adotar a teoria do risco integral, porque impõe “à União a assunção da responsabilidade por danos que não foram causados por seus agentes”, prevendo, até mesmo, a dispensa da comprovação da falha administrativa, “de forma a responsabilizar o ente público inclusive pelos prejuízos decorrentes de atos de terceiros e de fatos da natureza”, estranhos, portanto, à atividade estatal⁴⁶.

A ADI foi negada por dois motivos. O primeiro, pois o STF considerou que a alteração de normas internas para se adequar às exigências do evento foi um compromisso assumido voluntariamente pelo país perante a FIFA e uma contrapartida para os benefícios que o Brasil receberia pelo evento. Esses possíveis benefícios são, inclusive, elencados no voto do relator, como “[...] investimentos em infraestruturas [...], turismo incremental [...] geração de empregos [...] aumento no consumo das famílias [...] mudança da imagem brasileira no exterior [...] melhoria da qualidade de serviços/qualidade de vida para a população [...]”⁴⁷, entre diversos outros. É interessante notar que isso mostra o quanto a ideia de proveitos econômicos e imateriais estava entranhada ao projeto de sediar a Copa, chegando até mesmo a ser levada em consideração em julgamentos de inconstitucionalidade. Pode-se questionar, por exemplo, se para um evento com previsões econômicas menos otimistas o tratamento dispensado seria o mesmo.

O segundo motivo foi a própria Constituição determinar, em casos específicos, a aceitação da teoria do risco integral, como no art. 21, XXIII, d, sobre danos decorrentes da atividade nuclear, e no art. 225, sobre danos ambientais⁴⁸. Em sede infraconstitucional, a Lei 10.744, de 2003, também prevê a assunção de risco integral “[...] no caso de atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público [...]”⁴⁹. Assim, fica claro que a Lei da Copa, em seu art. 23, não inovou ao atribuir responsabilidade mais abrangente em situações específicas:

⁴⁶ BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA. ADI 4.976. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, 7 mai. 2014. Disponível em <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI_4976_VOTO_MRL.pdf>. Acesso em jan. 2021.

⁴⁷ BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA. ADI 4.976. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, 7 mai. 2014. Disponível em <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI_4976_VOTO_MRL.pdf>. Acesso em jan. 2021.

⁴⁸ BRASIL. *Constituição Federal*, promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em jan. 2021.

⁴⁹ BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA. ADI 4.976. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, 7 mai. 2014. Disponível em <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI_4976_VOTO_MRL.pdf>. Acesso em jan. 2021.

Dito de outra forma, em situações especiais de grave risco para a população ou de relevante interesse público pode o Estado ampliar a respectiva responsabilidade por danos decorrentes de sua ação ou omissão, para além das balizas do supramencionado dispositivo constitucional, inclusive por lei ordinária, dividindo os ônus decorrentes dessa extensão com toda a sociedade⁵⁰.

O relator, após apresentar os motivos anteriores pelos quais explica porque seria aceitável a aplicação de regime de responsabilidade distinto daquele previsto no art. 37 da Constituição, ainda manifesta sua discordância em relação à alegação do PGR de que se trata de uma aplicação da teoria do risco integral, pois o próprio art. 23 em debate prevê em sua parte final que fica desobrigado o pagamento dos danos "se e na medida em que a FIFA ou a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano"⁵¹. Dessa forma, se excluiria o risco integral⁵², posto que nesse regime de responsabilidade não caberia tal exceção.

Além disso, a FIFA e os países-sede precisam ter certeza que nada negativo seja associado à imagem, tanto do evento, que é "[...] hoje uma das marcas mais poderosas do mundo [...]"⁵³ e da entidade em si quanto de seus apoiadores. Isso inclui evitar que turistas e visitantes sejam expostos a facetas menos nobres da cidade e aumentar a segurança – de forma temporária, durante o período dos jogos e nos locais a eles relacionados, o que exige:

[...] dos gestores e planejadores ações de reestruturação do espaço, mas também de imposição de uma determinada ordem civilizatória, com projetos de pacificação social e de militarização de territórios. Os gastos com segurança já estão consagrados no orçamento de megaeventos dos países com elevada desigualdade. Por isso, da África do Sul ao Brasil, tais despesas ocupam sempre posição de destaque, a fim de preservar a integridade dos turistas e da imagem da cidade na mídia internacional. A crescente mediatização dos megaeventos passa a controlar diversos aspectos da imagem urbana, com impactos nas liberdades civis, no direito à cidade e no direito cidadão de ser visto⁵⁴.

Na Copa de 2014 isso gerou, por exemplo, a instalação de Unidades de Polícia Pacificadora (UPP) no Rio de Janeiro para tentar apaziguar as preocupações⁵⁵ dos parceiros e

⁵⁰ BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA. ADI 4.976. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, 7 mai. 2014. Disponível em <

http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI_4976_VOTO_MRL.pdf>. Acesso em jan. 2021.

⁵¹ BRASIL. Lei 12.663, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021.

⁵² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. São Paulo: Atlas, 2015, pp. 788-791.

⁵³ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 83.

⁵⁴ SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 53.

⁵⁵ "Na complexa negociação entre o setor público e o privado no que concerne à garantia dos investimentos nos projetos de renovação/revitalização urbana necessários à realização dos eventos internacionais mencionados, a questão da segurança pública mostrou-se fundamental" (CUNHA, Neiva Vieira da; SILVA MELLO, Marco

dos visitantes internacionais com a segurança pública. Desde o começo, esse projeto sofreu fortes críticas⁵⁶, em especial devido ao comportamento da polícia militar,

[...] historicamente caracterizado pelo uso da violência, pelo abuso de autoridade e por desrespeito aos moradores, atitude exemplificada pela invasão de residências sem mandado judicial em busca de eventuais suspeitos. Nessas incursões, os moradores não eram reconhecidos como cidadãos de direito; ao contrário, eram tratados como bandidos em potencial que colocavam a sociedade em perigo. Recaía particularmente sobre a população mais jovem o peso da discriminação que os estigmatizava como delinquentes potenciais [...]⁵⁷.

Outra alteração institucional influenciada pela Copa do Mundo de 2014 foi o Regime Diferenciado de Contratação (RDC), criado pela Lei nº. 12.462, de 2011. Tentou-se por duas vezes passar o RDC por meio de medidas provisórias⁵⁸, sem sucesso⁵⁹. Finalmente, o projeto de lei foi aprovado, com a discussão a seu respeito passando por um “[...] atropelamento [...]”⁶⁰ devido à necessidade de atender aos cronogramas dos eventos internacionais.

As principais mudanças trazidas pelo regime foram os novos critérios de julgamento, a inversão das fases de habilitação e julgamento, a restrição da publicidade do orçamento previsto

Antonio. Novos conflitos na cidade: a UPP e o processo de urbanização da favela. *Dilemas*, nº. 3, vol. 4, jul./set. 2011, p. 371).

⁵⁶ As críticas, entretanto, vieram apenas de uma parte da sociedade. Há uma certa visão comum que vê como necessária a utilização da força policial e de ações ostensivas em ambientes mais pobres, como as favelas: “a visão de populações pobres como bandidos em potencial não é exclusiva da polícia. Essa é uma ideia corrente no senso comum e remete à própria representação historicamente construída dos espaços de habitação popular, sempre caracterizados pela informalidade – tantas vezes confundida com a ilegalidade – e, sobretudo, percebidos como locais destituídos de ordem moral, sendo seus moradores permanentemente criminalizados por isso. Apesar das críticas, tal imagem tem perpetuado preconceitos e estereótipos a respeito dos setores populares em nossa sociedade e corroborado os procedimentos que insistem em fazer coincidir, como uma espécie de determinismo ecológico, comportamento criminoso e delinquente com assentamentos urbanos de baixa renda, emblematicamente representados pelas favelas” (CUNHA, Neiva Vieira da; SILVA MELLO, Marco Antonio. Novos conflitos na cidade: a UPP e o processo de urbanização da favela. *Dilemas*, nº. 3, vol. 4, jul./set. 2011, p. 371).

⁵⁷ CUNHA, Neiva Vieira da; SILVA MELLO, Marco Antonio. Novos conflitos na cidade: a UPP e o processo de urbanização da favela. *Dilemas*, nº. 3, vol. 4, jul./set. 2011, p. 373.

⁵⁸ “[...] Diante da urgência do tema para a aceleração das obras com vistas à preparação da infraestrutura brasileira e do prazo indefinido de tramitação da reforma então em pauta, o Executivo optou por uma estratégia, digamos, heterodoxa: incluir o tema em um projeto de lei de conversão de uma medida provisória cujo objeto era bem diferente, qual seja, a regulamentação de temas afetos à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)” (FIUZA, Eduardo P. S. O Regime Diferenciado de Contratações Públicas e a Agenda Perdida das Compras Públicas. *Radar*, nº 19, abr. 2012, p. 7); “Esse regime havia sido previsto originariamente nas Medidas Provisórias 488 e 489, publicadas no *Diário Oficial da União* de 13-05-10. No entanto, elas não foram apreciadas no prazo previsto no artigo 62 da Constituição, razão pela qual não se converteram em lei” DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. São Paulo: Atlas, 2015, p. 489.

⁵⁹ OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades*: políticas, projetos e resistências. Niterói: UFF, 2014, p. 101.

⁶⁰ FIUZA, Eduardo P. S. O Regime Diferenciado de Contratações Públicas e a Agenda Perdida das Compras Públicas. *Radar*, nº 19, abr. 2012, p. 8.

até o fim da licitação e a possibilidade de contratação integrada⁶¹ e de remuneração variável de acordo com o desempenho da contratada⁶².

A lei previa os contratos e licitações em que o RDC poderia ser aplicado: aqueles relacionados aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, à já mencionada Copa do Mundo, à Copa das Confederações de 2013 (art. 1º, I⁶³) e às obras e serviços nos aeroportos próximos às cidades-sede dos eventos acima (art. 1º, II⁶⁴). Posteriormente, as situações aplicáveis foram ampliadas para incluir obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)⁶⁵, obras e serviços de engenharia no âmbito do Sistema Único de Saúde ⁶⁶, dos estabelecimentos penais e das unidades de atendimento socioeducativas e ações de segurança pública ⁶⁷, entre outras.

Essas mudanças legislativas mostram que o Brasil passou, como os demais países antes e depois dele, por um realinhamento jurídico para atender as exigências da FIFA. É possível perceber que o processo de preparação de um país para um megaevento esportivo vai muito além da mera construção de estádios e reforma de aeroportos: é necessária a criação de um ambiente jurídico favorável ao evento, que atenda às suas demandas específicas. Algumas dessas alterações, posteriormente, são incluídas no ordenamento jurídico do país permanentemente, como o RDC.

O lado negativo é que nessas readequações, muitas vezes, se procura atender interesses transnacionais em detrimento dos locais, ou até mesmo prejudicando a população envolvida, como no caso da instalação das UPP no Rio de Janeiro. Outro impacto negativo é a aprovação

⁶¹ A contratação integrada é um modelo que inclui no mesmo contrato a “a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto” (BRASIL. *Lei nº. 12.462*, de 4 de agosto de 2011. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm>. Acesso em jan. 2021).

⁶² BRASIL. *Lei nº. 12.462*, de 4 de agosto de 2011. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm>. Acesso em jan. 2021.

⁶³ BRASIL. *Lei nº. 12.462*, de 4 de agosto de 2011. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm>. Acesso em jan. 2021

⁶⁴ BRASIL. *Lei nº. 12.462*, de 4 de agosto de 2011. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm>. Acesso em jan. 2021

⁶⁵ BRASIL. *Lei nº. 12.688*, de 18 de julho de 2012. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12688.htm>. Acesso em jan. 2021.

⁶⁶ BRASIL. *Lei nº. 12.745*, de 19 de dezembro de 2012. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12745.htm#art4>. Acesso em jan. 2021.

⁶⁷ BRASIL. *Lei nº. 13.190*, de 19 de novembro de 2015. Disponível em < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13190.htm#art1>. Acesso em jan. 2021.

apressada e sem discussão de legislação referente aos eventos, sob a justificativa de que se deve seguir o cronograma.

Voltando à questão do rodízio de continentes no processo de seleção do país-sede da Copa do Mundo, o segundo indício da existência de outras motivações da FIFA para instituí-lo foi o momento em que a decisão foi tomada e a duração de sua vigência. A medida foi anunciada em agosto de 2000, logo após a África do Sul perder para a Alemanha a chance de receber o torneio em 2006⁶⁸.

Desde 1992 já se discutia, entre os dirigentes da FIFA, a possibilidade de sediar o evento na África, especialmente depois da readmissão da Associação Sul-Africana de Futebol (SAFA) na entidade e na Confederação Africana de Futebol (CAF) após o fim do regime de apartheid no país, que havia ensejado seu afastamento. Em 1994 a África do Sul manifestou seu interesse em ser sede dos jogos. O país apresentou oficialmente sua candidatura em 1998 e concorreu contra Alemanha, Inglaterra, Brasil e Marrocos. No entanto, o presidente da Associação de Futebol da Oceania, Charles Dempsey, que havia sido instruído por sua confederação a votar na África do Sul, se absteve. O resultado final foi a Alemanha escolhida com doze votos, frente a onze conseguidos pelo país africano⁶⁹, em votação realizada em julho de 2000.

A SAFA recorreu da decisão e manifestou sua intenção de contestar a decisão na Alta Corte de Zurique. Entretanto, em agosto de 2000, o país desistiu de levar o pleito adiante⁷⁰ quando foi anunciado o rodízio de continentes, a começar pela África. Entendeu-se que, nessas condições, tinham boas chances de serem selecionados para ser a próxima sede, não obstante a provável disputa com o Marrocos, que já havia sido candidato a sediar os eventos em 1994, 1998 e 2006.

⁶⁸ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 715.

⁶⁹ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 715.

⁷⁰ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 715.

O rodízio de continentes valeu apenas para a escolha das sedes dos Mundiais de 2010 (África do Sul) e 2014⁷¹. Em 2007, na mesma data em que o Brasil foi anunciado como sede, o presidente da entidade, Joseph Blatter, propôs e foi acatado que a partir da edição de 2018 a Copa voltasse a seguir o modelo do Comitê Olímpico Internacional (COI) e permitisse a candidatura de qualquer um de seus membros.

Embora de fato tenha possibilitado a realização do evento em um continente que nunca havia sido sede, para a Copa do Mundo seguinte não apenas foi selecionado um continente que já havia sido sede sete vezes em dezesseis edições já realizadas, como escolheu um país que já havia sediado o evento, em 1950⁷².

Outro ponto que parece tornar a estratégia adotada desnecessária, ineficiente, ou apenas oportuna para o momento, é que em 2000 os preparativos para a Copa do Mundo de 2002 já se encontravam bastante avançados e o torneio foi sediado conjuntamente pela Coreia do Sul e pelo Japão⁷³, em outro continente que também nunca havia sido sede, sem que fosse preciso estabelecer o rodízio. Além disso, como aponta William Gaillard⁷⁴, representante europeu na FIFA à época, os dois países escolhidos no sistema foram os mais desenvolvidos de suas respectivas regiões, indicando que não era um processo que favorecia países mais pobres, que mesmo com a limitação por continentes não conseguiam apresentar e/ou ganhar o direito de sediar a Copa.

De qualquer forma, sendo o único país candidato a sediar a Copa do Mundo em 2014, e passando por um momento de crescimento econômico e estabilidade política, o Brasil foi escolhido, embora não sem receber diversas críticas, tanto dentro do país quanto fora. No entanto, havia um grupo particularmente interessado em receber o evento: os responsáveis à época pela política externa brasileira.

No período em que se deu o processo de seleção do país-sede da Copa do Mundo 2014 o Brasil passava por um momento de crescimento econômico vigoroso, com condições externas favoráveis a seu desenvolvimento e gozava de estabilidade política e econômica internas

⁷¹ MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>, p. 715.

⁷² LISI, Clement A. *A History of the World Cup*. Lanhan/Toronto/Plymouth: The Scarecrow Press, 2011. p. 486.

⁷³ LISI, Clement A. *A History of the World Cup*. Lanhan/Toronto/Plymouth: The Scarecrow Press, 2011. p. 486.

⁷⁴ CHADE, Jamil. Platini apoia CBF, mas quer favor. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, n°. 41.647, 27 out. 2007. Esportes, E4.

prolongadas. A democracia havia sido restabelecida e funcionava normalmente, com alternâncias no poder e eleições regulares e confiáveis. A pobreza e a miséria eram combatidas por meio de diversos programas sociais e o mercado consumidor interno se expandia⁷⁵.

O país começava a assumir um papel de destaque no cenário político internacional. Essa crescente relevância não era por acaso ou apenas consequência do bom momento vivido, pelo contrário, fazia parte de um projeto político⁷⁶ do governo federal e foi intensamente perseguida⁷⁷ por meio de uma agenda movimentada⁷⁸ de viagens, encontros, conferências, congressos, acordos, entre outros. Como pontua Almeida⁷⁹,

A diplomacia do governo Lula já foi chamada de “ativa e ativa” por seu próprio chefe, o embaixador Celso Amorim, e certamente ela traz a marca de um ativismo exemplar, evidenciado em dezenas, ou mais propriamente centenas, de viagens e visitas bilaterais do chefe de governo e seu chanceler, no Brasil e no exterior, ademais da intensa participação, executiva e técnica, em quase todos os foros relevantes abertos ao engenho e arte da diplomacia brasileira.

Esse projeto de política externa – em linhas gerais marcado por preferência por parceiros do Sul global e outras potências médias, defesa enfática e assertiva da soberania, recusa à liberalização dos fluxos comerciais que possam ter impactos na economia e na indústria nacional e, em especial, conquista de maior espaço nas relações e organismos internacionais – foi defendido pelo Partido dos Trabalhadores (PT) desde sua fundação, e finalmente a partir de 2003 colocado em movimento por Lula.

Para o governo, essas movimentações não diziam respeito apenas à diplomacia tradicional, mas integravam um projeto nacional, quer dizer, a maior atuação e influência na arena internacional eram parte essencial dos planos para o país, na mesma medida, ou quase, que os programas sociais que marcaram a época, como o Bolsa-Família e o Fome Zero⁸⁰. Havia

⁷⁵ RICUPERO, Rubens. À sombra de Charles de Gaulle: uma diplomacia carismática e intransferível. A política externa do governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010). *Novos estud.* - CEBRAP, São Paulo, n. 87, p. 35-58, July 2010; VALENCA, Marcelo M.; CARVALHO, Gustavo. Soft Power, Hard Aspirations: the Shifting Role of Power in Brazilian Foreign Policy. *Bras. Political Sci. Rev.*, São Paulo, v. 8, n. 3, p. 66-94, Dec. 2014; LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52.

⁷⁶ NOBRE, Eduardo Alberto Cusce (ed.) *Sports Mega-Events and Urban Legacies: The 2014 FIFA World Cup, Brazil*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017, p. v.

⁷⁷ Entre a eleição de Lula em outubro de 2002 e maio de 2004, por exemplo, foram realizadas cem viagens ao exterior ou visitas de alto nível à Brasília (ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004).

⁷⁸ ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004.

⁷⁹ ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004, p. 162.

⁸⁰ ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004.

também o objetivo específico de garantir ao país uma vaga permanente no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU)⁸¹ – sem prejuízo de outros fóruns⁸², como o G20⁸³, os BRICS⁸⁴ e o IBAS⁸⁵.

Por conta disso há um complemento do foco da política externa da área econômica para abranger a área política⁸⁶, e não são medidos esforços na empreitada de se destacar e se consolidar na arena global: “[...] FHC tinha consciência dos limites estratégicos e da real capacidade econômica do Brasil, ao passo que para o governo Lula não parece existir limitações estruturais (orçamentárias e militares) a tal pretensão [...]”⁸⁷.

É nesse contexto político que o país começa a explorar a possibilidade de ser sede de megaeventos, em especial os esportivos. A Copa era vista não apenas como uma forma de atrair investimentos e gerar rendas e empregos como também uma oportunidade de melhorar a imagem do país no exterior.

No caso brasileiro, receber os megaeventos se orientava ainda na direção de fortalecer o *soft power*, ou “poder brando”, exercido pelo país. *Soft power*⁸⁸ é uma expressão cunhada por

⁸¹ ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004; LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52.

⁸² RICUPERO, Rubens. À sombra de Charles de Gaulle: uma diplomacia carismática e intransferível. A política externa do governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010). *Novos estud.* - CEBRAP, São Paulo, n. 87, p. 35-58, July 2010.

⁸³ O G20, ou Grupo do 20, reúne as vinte maiores economias do mundo – África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, China, Coreia do Sul, Estados Unidos da América, França, Índia, Indonésia, Itália, Japão, México, Reino Unido, Rússia, Turquia – e a União Europeia, representada pelo Presidente do Conselho Europeu e pelo Presidente da Comissão. Ocupa-se principalmente de questões financeiras e econômicas.

⁸⁴ BRICS é um acrônimo que representa o grupo criado em 2009 que reúne as cinco maiores economias emergentes, Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul (*South Africa*).

⁸⁵ O IBAS, ou Fórum de Diálogo Índia-Brasil-Africa do Sul, é um acordo assinado em 2003 que envolve o estreitamento de laços entre os três países nas áreas política, estratégica e econômica. É focado principalmente na política e na cooperação estratégica, pois as trocas comerciais entre os participantes ainda são escassas.

⁸⁶ A diplomacia brasileira, desde a Proclamação da República, sempre se orientou com os objetivos de a) construir e fortalecer sua autonomia no nível internacional e b) obter maior destaque nos espaços decisórios globais, o que significa que, em certa medida, sempre ocorreu alguma continuidade entre os diferentes governos. No entanto, no governo Lula é possível ver uma intensificação das atividades e uma conduta mais voluntarista, além de uma expansão da área de influência almejada - há uma tentativa (até certo ponto bem sucedida) de se estreitar relações com aliados não-tradicionais como China, Cuba, Rússia, Índia, África do Sul, Angola, Moçambique, São Tomé e Príncipe (RICUPERO, Rubens. À sombra de Charles de Gaulle: uma diplomacia carismática e intransferível. A política externa do governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010). *Novos estud.* - CEBRAP, São Paulo, n. 87, p. 35-58, July 2010; VALENCA, Marcelo M.; CARVALHO, Gustavo. *Soft Power, Hard Aspirations: The Shifting Role of Power in Brazilian Foreign Policy*. *Bras. Political Sci. Rev.*, São Paulo, v. 8, n. 3, p. 66-94, Dec. 2014).

⁸⁷ ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004, p. 171.

⁸⁸ NYE JR, Joseph S. *Soft Power: the means to success in world politics*. Nova York: Public Affairs, 2004, pp. 1-10.

Joseph Nye⁸⁹ nos anos 1990 para nomear uma forma de relação entre países que se baseia na capacidade de influenciar outros Estados, organismos internacionais públicos e privados e atores nacionais sem o uso de sanções econômicas ou militares para alcançar seus objetivos⁹⁰.

O poder brando não é controlado ou produzido por um governo⁹¹, embora possa ser estimulado por esse, principalmente pela divulgação de produtos “tipicamente nacionais”. Para o Brasil, além do futebol, destacam-se como instrumentos de poder brando o Carnaval, a música, as novelas, o cinema e algumas marcas⁹². Após a Guerra Fria, o poder brando se torna mais importante principalmente devido aos inúmeros riscos associados ao uso do *hard power*⁹³, como o risco de não se obter apoio às ações de sanção ou coerção no âmbito internacional ou mesmo nacional.

2.3 Os Megaeventos

O uso político de megaeventos⁹⁴ para alterar a imagem de um país frente a seus pares não é novidade ou invenção brasileira, pelo contrário. Foi usado, por exemplo, por países que integraram o Eixo na Segunda Guerra Mundial para marcar seu retorno à convivência pacífica entre Estados e sua reabilitação na comunidade internacional, com a realização das Olimpíadas de Roma em 1960, Tóquio em 1964 e Munique em 1972⁹⁵.

⁸⁹ LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52, GRIX, Jonathan; BRANNAGAN, Paul Michael; HOULIHAN, Barrie. Interrogating States' Soft Power Strategies: A Case Study of Sports Mega-Events in Brazil and the UK. *Global Society*, [s.l.], v. 29, n. 3, p.463-479, 10 jun. 2015.

⁹⁰ LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52.

⁹¹ LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52.

⁹² LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52..

⁹³ GRIX, Jonathan; BRANNAGAN, Paul Michael; HOULIHAN, Barrie. Interrogating States' Soft Power Strategies: A Case Study of Sports Mega-Events in Brazil and the UK. *Global Society*, [s.l.], v. 29, n. 3, p.463-479, 10 jun. 2015

⁹⁴ ALMEIDA, Bárbara Schaustek de; MARCHI JR, Wanderley; PIKE, Elizabeth. The 2016 Olympic and Paralympic Games and Brazil's soft power. *Contemporary Social Science*, vol. 9, n. 2, set. 2013. Pp. 271-283. DOI: <https://doi.org/10.1080/21582041.2013.838291>. TAVARES, Otavio. Megaeventos esportivos. *Movimento (ESEFID/UFRGS)*, Porto Alegre, p. 11-35, out. 2011. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/23176>>. Acesso em: 15 jun. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.23176>. ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 6.

⁹⁵ BLACK, David. The Symbolic Politics of Sport Mega-Events: 2010 in Comparative Perspective. *South African Journal of Political Studies*, vol. 34, n. 3, 2007. Pp. 261-276.

Foi utilizada também como demonstração de avanços sociais e econômicos por países emergentes que apresentavam indicadores de crescimento rápido, como com a realização dos Jogos Olímpicos da Cidade do México, em 1968 e os Jogos de Seul em 1988⁹⁶. Entre os países que compõem o BRICS – países emergentes que no começo dos anos 2000 apresentavam acelerado desenvolvimento econômico e social -, apenas a Índia não sediou uma Copa do Mundo ou Olimpíadas: a África do Sul sediou a Copa do Mundo de 2010 e o Brasil sediou a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, enquanto a China sediou as Olimpíadas de 2008 e a Rússia sediou a Copa do Mundo de 2018.

O termo “megaevento”, quando relacionado aos esportes, é muito utilizado, em especial pela imprensa, como um termo genérico indicando a realização de “[...] competições internacionais que reúnem um número de atletas que atinge a casa dos milhares em um espaço de tempo de um mês, no máximo, com potencial de impacto em diferentes setores da sociedade e que possui significativa carga simbólica⁹⁷”. Embora algumas definições coincidam parcialmente, não há um consenso estabelecido entre os diferentes autores que estudam o tema em relação a quais acontecimentos podem ser considerados megaeventos, e quais critérios utilizar para sua inclusão/exclusão. Roche⁹⁸, por exemplo, ao elaborar uma lista das Expos ocorridas entre 1851 e 1939, não apresenta um número exato de eventos por considerar que mesmo a definição do que seria uma exposição internacional não é um consenso e, portanto, alguns casos ainda podem suscitar controvérsias. Um megaevento, por ser consideravelmente mais complexo, causa ainda mais discussões⁹⁹.

Uma das definições mais utilizadas é dada por Roche¹⁰⁰, que descreve os megaeventos como acontecimentos de grande escala, com apelo popular de massas e repercussão internacional. Em geral são organizados por uma combinação de entes públicos de diferentes níveis e um parceiro privado, na maior parte das vezes uma organização internacional não-governamental.

⁹⁶ BLACK, David. The Symbolic Politics of Sport Mega-Events: 2010 in Comparative Perspective. *South African Journal of Political Studies*, vol. 34, n. 3, 2007. Pp. 261-276.

⁹⁷ TAVARES, Otavio. Megaeventos esportivos. *Movimento (ESEFID/UFRGS)*, Porto Alegre, p. 11-35, out. 2011. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/23176>>. Acesso em: 15 jun. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.23176>, p. 16.

⁹⁸ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 12.

⁹⁹ VAROTTI, Felipe de Pilla; NASSIF, Vânia Maria Jorge. GP Brasil de Fórmula 1: um megaevento esportivo e sua relação com a cidade de São Paulo. *Motrivência*, Florianópolis, v. 31, n. 57, mar. 2019. ISSN 2175-8042.

¹⁰⁰ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 1.

Além disso, podem integrar – e na maior das vezes integram – um discurso oficial acerca da história e da cultura do país organizador, ressaltando aspectos previamente escolhidos pelos responsáveis. Possuem ainda um caráter dramático, em oposição a um caráter banal ou corriqueiro: “[...] Eles prometem à modernidade a ocorrência (e, ironicamente, também o controle) do carisma e da aura em um mundo que frequentemente aparece como excessivamente racionalista e faltando outras dimensões além da vida cotidiana e sua mundanidade [...]”¹⁰¹. Essa característica de encantamento é o que, desde o início, tem atraído as pessoas a participarem.

2.3.1 Histórico e origem dos Megaeventos

Os megaeventos mais antigos são as Exposições e os Jogos Olímpicos¹⁰². As Exposições foram especialmente populares na passagem do século XIX ao século XX. Eram eventos interdisciplinares que reuniam aqueles que eram considerados os maiores desenvolvimentos nas áreas da ciência, arte, arquitetura e tecnologia e atraíam visitantes domésticos e internacionais em uma quantidade até então nunca vista¹⁰³.

Entre 1850 e 1914 foram realizados aproximadamente de quinze a vinte eventos de maior porte, e entre 1918 e 1939, de cinco a dez. Não havia nenhum sistema de seleção das sedes nem uma frequência determinada para a realização das exposições, mas devido aos altos custos e à escala da organização necessária estes raramente ocorriam com intervalos menores que cinco ou dez anos no mesmo país, e concentrando-se geralmente nos países mais desenvolvidos da época¹⁰⁴ – Inglaterra, França e Estados Unidos. Havia grande participação do governo nacional do país, principalmente em relação ao financiamento, e algumas exposições não geravam retornos financeiros sequer para cobrir seus custos.

¹⁰¹ “[...] they promise modernity the occurrence (and, ironically, also the control) of charisma and aura in a world often appearing as excessively rationalistic and as lacking any dimensions beyond the everyday lifeworld and its mundanity [...]” (ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 7, tradução nossa).

¹⁰² ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 1.

¹⁰³ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 6.

¹⁰⁴ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 42.

Explica Roche¹⁰⁵ que as exposições eram parte de um contexto mais geral, que envolvia as mudanças sociais operadas pela expansão do direito de voto. Isso é, transformações ocorridas devido a parcelas maiores da população poderem participar dos processos eleitorais, o que significa que se tornava mais importante convencer e agradar esses novos participantes, mesmo que por meio de espetáculos: “[...] esses padrões emergiram em resposta à nova situação política criada pela democracia, o processo frequentemente complicado de estender a cidadania e o direito ao voto [...] Os governos ocidentais e seus estados em geral, daí para a frente, precisavam ser legitimados pelo consentimento popular [...]”¹⁰⁶.

Mudanças ocorridas na área do Direito reorganizam a sociedade da época; novas relações surgem, assim como a figura do eleitor. Embora ainda não da forma como se adota hoje em praticamente todos os países ocidentais, incluindo o Brasil¹⁰⁷ – universal e secreto – o voto altera a forma com que governantes atuam junto a seus governados.

Nesse momento, em que as exposições para divertimento do povo – que ainda não havia se convertido em entretenimento de massa – se consolidam, as constituições liberais¹⁰⁸ do século XIX estão em plena vigência. Os Estados Absolutistas haviam, em grande parte, desaparecido, e um novo grupo tomava o poder:

*O estado de direito (o estado de direito liberal) foi a bandeira da burguesia na luta contra o estado aristocrático-absolutista, foi um instrumento de que, em dado momento histórico, a burguesia revolucionária se serviu para conseguir a hegemonia no controlo do poder político [...]”*¹⁰⁹.

As principais características da organização estatal da época são, de acordo com Avelãs Nunes¹¹⁰, o princípio democrático, que afasta o estado absolutista, o princípio liberal, que visa

¹⁰⁵ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 34.

¹⁰⁶ “[...] these patterns emerged in response to the new political situation created by democracy, the often-fraught process of extending citizenship and voting rights [...] Western governments and their states in general, from them onwards, needed to be legitimized by popular consent [...]” (ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 34, tradução nossa).

¹⁰⁷ BRASIL. *Constituição Federal*, promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em jan. 2021.

¹⁰⁸ “As representações liberais do *estado* e do *direito* reduziām o estado ao papel de *defensor da ordem*, cometendo ao direito a função de sancionar as relações sociais decorrentes do *exercício da liberdade individual*” (AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República*: homenagem a Fábio Konder Comparato. São Paulo: Quartier Latin, p. 72, grifos do autor).

¹⁰⁹ AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República*: homenagem a Fábio Konder Comparato. São Paulo: Quartier Latin, p. 72, grifos do autor.

¹¹⁰ AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República*: homenagem a Fábio Konder Comparato. São Paulo: Quartier Latin, p. 72.

a separação entre estado e sociedade, criando atividades que dizem respeito apenas à esfera privada, inalcançáveis pelo estado, e o princípio do direito, ou a submissão do Estado às leis. Em resumo, “[...] Na ordem liberal, os direitos fundamentais destinam-se a garantir aos indivíduos a defesa contra a ‘agressão’ do estado¹¹¹”.

Mas o modelo liberal não foi apenas uma forma de transferência de poder, como também deveria funcionar como a maneira de garantir sua perpetuação, ou seja, assegurar sua estabilidade. Assim, a expansão daqueles considerados cidadãos não significou o exercício efetivo da participação política¹¹². Havia uma significativa necessidade de manter o controle sobre as eleições e as instituições representativas pois esse sistema todo foi

[...] foi também um instrumento ao serviço da burguesia para, num segundo momento, tentar consolidar e perpetuar a sua posição de classe dominante, numa sociedade em que novas relações sociais de produção assentam numa nova estrutura de classes (a burguesia capitalista e os trabalhadores assalariados, o capital e o trabalho)¹¹³.

Um bom exemplo dessa tensão entre a constituição liberal e seus declarados valores e o interesse de manter o controle político vem do Brasil. Embora o processo de formação difira dos modelos europeus, a Constituição outorgada¹¹⁴ após a Independência seguiu o era o padrão ocidental, com “(...) um aparato político-administrativo com jurisdição sobre um território definido, que exercia as competências de ditar as normas que deveriam reger todos os aspectos da vida na sociedade, cobrar compulsoriamente tributos para financiá-lo e às suas políticas, exercer o poder punitivo para aqueles que não respeitassem as normas por ele ditadas¹¹⁵”.

¹¹¹ AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República: homenagem a Fábio Konder Comparato*. São Paulo: Quartier Latin, p. 72.

¹¹² “A parte material das regras constitucionais, após a absorção e positivação dos princípios básicos da ideologia burguesa, se apresentava teoricamente estável, em virtude da ausência de combates, antagonismos e tensões na operação constituinte, circunstância que facilitou bastante a tarefa de produzir uma Constituição de filosofia e postulados políticos harmônicos. Isso em razão também da homogeneidade do corpo representativo, recrutado mediante técnicas de sufrágio restrito, que conferiam ao elemento burguês privilegiado a hegemonia do poder constituinte” (BONAVIDES, Paulo. *Curso de Direito Constitucional*. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 228); “[...] Os parlamentares dominados pela burguesia faziam as leis que o estado (o Executivo) se limitava a executar. As leis exprimiam a “vontade geral” expressa no parlamento, o que teve alguma correspondência na realidade, durante o período em que a burguesia desempenhou o seu papel histórico de classe revolucionária [...]” (AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República: homenagem a Fábio Konder Comparato*. São Paulo: Quartier Latin, p. 72, grifos do autor).

¹¹³ AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República: homenagem a Fábio Konder Comparato*. São Paulo: Quartier Latin, pp. 72-73.

¹¹⁴ No que pese ter sido outorgada, o que vai de encontro às ideias liberais da época, a Constituição de 1824, “[...] apesar desse seu vício de origem, seu conteúdo estava em harmonia com os preceitos liberais” (DOHLNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Contexto, 2017, p. 38).

¹¹⁵ DOHLNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Contexto, 2017, p. 33.

Ainda seguindo o sistema europeu, o Poder Legislativo era formado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado – também chamada Câmara Alta. Os deputados eram eleitos para mandatos de quatro anos; os senadores eram escolhidos pelo Imperador dentre os três mais votados nas eleições e tinham mandato vitalício. A diferença se dava porque o Senado

[...] seria uma forma de contrabalancear a outra, a Câmara dos Deputados que, por ser escolhida periodicamente por eleições, poderia se deixar arrastar pelas ‘paixões populares’. Como seus membros eram vitalícios, não sofriam a pressão dos *eleitores*, a rotatividade era baixa, podendo, desse modo, defender o que se esperava fossem posições mais ponderadas, ditadas pelo compromisso com o bem público, pela experiência e pela independência [...] ¹¹⁶.

Esse desenho institucional tinha como finalidade restringir a participação popular, mesmo que consonantemente a garantisse. Era essencial – entendiam os constituintes – que o direito de participar politicamente fosse exercido dentro de limitações estreitas, sem que houvesse espaço para mudanças bruscas. As estruturas definidas não só pela Constituição brasileira **de 1824 mas** de boa parte das constituições da época

[...] explicitavam a preocupação, no alvorecer dos governos representativos, de impor restrições à participação da população no processo decisório e garantir uma instância de caráter mais conservador do que a chamada ‘casa do povo’, ou seja, a Câmara baixa, renovada periodicamente por eleições. Essa preocupação estava inscrita nos textos e práticas de liberais europeus e norte-americanos do final do século XVIII e início do século XIX ¹¹⁷.

Destaca-se, portanto, que a utilização de expedientes tais como as exposições, ou, como será mencionado mais a frente, os esportes, é complemento, parte de um processo de estruturação de um sistema que visava absorver cidadãos sem perda de poder político. Essa estruturação, como se viu, era capitaneada pelo Direito, que ditava as normas sobre as efetivas formas de participação e suas limitações. Socialmente, os eventos de entretenimento e esportivos cumpriam seu papel de tornar as pessoas mais receptivas e adequá-las a esse novo modelo.

As exposições, juntamente com outras inovações patrocinadas pelas elites e classes médias da época, como a educação universal obrigatória – no início apenas na primeira etapa, posteriormente englobando outras fases –, faziam parte desse projeto que buscava canalizar esse poder recém-entregue às pessoas para que se mantivesse dentro de padrões considerados adequados, sem que para isso fosse necessário se utilizar tanto de meios coercitivos: “[...] Havia a necessidade de ganhar “os corações e as mentes” dos ‘cidadãos’ da classe operária recém-

¹¹⁶ DOHLNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Contexto, 2017, p. 39.

¹¹⁷ DOHLNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Contexto, 2017, p. 39.

alistados eleitoralmente [...]”¹¹⁸. As exposições promoviam esse objetivo no âmbito interno do país de duas formas. Por um lado, ao se constituírem como competições entre países, cada qual buscando apresentar o evento mais fascinante, com as descobertas e invenções mais modernas e exclusivas, ajudavam a criar um senso de orgulho patriótico na população em geral¹¹⁹. Por outro, ao escolher o que seria anunciado ao público e exaltado nos salões das exposições era possível tentar incutir certos valores na população – à época, ideias como o apreço à ciência, a tecnologia e o progresso, imperialismo, ordem e competição¹²⁰.

Três exposições se destacam para ilustrar o exposto. Primeiro, a *Crystal Palace Expo*¹²¹ em 1851 em Londres. Não foi a primeira exposição, visto que essas datam do final do século XVIII, mas pode ser considerada a primeira que aglutinou elementos que já vinham se manifestando em edições anteriores e os organizou de forma coerente, em um formato que seria mantido e copiado nas próximas ocorrências. Nos cinco meses em que esteve aberta a exposição recebeu seis milhões de visitantes e abrigou estandes de vinte e cinco países, e tantos outros de territórios coloniais. Os itens expostos eram divididos em quatro áreas: matérias-primas, maquinário, produtos manufaturados e escultura, segundo a temática definida para o evento: economia e indústria¹²².

A Exposição foi realizada juntamente a um concurso para definir os melhores itens de cada área, sendo permitida a participação de todos os países presentes. Esse modelo de organização favorecia um dos interesses envolvidos no evento, o de demonstrar para todo o mundo a superioridade do país-sede frente aos outros:

¹¹⁸ “(...) There was a need to win the ‘hearts and minds’ of newly enfranchised working-class ‘citizens (...)’”. (ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 34, tradução nossa).

¹¹⁹ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 43.

¹²⁰ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, pp. 45-48.

¹²¹ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, pp. 45-48.

¹²² ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 45.

[...] A confiança da elite britânica para criar uma exposição internacional veio do evidente poder e da liderança mundial da Inglaterra nessas três áreas no período [...] Havia pouco a temer acerca da competição com outras nações e tudo a ganhar em termos de propagandear a superioridade e o valor de suas mercadorias ao convidá-las para participar [...] ¹²³.

Fica claro que, mais que um evento recreativo, a Expo era motivada também por questões de política e de comércio internacionais. O empreendimento não passou despercebido para os demais países, que adotaram a prática rapidamente ¹²⁴, dando início a uma tradição de tentar sempre superar os eventos anteriores promovidos por outros países:

[...] Governos nacionais compreenderam que as Expos, se bem sucedidas, ofereciam uma plataforma para a projeção internacional de imagens positivas de suas nações. O sucesso podia ser melhor garantido se as nações copiassem modelos bem-sucedidos e tentassem aprimorá-los em termos de quantidade ou de qualidade de elementos previamente exitosos [...] ¹²⁵.

Essa prática perdura até hoje em eventos como as Olimpíadas e as Copas do Mundo – o próximo país-sede deve sempre buscar realizar uma edição mais notável que a anterior, mas sempre nos mesmos moldes.

Outras edições relevantes foram as Exposições realizadas em Paris em 1889 e 1937. Em 1889 o destaque ficou por conta da construção da Torre Eiffel, uma das construções mais avançadas para a época, dentro de uma tradição das Expos de divulgar as novas técnicas de construção. Assim como o Palácio de Cristal em Londres, a torre se tornou uma marca inconfundível no cenário da cidade ¹²⁶, uma das várias maneiras que megaeventos podem mudar o ambiente urbano.

Já a edição de 1937 ¹²⁷, que recebeu mais de 34 milhões de visitas, foi marcada pela presença de propaganda nacionalista impulsionada pelo regime nazista. Os anfitriões do evento, interessados em manter boas relações com os vizinhos, premiam duas obras expostas por eles,

¹²³ “[...] The British elite’s confidence to create an international exhibition came from Britain’s evident power and world leadership in these three areas at the time [...] It had little to fear from competition from other nations and it had everything to gain in terms of advertising the superiority and values of its wares, by inviting them to participate [...]” (ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 49, tradução nossa).

¹²⁴ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 42.

¹²⁵ “[...] National governments understood that expos, if successful, offered a platform for the international projection of positive images of their nation. Success could be better assured if nations copied successful models and attempted to improve on them in terms of the quantity or quality of previously successful elements [...]” (ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 43, tradução nossa).

¹²⁶ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 49.

¹²⁷ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 99-101.

uma de Albert Speer – o projeto do local que receberia os Rallies¹²⁸ do Partido Nazista em Nuremberg – e um filme dirigido por Leni Reinfenstahl¹²⁹.

Ao mesmo tempo, “Guernica”, pintura¹³⁰ de Picasso denunciando as atrocidades cometidas na Guerra Civil Espanhola, foi praticamente ignorado pelo público e pelos críticos, embora atualmente seja uma das obras mais importantes da pintura ocidental do século XX¹³¹. Aponta Roche que “[...] Ela [Guernica] não foi pintada para ganhar prêmios, mas vale a pena registrar (e é um comentário acerca do caráter político da exposição) que não tenha vencido nenhum¹³²”.

¹²⁸ Albert Speer foi um dos principais arquitetos do regime nazista, responsável pela construção (interrompida) dos espaços destinados aos encontros do Partido Nazista em Nuremberg, assim como várias outras obras, como o estádio principal para as Olimpíadas de Berlim (FORTUNA, James J. Neoclassical form and the construction of power in Fascist Italy and Nazi Germany. In: ROCHE, Helen; DEMETRIOU, Kyriakos. *Brill's Companion to Classical Reception*. Leiden/Boston: Brill, 2018, pp. 423-424). Os Rallies do Partido Nazista em Nuremberg foram eventos que ocorreram desde 1923 até 1938, se tornando cada vez mais elaborados e complexos, com o consequente estabelecimento de nova infraestrutura ou o aprimoramento de construções já existentes para melhor acomodar o crescente número de participantes (RAWSON, Andrew. *Showcasing the Third Reich: The Nuremberg Rallies*. Cheltenham: Spellmount, 2012. Pp. 4-21; 89-90).

¹²⁹ Leni Reinfenstahl foi uma diretora ativa durante o regime nazista, conhecida por ter feito dois filmes acerca dos Rallies de Nuremberg (*Triumph des Willens* e *Der Sieg des Glaubens*) e por ter dirigido um documentário sobre as Olimpíadas de Berlim em 1936, *Olympia*. Seus trabalhos geralmente são associados à esforços de propaganda nazistas (WŁODARCZYK, Arkadiusz. *Olympia by Leni Riefenstahl – Propaganda, Document or Art? Studies in Sport Humanities*, Kraków: University of Physical Education in Kraków, n. 19, 2016. Pp. 37-41).

¹³⁰ A obra “Guernica”, de Pablo Picasso, retrata o bombardeio da vila de mesmo nome na Espanha após o golpe militar do general Francisco Franco, durante a guerra civil que se seguiu. A então Alemanha nazista e Itália fascista apoiaram Franco no conflito, que terminou em 1939 com a derrota dos rebeldes republicanos. Guernica foi escolhida como alvo pelo exército alemão por ser um polo de resistência republicana. Os bombardeios aéreos duraram mais de duas horas e mataram mais de mil pessoas. Picasso havia sido encarregado de pintar um mural para a Expo de 1937 pelo governo espanhol e ao ver as fotografias e relatos nos jornais decidiu-se por representar esse acontecimento (RAY, Beverly. Analyzing Political Art to Get a Historical Fact: *Guernica* and the Spanish Civil War. *The Social Studies*, 97:4, 2010. Pp. 168-171).

¹³¹ RAY, Beverly. Analyzing Political Art to Get a Historical Fact: *Guernica* and the Spanish Civil War. *The Social Studies*, 97:4, 2010. Pp. 168-171); ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 99).

¹³² “[...] It [Guernica] was not painted to win prizes, but it is worth recording (and it is a comment on the political character of the expo) that it did not win any” (ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 99, tradução nossa).

Já os Jogos Olímpicos da Era Moderna começaram a tomar forma no final do século XIX. Suas bases teóricas foram definidas em um congresso internacional em Paris em 1894¹³³, liderado¹³⁴ por Pierre de Coubertin¹³⁵, e em 1896 foi estabelecida sua periodicidade¹³⁶.

Coubertin estava realizando um trabalho de atualização do sistema educacional francês, e se inspirou em dois elementos para formular sua proposta de Jogos Olímpicos: as formas de organização esportivas inglesas derivadas do ensino público e as novas descobertas arqueológicas sobre as Olimpíadas gregas¹³⁷.

Da Inglaterra vinha a experiência de ordenar o tempo livre dos alunos dos colégios de elite e de estabelecer “[...] uma série de regras para as atividades e jogos com o intuito de reduzir a violência e atribuir valores educacionais a práticas esportivas [...] fazendo do esporte componente curricular fundamental que visava atribuir valores de liderança e disciplina aos futuros dirigentes ingleses [...]”¹³⁸. A partir dessa experiência as elites dirigentes inglesas rapidamente perceberam o potencial do esporte regulamentado como instrumento para incutir determinados valores na população em geral, e em especial entre as classes proletárias – como disciplina, hierarquia e patriotismo. Seu impacto é sentido, por exemplo, nas relações entre trabalhadores e entre esses e seus empregadores:

¹³³ DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intellectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p. 15; DRIEGA, Alexander WM. Olympics Before Pierre de Coubertin. *Journal of Olympic History*, 1997. Pp. 20-27; SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119.

¹³⁴ É importante notar, como contexto, que embora o nome de Coubertin seja o mais lembrado, em sua época havia um retorno e uma busca coletiva por parte dos intelectuais e acadêmicos aos valores da Grécia Antiga. Coubertin não era, portanto, um caso excepcional ao se interessar pelo tema (DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intellectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p. 162).

¹³⁵ Coubertin foi o mais bem-sucedido, mas não foi o primeiro a tentar ressuscitar a ideia dos antigos Jogos Olímpicos. Entre as tentativas registradas encontram-se, por exemplo, a liderada por Metteo Palmieri por volta de 1450 na Itália renascentista, a “Exposição Olímpica” de 1516 organizada em Baden por Johannes Aquilla e a série de competições denominada “Jogos Olímpicos” ocorrida durante o reinado do Rei Jaime I, da Inglaterra, em 1604 (DRIEGA, Alexander WM. Olympics Before Pierre de Coubertin. *Journal of Olympic History*, 1997. Pp. 20-27).

¹³⁶ SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119.

¹³⁷ SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119.

¹³⁸ SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004, p. 114.

O crescimento do número de espectadores fez com que o esporte fosse utilizado como forma de alienação dos trabalhadores que aos sábados, após o expediente, dirigiam-se em massa aos estádios para assistir aos jogos das equipes de suas respectivas fábricas. As fábricas fundaram diversas equipes constituídas por seus operários. A disputa esportiva entre as empresas gerou a idéia de fidelidade entre o trabalhador e a fábrica através dos laços de afetividade proporcionados pela tensão emocional provocada nos embates esportivos. A discussão esportiva desviava a mente dos trabalhadores de problemas empregatícios e de organizações sindicais. Os operários que se destacavam nas equipes esportivas recebiam benefícios, horários para treinar, dias de folga e bonificações¹³⁹.

Por volta de 1875 esportes organizados já eram praticados nas escolas, igrejas e fábricas do país, e as ligas e campeonatos desportivos começavam a despontar, levando ao surgimento de uma nova categoria de participante, o espectador esportivo. Esses eventos foram se tornando tão relevantes que começaram a atrair também a atenção de jornalistas e repórteres, inaugurando assim a modalidade do jornalismo desportivo¹⁴⁰.

Também o Estado, e por conseguinte o Direito, percebem a importância do novo fenômeno da prática esportiva e passam¹⁴¹ a regulá-lo. A uniformidade técnica de cada modalidade foi deixada a cargo de entidades internacionais¹⁴², como a FIFA e o COI, e os Estados se encarregaram apenas de assuntos internos, como a organização das associações esportivas em seu território.

No Brasil, as primeiras formas de organização esportiva foram as associações, que conjugavam equipes desportivas e clubes sociais. As entidades dirigentes nacionais garantiam que as normas das entidades internacionais fossem seguidas, e o Estado só passa a interferir mais diretamente a partir da década de 1930. Até mesmo a profissionalização do futebol ocorreu “[...] sem que houvesse qualquer disposição ou regulamentação legal, através da Liga Carioca

¹³⁹ SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004, p. 115.

¹⁴⁰ SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119.

¹⁴¹ Nos Jogos Olímpicos da Antiguidade realizados na Grécia entre os séculos VIII e V a.C., as competições esportivas já eram regidas por um conjunto de regras, que iam desde determinar quem era apto a participar (homens, helenos, livres, ou seja, excluídos escravos e estrangeiros; as mulheres podiam participar em uma competição separada que ocorria duas semanas antes ou depois dos Jogos principais) até prever regras de comportamento, determinar punições e estabelecer o procedimento para se recorrer de decisões da arbitragem. A inovação que surge no século XIX é a transformação do esporte em uma prática popular, que atinge partes cada vez maiores da população, e sua absorção dentro do âmbito de preocupações do Estado (SOBIERAJSKI, José Luiz. *Política do Direito Desportivo Brasileiro*. 1999. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, pp. 17-19).

¹⁴² SOBIERAJSKI, José Luiz. *Política do Direito Desportivo Brasileiro*. 1999. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, p. 44.

de Futebol, com o apoio dos clubes Vasco da Gama, Flamengo e Fluminense, sendo que a oposição dos clubes menores foi liderada pelo Botafogo¹⁴³”.

Em 1939 é instituída a Comissão Nacional de Desportes pelo Decreto-Lei nº. 1.056. É a primeira tentativa de regulamentar os esportes no país. No mesmo ano é fundada a Escola Nacional de Educação Física e Desportos, no Rio de Janeiro e é determinada a obrigatoriedade do diploma em Educação Física¹⁴⁴ para o exercício de certos trabalhos.

De 1946 a 1988 as normas relacionadas aos esportes continuaram a aumentar. Leis e decretos determinaram, por exemplo, os horários e intervalos a serem obedecidos nos jogos e campeonatos, os critérios para a profissionalização de atletas e as formas a serem seguidas para constituição e registro de associações e entidades esportivas¹⁴⁵. O esporte, ao contrário do período pré-1940 quando se autorregulava por suas próprias instituições, passou a sofrer forte intervenção do Estado.

Depois de 1988, novamente há uma mudança no papel do Estado, que passa a se concentrar em ações de fomento e a intervir menos diretamente. Embora várias leis tenham sido aprovadas, como a Lei Pelé¹⁴⁶, a Lei Zico¹⁴⁷ e o Estatuto do Torcedor¹⁴⁸, a autonomia das associações e entidades esportivas para sua organização e funcionamento foi garantida¹⁴⁹, como previsto pela Constituição¹⁵⁰.

¹⁴³ SOBIERAJSKI, José Luiz. *Política do Direito Desportivo Brasileiro*. 1999. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, p. 104.

¹⁴⁴ “O exercício das atividades de técnico, treinador e massagista dos desportos citados acima e praticados pelas associações desportivas de cidades com população superior a 100.000 habitantes era reservado aos portadores dos respectivos diplomas conferidos pela Escola Nacional de Educação Física e Desportos. A lei estabelecia a mesma obrigatoriedade e o prazo de sua aplicação para as demais associações desportivas. O mesmo Decreto-Lei, em seu artigo 35, tornava privativo do licenciado em educação física o magistério respectivo nos estabelecimentos oficiais de ensino de toda a República, quer fossem federais, quer estaduais ou municipais, de ensino superior, secundário, normal e profissional, a partir de 1º de janeiro de 1941, estendendo-se às escolas particulares a partir de 1º de janeiro de 1943 (art. 35 e § único).” (SOBIERAJSKI, José Luiz. *Política do Direito Desportivo Brasileiro*. 1999. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, p. 107).

¹⁴⁵ BARBOSA, Euler Márcio Lelis. Direito Desportivo: noções introdutórias. *Ratio Juris*, v. 2, nº.1, jan.-jun. 2019.

¹⁴⁶ BRASIL. *Lei nº. 9.615*, de 24 de março de 1998. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9615consol.htm>. Acesso em jan. 2021.

¹⁴⁷ BRASIL. *Lei nº. 8.672*, de 6 de julho de 1993. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8672.htm>. Acesso em jan. 2021.

¹⁴⁸ BRASIL. *Lei nº. 10.671*, de 15 de maio de 2003. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.671.htm>. Acesso em jan. 2021.

¹⁴⁹ BARBOSA, Euler Márcio Lelis. Direito Desportivo: noções introdutórias. *Ratio Juris*, v. 2, nº.1, jan.-jun. 2019

¹⁵⁰ BRASIL. *Constituição Federal*, promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em jan. 2021.

A Constituição também coloca o esporte como uma competência legislativa concorrente da União, dos Estados e dos municípios, e é inserido no Título VIII, que descreve a ordem social adotada pelo país, no mesmo capítulo que a Educação, a Cultura, a Ciência, a Tecnologia e a Inovação, a Comunicação Social e o Meio Ambiente.

Assim, é possível ver como o esporte passa, com o tempo, a ocupar um espaço de destaque na organização do Estado e no ordenamento jurídico e se torna, propriamente, um objeto de leis e regulamentos. Há até mesmo o surgimento de uma área própria, o direito desportivo, com um conjunto de instituições e princípios próprios¹⁵¹, dedicada a seu estudo.

A mencionada influência da Grécia clássica, por sua vez, deriva das novas informações que eram obtidas por meio de escavações arqueológicas e que iluminavam o caráter político e religioso dos Jogos Olímpicos antigos. Além de homenagear os deuses, também servia como uma celebração da paz entre as diferentes cidades-estado e incentivo às trocas culturais na região¹⁵², embora, como pontua Lamartine¹⁵³, o evento era restrito apenas aos grupos étnicos que habitavam a Hélade: para os organizadores, os estrangeiros, bárbaros, ainda não haviam atingido o nível de civilização necessário para participar.

Em 1894 e 1897¹⁵⁴ foram realizados os primeiros congressos sobre o tema, em Paris e Haia. Ali foram delineados os valores dos novos Jogos Olímpicos, como o Universalismo e o Humanismo. As primeiras edições foram realizadas juntamente com Exposições Mundiais, eventos nos quais Coubertin havia se inspirado profundamente¹⁵⁵. No entanto, mais de cento e vinte anos depois, “[...] sucessivas adaptações a conflitos internacionais, interesses comerciais, desvios morais, novas tecnologias e outras pressões e avanços têm diminuído os significados tradicionais dos Jogos [...]”¹⁵⁶. A imagem dos Jogos foi fortemente afetada, em especial, pelos escândalos acerca do recebimento de propina por membros do COI em 1999 em troca de votos

¹⁵¹ BARBOSA, Euler Márcio Lelis. Direito Desportivo: noções introdutórias. *Ratio Juris*, v. 2, nº.1, jan.-jun. 2019.

¹⁵² SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119.

¹⁵³ DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p. 157

¹⁵⁴ SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119; DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p. 92).

¹⁵⁵ DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002. Pp.163-164.

¹⁵⁶ “[...] successive adaptations to international conflicts, commercial interests, moral deviations, new technologies and other updated pressures and advancements have been diminishing the traditional meanings of the Games [...]” (DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p.159, tradução nossa).

favoráveis à certas sedes dos eventos¹⁵⁷. Além disso, são frequentes as críticas à entidade pela ausência de mecanismos que permitem sua responsabilização enquanto organismo, ou mesmo a de seus membros¹⁵⁸.

2.4 Os Megaeventos na atualidade

A partir desses dois tipos de megaeventos vários outros foram criados¹⁵⁹. Descendem das grandes exposições, por exemplo, as feiras especializadas em indústrias ou tecnologias específicas – aviões, carros, computadores, livros, videogames, entre outros. Dos Jogos Olímpicos surgiram diversas competições internacionais de modalidades isoladas, como a Copa do Mundo de Futebol, Vôlei, Basquete, *Grand Prizes* automobilísticos¹⁶⁰, campeonatos de lutas livres, cujas popularidades variam temporal e regionalmente. Também nessa tradição se inserem os eventos de caráter cultural, como os festivais internacionais de cinema ou teatro e as bienais de artes plásticas e arquitetura, de acordo com Roche¹⁶¹.

Os megaeventos são geralmente divididos entre aqueles de primeira ordem, que possuem alcance mundial, mobilizando as atenções globalmente, como os Jogos Olímpicos de Verão e a Copa do Mundo FIFA, os de segunda ordem, que atraem um público mais regional ou especializado, como os X-Games, os Jogos Olímpicos de Inverno e os Jogos Pan-Americanos, e os de terceira ordem, com público e visibilidade consideravelmente inferiores aos dois primeiros, de acordo com classificação proposta por Grix et. al¹⁶².

Eles também podem ser classificados entre periódicos, que ocorrem com intervalos determinados entre uma edição e outra, ou ocorrer apenas uma única vez, como festivais

¹⁵⁷ DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p. 13

¹⁵⁸ DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002, p. 13.

¹⁵⁹ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 3.

¹⁶⁰ VAROTTI, Felipe de Pilla; NASSIF, Vânia Maria Jorge. GP Brasil de Fórmula 1: um megaevento esportivo e sua relação com a cidade de São Paulo. *Motrivência*, Florianópolis, v. 31, n. 57, mar. 2019.

¹⁶¹ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 3.

¹⁶² GRIX, Jonathan; BRANNAGAN, Paul Michael; HOULIHAN, Barrie. Interrogating States' Soft Power Strategies: A Case Study of Sports Mega-Events in Brazil and the UK. *Global Society*, [s.l.], v. 29, n. 3, p.463-479, 10 jun. 2015; GRIX, Jonathan; HOULIHAN, Barrie. Sports Mega-Events as Part of a Nation's Soft Power Strategy: The Cases of Germany (2006) and the UK (2012). *The British Journal Of Politics And International Relations*, [s.l.], v. 16, n. 4, p.572-596, 2 abr. 2013.

organizados para comemorar acontecimentos específicos. Também são classificados por Roche¹⁶³ na categoria de megaeventos, alguns episódios como a coroação da Rainha Elisabeth, a posse do presidente Lula ou o funeral do Ayrton Senna.

Uma outra divisão possível diz respeito ao local¹⁶⁴ do evento. Enquanto alguns tem sua sede escolhida por um processo de seleção, em que países ou cidades se candidatam e competem pelo direito de sediar a edição, outros possuem uma natureza itinerante e se deslocam dentro de um circuito pré-determinado de localidades, como o Campeonato Mundial de Fórmula 1. Além disso, há os que ocorrem sempre no mesmo local, como o Festival de Cannes, o Festival Literário Internacional de Paraty (FLIP) ou a Bienal Internacional de Arte de São Paulo, ou que são decididos de forma independente – por exemplo, uma exposição que um país decida realizar em seu território.

Sociologicamente, Roche¹⁶⁵ explica, pensando especialmente nas Olimpíadas e nas grandes exposições, que os megaeventos devem ser considerados a partir de três conjuntos de características opostas: esses acontecimentos são simultânea e ambigualmente modernos e não-modernos, nacionais e não-nacionais e locais e não-locais.

São modernos porque progressistas nos valores adotados: em geral seculares, advindos de uma ideia de “civilização ocidental” universalista, humanista, tecnorracionalista, baseada na forma de produção e organização capitalistas. No entanto, necessitam sempre fazer referências mais ou menos explícitas a dimensões pós- ou pré-modernas – seja mostrando os avanços em relação ao passado, seja apontando os objetivos de mudança ou desenvolvimento a serem alcançados no futuro¹⁶⁶.

São nacionais por possuírem uma nação-sede envolvida em todo o processo de organização e refletir as características selecionadas pelo país para serem enfatizadas na ocasião. Ao mesmo tempo são também internacionais/não-nacionais em quatro dimensões distintas: multinacionais, porque exigem que seja dado reconhecimento a representantes de outros países presentes no evento; cosmopolitas, porque necessitam do desenvolvimento de

¹⁶³ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 19.

¹⁶⁴ VAROTTI, Felipe de Pilla; NASSIF, Vânia Maria Jorge. GP Brasil de Fórmula 1: um megaevento esportivo e sua relação com a cidade de São Paulo. *Motrivivência*, Florianópolis, v. 31, n. 57, mar. 2019.

¹⁶⁵ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 8-9.

¹⁶⁶ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 9.

atitudes e valores entre a população local que os leve a interagir e a reconhecer os representantes estrangeiros; supranacionais, pois o país-sede detém maior poder e autoridade sobre o evento que as demais nações participantes, e pode até mesmo se utilizar dele para se afirmar como possível líder ou ator de destaque no cenário internacional; e globais, por sua própria escala, estrutura e impacto¹⁶⁷.

Por último, são locais por serem eventos espacialmente localizados, isto é, têm lugares bem definidos para acontecer. Importam ainda na alteração do tecido urbano, com a construção de instalações, mesmo que temporárias, renovação urbana para se adequar aos fluxos de visitantes e às exigências de parceiros privados, impactando a cidade-sede, e projetam a imagem da cidade no cenário global de comparação e competição por recursos, investimentos, turistas, etc. No entanto, são não-locais por sua difusão midiática: os megaeventos são eventos midiáticos, que atraem a atenção de todo o mundo simultaneamente, e se desenvolveram até chegar em seu modelo atual em consonância com o avanço dos meios de comunicação de massa – primeiro por meio da circulação de fotografias, posteriormente por meio de rádios e vídeos no início do século XX, pela transmissão televisa no pós-Segunda Guerra Mundial, e, finalmente, por meio da *internet*¹⁶⁸.

2.5 A COPA DO MUNDO DE 2014

Na Copa do Mundo de 2014, o Brasil aproveitou o bom momento vivido para se reapresentar aos outros países como um país dinâmico e preparado para ser incluído entre as grandes potências globais. Nessa empreitada, recebeu o aval da FIFA que ressaltou o “[...] apoio total do governo [...]”¹⁶⁹. O grupo de inspetores da FIFA também se declarou “[...] impressionado com o envolvimento das autoridades [...]”¹⁷⁰ locais em seu relatório sobre a candidatura. Tratou-se, como foi possível verificar, de uma estratégia de promoção nos moldes de *soft power*, com procedimentos e objetivos bem determinados, e com expectativa de

¹⁶⁷ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 9-10.

¹⁶⁸ ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000, p. 10.

¹⁶⁹ PERRONE, Ricardo; MATTOS, Rodrigo. Fifa aprova até pontos fracos do Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

¹⁷⁰ BARSETTI, Sílvio. Fifa enche a bola do Brasil em relatório sobre 2014. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.647, 27 out. 2007. Esportes, E4.

resultados positivos para o país no âmbito de política internacional, turístico, cultural, econômico e social.

Mas receber um megaevento da magnitude da Copa FIFA (um megaevento de primeira ordem, na classificação já apresentada) não gera impactos apenas na imagem do país no exterior. Da mesma forma que as Expos e os primeiros torneios esportivos eram vistos na virada do século XIX para o século XX como instrumentos de política interna, a Copa também influencia as percepções e disposições políticas¹⁷¹ dos habitantes locais: “Os 77 anos de história do evento que mais galvaniza atenção no planeta demonstram como o frenesi do Mundial não deixa à margem o jogo local do poder político¹⁷²”, como mostrado pelo expressivo aumento de popularidade de líderes nacionais logo após sediar o evento – mesmo em edições em que suas seleções não foram campeãs.

Alguns exemplos do fenômeno são Chung Mong-joon, da Coreia do Sul, Jacques Chirac, da França, e Angela Merkel, na Alemanha¹⁷³. Todos obtiveram aprovação popular excepcional após a realização bem-sucedida da Copa do Mundo em seus respectivos países. Assim, é possível considerar que também no Brasil haveria pressões e interesses ligados à política interna guiando algumas decisões por parte dos atores políticos envolvidos¹⁷⁴.

Apesar da decisão favorável ao país, no relatório da FIFA (2007) à candidatura do país apareciam questões que seriam retomadas frequentemente ao longo dos próximos sete anos. Transporte e segurança já eram consideradas áreas que deixavam a desejar em diversas cidades pela entidade – mas o documento declara acreditar que esses problemas poderiam ser resolvidos.

A comissão da FIFA encarregada de vistoriar o país candidato visitou o Brasil entre vinte e três de agosto e 1º de setembro de 2007, e visitou quatro das dezoito cidades que se ofereceram para sediar o evento, além do Distrito Federal: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre¹⁷⁵. Os próprios inspetores ainda alertavam que não se sabe “[...] como

¹⁷¹ ALENCAR, Kennedy. Eliminatórias são mimo de quem ficar sem jogos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

¹⁷² DIAS, Roberto. Copa redesenha política dos países que a recebem. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, 28 out. 2007. Esporte, D2.

¹⁷³ DIAS, Roberto. Copa redesenha política dos países que a recebem. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, 28 out. 2007. Esporte, D2.

¹⁷⁴ ALENCAR, Kennedy; SANDER, Leticia. Lula move plano para capitalizar como ‘patrono’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 28 out. 2007. Esportes, D4.

¹⁷⁵ BARSETTI, Sílvio. Fifa enche a bola do Brasil em relatório sobre 2014. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.647, 27 out. 2007. Esportes, E4.

serão bancados os gastos para melhorar toda a infraestrutura [...]”¹⁷⁶, visto que nem todas as cidades indicaram como pagariam as obras propostas. Esse, em geral, foi um dos pontos mais criticados de todo o processo de preparação para a Copa do Mundo, como será apresentado nos demais capítulos. Além disso, o valor tido como necessário nesse primeiro momento apenas no referente à reforma ou à construção de estádios já parecia assustador: 1,1 bilhão de dólares, ou 2,8 bilhões de reais à época¹⁷⁷.

Embora as cidades candidatas a receberem os jogos tenham afirmado que essas estruturas seriam financiadas por meio de parcerias público-privadas ou concessões, levantamento do jornal *A Folha de São Paulo*¹⁷⁸ na véspera da cerimônia de nomeação do Brasil já indicava haver onze projetos que contavam com recursos públicos para sua realização. Citava como exemplo o estádio do Maracanã (RJ)¹⁷⁹, onde já havia sido investido 252 milhões de reais em reformas, embora ainda fosse considerado inadequado para as partidas pelo relatório da FIFA.

O objetivo desse capítulo foi mostrar a complexidade da realização dos megaeventos e seus impactos em diversas áreas, como a política, o Direito e a sociedade. Em seguida, buscou-se mostrar como essas questões se relacionam especificamente à Copa do Brasil, embora sempre relacionando esses acontecimentos com aqueles de edições anteriores, para mostrar que não se trata de peculiaridades brasileiras.

As questões de política interna serão tratadas nos próximos capítulos, em especial as disputas entre cidades para sediar partidas, os protestos populares contrários à realização do evento ou a pontos específicos de sua organização, que atingem seu ápice em julho de 2013, bem como as exigências feitas às cidades-sede para atingirem os padrões determinados pelo governo federal e pela FIFA e os financiamentos das obras.

¹⁷⁶ PERRONE, Ricardo; MATTOS, Rodrigo. Fifa aprova até pontos fracos do Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

¹⁷⁷ PROJETO prevê gasto de 2,8 bilhões com estádios. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

¹⁷⁸ PROJETO prevê gasto de 2,8 bilhões com estádios. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

¹⁷⁹ PROJETO prevê gasto de 2,8 bilhões com estádios. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

3 GLOBALIZAÇÃO, COMPETIÇÃO ENTRE CIDADES E A COPA DO MUNDO

A decisão acerca de quais cidades iriam sediar não apenas os jogos, mas também as bases das seleções participantes e as estruturas de organização e de imprensa, já gerava atritos antes mesmo do anúncio do Brasil como país-sede, como se pode ver em nota publicada no Painel FC, do jornal A Folha de São Paulo em vinte e quatro de outubro de 2007: “Colado: ao decidir ir a Zurique para o anúncio da sede da Copa de 2014, na segunda, José Serra evita deixar o caminho livre para Sérgio Cabral Filho fazer lobby na FIFA. O governador paulista, como o do Rio de Janeiro, quer que seu Estado receba a sede administrativa da federação¹⁸⁰”.

A competição para sediar o evento era voltada ao mesmo tempo para os benefícios que supostamente seriam trazidos às cidades e aos Estados, e para o esperado aumento da popularidade e do poder dos políticos e governantes contemplados com as partidas¹⁸¹. Nos meses seguintes ao anúncio do Brasil como sede, a distribuição dos eventos se tornou um dos mais importantes pontos de disputa política interna no país, chegando a ser chamada de “guerra entre capitais¹⁸²”. Outro motivo que impulsionou a disputa foi atrair verbas e investimentos, tanto do governo federal quanto de investidores privados¹⁸³.

Mas que benefícios eram esses, que justificavam o envolvimento de tantos atores, como governadores¹⁸⁴ – que se deslocaram até Zurique para o anúncio da vitória do país numa disputa

¹⁸⁰ PERRONE, Ricardo. Painel FC. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.693, 24 out. 2007. Esportes, D2.

¹⁸¹ SEABRA, Cátia. Disputa pela Copa expõe rixas entre Estados. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 28 out. 2007. Esportes, D4.

¹⁸² ALENCAR, Kennedy. Eliminatórias são mimo de quem ficar sem jogos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

¹⁸³ CHADE, Jamil. Investimentos vão depender do governo. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.653, 02 nov. 2007. Esportes, E1; LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

¹⁸⁴ “Autoridades políticas e esportivas transformaram os jogos da seleção nas eliminatórias em verdadeiras disputas veladas de lobby por vantagens na Copa de 2014. Não é à toa que haverá ao menos sete governadores no Morumbi para assistir a Brasil x Uruguai (...)” (PERRONE, Ricardo; MATTOS, Rodrigo. Eliminatórias são campo de lobistas por Copa-14. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.721, 21 out. 2007. Esportes, D2); “[...] O governador José Serra chegou a cogitar caminhar do Palácio dos Bandeirantes ao Morumbi hoje com os governadores que assistirão ao jogo do Brasil. Um interlocutor, porém, lembrou que o risco de o grupo ser vaiado seria enorme. Aparentemente, desistiu da ideia [...]” (PERRONE, Ricardo. Painel FC. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.721, 21 out. 2007. Esportes, D2).

em que era o único concorrente¹⁸⁵—, representantes da CBF e da FIFA, e até o Presidente da República? O que justificaria que se investissem milhões de reais apenas na preparação e apresentação de dossiês das candidatas a sediarem as partidas da Copa do Mundo?

Ainda sem garantias sobre sua participação na Copa de 2014 [...], Estados e prefeituras abriram os cofres para tentar se garantir como sede. Os gastos vão desde a contratação sem licitação de consultorias para elaboração de projetos até viagens e a participação em eventos [...]¹⁸⁶.

O que esperavam obter os governantes de dezoito capitais brasileiras – filiados às mais diversas correntes políticas e ideológicas – que apresentaram suas cidades perante a FIFA, oferecendo-as para receber esses jogos, mesmo sabendo que poderiam incorrer em vultosos gastos?

Em termos de valores, Goiânia, por exemplo, dispendeu 1,1 milhão de reais sem licitação¹⁸⁷ em consultorias, escritórios de arquitetura e engenharia e eventos. Belém, também sem licitação, realizou gastos que somavam 2,1 milhões em consultorias, elaboração de projetos para a habilitação do estádio local e viagens relacionadas à candidatura. Até mesmo Rio Branco, considerada uma das candidatas mais fracas, desembolsou 350 mil – sem licitação – em projetos para ampliação de estádio. No geral, a Folha de São Paulo¹⁸⁸ apurou que nove das dezoito cidades que planejavam sediar partidas haviam realizado gastos preparatórios entre 350 mil e 2,7 milhões de reais.

A questão pode ser respondida apenas em parte pela expectativa de receberem um quinhão dos investimentos federais e financiamentos previstos, que se concentravam principalmente nas áreas de infraestrutura aeroportuária, mobilidade urbana e construção e

¹⁸⁵ GABEIRA, Fernando. Também fui brasileiro. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 28.703, 03 nov. 2007. Opinião, A2.

¹⁸⁶ BÄCHTOLD, Felipe; PICHONELLI, Matheus. De olho na Copa, cidades abrem cofre. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.145, 18 jan. 2009. Esporte, D1.

¹⁸⁷ A licitação pode ser entendida como “[...] o procedimento administrativo pelo qual um ente público, no exercício da função administrativa, abre a todos os interessados, que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório [...]”. Sua função é dar oportunidades iguais a todos de participar no certame e garantir os melhores preços e condições possíveis. A licitação pode não ocorrer em dois casos. O primeiro, quando se trata de inexigibilidade de licitação, se dá quando “[...] não há possibilidade de competição, porque só existe *um objeto* ou *uma pessoa* que atenda às necessidades da Administração [...]”. O segundo é quando há dispensa da licitação, seja por previsão legal, seja pelos objetos serem de pequeno valor, situações excepcionais como guerra ou calamidade pública, ou casos excepcionais relacionados à pessoa ou o objeto, como bens destinados à pesquisa científica (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 28ª ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 408; p. 429, grifos da autora). É comum que a mídia e o público em geral não distingam entre a dispensa e a inexigibilidade da licitação.

¹⁸⁸ BÄCHTOLD, Felipe; PICHONELLI, Matheus. De olho na Copa, cidades abrem cofre. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.145, 18 jan. 2009. Esporte, D1.

reforma de estádios¹⁸⁹. Esse anseio não é capaz de explicar toda a motivação e o esforço das cidades brasileiras em sediar os jogos.

A competição entre cidades no mundo não surgiu com a Copa do Mundo; na verdade, tem origens muito antigas, existindo desde o momento em que se construía as primeiras estradas de ferro¹⁹⁰. Naquela época, as localidades concorriam para serem atravessadas pelas linhas férreas e receberem estações ferroviárias, aumentando o fluxo de pessoas e cargas a transitar em seu território, esperando obter dividendos na forma de impostos e investimentos.

No entanto, se essa competição persiste nos dias atuais, é de forma bem diferente. Se tornou mais intensa, há mais pressão para que as cidades participem – e invistam o máximo de recursos possíveis. Isso se dá devido à globalização e ao “[...] ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista [...]”¹⁹¹. Com a mudança do capitalismo, que passou a ser regido pelos fluxos financeiros, e pela divulgação da globalização como sendo inevitável, a competição entre as cidades tem sua natureza alterada. Agora, os recebimentos de fluxos financeiros, na forma de investimentos, turismo, etc, são vistos como a única forma de uma cidade se desenvolver economicamente.

A competição continua a existir, mas com características muito diferentes: mais acirrada, colaborando para a homogeneização dos espaços, com consequências mais severas para os locais que não são bem sucedidos no mercado global, e imposta como única solução para os problemas e crises urbanos.

Nesse contexto, a Copa do Mundo funciona como uma oportunidade única para que as cidades se destaquem e se exponham na vitrine global e, se bem-sucedidas em apresentar sua melhor imagem, recebam benefícios, tanto financeiros quanto imateriais. Assim, é possível dizer que a relação entre o processo de globalização e a competição das cidades para sediar a Copa do Mundo é que este evento serve para auxiliar, para fortalecer o impulso de competir frente a outras cidades por espaço no mercado mundial de cidades, e ainda, como uma chance única de se destacar, visto que é um evento com transmissão global.

¹⁸⁹ Ver capítulo 3.

¹⁹⁰ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32.

¹⁹¹ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. 6ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001, p. 23.

Nesse capítulo, será tratada a questão de como foi construída uma imagem de que a globalização, nos moldes em que se dá hoje – voltada à competição, ao aumento da desigualdade e da concentração de renda – é inevitável e inalterável e quem são os principais atores responsáveis por essa construção.

A seguir, será descrito como essa noção de globalização inexorável é levada para o âmbito das cidades e como ajuda a consolidar um consenso em torno da ideia de que a competição no mercado mundial de cidades é a única alternativa para o crescimento econômico no cenário atual. Também serão descritas algumas de suas consequências, como a homogeneização dos locais, o aumento das desigualdades internas e a captura, por empresas transnacionais, de investimentos públicos – num processo de redistribuição concentradora.

Em seguida, é explicado como o Planejamento Urbano Estratégico se apresenta como a solução para as cidades que necessitam competir no mercado mundial e quais seus pressupostos, em especial a ideia de que a cidade é uma mercadoria como todas as outras e sua gestão deve, portanto, ser assemelhada à de uma empresa.

Na quarta parte, é feito um parêntese para falar sobre a passagem do regime de acumulação fordista-keynesiano ao regime de acumulação flexível e do Modernismo ao Pós-Modernismo. A primeira transição foi considerada importante para este trabalho pois é ela que causa a mudança nas condições econômicas globais que, por sua vez, leva à ideia da competição inevitável de cidades e ao seu entendimento como mercadoria. Caso não se abordasse esse tema, não seria possível compreender como esse fenômeno da competição global de cidades no formato atual veio a ser. A segunda transição, diretamente ligada à primeira, é importante porque impacta e explica a mudança na concepção de cidade que ocorre a partir dos anos 70.

Na última parte, se retoma ao tema da competição entre cidades brasileiras para sediar a Copa do Mundo de 2014. Os resultados do processo de seleção são apresentados, e são tecidas algumas conclusões.

3.1 Sobre a inevitabilidade da globalização

Apesar de atores como organismos internacionais¹⁹², planejadores, urbanistas e outros estudiosos, empresas de marketing e consultorias¹⁹³ e a mídia em geral afirmarem, sem deixar muitos espaços para contestação, que a globalização, exatamente da forma como ocorre, é um acontecimento inexorável¹⁹⁴, autores como Milton Santos¹⁹⁵, cuja concepção acerca da globalização considerou-se norteadora da abordagem a que se propõe o trabalho, disputam essa afirmação.

De acordo com Milton Santos¹⁹⁶, esse aparente consenso se dá principalmente por meio de uma junção entre a técnica e a ciência e seus expositores – cientistas, acadêmicos, profissionais técnicos – e o mercado e seus representantes – aqui, no caso, organismos internacionais, supranacionais, públicos, privados ou oriundos do terceiro setor, que são “[...] verdadeiros centros de poder que, além de financiarem projetos de reestruturação espacial nas cidades, se encarregam da difusão de ideários, políticas e práticas de planejamento [...]”¹⁹⁷. Por meio desses agentes e da aura de cientificidade e neutralidade que os envolve, ocorre um processo de naturalização da globalização como inevitável, eliminando possibilidades divergentes:

Como as técnicas atuais são, todas elas, filhas da ciência, e como sua utilização se dá ao serviço do mercado, esse amálgama produz um ideário da técnica e do mercado que é santificado pela ciência, considerada, ela própria, infalível. Essa, aliás, é uma das fontes do poder do pensamento único. Tudo o que é feito pelas mãos dos vetores fundamentais da globalização parte de ideias científicas, indispensáveis à produção, aliás acelerada, de novas realidades, de tal modo que as ações assim criadas se impõem como soluções únicas¹⁹⁸.

Além da apresentação de consensos supostamente inevitáveis por meio da união entre técnica e ciência, também a informação e sua veiculação são mobilizadas para garantir a aceitação da globalização em sua inevitabilidade, sufocando quaisquer questionamentos: “[...] o que é imposto aos espíritos é um mundo de fabulações, que se aproveita [...] para consagrar

¹⁹² SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 53.

¹⁹³ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 54.

¹⁹⁴ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. *GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO*, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32.

¹⁹⁵ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. 6ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001, p. 53. Explica-se a escolha por Milton Santos como o principal autor para essa parte tendo em vista que, em seu campo, a Geografia, é um dos principais, senão principal, autor brasileiro sobre o tema da globalização, com uma extensa e reconhecida produção sobre o tema.

¹⁹⁶ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. 6ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001, p. 53.

¹⁹⁷ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 53.

¹⁹⁸ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. 6ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001, p. 53.

um discurso único. Seus fundamentos são a informação e o seu império, que encontram alicerce na produção de imagens e do imaginário [...]”¹⁹⁹.

Essa globalização não é apenas a expansão do mercado, que passa a unir compradores e fornecedores de diferentes partes da Terra; na verdade, “[...] a noção de globalização adquire um significado abrangente: transcende as transformações estritamente econômicas e se refere às transformações do tecido social, cultural, político e ideológico que também têm influência na produção do espaço global²⁰⁰”. Assim, todos os componentes da vida em sociedade passam a ser “globalizados”, desde os gostos e preferências, até os modos de produção e de relações sociais e de organização política:

A universalização do mundo pode ser constatada nos fatos. Universalização da produção, incluindo a produção agrícola, dos processos produtivos e do marketing. Universalização das trocas, universalização do capital e de seu mercado, universalização da mercadoria, dos preços e do dinheiro como mercadoria-padrão, universalização das finanças e das dívidas, universalização do modelo de utilização dos recursos por meio de uma universalização relacional das técnicas, universalização do trabalho, isto é, do mercado de trabalho e do trabalho improdutivo, universalização do ambiente das firmas e das economias, universalização dos gostos, do consumo, da alimentação. Universalização da cultura e dos modelos de vida social, universalização de uma racionalidade a serviço do capital, erigida em moralidade igualmente universalizada, universalidade de uma ideologia mercantil concebida do exterior, universalização do espaço, universalização da sociedade tornada mundial e do homem ameaçado por uma alienação total²⁰¹.

Ao contrário do que alguns pensam, essa globalização, ou mundialização, não afetou apenas os grandes centros metropolitanos, cosmopolitas, com grandes e visíveis fluxos de pessoas, informações e capitais. Existem, é claro, as “[...] cidades mundiais, verdadeiros nós na cadeia de relações múltiplas que dão um arcabouço à vida social do planeta²⁰²”, que se destacam no cenário mundial. Mas os efeitos da mundialização são sentidos em todos os lugares, “[...] é o espaço inteiro que se mundializou, e já não existe um único ponto do globo que se possa considerar como isolado [...]”²⁰³. Se Londres, Paris, Nova York, São Paulo, Tóquio, Cidade do México, Joanesburgo são ambientes globalizados, aponta Santos²⁰⁴ que “[...] a mais pequena cidade também o é [...]”:

¹⁹⁹ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. 6ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001, p. 18.

²⁰⁰ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 47.

²⁰¹ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 18.

²⁰² SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 34.

²⁰³ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 35.

²⁰⁴ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 35.

Intensificam-se as trocas, as relações entre diferentes áreas do globo tornam-se mais intensas e assumem diversos papéis, não só econômicos mas também políticos, culturais etc. Qualquer parte do globo ganha nova conotação, tornando-se cada vez mais aberta, mais vulnerável às influências exógenas. As crescentes relações com áreas cada vez mais distantes suprimem as veleidades da autonomia [...] ²⁰⁵.

A ideia de que, hoje, não há mais autonomia das regiões em relação ao todo do globo tem consequências muito importantes: equivale a dizer que, atualmente, as decisões são sempre tomadas levando em consideração acontecimentos de outras partes do mundo, muitas vezes contradizendo os anseios e desejos locais.

3.2 O consenso em torno da ideia de competição no mercado mundial de cidades e suas consequências

Da mesma forma que esse modelo de globalização é promovido como inevitável, também suas consequências no território urbano o são: “[...] a ‘integração das cidades no novo mapa do mundo’, pela sua repetição exaustiva, vem se reafirmando como uma verdadeira receita, convocação para o sucesso, condição *sine qua non* para a sobrevivência delas no mundo atual ²⁰⁶”. Às cidades, seus mandatários e seus habitantes, cabe apenas adaptar-se e adotar a nova forma de organização adequada aos tempos atuais.

Cria-se uma situação em que quaisquer alternativas são eliminadas ²⁰⁷ e uma única noção de planejamento urbano se torna hegemônica. Nesse cenário, emerge a “[...] necessidade ao invés da possibilidade como categoria analítica fundamental aos seus pressupostos acerca do desenvolvimento das cidades, ou seja, uma supremacia da técnica (enquanto tecnociência) [...] ²⁰⁸”. Nessas condições, o único objetivo que resta é o de se integrar à globalização da forma mais eficiente e rentável possível:

²⁰⁵ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 52.

²⁰⁶ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 51.

²⁰⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 91-92.

²⁰⁸ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010, p. 3.

‘Colocar as cidades no mapa do mundo’ passou a ser uma meta recorrente dos governos locais, um objetivo ordenador das ‘ações estratégicas’ que concentram na cidade-mercadoria a possibilidade de ‘transcender as crises’ produzidas pela reestruturação econômica e de construir um futuro de progresso e recuperação econômica sintonizado com as exigências da nova ordem mundial, de modo a viabilizar o crescimento econômico em novos parâmetros²⁰⁹.

O crescimento econômico, que pode permitir que uma cidade saia de uma situação de crise, ou de estagnação econômica, somente pode advir por meio da competição global. Outras soluções, especialmente as que se fiem em alguma forma de cooperação local – em oposição a ideia de competição global – não devem nem ao menos ser consideradas:

A julgar pelo cenário apresentado pelas políticas tornadas dominantes, não há outra saída possível para as cidades a não ser a inserção numa rede global, sob uma dinâmica de relações voltadas à competição pelos investimentos de capital e tecnologia, competição na atração de força de trabalho qualificada e competitividade na oferta de serviços de qualidade. No receituário para o atendimento à condição competitiva das cidades, predominam as recomendações de investimentos em avançados sistemas de informação e comunicação, em modernização da infraestrutura, em grandes operações urbanísticas; de fortalecimento do setor de serviços às empresas, supostamente capazes de promover o renascimento das cidades e a reconversão de áreas urbanas “degradadas”, inseridas nos novos fluxos de um mercado mundial como áreas homogêneas²¹⁰.

A rentabilidade é determinada pelo quão bem cada cidade se sai na competição do “mercado mundial de cidades”. As mais bem posicionadas, em teoria, passam a atrair investimentos de capital e tecnologia, novas e modernas indústrias, negócios pujantes e mão de obra qualificada e bem remunerada²¹¹:

[...] O fato de estarem tão pressionadas e de o resultado ser uma repetição em série de modelos bem-sucedidos [...] é compreensível, dada a sombria história da desindustrialização e da reestruturação, que deixaram a maioria das cidades [...] com poucas opções além da competição entre si, em especial como centros financeiros, de consumo e de entretenimento (...) ²¹².

E como atingir o cobiçado posto de cidade competitiva e bem-sucedida? Para isso, pode-se – ou, de acordo com o discurso do exaurimento²¹³ das alternativas, deve-se – seguir modelos

²⁰⁹ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 51.

²¹⁰ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 348-349.

²¹¹ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102; HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 91-92.

²¹² HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 91-92.

²¹³ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia;

já consagrados²¹⁴, experiências que já “deram certo”, como Curitiba, Barcelona, Nova York, Londres, também chamadas de “cidades-globais²¹⁵” – nome que já parece indicar sua boa aceitação das práticas mundializantes. Essa boa aceitação poderia ser descrita como um “colocar-se em harmonia” com as demandas externas: “O processo de internacionalização das cidades ora em marcha acelera essa evolução, já que a vocação mundial das cidades as envolve num movimento cujo ritmo não é dado apenas pela própria cidade, ou seu próprio país, mas pelas exigências de uma competitividade cuja escala é planetária²¹⁶”.

Algumas características são consideradas essenciais para que uma cidade seja considerada competitiva e de destaque frente a seus pares. Em primeiro lugar, ela deve ser um nódulo na cada vez mais intrincada rede de fluxos financeiros²¹⁷. Deve, portanto, ser sede de grandes empresas transnacionais, privilegiando aquelas que atuam diretamente no mercado de capitais, como bancos, corretoras financeiras, bolsas de valores, entre outros empreendimentos²¹⁸.

Para possibilitar a circulação dos mencionados fluxos de capital e a boa conexão e andamento dos serviços oferecidos, o território deve contar com modernas redes²¹⁹ e

VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²¹⁴ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32.

²¹⁵ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²¹⁶ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 125.

²¹⁷ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32;

²¹⁸ Há uma “(...) presente correlação entre a existência de redes de comunicação planetárias, a possibilidade dos fluxos de informação e a presença e funcionamento das grandes firmas com vocação internacional. São os lugares com alta densidade informacional que estão votados a ser os pontos de realização dessa economia mundial renovada, característica da época contemporânea” (SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 33).

²¹⁹ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 370.

infraestruturas²²⁰ de telecomunicações²²¹ – torres e antenas, conexões à internet de alta velocidade como fibra óptica e, mais recentemente, o 5G.

A infraestrutura de telecomunicações é tão importante que chegou a ser objeto de um acordo entre o governo federal brasileiro e a FIFA, em que o primeiro se comprometia a garantir “serviços de telefone celular” (4G) nas cidades-sede²²² da Copa do Mundo. A proximidade do torneio acelerou consideravelmente o ritmo da instalação das redes e antenas, de forma a atender os prazos e as exigências dos promotores do evento²²³.

Além da conexão telecomunicacional, é forçoso que se ofereça fácil acesso²²⁴ aos visitantes e moradores abastados. Assim, aeroportos, portos e rodovias devem não apenas ser bem equipados e agradáveis, mas também oferecer opções de voos, horários e operadoras, e amenidades como restaurantes, cafés e atividades de lazer. Também para os deslocamentos internos, deve-se assegurar a existência de transporte público ou avenidas, anéis viários e outras estruturas que permitam o rápido deslocamento entre as áreas mais nobres da cidade²²⁵.

Para receber esses novos e desejados “consumidores globais”, são essenciais²²⁶, para os negócios, as grandes torres de escritórios ou distritos comerciais, completos com hotéis e

²²⁰ “[...] uma agenda urbana global difundida pelas agências multilaterais: quanto às infraestruturas, a melhoria da acessibilidade interna e externa e a ampliação da infraestrutura de informação e telecomunicações, associada à provisão de serviços avançados às empresas [...]” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 237).

²²¹ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²²² DANTAS, Iuri. Adoção da telefonia 4G no Brasil pode esbarrar nas restrições a antenas. *O Estado de S. Paulo*, ano 133, nº. 43.226, 22 fev. 2012. Negócios, B7.

²²³ LANG, Marina. Cara e limitada, rede 4G tende a desafogar tráfegos de dados do 3G. *Folha de São Paulo*, ano 93, nº. 30.700, 22 abr. 2013. Tec, F4; VASCONCELLOS, Eduardo; VETTORAZZO, Lucas. Rede 4G chega a São Paulo antes do prazo. *Folha de São Paulo*, ano 93, nº. 30.704. 26 abr. 2013. Mercado, B11.

²²⁴ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²²⁵ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102; SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 369.

²²⁶ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

centros de convenção de alto padrão. Para residência, apartamentos ou condomínios segregados territorialmente, à parte dos espaços em que vivem os demais cidadãos, contando com serviços de segurança como portarias e câmeras, e instalações como restaurantes, clubes e *shopping centers*.

O Estado deve assumir a função de auxiliar os empreendedores privados a concretizar essas estruturas e serviços, seja por meio de uma legislação permissiva, seja diretamente, por meio de subsídios, para conseguirem atrair seu público-alvo:

[...] os governos locais buscam também atrair empresários e novos investidores para viver e conduzir seus negócios nas cidades renovadas. Para conseguir tais objetivos, os projetos de cidade têm se consubstanciado na renovação física de infraestruturas e de áreas específicas das cidades, enclaves territoriais constituídos em polos de atração do capital, vendidos por meio do marketing urbano [...] A principal imagem [...] é a de “cidade boa para os negócios”, possibilitada pela atuação do Estado no que se refere à reestruturação espacial, à criação de oportunidades vantajosas para os agentes econômicos privados e à crescente privatização da vida cotidiana, por meio de projetos de intervenção urbana que privilegiam determinados segmentos sociais²²⁷.

Outro atrativo “indispensável” para configurar a cidade global se dá na forma de um forte setor cultural²²⁸. Shows, festivais, museus e atrações arquitetônicas “revitalizam²²⁹” a cidade, colocam-na em evidência e atraem turistas e potenciais moradores. Deve haver, ainda, um forte setor terciário²³⁰, moderno e especializado em atender as necessidades das grandes empresas e do grande capital. Os serviços ditos necessários vão desde agências de publicidade, secretariado bilíngue, serviços financeiros e de contabilidade, etc.

²²⁷ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 366).

²²⁸ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²²⁹ Trata-se de uma “[...] política deliberada de incremento das chamadas ‘atrações culturais’: áreas históricas renovadas e grandes obras urbanísticas recentes (onde a arquitetura desempenha um papel preponderante na consolidação dos marcos mais emblemáticos) juntam-se a atividades baseadas propriamente no consumo do espaço, áreas comerciais de pedestres, obras de arte, feiras e mercados em espaços públicos, diversificação da oferta nos circuitos culturais e de consumo de bens e serviços, posição geográfica estratégica; tudo isso é vendido como atributo, associado a festas e eventos como cenários de contínua animação. As imagens também evocam estilos de vida, *éthos* urbanos, formas de ser e de viver na cidade [...] fortemente associada à representação da vida urbana possível, construída por meio do contraponto com as representações negativas associadas a outras cidades (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, pp. 383-384).

²³⁰ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 61.

Em alguns casos, quando se trata de grandes organismos internacionais ou empresas transnacionais buscando uma nova base, podem ocorrer exigências ainda maiores: flexibilidade na legislação trabalhista, isenções tributárias, cessão ou empréstimo de terrenos e estruturas ou financiamentos a termos favoráveis²³¹.

É importante notar que essas mesmas características são esperadas²³² de cidades localizadas nos mais diferentes lugares do mundo²³³. Com a globalização e a acentuada difusão de modas e tendências por todo o globo, os gostos e as preferências tendem a convergir e a igualarem-se; o espaço urbano se reorganiza de acordo a tal ponto que “As novas formas de ação no espaço vêm criando nas cidades os chamados ‘espaços de renovação’, cada vez mais homogêneos no mundo todo porque são moldados a partir de valores culturais e hábitos de consumo do espaço tornados dominantes na escala mundo [...]”²³⁴. Novamente nas palavras de Santos²³⁵, “[...] O mundo, como um todo, tornou-se uno para atender às necessidades da nova maneira de produzir, que passa por cima de regiões, países, culturas, etc [...]”.

Seja na Europa, nos Estados Unidos ou Canadá, na Ásia ou nas Américas Central e do Sul ou na Oceania, as qualidades valorizadas pelos fluxos de capitais, visitantes e possíveis investidores são as mesmas²³⁶. No entanto, se pelo mundo, as áreas renovadas e modernizadas se tornam cada vez mais indistinguíveis, no interior das cidades ou regiões se tem o processo inverso:

²³¹ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²³² “Embora se apresentem como baseados em “procedimentos que respeitam as características locais”, os planos e programas das chamadas “cidades com projeto” vêm se repetindo sempre, cidade após cidade. A análise de seus conteúdos e orientações evidencia uma nítida sobreposição: um recorrente atendimento a um receituário externo com escassas ou ausentes âncoras em projetos de base regional (...)” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 60).

²³³ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102; HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 91-92.

²³⁴ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 47.

²³⁵ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 52.

²³⁶ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 91-92.

Quanto mais essa rede se globaliza, mais ela se uniformiza. Entretanto, deve-se enfatizar, esse enredamento planetário do poder capitalista responde a uma hegemonia, a um subconjunto de fragmentos de grandes cidades – apenas parte delas estão interligadas por meios telemáticos, informáticos e logísticos. Enquanto essas conexões em rede homogeneizam os equipamentos urbanos e comunicacionais das cidades, bem como as mentalidades e representações de suas elites, também exacerbam as diferenças de perfil entre as zonas de domicílio. Profundas desigualdades se expressam entre as ilhas urbanas superequipadas tecnologicamente (com ênfase em telecomunicações e informática), as áreas residenciais exclusivas com fronteiras demarcadas e as zonas de domicílio precário e de miséria absoluta, proibidas de transcender as fronteiras, materiais e simbólicas, da modernização [...] ²³⁷.

Para além da segregação espacial, há outro impacto social da busca por competitividade no mercado mundial de cidades. A modernização que é necessária para os espaços urbanos se manterem atualizados frente às demandas ²³⁸ dos atores transnacionais é de um grau inédito, e “[...] exige dos países periféricos um esforço de equipamento mais extenso e intenso do que as modernizações precedentes [...]” ²³⁹.

Para se tornarem competitivos no cenário mundial e, assim, em teoria, atrair empresas estrangeiras e investimentos e concorrer com as demais regiões, os países acabam desembolsando quantias consideráveis de verbas públicas ²⁴⁰. Esses investimentos, muitas vezes, requerem “[...] uma enorme massa de recursos utilizados na construção das infraestruturas econômicas, de tal maneira que o processo de incorporação do país à globalização dá-se em detrimento dos investimentos sociais exigidos por uma demografia e uma urbanização galopante [...]” ²⁴¹.

O problema, na realidade, passa longe de ser simplesmente os valores dispendidos, ou sua aplicação em equipamentos públicos urbanos, ações de renovação e revitalização ou modernização de áreas. A faceta mais negativa desses investimentos são o fato de que, por sua

²³⁷ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, pp. 62-63.

²³⁸ “A reestruturação espacial das grandes cidades, através do planejamento urbano, orienta-se ao atendimento de requisitos muitas vezes engendrados na escala global, mediante inserção numa trama de equipamentos materiais e imateriais” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 62).

²³⁹ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 45.

²⁴⁰ “A renovação dessa infraestrutura física para “tornar as cidades competitivas” tem ficado a cargo do Estado, com a modernização dos sistemas de comunicação e mobilidade. Sistemas de integração viária são prioritários, como exemplificam as chamadas “rondas” de Barcelona previstas no plano, cinturões arteriais para trânsito rápido que consumiram cerca de 25% do volume de recursos para as obras pré-olímpicas. No caso do Plano Estratégico do Rio de Janeiro, as estratégias com maior grau de implementação atendem diretamente às exigências do setor privado: são aqueles referentes à melhoria das condições de acessibilidade e à criação de áreas de atrativo econômico e empresarial, como o Teleporto, a recuperação e a privatização da Via Dutra, a dragagem do Porto de Sepetiba ou a ampliação do terminal de cargas do Aeroporto do Galeão” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, pp. 364-365).

²⁴¹ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 45.

especificidade técnica e tecnológica, suas localizações, funções e características, resultam em estruturas cuja utilização é viável apenas para alguns poucos atores: “Como somente poucas firmas podem realmente utilizar, em escala nacional, as infraestruturas assim instaladas, a modernização consequente é seletiva, deixando fora dos benefícios uma parcela importante da atividade urbana e da população²⁴²”.

Isso se dá porque todas as exigências de modernização e de estruturas se tornam cada vez mais especializadas conforme as técnicas avançam. O espaço produzido de forma genérica não mais atende as condições de produção e circulação das grandes empresas transnacionais; para seus processos,

(...) a cada dia que passa, mais o espaço tem que ser preparado de maneira particular para cada tipo de produção. A cidade, tal qual era, deixa de ser lugar adequado para a produção moderna, sendo necessário acrescentar outras áreas, técnica e cientificamente construídas para responder, deliberadamente, a esses reclamos precisos. Isso se dá ao mesmo tempo em que novas vias de circulação têm que ser criadas para que a produção possa escoar rapidamente, num mundo em que a economia é cada vez mais uma economia de fluxos²⁴³.

Assim, torna-se necessário criar os grandes parques industriais de alta tecnologia, intrincadas estruturas de produção e circulação, sistemas informatizados complexos. Pequenos produtores e comerciantes, por exemplo, fábricas de menor escala e cujo escoamento se dá em âmbito local e que movimentam a economia urbana, não se utilizam²⁴⁴, em geral, desses modernos terminais portuários, dos fluxos financeiros em tempo real ou de outros serviços que exigem inversões custosas e grande escala. A esse fenômeno se dá o nome de socialização capitalista:

Entenda-se por socialização capitalista a criação de capitais comuns, de meios coletivos à disposição do processo produtivo. É socialização pelo fato de que não são os capitais individuais que a devem empreender diretamente; é capitalista porque os beneficiários são poucos, segundo uma hierarquia que vem do seu poder enquanto capitalista, isto é, de sua capacidade de utilizar produtiva e especulativamente as infraestruturas financiadas por meio de impostos com o esforço coletivo, isto é, mediante a contribuição social. A socialização capitalista é, pois, e sobretudo, um processo de transferência de recursos da população como um todo para algumas pessoas e firmas. Trata-se, como dito antes, de um processo seletivo, que atinge diferentemente os atores econômicos, o que faz do Estado um motor de desigualdades, já que, por esse meio, favorece concentrações e marginalizações²⁴⁵.

É interessante notar como isso pode descrever bastante bem a Copa do Mundo e outros megaeventos esportivos: estruturas que necessitam de investimentos vultosos, como aeroportos

²⁴² SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 45.

²⁴³ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 46.

²⁴⁴ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 46.

²⁴⁵ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 118.

e estádios modernos, cujas especificações são definidas por entes transnacionais, são construídas com dispêndio de dinheiro público. No entanto, só podem ser aproveitadas por uma ínfima parte da população. Seus destinatários principais são as empresas envolvidas – os patrocinadores, apoiadores –, os turistas e os residentes capazes de pagar para participar.

Além disso, não se trata de um esforço empreendido uma única vez, em que a seguir se passa para a fase de colher os benefícios dos investimentos. Na realidade, as demandas das grandes e modernas empresas transnacionais se alteram e se tornam mais complexas em ciclos cada vez mais curtos²⁴⁶. Dessa forma, a estrutura específica criada para receber um determinado setor produtivo se torna obsoleto em pouquíssimo tempo, exigindo novas e mais vultosas inversões²⁴⁷.

Para Santos, ademais de ser uma redistribuição – concentradora – de rendas e capitais, esse processo de atendimento de necessidades cada vez mais complexas, custosas e específicas de produção e circulação indica uma mudança de função da própria cidade. Ela já não é mais o espaço da residência, da circulação, do lazer e do trabalho. Nesse momento, sua função precípua é a de ser, o máximo que puder, a hospedeira, a receptora ideal das grandes firmas e dos fluxos de capital²⁴⁸.

3.3 A cidade como mercadoria

²⁴⁶ “Com base na noção de valor de uso, a questão do envelhecimento técnico de certas áreas do território urbano põe-se com ainda mais acuidade nas fases de rápida evolução tecnológica. É o caso atual, agravado pela mundialização da economia. As exigências, quanto ao entorno geográfico, das grandes empresas transnacionais levam as cidades que as acolhem à criação de novos espaços (valores de uso) indispensáveis à sua operação, desvalorizando, do mesmo golpe, outros subespaços prematuramente envelhecidos” (SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 124).

²⁴⁷ “[...] Se a necessidade de modificar a cidade, reconstruindo o espaço urbano, faz-se sentir de forma repetida e a fracos intervalos, o erário público é chamado a ter despesas sempre maiores, toda vez que a cidade se torna inviável para o grande capital. Por conseguinte, há ciclos sucessivos de inviabilização e requalificação da cidade, aumentando a superfície urbana, útil aos grandes capitais, estendendo a área urbana de forma específica, de maneira a permitir as condições exigidas pelas grandes firmas em matéria de espaço geográfico [...]” (SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 46).

²⁴⁸ SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 46.

Agora, os mesmos atores²⁴⁹ – organismos internacionais como as agências multilaterais²⁵⁰, por exemplo o Banco de Desenvolvimento Interamericano (BID), Banco Mundial, Fundo Monetário Internacional, o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (UN-HABITAT), consultores internacionais²⁵¹, principalmente europeus – que determinaram o início da era globalizada²⁵² e a falência dos entes locais que não se adaptassem ao modelo de cidade global, oferecem o caminho para que a administração se adapte e, portanto, sobreviva e floresça no mercado de cidades, o assim chamado planejamento urbano estratégico:

[...] a doutrina que acompanha o planejamento estratégico se impõe como ‘possibilidade de dar resposta aos novos acontecimentos do mundo’, anunciando prosperidade e visibilidade para as urbes que se integrem por meio dessa via ou, do contrário, atemorizando os governos locais pela possibilidade de sucumbirem diante das mudanças [...] ²⁵³.

Essa complexa rota foi sendo consolidada no plano internacional pelo esforço coletivo de um conjunto de atores nem sempre conscientes, mas crescentemente relevantes na tomada de decisões políticas pelos agentes locais. Trata-se de um complexo que envolve até mesmo o mundo acadêmico, por meio de publicações, conferências e congressos²⁵⁴, e se consolida com

²⁴⁹ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁵⁰ “(...) nem todos os agentes que operam no mercado de cidades têm a mesma transcendência política ou o mesmo alcance territorial. Reconhecidas, neste estudo, como centros de poder e de informação, as instituições internacionais e, especialmente, as agências multilaterais se constituem em verdadeiros “nós” de difusão, com destacada centralidade como agentes do mercado (...)” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 260).

²⁵¹ “(...) os consultores alçados à condição de especialistas internacionais e sua atuação, junto a organismos supranacionais, parecem desempenhar um importante papel na difusão e na legitimação político-ideológica da ideia de cidade transformada em mercadoria (...)” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 54).

²⁵² “Não é estranho, portanto, constatar que os idealizadores, defensores e difusores da ideologia da cidade-global sejam exatamente os mesmos a refletir e propor sobre uma nova forma de planejamento urbano que permite qualquer cidade inserir-se em uma economia globalizada (...)” (GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010, p. 19)

²⁵³ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 359.

²⁵⁴ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

a produção de relatórios e documentos²⁵⁵, frequentemente corroborados pela difusão de pesquisas de opinião e rankings²⁵⁶ sobre os melhores lugares para se viver e fazer negócios.

O planejamento ideal, dizem seus defensores, parte da ideia de que, hoje, a cidade é como uma mercadoria²⁵⁷. Num mercado disputadíssimo, cada cidade deve fazer seu melhor para promover suas qualidades – aquelas que a adjetivam como uma “cidade global”. Essa, então, passa a ser uma preocupação²⁵⁸ primordial de administrações locais, onde “[...] muitos prefeitos [...] mais parecem vendedores ambulantes que dirigentes políticos²⁵⁹”.

É possível, de fato, pensar a cidade como uma mercadoria passível de adaptação para ser melhor oferecida à diversos públicos²⁶⁰. Uma localidade com boas condições de acessibilidade, mobilidade simplificada e estruturas médicas adequadas, por exemplo, pode atrair residentes e visitantes mais velhos. Um local que concentre instituições de ensino superior e opções de entretenimento como bares, boates, cinemas e clubes se destacará entre jovens e universitários. Já a cidade com boas escolas, empregos estáveis e segurança terá seu apelo direcionado a casais jovens que tenham ou pensem em ter filhos.

Essa diferença de atratividade dos locais que apetece a públicos distintos é normal e existe naturalmente há muito tempo. As cidades universitárias talvez sejam o melhor exemplo: algumas existem com essa característica há séculos, como Bologna, Oxford, Salamanca,

²⁵⁵ “[...] O papel do planejamento não pode ser ocultado em todo esse processo, sobretudo quando influem certas firmas consultoras, de intimidade notória com grandes empresas estrangeiras e nacionais, chamadas a aconselhar os organismos estatais de planificação [...]” (SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 132).

²⁵⁶ “O mais interessante a respeito desse tipo de pesquisa é o caráter político de sua difusão na mídia: não são apenas instrumentos dirigidos ao mundo dos negócios, destinados a embasar e a facilitar as decisões locacionais, são também importantes instrumentos de publicidade, promoção e legitimação das estratégias oficiais de venda das cidades. Os resultados das pesquisas e a posição que a cidade ocupa em determinado ranking são apropriados e utilizados insistentemente por parte dos governos locais, como peças fundamentais das estratégias de *marketing* de cidade (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 368).

²⁵⁷ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁵⁸ “Nos últimos anos, tem se tornado cada vez mais frequente ouvir prefeitos, gestores municipais e técnicos planejadores expressarem suas inquietações acerca dos atrativos e da competitividade de suas cidades ante outras [...]” (SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 357).

²⁵⁹ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, p. 78.

²⁶⁰ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

Coimbra²⁶¹, Cambridge, Louvain, Heidelberg²⁶². Atualmente, ainda são encontradas em todos o mundo e possuem características comuns entre si, embora geograficamente distantes, e se diferem de cidades próximas que não possuem a mesma estrutura de ensino superior. No Brasil²⁶³ temos, como exemplos famosos, Ouro Preto (MG), Santa Maria (RS), São Carlos (SP), Botucatu (SP) e Viçosa (MG)²⁶⁴.

Outro tipo de cidade bastante marcante são aquelas contam com uma boa estrutura portuária. Em geral se aproveitam da existência de bons portos e a proximidade (relativa) com áreas de alta demanda de bens cobiçados. Além disso, necessitam de ligações com as áreas consumidoras e uma estrutura bancária e de logística. Alguns exemplos históricos famosos são Veneza, Gênova, Amsterdã, Londres e Nova York²⁶⁵. No Brasil, porém em modelos bastante distintos daqueles mais clássicos já mencionados, destacam-se Santos (SP), Paranaguá (PR), Itajaí (SC) e Vitória (ES)²⁶⁶.

²⁶¹ GIROLDO, Fabiana Perrut de Melo; SANTOS, Reinaldo dos. Configurando uma cidade universitária: história, conceito, perfil e características de cidades universitárias. In: *Enepex – Encontro de Ensino, Pesquisa e Extensão*, 2014. Pp. 1-20.

²⁶² BAUMGARTNER, Wendel Henrique. Cidades universitárias, cidades médias, cidades pequenas: análises sobre o processo de instalação de novos campi universitários. *Espaço Aberto*, v. 5, nº. 1, 2015. Pp. 73-93.

²⁶³ É interessante notar que no Brasil, no período de expansão das universidades, ocorrido entre 2003 e 2010 e que impactou particularmente o sistema federal de ensino superior, houve o surgimento de um fenômeno bastante específico de competição entre cidades próximas para receberem os novos campi federais. Um fator que contribuiu para possibilitar a disputa foi o fato de que as novas universidades foram pensadas e nomeadas de forma mais regional que as mais antigas, e assim poderiam ser localizadas em qualquer cidade de uma mesma região. Têm-se como exemplos: Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB), Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB), Universidade Federal do Sul da Bahia (UFSB), Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF), Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). O que as cidades buscavam, ao disputarem a recepção das novas estruturas, era tanto a maior qualificação da população quanto os comprovados impactos econômicos da vinda de alunos de outras localidades, afetando especialmente os setores imobiliários, de comércio e entretenimento (BAUMGARTNER, Wendel Henrique. Cidades universitárias, cidades médias, cidades pequenas: análises sobre o processo de instalação de novos campi universitários. *Espaço Aberto*, v. 5, nº. 1, 2015. Pp. 73-93).

²⁶⁴ BAUMGARTNER, Wendel Henrique. Cidades universitárias, cidades médias, cidades pequenas: análises sobre o processo de instalação de novos campi universitários. *Espaço Aberto*, v. 5, nº. 1, 2015. Pp. 73-93.

²⁶⁵ FOURQUET, François. Cidades e economias-mundo segundo Fernand Braudel. *Espaços & Debates*, nº 33, 1991. Pp. 53-62.

²⁶⁶ SOARES, Carlos Roberto. *Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno*. 2009. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento). Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná, Curitiba. Pp. 57-70; RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés; SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarro. *Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de vitória (séc. XX-XXI)*. *Dimensões*, vol. 28, 2012, pp. 385-412.

Pode-se mencionar, ainda, outras especializações, como as cidades industriais ou fabris²⁶⁷, as pequenas e as médias cidades, cidades com destacada importância religiosa, as que funcionam como centros administrativos regionais, nacionais ou mundiais, entre outras.

No entanto, ao contrário do fenômeno descrito acima, a venda das cidades proposta no âmbito do Planejamento Urbano Estratégico e do *city marketing* não prevê a diferenciação e adoção de estratégias de acordo com vocações ou tendências espaciais, sociais e/ou culturais do local: “(...) a venda da cidade é, necessariamente, a venda daqueles atributos específicos que constituem, de uma maneira ou de outra, insumos valorizados pelo capital transnacional (...)”²⁶⁸.

A cidade tornada mercadoria num mercado mundial deve atrair um público comprador especial²⁶⁹ e atendê-lo – e somente a ele – em suas necessidades específicas. Isso ocorre pois, no mundo dessa suposta “globalização inevitável”, o único público que efetivamente interessa é aquele que tem em seu poder os recursos para investir e dispor e assim, consumir da forma correta os atributos vendáveis da cidade.

Esse perfil único de consumidor faz com que “[...] as propostas constantes de todos os planos estratégicos, sejam quais forem as cidades, pareçam-se tanto umas com as outras: todos devem vender a mesma coisa aos mesmos compradores virtuais que têm, invariavelmente, as mesmas necessidades²⁷⁰”. No fim, tem-se como resultado um “[...] planejamento urbano orientado para intervir nos mercados, políticas urbanas voltadas para o atendimento da demanda de usuários específicos, ênfase na competitividade e desqualificação dos princípios da equidade como bases das ações no território [...]”²⁷¹.

No fim das contas, esse novo modelo de cidade é menos “cidade-global” do que “cidade-mercadoria”. Afinal, em oposição ao que o primeiro termo indica, um local aberto a visitantes,

²⁶⁷ BRANDÃO, Ludmila. Da cidade moderna às contemporâneas: notas para uma crítica do urbanismo modernista. *Territórios e fronteiras*, vol. 7, nº. 1, 2014. Pp. 247-271.

²⁶⁸ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, p. 79.

²⁶⁹ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102; HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 91-92.

²⁷⁰ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, p. 80.

²⁷¹ SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 51.

recém-chegados e influências de outros lugares, o que se deseja atrair são somente os visitantes e residentes abastados²⁷².

Se a cidade se assemelha a uma mercadoria a ser vendida, daí advém que sua administração deve ser assemelhada à de uma empresa. No lugar do planejamento tradicional, caracterizado pelos promotores do Planejamento Estratégico Urbano como burocrático, autoritário e ineficaz²⁷³ e centralizado no Estado, surge uma forma mais flexível, veloz e dinâmica, capaz de reconhecer e atender às demandas de seu público-alvo²⁷⁴. Assim, o planejamento estratégico altera não somente as prioridades e a forma de ver a cidade (“cidade-mercadoria”) mas também sua forma de gestão (“cidade-empresa”)²⁷⁵:

[...] a idéia que sustenta a matriz desse novo planejamento é de que em um mundo globalizado, as cidades só sobreviverão se oferecerem um planejamento que possa alçá-las ao status de cidade-global. Para isso, as cidades não devem ser pensadas como cidades, mas sim como empresas. É assim que o planejamento deixa de tentar “domesticar” ou “disciplinar” o capital para, pelo contrário, melhor ajustar-se aos seus interesses²⁷⁶.

O Planejamento Estratégico Urbano tem sua gênese nos prognósticos empresariais elaborados na *Harvard Business School*²⁷⁷. Explica Vainer²⁷⁸ que o Planejamento Estratégico Urbano não foi a primeira experiência de transposição de princípios empresariais para a temática urbana. Ainda no começo do século XX o planejamento modernista se utilizava de alguns dos mesmos pilares que regiam a produção fabril – racionalidade, funcionalidade e regularidade.

²⁷² VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁷³ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁷⁴ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁷⁵ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁷⁶ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010, p. 22.

²⁷⁷ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

²⁷⁸ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

Entretanto, a forma como cada um desses modelos de planejamento se apropriou do conteúdo empresarial variou grandemente, e são ilustrativos da mudança na estrutura produtiva global, de um regime de acumulação baseado no keynesianismo-fordismo para um de acumulação flexível, e de uma mudança cultural que pode ser vagamente definida como sendo do moderno ao pós-moderno. Essa passagem implica em formas diferentes de se compreender a cidade, seus objetivos e prioridades e seus preceitos. Portanto, é oportuno examinar melhor como essa transição se deu e quais seus impactos no planejamento urbano.

3.4 Modernismo, Pós-Modernismo e planejamento urbano

O pós-modernismo é um conceito bastante difícil²⁷⁹ de ser definido, e pode ser visto, em geral, como uma forma de reação²⁸⁰ aos princípios que regiam o modernismo, como o positivismo, o racionalismo, a crença tecnocrática no progresso linear e na possibilidade de organização racional da sociedade. A atribuição desse sentido a “moderno” se inicia no século XVIII, por meio de um “projeto de modernidade” desenvolvido por pensadores iluministas em busca do desenvolvimento da ciência e da moralidade em bases científicas e leis universais, que levariam à conquista da “[...] emancipação humana e do enriquecimento da vida diária [...]”²⁸¹.

As ciências naturais permitiriam que o ser humano controlasse os ciclos naturais, como as estações, o nascimento, o crescimento, a vida e a morte de todos os seres vivos e trariam a “[...] liberdade da escassez, da necessidade e da arbitrariedade das calamidades naturais [...]”²⁸². No campo social, disciplinas como a sociologia e o direito tentavam aplicar métodos ditos científicos e objetivos para “[...] O desenvolvimento de formas racionais de organização social e de modos racionais de pensamento [...]”²⁸³, o que levaria, por sua vez, à “[...] libertação das irracionalidades do mito, da religião, da superstição, liberação do uso arbitrário do poder, bem

²⁷⁹ “Quanto ao sentido do termo, talvez só haja concordância em afirmar que o ‘pós-modernismo’ representa alguma espécie de reação ao “modernismo” ou de afastamento dele (...)” (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 19.)

²⁸⁰ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 19.

²⁸¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 23.

²⁸² HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 23.

²⁸³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 23.

como do lado sombrio da nossa própria natureza humana. Somente por meio de tal projeto poderiam as qualidades universais, eternas e imutáveis de toda a humanidade ser reveladas²⁸⁴”.

No entanto, certos acontecimentos da primeira metade do século XX, entre eles as duas guerras mundiais, as bombas de Hiroshima e Nagasaki e os campos de concentração – e de modo geral, o pensamento orientado à racionalização da guerra e da destruição, objetivando a maior quantidade de destruição e a maior desmoralização do inimigo possível, apoiando-se na pesquisa científica como motor de aperfeiçoamento – fizeram com que os ideais modernistas passassem a ser vistos de forma bem diferente.

No mínimo, os sonhos de organização lógica e formal e racionalização da vida começaram a ser enxergados com muito mais cautela e muito menos – ou quase nenhum – otimismo²⁸⁵. No outro extremo²⁸⁶, havia a suspeita de que “[...] o projeto do Iluminismo estava fadado a voltar-se contra si mesmo e transformar a busca da emancipação humana num sistema de opressão universal em nome da libertação humana [...]”²⁸⁷.

O desencantamento com o modernismo leva à busca por alternativas, a “[...] em nome da emancipação humana, abandonar por inteiro o projeto do Iluminismo [...]”²⁸⁸. Em seu lugar, no pós-modernismo, entram²⁸⁹ a celebração à diferença, à heterogeneidade, à descontinuidade, à fragmentação e à indeterminação do pensamento. No início, apoia-se principalmente nas obras de Kuhn, Feyerabend e Foucault e se ocupa do “[...] ressurgimento da preocupação, na ética, na política e na antropologia, com a validade e a dignidade do ‘outro’ [...]”²⁹⁰. Entre as diversas correntes e teorias da pós-modernidade, sua característica definidora parece ser a deposição de

²⁸⁴ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 23.

²⁸⁵ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 23-24; VIRILIO, Paul. *El Cibermundo, la política de lo peor*: entrevista com Philippe Petit. Madrid: Teorema, 1997, pp. 13-14; LÖWY, Michael. *Walter Benjamin: aviso de incêndio*. São Paulo: Boitempo, 2005, pp. 87-89).

²⁸⁶ “Saber se o projeto do Iluminismo estava ou não fadado desde o começo a nos mergulhar num mundo kafkiano, se tinha ou não de levar a Auschwitz e Hiroshima e se lhe restava ou não poder para informar e inspirar o pensamento e a ação contemporâneos são questões cruciais [...] A posição a tomar depende de como se explica o “lado sombrio” da nossa história recente e do grau até o qual o atribuímos aos defeitos da razão iluminista, e não à falta de sua correta aplicação” (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 24).

²⁸⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 23-24

²⁸⁸ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 24.

²⁸⁹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 19.

²⁹⁰ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 19.

qualquer discurso que se pretenda universal ou totalizante, “[...] uma ampla e profunda mudança na ‘estrutura do sentimento’. [...] a rejeição das ‘metanarrativas’ (interpretações teóricas de larga escala pretensamente de aplicação universal) [...]”²⁹¹.

As cidades e sua organização não passaram incólumes à ascensão e queda do projeto modernista. Seria, aliás, inconcebível que ele não tentasse racionalizar a vida urbana, que à época se tornava cada vez mais intensa – e, na maior parte dos lugares, se deteriorava rapidamente. Entretanto, sua cronologia na seara urbanística é um pouco diferente das demais áreas. O desenvolvimento teórico do planejamento urbano modernista começa no século XIX, e sua experiência-modelo²⁹² foi a renovação da cidade de Paris promovida pelo Barão de Hausmann²⁹³, mas seu apogeu só chegaria cem anos depois.

Ainda no século XIX, foram produzidos os primeiros trabalhos e apontamentos sobre a relação entre as condições da cidade e os modos de vida de seus habitantes, especialmente no sentido de que a vida urbana degenerava os cidadãos²⁹⁴.

²⁹¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 19.

²⁹² “O resultado do gigantesco empreendimento, além de uma cidade totalmente reformulada, foi a constituição para o Ocidente, de um modelo de cidade a que todas as outras ambicionavam parecer. Foi sob essa inspiração que cidades como Buenos Aires, Nova Iorque e Rio de Janeiro providenciaram suas próprias remodelações urbanas que marcam o início do século XX” (BRANDÃO, Ludmila. Da cidade moderna às contemporâneas: notas para uma crítica do urbanismo modernista. *Territórios e fronteiras*, vol. 7, nº. 1, 2014, p. 255).

²⁹³ Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) serviu como Prefeito em Bordeaux e auxiliou Napoleão III a conquistar seu trono; em troca, foi nomeado por ele Prefeito do Departamento do Sena em junho de 1853. Foi encarregado de revitalizar Paris, que à época contava aproximadamente um milhão de habitantes, boa parte deles vivendo na pobreza e concentrados em ruas estreitas, mal iluminadas e mal cuidadas. A cidade sofria de sérios problemas de circulação de pessoas e mercadorias, tanto devido aos congestionamentos quanto pela disposição das vias e vielas. Os transportes públicos, como as ferrovias, diligências e carruagens, eram fragmentados, pouco acessíveis e caóticos. Napoleão III encarregou Haussmann de expandir avenidas e bulevares e criar espaços verdes, como praças e parques por toda a cidade; o Imperador acreditava que, dessa forma, não só o movimento seria facilitado e a moral dos residentes seria levantada, como ainda seriam criados postos de trabalho na reurbanização para aliviar o desemprego e se permitiria, quando necessário, melhor movimento das tropas para sufocar insurreições. Haussmann aceitou o encargo: ordenou a criação de mapas detalhados, desenhou novas ruas, expropriou propriedades e supervisionou a construção de grandes obras como o Mercado de Les Halles e o Parque Bois de Boulogne (MC AULIFFE, Mary. *Paris, City of Dreams*: Napoleon III, Haussmann and the creation of Paris. Lanham: Rowman&Littlefield, 2020, pp. 89-109).

²⁹⁴ O ambiente decadente das cidades e a situação socioeconômica do século XIX foi um tema recorrente na literatura da época, entre os quais destacam-se, por exemplo, os diversos livros de Charles Dickens (1812-1870), ambientados na Inglaterra vitoriana e centrados em personagens da classe trabalhadora, ou Victor Hugo (1802-1885), situados na França. Em língua portuguesa cabe destacar, na temática, livros como *A Cidade e as Serras*, de Eça de Queiroz (1845-1900), *Lucíola*, de José de Alencar (1829-1877), *O Cortiço*, de Aluísio Azevedo (1857-1913), *Bom-Criolo*, de Adolfo Caminha (1867-1897) e *Memórias de um Sargento de Milícias*, de Manuel Antônio de Almeida (1830-1861). Não se pode deixar de mencionar, ainda, que a condição degradada das cidades inspirou outros dois importantes pensadores do século XIX, Karl Marx e Friedrich Engels, e contribuiu para a compreensão dos autores sobre o capitalismo e as condições de vida na sociedade capitalista. O tema foi tratado especialmente por Engels, cujo segundo livro, “A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra”, de 1845, é um relato sobre as circunstâncias penosas em que parte da população se encontrava.

A preocupação principal era compreender qual o suposto efeito adoecedor da vida urbana na moral das pessoas comuns e, tal como num estudo médico, descobrir o tratamento correto para essa moléstia. Imperava a “[...] generalização de uma relação direta entre cidade, pobreza e criminalidade. O pauperismo passa a ser compreendido por alguns como uma doença social nova [...]”²⁹⁵. Culpava-se o ambiente urbano por uma “[...] perda sutil da sensibilidade que permite distinguir contrastes, diferenças, detalhes. Daí que o homem da grande cidade [...] teria se convertido numa espécie de sujeito blasé, indiferente, incapaz de emoções e sensações vigorosas [...]”²⁹⁶.

O ápice do planejamento urbano modernista só ocorreria no pós-Segunda Guerra Mundial. Nesse momento, era imperativo que os países recém-saídos do conflito reconstruíssem não apenas suas cidades, fisicamente destruídas por bombardeios e pelos prolongados esforços e racionamentos típicos da guerra, mas também um sentimento de esperança, paz, prosperidade e otimismo em suas populações, ou seja, que se “[...] atendessem às aspirações de povos que tinham dado maciçamente suas vidas e energias numa luta geralmente descrita (e justificada) como luta por um mundo mais seguro, por um mundo melhor, por um futuro melhor [...]”²⁹⁷.

Não era concebível que se pedisse às populações exaustas de anos de confrontos, abnegação, perdas e sacrifícios que, findas as hostilidades, aceitassem simplesmente o regresso às condições dos entreguerras. De certo, não seria um estímulo à coesão social e à harmonia que o resultado de anos de combate fosse

[...] o retorno às condições pré-guerra de recessão e desemprego, de marchas contra a fome e locais de distribuição de sopa, de habitações deterioradas e de penúria, nem ao descontentamento social e à instabilidade política que essas condições tão facilmente propiciavam [...] Para se manter democráticas e capitalistas, as políticas do pós-guerra tinham de tratar de questões do pleno emprego, da habitação decente, da previdência social, do bem-estar e das amplas oportunidades de construção de um futuro melhor²⁹⁸.

Então, se no campo filosófico o projeto iluminista de modernidade sofria duras críticas no pós-guerra, no planejamento urbano, confrontado com as necessidades de readequação e

²⁹⁵ BRANDÃO, Ludmila. Da cidade moderna às contemporâneas: notas para uma crítica do urbanismo modernista. *Territórios e fronteiras*, vol. 7, nº. 1, 2014, p. 253.

²⁹⁶ BRANDÃO, Ludmila. Da cidade moderna às contemporâneas: notas para uma crítica do urbanismo modernista. *Territórios e fronteiras*, vol. 7, nº. 1, 2014, p. 253.

²⁹⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 71.

²⁹⁸ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 71.

renovação das cidades, ele parecia ganhar um sopro renovado de vida²⁹⁹. As condições materiais – carências sociais, restrições financeiras, urgências políticas – pareciam subjugar com facilidade a debilidade que se abatia sobre seus pressupostos teóricos:

[...] Foi esse o contexto em que as ideias do CIAM, de Le Corbusier, de Mies van der Rohe, de Frank Lloyd Wright e outros puderam ter a aceitação que tiveram, menos como a força controladora das ideias sobre a produção do que como quadro teórico e justificativa para aquilo que engenheiros, políticos, construtores e empreendedores tinham passado a fazer por pura necessidade social, econômica e política³⁰⁰.

No Brasil, o período é marcado pela construção e transferência da capital federal para Brasília. Com um projeto capitaneado por Oscar Niemeyer e Lucio Costa, pode ser considerado o ápice da exposição do modernismo arquitetônico ao público em geral.

Sobre o sucesso ou não do planejamento modernista no pós-guerra, Harvey³⁰¹ apresenta uma perspectiva interessante: embora tenha sido alvo de virulentas críticas *a posteriori*, essa forma de reconstrução racionalizada, ante as tecnologias e recursos escassos disponíveis nos anos seguintes à Segunda Guerra Mundial, provavelmente foi a única capaz de apresentar os resultados necessários num curto período de tempo. Com suas construções modeladas, desenhadas para abrigar grande número de famílias, em um ambiente austero, marcado pela ausência de ornamentos e decoração e por ampla padronização, “[...] cidades arrasadas pela guerra foram reconstruídas rapidamente e populações foram abrigadas em condições muito melhores do que as do período entreguerras [...]”³⁰². Além disso, as economias foram aquecidas, empregos foram criados ou preservados, e a infraestrutura urbana deficiente foi atualizada, “[...] contribuindo para metas de bem-estar social e, de modo geral, facilitando a preservação de uma ordem social capitalista bastante ameaçada em 1945 [...]”³⁰³.

Assim, sobreveio um período pujante de construção de conjuntos residenciais, escolas, hospitais, equipamentos públicos, obedecendo a padrões e procedimentos racionais,

²⁹⁹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 71.

³⁰⁰ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 71. David Harvey, nesse trecho, faz menção a alguns dos principais arquitetos daquele momento e aos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, eventos voltados à discussão e consolidação de princípios modernistas.

³⁰¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 72.

³⁰² HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 72.

³⁰³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 72.

impulsionados pelo Estado³⁰⁴. Esse intervalo de tempo, localizado aproximadamente entre os anos de 1945 a 1973, foi marcado pelo crescimento econômico e de renda. Tanto o renascimento do planejamento urbano e a ascensão de sua vertente racional-modernista quanto os bons resultados econômicos e sociais³⁰⁵ foram possibilitados por um “[...] conjunto de práticas de controle do trabalho, tecnologias, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico [...] chamado de fordista-keynesiano [...]”³⁰⁶.

Essa fase harmônica de crescimento sustentado é interrompida em meados dos anos 70. Especificamente na arquitetura, pode-se considerar que o marco da ascensão do pós-modernismo³⁰⁷ se deu em 1972, quando o conjunto residencial Pruitt-Igoe foi demolido. Localizado em St. Louis, se inspirava na ideia de Le Corbusier³⁰⁸ de que a casa deveria ser uma “máquina” de viver que satisfizesse todas as necessidades familiares. No entanto, na década de 70, foi considerado inabitável e dinamitado. Abrigava, em sua maioria, pessoas de baixa renda. Inicia-se um novo período, em que se postulava que “[...] os arquitetos tinham mais a aprender com o estudo de paisagens populares e comerciais (como a dos subúrbios e locais de concentração de comércio) do que com a busca de ideais abstratos, teóricos e doutrinários [...]”³⁰⁹.

O modernismo não apenas teve de dar o lugar dominante ao novo estilo que irrompia, como saiu amargando as mais pesadas críticas³¹⁰. De motor da reconstrução do pós-guerra,

³⁰⁴ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 71.

³⁰⁵ DYER-WHITEFORD, Nick. *Cyber-Marx: cycles and circuits of struggle in high technology capitalism*. Chicago: University of Illinois, 1999, p. 30.

³⁰⁶ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 119.

³⁰⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 45-46.

³⁰⁸ Charles-Édouard Jeanneret (1887-1965), mais conhecido como Le Corbusier foi um arquiteto suíço, naturalizado francês. Destacou-se na utilização de técnicas então recém-criadas, como o concreto armado, e em áreas que apenas começavam a receber mais atenção, como as artes aplicadas. Em especial, foi um dos primeiros a afirmar que o estilo do tempo, em sua época, estava mais concentrado nos objetos produzidos em massa do que em peças decorativas únicas. Outra característica foi a atenção e a primazia conferida às formas, se comparado à função e às cores (BLAKE, Peter. *The Master Builders: Le Corbusier, Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright*. Nova York: Alfred A. Knopf, 1960, pp. 15-17; LO RICCO, Gabrielle. *Le Corbusier*. Milão: Giunti, 2018, pp. 4-10).

³⁰⁹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 45.

³¹⁰ Algumas dessas críticas são claramente exageradas. Por um lado, o planejamento e a arquitetura modernista foram capazes de atender ao chamado de reconstruir países devastados pela guerra com poucos recursos e a efetivamente dar melhores condições de vida à população; por outro, muitas das críticas, na realidade, culpam esse modelo modernista por questões fora de sua alçada, como a desigualdade socioeconômica, a violência urbana, etc (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 72).

passou ser considerado o responsável por boa parte dos males urbanos. A desqualificação foi tão ampla e irrestrita que até mesmo “[...] o próprio Príncipe Charles dela participou com vigorosas denúncias sobre os erros do redesenvolvimento urbano da pós-guerra e da destruição promovida pelos desenvolvimentistas, que, segundo ele, tinham feito mais para destruir Londres do que os ataques da Luftwaffe na Segunda Guerra Mundial³¹¹”.

Essa mudança tão radical, no entanto, não foi fruto apenas de alterações nos gostos, tendências ou preferências. Ela indicava um processo de reorganização muito mais profundo, o rompimento irreparável do tênue equilíbrio fordista-keynesiano³¹² entre trabalho, capital e Estado, que teve como consequência a passagem de um regime de acumulação do tipo fordista para um regime de acumulação chamado “flexível”³¹³.

3.4.1 Da acumulação fordista-keynesiana à acumulação flexível

O fordismo, primeiro implantado em suas fábricas por Henry Ford em 1904, não era um sistema tecnológica ou tecnicamente inovador. A forma de organização fabril utilizada já havia sido adotada anteriormente em outros locais. O que distinguiu o fordismo de seus predecessores, como o taylorismo, foi a compreensão de que era necessário não apenas ordenar o ambiente de trabalho, mas também reorganizar sistematicamente toda a vida em sociedade, inclusive aí pessoas não diretamente relacionadas ao processo produtivo, como esposas e filhos:

³¹¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 45-46.

³¹² O “equilíbrio” keynesiano era nada mais que uma tentativa de garantir a sobrevivência do sistema capitalista, assegurar mínimas condições aos cidadãos de forma a evitar instabilidade social e, dessa forma, afastar a “ameaça” do socialismo: “[...] frente à ameaça socialista, os primeiros passos hesitantes são tomados em direção a um papel mais intervencionista para o governo em assuntos sociais e econômicos, visando estabilizar os ciclos econômicos e pacificar a agitação” (“[...] in the face of the socialist threat, the first tentative steps are taken toward a more interventionist role for government in social and economic affairs, aimed at stabilising business cycles and pacifying unrest”) DYER-WHITEFORD, Nick. *Cyber-Marx: cycles and circuits of struggle in high technology capitalism*. Chicago: University of Illinois, 1999, pp. 147-148, tradução nossa).

³¹³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 119.

[...] O que havia de especial em Ford [...] era a sua visão, seu reconhecimento explícito de que produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força do trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista³¹⁴.

Não se tratava mais de exigir somente dedicação e produtividade no horário de trabalho. A estrutura familiar, o ócio, as preferências, as formas de consumo, a sexualidade, passaram a ser submetidas ao escrutínio de patrões e governantes. Necessitava-se de um novo homem, um novo trabalhador³¹⁵ com uma nova moral, cujos padrões de consumo fossem alterados para acompanhar e sustentar os recém-implementados padrões de produção em massa. Esses valores³¹⁶ teriam que ser transmitidos às novas massas de trabalhadores:

³¹⁴ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 121.

³¹⁵ “[...] O propósito do dia de oito horas e cinco dólares só em parte era obrigar o trabalhador a adquirir a disciplina necessária à operação do sistema de linha de montagem de alta produtividade. Era também dar aos trabalhadores renda e tempo de lazer suficientes para que consumissem os produtos produzidos em massa que as corporações estavam por fabricar em quantidades cada vez maiores. *Mas isso presumia que os trabalhadores soubessem como gastar seu dinheiro adequadamente*. Por isso, em 1916, Ford enviou um exército de assistentes sociais aos lares dos seus trabalhadores “privilegiados” (em larga medida imigrantes) para ter certeza de que o “novo homem” da produção de massa tinha o tipo certo de probidade moral, de vida familiar e de capacidade de consumo prudente (isto é, não alcoólico) e “racional” para corresponder às necessidades e expectativas da corporação [...]” (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 122).

³¹⁶ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 121-122.

A organização capitalista agora requer a sincronização da fábrica, onde a mais-valia é produzida na linha de montagem, com a casa [...] A divisão sexual do trabalho e a junção do homem trabalhador em massa – cuja vida é para ser lentamente obliterada na linha de montagem – com a mulher dona de casa, cujo destino é cuidar das feridas, suportar o abuso, fazer as compras e educar a próxima geração da força de trabalho no isolamento da casa – se torna uma preocupação consciente dos gestores do capital social. O trabalho da mulher dona de casa, cujo cronograma de “consumo” é organizado majoritariamente por meio de novos órgãos de comunicação, como o rádio e a televisão, começa a se tornar tanto objeto do planejamento corporativo quanto a produtividade de seu parceiro no chão da fábrica – pois é através de sua atividade que os aumentos salariais recebidos pelo trabalhador de massa são traduzido no consumo necessário para um ciclo virtuoso contínuo de crescimento e estabilidade capitalista³¹⁷.

O fordismo foi uma ideia à frente de seu tempo³¹⁸. Fora dos países mais avançados, havia muita resistência por parte dos trabalhadores, ou as condições para eliminação em larga escala do trabalho artesanal e sua substituição pela produção em massa ainda não estavam postas³¹⁹. Alguns princípios organizacionais chegaram a ser implementados, mas de forma isolada, sem que alterassem as estruturas locais.

Seu domínio só se expande a partir da crise econômica de 1929, quando o Estado adere às ideias de transformação e conformação dos padrões de consumo – e, portanto, da totalidade da vida – preconizados por Ford, para reaquecer a economia paralisada: “[...] Foi necessário o New Deal de Roosevelt para salvar o capitalismo – fazendo, através da intervenção do Estado, o que Ford tentara fazer sozinho [...]”³²⁰.

A crise de 29 reorganiza as relações sociais e econômicas radicalmente. Acordos e acomodações que até pouco tempo atrás pareceriam impossíveis são alcançados e tornados relativamente estáveis. Entre os três principais atores, talvez o Estado tenha sido o mais afetado, passando a acumular novas tarefas, especialmente no que diz respeito a tentar garantir a

³¹⁷ “Capitalist organisation now requires the synchronisation of the factory, where surplus value is pumped out on the assembly line, with the household [...] The gendered division of labour and the pairing of the male mass worker--whose life is to be slowly obliterated on the assembly line--with the female housewife, whose lot is to tend the wounds, take the abuse, do the shopping and raise the next generation of labour power in the isolation of the home— becomes a conscious concern of capital's social managers. The labour of the female housewife, whose ‘consumerist’ schedule is organised largely through new organs of mass communication, such as radio and television, starts to become as much the object of a corporate planning as the productivity of her male partner on the shopfloor--for it is through her activity that the pay increases won by the mass worker are translated into the consumption necessary for a virtuous cycle of continual capitalist growth and stability” (DYER-WHITEFORD, Nick. *Cyber-Marx: cycles and circuits of struggle in high technology capitalism*. Chicago: University of Illinois, 1999, pp. 149-150, tradução nossa).

³¹⁸ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 121-122.

³¹⁹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 123.

³²⁰ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 121-122.

estabilidade do sistema, mas pode se dizer que todos modificaram sua atuação e suas funções, de forma a melhor se ajustarem entre si. Esse é o elemento keynesiano no que se convencionou chamar “modelo fordista-keynesiano de acumulação”:

O Estado teve de assumir novos (keynesianos) papéis e construir novos poderes institucionais; o capital corporativo teve de ajustar as velas em certos aspectos para seguir com mais suavidade a trilha da lucratividade segura; e o trabalho organizado teve de assumir novos papéis e funções relativos ao desempenho nos mercados de trabalho e nos processos de produção. O equilíbrio de poder, tenso mas mesmo assim firme, que prevalecia entre o trabalho organizado, o grande capital corporativo e a nação-Estado, e que formou a base de poder da expansão de pós-guerra, não foi alcançado por acaso – resultou de anos de luta³²¹.

Esse equilíbrio fordista-keynesiano começa a romper na década de 70. As políticas públicas de incentivo e intervenção redistribuíam e aumentavam a renda da população, mas geravam, necessariamente, um crescimento nos gastos públicos. Enquanto a produção e a venda cresciam a um ritmo acelerado, era possível manter os aumentos salariais e toda a estrutura de Estado de Bem-estar social sem que se incorresse em confrontos com proprietários, empresários e donos do grande capital³²², mantendo, dessa forma, o consenso trabalho, Estado e capital.

De forma bastante simplificada, pode-se dizer que as condições para a manutenção do consenso se arrefecem na década de 70 porque as formas de contenção da superacumulação deixam de surtir os efeitos inesperados. Há um entendimento de que não é possível, num sistema capitalista, em que a economia não é planejada e sim competitiva, evitar completamente o fenômeno da superacumulação. É possível, apenas, “[...] exprimir, conter, absorver ou administrar essa tendência de maneiras que não ameacem a ordem social capitalista³²³”.

Essa administração pode se dar de várias formas. Primeiro, por meio da desvalorização³²⁴, atingindo o dinheiro, a capacidade produtiva, as mercadorias – e até mesmo

³²¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 125.

³²² HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 157.

³²³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 157.

³²⁴ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2017, p. 170.

promovendo a destruição dos excedentes em relação à demanda, como ocorreu no Brasil³²⁵ durante a crise do café nos anos 30³²⁶.

No entanto, embora a “[...] desvalorização controlada através de políticas deflacionárias administradas é uma opção muito importante e de modo algum incomum para lidar com a superacumulação³²⁷”, exige cautela em sua utilização. Um processo de desvalorização excessivamente intenso e/ou prolongado afetará negativamente partes substanciais da sociedade – capitalistas, trabalhadores, comerciantes, classes médias – e colocará em risco a estabilidade política: “[...] as falências descontroladas e a desvalorização maciça expõem o lado irracional da racionalidade capitalista de uma maneira demasiado brutal para serem sustentadas por muito tempo sem produzir algum tipo de resposta revolucionária (de direita ou de esquerda) [...]”³²⁸.

Outra forma de gestão da superacumulação é o controle macroeconômico. Nesse caso, há uma regulação, por parte do Estado³²⁹, das atividades privadas, que contém o ritmo das mudanças. Assim, os mecanismos que poderiam causar a superacumulação numa escala disruptiva, como o aumento da produtividade e a diminuição dos custos através de novas tecnologias e da maior exploração da mão-de-obra (maiores jornadas, menores salários, menos gastos sociais por parte dos empresários) sofrem restrições devido à intervenção estatal.

³²⁵ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 170.

³²⁶ “Fazia-se indispensável evitar que os estoques invendáveis pressionassem sobre os mercados acarretando maiores baixas de preços. Era essa a única forma de evitar que o equilíbrio fosse obtido à custa do abandono puro e simples da colheita, isto é, com perdas concentradas no setor cafeeiro [...] Mas não bastava retirar do mercado parte da produção de café. Era perfeitamente óbvio que esse excedente da produção não tinha nenhuma possibilidade de ser vendido dentro de um prazo que se pudesse considerar como razoável. A produção prevista para os dez anos seguintes expedia, com sobras, a capacidade previsível de absorção dos mercados compradores; A destruição dos excedentes das colheitas se impunha, portanto, como uma consequência lógica da política de continuar colhendo mais café do que se podia vender. À primeira vista parece um absurdo colher o produto para destruí-lo. Contudo, situações como essa se repetem todos os dias na economia de mercados [...]” (FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32ª ed. São Paulo: Companhia Nacional, 2005, pp. 196-197),

³²⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 170.

³²⁸ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 170.

³²⁹ “[...] A virtude do regime fordista-keynesiano foi, com efeito, a possibilidade de criação de um equilíbrio de forças, mesmo tênue, através do qual os mecanismos que causavam o problema da superacumulação (o ritmo da mudança tecnológica e organizacional e a luta pelo controle do trabalho) pudessem ser mantidos sob suficiente controle para se garantir um crescimento equilibrado [...]” (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 170-171).

Esse foi o arranjo que permitiu o relativamente duradouro período de crescimento contínuo e estável do fordismo-keynesianismo. No entanto, não é fácil³³⁰ chegar a esse ponto de equilíbrio, visto que cada parte necessária ao consenso tensiona em direção a seus interesses; um acontecimento dramático parece ser requisito para alinhar, mesmo provisoriamente, essas forças: “[...] foi necessária uma grande crise de superacumulação para ligar a produção fordista a um modo keynesiano de regulamentação estatal antes de se poder garantir, por qualquer período estendido, alguma espécie de crescimento macroeconômico equilibrado [...]”³³¹.

Mais uma forma de evitar o colapso do sistema pela superacumulação é por meio de deslocamentos³³², que podem ser temporais ou espaciais. Esse método também foi intensamente utilizado no período áureo da acumulação fordista, e foi de grande importância para sua manutenção.

O deslocamento temporal consiste em remover uma parte do que está em excesso no mercado – capital, mão-de-obra, recursos naturais – e aplicá-la em investimentos de longo prazo. As inversões em infraestrutura, seja pública ou privada, são as formas mais comuns. Foram realizadas com especial intensidade nos anos 30, durante a Grande Depressão. A ideia é que esses investimentos “[...] absorvem superávits no presente apenas para devolver seu equivalente em valor durante um longo período de tempo futuro [...]”³³³.

Assim, o que ocasionaria superprodução e superacumulação, baixa de preços e colapsos pode ser transformado em motor de desenvolvimento futuro – e até mesmo em formas de reduzir desigualdades, como quando se emprega os excedentes em obras como conjuntos residenciais, escolas, hospitais, estradas, aeroportos e equipamentos públicos.

³³⁰ “[...] A ascensão de um regime particular de acumulação tem de ser vista, então como agora, como o resultado de todo um conjunto de decisões econômicas e políticas, que de modo algum sempre são dirigidas conscientemente para alcançar este ou aquele fim específico, provocadas por persistentes manifestações do problema da superacumulação (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 171).

³³¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 171.

³³² HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 171-173.

³³³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 171.

Entretanto, nem todas as situações são favoráveis ao deslocamento temporal³³⁴, pois este exige grande disponibilidade de crédito para sua manutenção; ademais, dificilmente pode desacelerar a longo prazo as causas da superacumulação ou ser sustentado por longos períodos: “[...] o deslocamento temporal para usos futuros é um paliativo de curto prazo para o problema da superacumulação a não ser que haja um contínuo deslocamento [...] Tudo isso depende de algum crescimento dinâmico contínuo e sustentado pelo Estado do endividamento [...]”³³⁵.

Já o deslocamento espacial promove a distribuição geográfica dos fatores de produção³³⁶ excedentes. Trata-se, literalmente, de realizar a “[...] a produção de novos espaços dentro dos quais a produção capitalista possa prosseguir [...]”³³⁷, ou seja, instalar condições – de infraestrutura, de estrutura social, das legislações – que possibilitem o crescimento das importações e do comércio e o emprego bem-sucedido daquilo que os países centrais estão saturados: capital, mercadorias, etc.

Essa expansão pode encontrar diversos obstáculos³³⁸. Algumas áreas demandam, por sua distância, dificuldade de acesso ou estado de desenvolvimento social e/econômico, uma quantidade extremamente alta de investimentos, o que impede que o descolamento seja, ao menos no primeiro momento, lucrativo. Outros locais podem oferecer resistência à entrada de capital e empresas estrangeiras, seja por questões culturais, como a China, que por boa parte de sua história procurou restringir a influência do capital estrangeiro, seja por razões legais,

³³⁴ Essas limitações, aliás, foram responsáveis por tornar a queima de café na década de 30 a estratégia de estabilização econômica mais razoável. Devido à crise de 1929, não havia como obter financiamento suficiente para adquirir e armazenar o café em excesso. Também, o armazenamento apenas mitigaria o problema a curto prazo; nos anos seguintes, a cada nova colheita, o mercado seria novamente inundado pela produção, e seria necessário obter mais crédito para retirá-la de produção de modo a impedir que o preço caísse excessivamente (FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32ª ed. São Paulo: Companhia Nacional, 2005, pp. 194-196).

³³⁵ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 171.

³³⁶ “[...] o sistema técnico dominante no mundo de hoje tem uma outra característica, isto é, a de ser invasor. Ele não se contenta em ficar ali onde primeiro se instala e busca espalhar-se, na produção e no território. Pode não o conseguir, mas é essa sua vocação, que é também fundamento da ação dos atores hegemônicos, como, por exemplo, as empresas globais [...]” (SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 2ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2000, p. 26).

³³⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 172.

³³⁸ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 2ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2000, p. 26; HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 172.

militares, geopolíticas – as repúblicas soviéticas, por exemplo, foram uma das últimas regiões a serem abertas ao deslocamento espacial da superacumulação e à expansão do capitalismo.

Obviamente, essa forma de deslocamento não pode perdurar no longo prazo, pois há um espaço limitado para expansão: “Se a contínua expansão geográfica do capitalismo fosse uma real possibilidade, poderia haver uma solução relativamente permanente para o problema da superacumulação [...]”³³⁹. O que ocorre na realidade é que “[...] a implantação progressiva do capitalismo na face da terra amplia o espaço no âmbito do qual pode surgir o problema da superacumulação [...]”³⁴⁰, ou seja, mais partes do mundo, mais países começam a participar e a disputar espaço no mercado internacional³⁴¹.

A pujança do fordismo-keynesianismo se apoiou, em termos fáticos, no surgimento e aperfeiçoamento de novas tecnologias desenvolvidas para e entre as duas grandes guerras. Realocando as novas formas de organização racional da produção de objetivos bélicos para comerciais, foi possível iniciar a fabricação em massa de itens como automóveis, navios, eletrodomésticos, utilizando-se de técnicas que permitiam explorar melhor recursos como o aço, a borracha, os petroquímicos.

Mais que apenas produzir, esse sistema também permitiu que mais pessoas ingressassem no trabalho formal e pudessem adquirir, pela primeira vez, produtos aos quais não tinham acesso até então, formando um dinâmico mercado consumidor para absorver a enxurrada de

³³⁹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 172.

³⁴⁰ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 172.

³⁴¹ “[...] Foram criados novos centros geográficos de acumulação – o sul e o oeste dos Estados Unidos, a Europa Ocidental e o Japão – e, em seguida, um conjunto de países recém-industrializados. Com a maturação, esses sistemas fordistas de produção se tornaram centros de superacumulação novos e, com frequência, bastante competitivos. A competição espacial entre sistemas fordistas geograficamente distintos se intensificou, com os regimes mais eficientes (como o japonês) e os de custo de mão de obra mais barato (como os de países do Terceiro Mundo em que faltavam noções de um contrato social com o trabalho ou em que esses contratos não tinham muita força) levando outros centros a paroxismos de desvalorização através da desindustrialização. A competição espacial aumentou ainda mais, em particular depois de 1973, à medida que se esgotava a capacidade de se resolver o problema da superacumulação por meio do deslocamento geográfico. Assim sendo, a crise do fordismo foi tanto geográfica e geopolítica como uma crise de endividamento, luta de classes ou estagnação corporativa nas nações-Estado [...]” (HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 174).

novas mercadorias: “As forças de trabalho privilegiadas dessas regiões formavam uma coluna de uma demanda efetiva em rápida expansão [...]”³⁴².

Também a reconstrução e renovação urbanas e a instalação de infraestruturas de comunicação e transporte tanto em países mais avançados quanto no mundo em desenvolvimento, fundadas pelo Estado, possibilitaram a expansão da parcela da população empregada, com salários e estabilidade que permitiram sua inclusão no consumo de massas, sustentando, dessa forma, a contínua ampliação da produção³⁴³.

Além do deslocamento espacial e da consequente inclusão de países periféricos e seus habitantes no mercado mundial devido às suas melhores condições de vida e à necessidade de se expandir continuamente o mercado consumidor, havia ainda a questão de que certos recursos essenciais para a produção em massa só poderiam ser obtidos – ou obtidos a menor custo – nessas áreas menos desenvolvidas. Assim, o movimento de buscar *commodities* como minérios, derivados de petróleo, borracha, entre outros, que incluía esses locais como produtores³⁴⁴ e fornecedores, pavimentava, ao mesmo tempo, sua inclusão como consumidores de produtos cada vez mais homogêneos³⁴⁵.

No entanto, como já foi visto, todas as estratégias de contenção da superacumulação, em especial as mais usadas pelo fordismo-keynesianismo, a política macroeconômica e os deslocamentos, têm suas limitações, em especial em relação à sua duração. Em determinado momento, exaurem-se, principalmente quando todas as regiões de fácil acesso e penetração já foram incluídas no mercado mundial. Dessa forma, em termos gerais, “[...] a crise do fordismo pode ser interpretada até certo ponto como o esgotamento das opções para lidar com o problema da superacumulação [...]”³⁴⁶.

³⁴² HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 125.

³⁴³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 125.

³⁴⁴ “[...] a partir de agora, a produção se dá à escala mundial, por intermédio de empresas mundiais, que competem entre si segundo uma concorrência extremamente feroz [...] nos encontramos em um novo patamar da internacionalização, com uma verdadeira mundialização do produto, do dinheiro, do crédito, da dívida, do consumo, da informação [...]” (SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 2ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2000, pp. 29-30).

³⁴⁵ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 125.

³⁴⁶ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 173.

Frente a esse colapso do sistema, a produção capitalista teve de ser alterada e passou a se organizar num “modelo de acumulação flexível”. Novas práticas na fabricação de produtos, como o aumento no uso da automação e o gerenciamento de estoques *just-in-time*, diminuíram drasticamente o tempo da produção.

A acumulação flexível altera a forma como as estruturas produtivas – fábricas, indústria, capital, por exemplo – se relacionam com o espaço. Com todo o mundo, ou ao menos a maior parte dele, inserido no mercado mundial, o sistema produtivo não está mais preso à essa ou àquela região, país ou cidade.

Pelo contrário, com as novas tecnologias e formas de organização, há uma mobilidade dos processos nunca antes vista³⁴⁷. Agora, empresas podem calcular o melhor lugar – mais bem equipamento, com as melhores condições legais, oferta adequada de mão de obra –, o que possibilite auferir o maior lucro possível: “[...] Dada a crescente internacionalização do capital e a ascensão das firmas transnacionais, observar-se-á uma tendência à fixação mundial – e não mais nacional – dos custos de produção, [...] a procura dos lugares mais rentáveis será uma constante³⁴⁸”.

Para atrair esses atores, os espaços devem se modificar, se adequar a suas necessidades específicas. Aqueles capazes de se alterar mais intensa e rapidamente são considerados altamente competitivos e bem sucedidos:

[...] Quando todos os lugares foram atingidos, de maneira direta ou indireta, pelas necessidades do processo produtivo, criam-se, paralelamente, seletividades e hierarquias de utilização, com a concorrência ativa ou passiva entre os diversos agentes. Onde uma reorganização das funções entre as diferentes frações do território. Cada ponto do espaço torna-se, então, importante, efetiva ou potencialmente. Sua importância decorre de suas próprias virtualidades, naturais ou sociais, preexistentes ou adquiridas segundo intervenções seletivas³⁴⁹.

Assim, forçosamente, em situações em que os recursos são limitados, ocorrem alterações nas prioridades de investimentos. Os países e outros entes, como Estados e cidades, são pressionados a escolher quais necessidades atender preferencialmente, e a optar por aquelas que melhor agradem às empresas transnacionais³⁵⁰. A justificativa se dá pelos benefícios que

³⁴⁷ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32.

³⁴⁸ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32.

³⁴⁹ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32.

³⁵⁰ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32; VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

podem, em teoria, ser obtidos com o sucesso em atraí-las para seu território. Como coloca Santos³⁵¹, “[...] em nossos dias os projetos locais estão subordinados a estrangulamentos de natureza mundial”.

Outro dado importante é que a competição para ser a empresa atrativa não mais se limita a espaços geograficamente próximas. Pelo contrário, os locais são julgados em comparação com todos os outros disponíveis, e não mais, como antes, com seus vizinhos ou sua esfera de influência geográfica: “[...] Como a produção se mundializa, as possibilidades de cada lugar se afirmam e se diferenciam em nível mundial [...]”³⁵².

Mas o ganho de produtividade e agilidade obtido pelas novas tecnologias e formas de organização seria inútil, senão prejudicial, se não fosse, como no surgimento do fordismo e da produção em massa, acompanhado por uma aceleração na velocidade com que ocorre o consumo.

Era essencial encontrar produtos que despertassem desejo rapidamente, e também rapidamente se tornassem obsoletos, abrindo espaço para os próximos. Objetos que conservassem sua utilidade por muito tempo seriam um entrave à venda de seus sucessores. Dessa forma, a mudança no sistema de acumulação foi acompanhada por mudanças na natureza das mercadorias:

[...] A meia vida de um produto fordista típico, por exemplo, era de cinco a sete anos, mas a acumulação flexível diminuiu isso em mais da metade em certos setores (como o têxtil e o do vestuário), enquanto em outros – tais como as chamadas indústrias de “*thoughtware*” (por exemplo, videogames e programas de computador – a meia vida está caindo para menos de dezoito meses [...]”³⁵³.

Também os eventos, as *experiences*, que são consumidas instantaneamente, para depois serem adquiridas novamente, passaram a ter maior importância no sistema produtivo. No entanto, por mais que se acelerasse o tempo de giro do consumo, não seria possível absorver todos os ganhos em produtividade. Era necessário, portanto, ampliar as áreas passíveis de serem tornadas rentáveis.

Diversos desses apontamentos podem ser analisados frente aos megaeventos esportivos e, especificamente, à Copa-2014. A competição com outras áreas do mundo, por exemplo, pode

³⁵¹ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32.

³⁵² SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32.

³⁵³ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 148.

ser encontrada no processo de candidatura dos países-sede, em que nações de todos os continentes podem disputar o direito de receber os jogos. Outra característica é a extrema mobilidade do evento, que pode ser disputado em qualquer ponto da Terra. Também, com a crescente importância dos eventos e das experiências, acontecimentos desse tipo tendem a ser cada vez mais valorizados, recebendo, portanto, mais investimentos, mais visibilidade e mais visitantes.

No entanto, talvez o ponto mais relevante seja o fato de agora todos os “[...] os projetos locais estão subordinados a constrangimentos de natureza mundial³⁵⁴”. Não só a necessidade de ser um local valorizado no mercado global constrange as cidades e países a se candidatarem para receber o evento, também as providências e preparações para sua realização devem seguir regras impostas do exterior.

3.5 O planejamento urbano no regime de acumulação flexível

Mais uma vez, as mudanças no sistema produtivo e na ideologia preponderantes tiveram impactos diretos na forma de organização das cidades. Se a recém-obtida liberdade de movimento da produção forçou países e regiões a disputar a vinda de empresas e outros atores, o mesmo ocorreu com as cidades.

No planejamento tipicamente modernista, que geriu a grande onda de renovações urbanas e reformulações de cidades do pós-guerra, buscava-se reproduzir o sistema taylorista e fordista de produção fabril na organização das cidades³⁵⁵: as construções, as vias, o uso e a organização do solo, dos equipamentos e serviços públicos deveriam atender aos ideais de racionalidade, funcionalidade e regularidade.

Depois dos anos 70, surge uma forte corrente crítica, proposta especialmente por planejadores radicais como Jane Jacobs³⁵⁶, um verdadeiro “[...] ataque tão violento aos pecados

³⁵⁴ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014, p. 32.

³⁵⁵ GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32

³⁵⁶ Jane Jacobs (1916-2006) é considerada uma das pensadoras mais importantes de seu tempo. Seus três principais livros, considerados clássicos sobre o tema das cidades, são *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961), *The Economy of Cities* (1969) e *Cities and the Wealth of Nations* (1984). Em breve resumo, suas ideias mais conhecidas dizem respeito ao uso misto de áreas dentro da cidade, em oposição ao zoneamento por usos, a transferência da

sem alma do planejamento urbano modernista nos anos 60 [...]”³⁵⁷. A tendência no planejamento é revertida.

Os grandes planos urbanos são abandonados. Até então, planejava-se pensando em amplas áreas, com temas abrangentes e integrados às determinações territoriais³⁵⁸. Era comum, inclusive no Brasil, a criação de planos diretores de desenvolvimento integrado, que objetivavam regular e transformar aspectos físicos, administrativos, sociais e econômicos de uma cidade ou região metropolitana como um todo³⁵⁹.

Em seu lugar, surgem as estratégias “[...] ‘pluralistas’ e ‘orgânicas’ para abordagem do desenvolvimento urbano como uma “colagem” de espaços e misturas altamente diferenciados, em vez de perseguir planos grandiosos baseados no zoneamento funcional de atividades diferentes [...]”³⁶⁰.

Em termos de gestão, a diferença é que nesse urbanismo pós-moderno não se trata da adoção de princípios empresariais como meios para atingir finalidades. Agora, torna-se toda a cidade equivalente a uma empresa, e se aceita absolutamente a lógica do mercado, submetendo as opções do planejamento urbano ao imperativo de maximizar a produtividade e a competitividade de cada cidade:

competência de planejar dos órgãos governamentais para associações de bairro ou outras organizações mais “participativas” e o combate à especulação imobiliária (KIDDER, Paul. *The Right and the Good in Jane Jacobs’s Urbanism*. In: HIRT, Sonia; ZAHM, Diane. *The Urban Wisdom of Jane Jacobs*. Londres/Nova York: Routledge, 2012; pp. 11-13; HIRT, Sonia. *Jane Jacobs, Urban Visionary*. In: HIRT, Sonia; ZAHM, Diane. *The Urban Wisdom of Jane Jacobs*. Londres/Nova York: Routledge, 2012, pp. 3-4; GRATZ, Roberta Brandes. *Central Elements of Jane Jacobs’s Philosophy*. In: SCHUBERT, Dirk. *Contemporary Perspectives on Jane Jacobs: Reassessing the Impacts of an Urban Visionary*. Surrey/Burlington: Ashgate, 2014, pp. 14-15; pp. 18-20).

³⁵⁷ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 46.

³⁵⁸ CAMPANELLA, T.C.. *Jane Jacobs and the Death and Life of American Planning*. In: PAGE, M.; MENNEL, T. (eds.). *Reconsidering Jane Jacobs*. Chicago/Washington: American Planning Association, 2011; HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, pp. 45-46.

³⁵⁹ SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro*. 7ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 97.

³⁶⁰ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 46.

No modelo modernista, o que seduziu e inspirou os modernistas na empresa foi a unidade de produção: são os princípios de organização da produção que são transpostos para o plano urbano. Agora, os neoplanejadores se espelham na empresa enquanto unidade de gestão e negócios. Assim, ver a cidade como empresa significa, essencialmente, concebê-la e instaurá-la como agente econômico que atua no contexto de um mercado e que encontra neste mercado *a regra* e o *modelo* do planejamento e execução de suas ações. 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. É o próprio sentido do plano, e mais apenas seus princípios abstratos, que vem do mundo da empresa privada³⁶¹.

Essa forma de absorção dos conceitos empresariais explica porque o Planejamento Estratégico Urbano é conhecido também como *market lead city planning*. A atenção, no momento da tomada de decisões sobre o futuro, a configuração e a gestão das cidades, a apenas os desejos de um grupo seletivo de possíveis compradores não é uma coincidência ou uma distorção desse modelo, pelo contrário, trata-se de toda a sua proposta, “[...] atender aos reclamos novos e prementes de grandes firmas com peso ainda maior na economia urbana. As necessidades de espaço mudaram, tanto em função dos requisitos da produção como da circulação mais exigente de rapidez [...]”³⁶². Tais características são exigidas com mais rigor quanto maior a competição, o que significa que, num mundo em que as cidades não competem com suas vizinhas e sim com outras localizadas em qualquer ponto no globo, o atendimento às necessidades específicas das empresas deve almejar ser quase total³⁶³.

A nova arquitetura pós-moderna parece se coadunar muito bem com a nova forma de organização das cidades. Tomando o lugar da indústria como motor de desenvolvimento local, o setor de serviços exigia

³⁶¹ VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, p. 86.

³⁶² SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 46.

³⁶³ “A mundialização das cidades, sobretudo nos países subdesenvolvidos, deve levar ao agravamento da distância entre níveis de atividade: distância entre níveis de capital, de produtividade, de exigências quanto ao “entorno” material, de poder. Atrair ou manter atividades de ponta pode significar a utilização ainda mais disparatada e desigual dos recursos públicos na criação ou reabilitação das chamadas condições gerais de produção. À proporção que as respectivas empresas produzirem proporcionalmente mais emprego e mais recursos fiscais, sua força política, ainda que baseada na chantagem, tenderá a crescer” (SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012, p. 125).

uma arquitetura totalmente diferente do modernismo austero da renovação do centro das cidades que dominara os anos 60. Uma arquitetura do espetáculo, com sua sensação de brilho superficial e de prazer participativo transitório, de exibição e de efemeridade, de *jouissance*, se tornou essencial para o sucesso de um projeto dessa espécie³⁶⁴.

A passagem do regime fordista-keynesiano para a acumulação flexível, e a passagem do paradigma moderno para o pós-moderno têm fortes repercussões na forma como as cidades se organizam politicamente e são geridas. É possível compreender que essas mudanças de forma e de função, mais que frutos de uma alteração nos gostos e preferências arquitetônicas, são uma resposta as novas demandas e sua apresentação como “soberanas”. O território urbano, transformado em mercadoria e empresa por uma tentativa de imposição de consensos e saídas únicas, se vê forçado se reorganizar de maneira radical – política, social, física e até mesmo espiritualmente.

3.6 E a Copa do Mundo com isso?

O presente capítulo tenta descrever as forças e acontecimentos que fizeram com que, entre trinta de outubro de 2007³⁶⁵, dia em que o Brasil foi escolhido para ser a sede da Copa, até trinta e um de maio de 2009³⁶⁶, quando as sedes das partidas do Mundial foram anunciadas, a maior parte das capitais brasileiras se vissem envolvidas em uma corrida para agradar a FIFA e a CBF e assegurá-las que eram capazes de organizar o evento com segurança e entregar todas as obras no prazo prometido³⁶⁷. A disputa envolveu vários nomes importantes do cenário político nacional, que procuraram travar relações próximas, em especial com o presidente da CBF:

³⁶⁴ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017, p. 91.

³⁶⁵ “Outra disputa que se arma é entre as cidades e Estados que querem sediar jogos. O ministro Orlando Silva preferiu descontrair. ‘As sedes só serão definidas depois das eleições de 2008’” (CHADE, Jamil; NOSSA, Leonencio. Copa começa com polêmicas e sem Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H1).

³⁶⁶ LOUSADA, Bruno. Gafe e piada sem graça marcam anúncio das 12 sedes do Mundial. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H1; LEITE, Almir. Agora é colocar mãos às obras. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H2.

³⁶⁷ LUTA pelas vagas finais foi bastante acirrada. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.229, 31 maio. 2009. Esportes, E5; MAIA, Leonardo. Políticos cortejam presidente da CBF antes da escolha das sedes. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.219, 21 maio 2009. Esportes, E2.

Desde que o Brasil foi nomeado país-sede da Copa de 2014, começou a luta de políticos para que suas cidades e estados se tornassem uma das 12 sedes escolhidas para abrigar os jogos do torneio. Neste cenário, o presidente da Confederação Brasileira de Futebol, Ricardo Teixeira, praticamente se revestiu com a áurea de um estadista [...] Apesar de oficialmente a Confederação afirmar que a definição dos palcos das partidas da Copa do Mundo é feita pela Fifa, governadores, prefeitos e empresários continuam a cortejar o homem forte do futebol nacional³⁶⁸.

As candidatas não pouparam esforços em convencer os responsáveis pela escolha. Além da contratação de consultorias e a apresentação de planos ambiciosos³⁶⁹, também investiram em propaganda e tentaram aproveitar seus pontos fortes³⁷⁰. A competição ficou tão intensa que chegou a desagradar os promotores do espetáculo, como revela O Estado de São Paulo:

“O excesso de gastos com propaganda e as incursões políticas de personalidades de peso [...] na sede da Confederação Brasileira de Futebol (CBF) incomodaram a cúpula da entidade. Por meio de assessores, o presidente da CBF, Ricardo Terra Teixeira, tratou de alertar que eventuais caravanas dessas e de outras cidades-candidatas para as Ilhas Bahamas poderiam soar como um desrespeito à Fifa. Mas não deixou claro se isso resultaria em alguma represália os visitantes³⁷¹”.

Desde o início³⁷², antecipando que seria uma contenda calorosa, a FIFA e a CBF já procuravam acalmar os ânimos. Uma das primeiras medidas tomadas foi garantir aos participantes de que a decisão se basearia em critérios técnicos³⁷³:

A queixa de parlamentares ligados às cidades reprovadas inicialmente em relatórios da Fifa sobre a Copa-2014 foi motivo de dor de cabeça para membros da comitiva brasileira em Zurique. Em especial de Ricardo Teixeira e do Ministério do Esporte. Para tentar solucionar o princípio de crise, a pasta pede para a Fifa divulgar uma lista de critérios para a escolha das cidades, no momento da definição. Fez o pedido via Ricardo Teixeira. Com elementos para justificar uma escolha técnica, tentará se esquivar de pressões políticas³⁷⁴.

Outra, foi assegurar que todas as cidades candidatas, mesmo as que não fossem escolhidas como sedes das partidas, receberiam eventos relacionados à Copa do Mundo. Imaginavam que, dessa forma, a negativa seria aceita mais facilmente. Assim,

³⁶⁸ MAIA, Leonardo. Políticos cortejam presidente da CBF antes da escolha das sedes. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.219, 21 maio 2009. Esportes, E2.

³⁶⁹ BÄCHTOLD, Felipe; PICHONELLI, Matheus. De olho na Copa, cidades abrem cofre. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.145, 18 jan. 2009. Esporte, D1.

³⁷⁰ LUTA pelas vagas finais foi bastante acirrada. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.229, 31 maio. 2009. Esportes, E5.

³⁷¹ LUTA pelas vagas finais foi bastante acirrada. *O Estado de São Paulo*, ano 130, n, ano 130, nº. 42.229, 31 maio 2009. Esportes, E5.

³⁷² “A CBF tem até dezembro de 2008 para definir os doze estádios do Mundial. Foram inscritos 18. Para a Fifa, o ideal seria fechar em dez. O presidente Ricardo Teixeira disse ontem que a escolha dos estádios ‘é o maior segredo que existe no Brasil atualmente’. Segundo o presidente da CBF, a escolha será feita com muita paciência” (PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5).

³⁷³ EXCLUÍDO acusa: ‘Foi jogo de cartas marcadas’. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H1; LEITE, Almir. Agora é colocar mãos às obras. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H2.

³⁷⁴ PERRONE, Ricardo. Painei FC. *Folha de S. Paulo*, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D2.

Os cartolas prometeram outros eventos do Mundial para todas essas cidades, como seminários de árbitros, sorteios e centros de treinamentos para as seleções nacionais classificadas para a competição [...] Teixeira, que já sofreu ameaças de políticos das cidades dispensadas, também disse que não havia derrotados na disputa. Afirmou que todos terão ganhos ao se verem envolvidos com o Mundial. [...] ‘É preciso que os brasileiros entendam que a Fifa não pode estar em todos os lugares’, acrescentou o presidente da entidade, em uma tentativa de minimizar críticas³⁷⁵.

As cidades escolhidas foram, em ordem alfabética, Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP). Dessas doze vagas, apenas três estavam realmente em disputa³⁷⁶.

Uma foi a competição para ver quem seria a representante da Região Norte. Embora Rio Branco (AC) também fosse candidata, as principais concorrentes eram Manaus (AM) e Belém (PA).

Da mesma forma, Cuiabá (MT) e Campo Grande (MS) se enfrentaram pela vaga do Centro-Oeste. Brasília (DF) também concorria, mas já estava, desde o começo, praticamente garantida, e Goiânia (GO) apresentou uma candidatura mais fraca, ficando para trás.

A terceira vaga ficou entre Natal (RN) e Florianópolis (SC). Embora Florianópolis (SC) detivesse os melhores equipamentos desportivos e de infraestrutura e o cenário futebolístico mais forte, Natal (RN) foi escolhida por ter atrativos turísticos que se destacavam mais e pela proximidade geográfica com a Europa³⁷⁷. Além disso, como Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS) já haviam sido escolhidas, a Região Sul ficaria desproporcionalmente representada caso todas as suas capitais recebessem jogos.

Se, de um lado, as vitoriosas comemoravam sua indicação com festas e eventos³⁷⁸, do outro, as vencidas se indignavam. A promessa diversas vezes repetida de que a escolha era

³⁷⁵ PALANQUE para políticos domina festas da vitória. *Folha de S. Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esporte, D3.

³⁷⁶ MATTOS, Rodrigo. ‘Escolha técnica’ não valeu para 3 sedes. *Folha de S. Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esporte, D1.

³⁷⁷ MATTOS, Rodrigo. ‘Escolha técnica’ não valeu para 3 sedes. *Folha de S. Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esporte, D1; LUTA pelas vagas finais foi bastante acirrada. *O Estado de São Paulo*, ano 130, n.º 42.229, 31 maio 2009. Esportes, E5.

³⁷⁸ EM SP, festa e muitas promessas. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H3; CUIABÁ comemora vitória sobre rival regional. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H3.

técnica não convenceu os participantes nem a sociedade em geral, como mostra a reportagem do Estado de São Paulo e depoimentos de pessoas próximas às sedes derrotadas:

A escolha das sedes brasileiras para a Copa 2014 foi puramente técnica. Era o que repetiam os dirigentes da Fifa e da CBF [...] Mas, na prática, o relatório técnico de inspetores da Fifa foi apenas o ponto de partida, que fez o primeiro corte e apenas definiu as nove mais bem preparadas. Havia dúvida da Fifa sobre as últimas três vagas, que foram definidas pelo deslumbramento de cartolas, política e até por erros das campanhas [...] ³⁷⁹.

Ficou, para alguns participantes, a impressão de que foram enganados, de que o processo de escolha das cidades que durou quase dois anos e foi, a todo tempo, caracterizado por seus organizadores como técnico e imparcial, na verdade era apenas uma disputa política, em que os vencedores já haviam sido pré-selecionados:

‘Um jogo de cartas marcadas’. Foi assim que o secretário de Esporte, Turismo e Cultura de Santa Catarina, Gilmar Knaesel, definiu a escolha das 12 sedes da Copa do Mundo de 2014. Após o anúncio que Florianópolis não receberá jogos do Mundial, ele atacou o critério usado pela Fifa para garimpar as cidades e tem certeza de que o presidente da CBF, Ricardo Teixeira, teve influência no processo de seleção. ‘Nos expôs ao ridículo de acreditar que a eleição aconteceu por critérios técnicos’, declarou Knaesel, um dos poucos representantes estaduais a participar do evento, num luxuoso hotel em Nassau ³⁸⁰.

Da mesma forma, as “compensações” oferecidas às preteridas também não teve o efeito esperado. As cidades impedidas de receber partidas da Copa externaram de maneira contundente seu desagrado:

O prêmio de consolação oferecido por Teixeira e pelo mandatário da Fifa, Joseph Blatter, para as cidades que não vão abrigar partidas da Copa não aliviou o mal-estar e tampouco amenizou a insatisfação de quem ficou fora da lista. A revolta dos excluídos não foi abafada com promessas de amistosos da seleção, eventuais treinamentos e até hospedagem de times estrangeiros que vão jogar em Estados vizinhos. ‘Lógico que não estamos satisfeitos. Quem briga para ser presidente não se contenta com cargo secundário’, declarou Luiz Volpato, arquiteto responsável pelo projeto Arena da Floresta, de Rio Branco. ‘Não existe prêmio de consolação’, emendou o catarinense Knasael [...] ³⁸¹.

A partir do exposto no capítulo, é possível compreender tanto os esforços empreendidos pelas candidatas e seus agentes políticos quanto a decepção dos locais não selecionados tendo em vista a importância que assumiu, em décadas recentes, a criação de uma imagem de cidade competitiva.

³⁷⁹ MATTOS, Rodrigo. ‘Escolha técnica’ não valeu para 3 sedes. *Folha de S. Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esporte, D1.

³⁸⁰ EXCLUÍDO acusa: ‘Foi jogo de cartas marcadas’. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H1; LEITE, Almir. Agora é colocar mãos às obras. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H2.

³⁸¹ EXCLUÍDO acusa: ‘Foi jogo de cartas marcadas’. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H1; LEITE, Almir. Agora é colocar mãos às obras. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H2.

Atemorizadas pela ideia de globalização, veiculada a todo instante por consultores e agências internacionais, que traz consigo a possibilidade de fracasso das cidades que não se adequam e se destacam no mercado mundial, as cidades brasileiras se prepararam e se dedicaram a tirar proveito dessa oportunidade única de se divulgar internacionalmente.

Todos os investimentos foram realizados tendo em mente os supostos benefícios que adviriam de se melhor adaptar ao mercado global e, dessa forma, se posicionar para receber mais fluxos de capital, visitantes e possíveis residentes – pessoas e empresas. Da mesma forma, aquelas cidades que ficaram de fora lamentam o que era uma chance única de obter visibilidade e se reinventar no cenário global, mostrando-se como espaços urbanos preparados e modernos: “[...] são as cidades que passam a ser “vendidas” dentro das políticas do Estado, que, no atual estágio do regime de acumulação capitalista, procura cumprir com uma agenda estratégica de transformações exigidas para a inserção econômica das cidades nos fluxos globais [...]”³⁸².

O que se pode depreender é que essa intensa competição entre as capitais brasileiras não se trata, nem de um fenômeno típico do país ou de sua forma de organização, nem ligado apenas à realização da Copa do Mundo. Trata-se de um processo que ocorre continuamente, com momentos de maior ou menor intensidade porque catalisados por algum evento especial, como nesse caso. Mas antes de tudo, é um efeito da mudança do regime de acumulação – do fordista-keynesiano ao flexível – que tem impactos diretos na organização das cidades e nas suas formas de sobrevivência no cenário econômico e social.

³⁸² SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010, p. 50.

4 A PREPARAÇÃO PARA A COPA DO MUNDO

Receber verbas federais era um dos principais motivos³⁸³ para as cidades disputarem o direito de serem sedes. Antes mesmo do anúncio do Brasil como sede, o governo federal já elaborava planos a respeito de que forma distribuiria os investimentos pelo país³⁸⁴. Ainda não se sabia o total dos gastos, mas já se imaginava que seria superior aos gastos estatais na organização dos Jogos Pan-Americanos de 2007, no Rio de Janeiro.

O Pan recebeu 3,7 bilhões em verbas estatais³⁸⁵, entre recursos federais, estaduais e municipais³⁸⁶ – o que gerou muitas críticas, especialmente porque o valor inicial estimado era de apenas 350 milhões³⁸⁷. No momento de anúncio da Copa, a preocupação de que novamente se ultrapassasse o orçamento já estava presente e motivou muitas reações contrárias ao evento, enquanto o governo se esforçava para minimizá-la³⁸⁸ e garantir que esse aumento exagerado nos gastos não se repetiria.

Para a Copa do Mundo previa-se, nesse momento inicial, a antecipação de algumas obras de infraestrutura já constantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), bem como a criação de um ‘PAC da bola’ para as outras obras necessárias para o evento³⁸⁹.

As obras do PAC não interessavam apenas às cidades e Estados que receberiam as obras, mas também ao Comitê Organizador. Se todas as obras previstas atingissem o resultado planejado, as necessidades da Copa estariam supridas. Conforme noticiou O Estado de S. Paulo,

³⁸³ COM 12 sedes, Comitê da Copa-2014 ganha poder. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.123, 27 dez. 2008. Esporte, D2.

³⁸⁴ LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁸⁵ LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁸⁶ SANDER, Letícia. Ministro diz que programa atual já ajuda. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁸⁷ LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7; SANDER, Letícia. Ministro diz que programa atual já ajuda. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁸⁸ MATTOS, Rodrigo. Cidades tem planos sem orçamento para a Copa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.699, 31 out. 2007. Esportes, D6-D7.

³⁸⁹ LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

“[...] Ricardo Teixeira, presidente da CBF, confessou ao inspetor-chefe da FIFA para a Copa no Brasil, Hugo Salsedo, que depende desses investimentos para que essa infra-estrutura saia do papel³⁹⁰”. Caso as obras dirigidas pelo governo federal não saíssem do papel, no entanto, o evento poderia ser inviabilizado.

A União, a princípio, planejava se restringir atuar em áreas como segurança pública, modernização de portos e aeroportos³⁹¹, construção de hospitais³⁹² e modernização da rede de produção e distribuição de energia³⁹³. Afirmou em entrevista à Folha o então Ministro de Esportes, Orlando Silva (PCdoB): “[...] A nossa expectativa é que atividades típicas do Estado devem ter a participação do setor público, e atividades típicas da iniciativa privada devem ser financiadas por investidores privados [...]”³⁹⁴. Em especial no que dizia respeito aos estádios, cujas construções e reformas estavam inicialmente orçadas em R\$2,2 bilhões³⁹⁵ à época, o Comitê Organizado da Copa assegurava: “[...] o dinheiro não sairá dos cofres do governo federal³⁹⁶”.

Nesse momento o governo federal já se enfatizava as possibilidades das parcerias-público privadas (PPP)³⁹⁷. Como Orlando Silva também declara: “[...] Há uma área de intersecção [entre público e privado] que deve ser realizada com parceria público-privada [...]”³⁹⁸.

Havia, ainda por parte do governo, uma expectativa que a maior parte dos investimentos, especialmente em reforma ou construção de estádios³⁹⁹ e modernização da rede hoteleira, seria

³⁹⁰ CHADE, Jamil. Investimentos vão depender do governo. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.653, 02 nov. 2007. Esportes, E1.

³⁹¹ LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁹² PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5.

³⁹³ CHADE, Jamil. Investimentos vão depender do governo. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.653, 02 nov. 2007. Esportes, E1.

³⁹⁴ SANDER, Letícia. Ministro diz que programa atual já ajuda. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁹⁵ PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5.

³⁹⁶ PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5.

³⁹⁷ PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5.

³⁹⁸ SANDER, Letícia. Ministro diz que programa atual já ajuda. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

³⁹⁹ Nessa fase inicial, a FIFA estimava que seria necessário cerca de 2,8 bilhões de investimentos apenas nos estádios (LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7).

suportada por agentes privados⁴⁰⁰. O jornal O Estado de S. Paulo chegou a noticiar, em 31 de outubro de 2007, que “100% de dinheiro privado é a projeção do Comitê Organizador da Copa nas obras dos estádios⁴⁰¹”. No entanto, rapidamente foi possível perceber que essas expectativas não se cumpriram.

Nesse capítulo, serão analisadas as três principais áreas – em termos de importância e quantidade de investimentos públicos⁴⁰² – que tiveram que ser desenvolvidas para a Copa do Mundo: a melhora dos aeroportos para o evento, a reforma ou construção dos estádios, e as inversões em mobilidade urbana.

4.1 Aeroportos

Pecas fundamentais na infraestrutura de cada cidade-sede, os aeroportos seriam responsáveis pela maior parte⁴⁰³ dos deslocamentos ocorridos durante a Copa do Mundo – o tempo entre as partidas, distâncias a serem percorridas e quantidade de viagens a serem realizadas inviabilizavam de forma quase absoluta outras formas de transporte, em especial entre regiões diferentes. Era esperado que os aeroportos brasileiros fossem capazes de transportar não apenas os atletas, mas também comissões técnicas, jornalistas e torcedores.

As cidades-sede apresentavam condições bastante distintas. Conforme levantamento⁴⁰⁴ da Folha de São Paulo realizado quando do anúncio das escolhidas, São Paulo e Rio de Janeiro tinham condições de transportar, por meio de seus aeroportos, 30 milhões e 28,5 milhões de passageiros por ano, respectivamente. Já Manaus, 4 milhões, Cuiabá, 3,5 milhões, e Natal, apenas 2,5 milhões/ano.

⁴⁰⁰ LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7; SANDER, Letícia. Ministro diz que programa atual já ajuda. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

⁴⁰¹ PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5.

⁴⁰² PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁰³ COBOS, Paulo. Brasil aéreo é um grande pinga-pinga. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 89, nº. 29.273, 26 maio 2009. Esportes, D4; BATER, Thaís Sena; MACHADO, Ivy Costa Torres; SOUZA, Ana Luiza Lima de; FERNANDES, Elton. Análise das ligações dos 16 aeroportos das cidades-sede da Copa de 2014. *Sitraer*, 9 (2010). Pp. 433-444.

⁴⁰⁴ SEDES de abertura e final só serão anunciadas em 2010. *Folha de São Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esportes, D1-D3.

Mesmo com essa disparidade, todos se encontravam em situação inadequada para garantir a boa ocorrência do Mundial⁴⁰⁵. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), dos vinte principais aeroportos do país, catorze apresentavam uma situação crítica – sua taxa de ocupação estava acima da capacidade instalada. Outros três estavam em situação preocupante, com ocupação entre 80 e 100% da capacidade, e apenas três em situação adequada, isto é, utilizando menos de 80% da capacidade de passageiros, valor que é considerado o limite de eficiência operacional⁴⁰⁶.

Para piorar, os aeroportos em situação crítica utilizavam, em média⁴⁰⁷, 164,26% de sua capacidade instalada em 2009 – mais do que o dobro considerado seguro –, e em 2010 essa taxa já havia subido para 187,15%.

A falta de investimentos e de planejamento estratégico a longo prazo em aeroportos – e na infraestrutura de transportes em geral, incluindo portos, rodovias e ferrovias – foi uma constante no país durante décadas⁴⁰⁸. No começo dos anos 2000, quando o ritmo de crescimento do país se acelerou, foi possível perceber a defasagem entre a estrutura básica para possibilitar o desenvolvimento econômico e social e aquela de que se dispunha⁴⁰⁹, bem como a incapacidade de absorver os ganhos econômicos já percebidos e atender adequadamente ao

⁴⁰⁵ BASTOS, Mariana. Para sindicato, cidades ainda não tem condições de atender demanda aérea. *Folha de São Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esportes, D2; PARA cartola, nenhuma sede está preparada. *Folha de São Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esportes, D2; BATER, Thaís Sena; MACHADO, Ivy Costa Torres; SOUZA, Ana Luiza Lima de; FERNANDES, Elton. Análise das ligações dos 16 aeroportos das cidades-sede da Copa de 2014. *Sitraer*, 9 (2010). Pp. 433-444; COSTA, Débora Grassetti Martins da; BORRÁS, Miguel Ángel Aires; FONTES, Andréa Regina Martins; RAMOS DA SILVA, João Eduardo Azevedo. Avaliação da qualidade da infraestrutura e serviços em aeroportos do Estado de São Paulo, Brasil. *Iberoamerican Journal of Industrial Engineering*, Florianópolis, SC, Brasil, v. 5, n. 9, p. 89-112, 2013.

⁴⁰⁶ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, pp. 10-11.

⁴⁰⁷ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, pp. 11-13.

⁴⁰⁸ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 2; p. 20; PEREIRA, Girlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobilidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 15; p. 50.

⁴⁰⁹ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 2; pp. 18-20; PEREIRA, Girlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobilidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 18; pp. 54-55; BATER, Thaís Sena; MACHADO, Ivy Costa Torres; SOUZA, Ana Luiza Lima de; FERNANDES, Elton. Análise das ligações dos 16 aeroportos das cidades-sede da Copa de 2014. *Sitraer*, 9 (2010). Pp. 433-444; COSTA, Débora Grassetti Martins da; BORRÁS, Miguel Ángel Aires; FONTES, Andréa Regina Martins; RAMOS DA SILVA, João Eduardo Azevedo. Avaliação da qualidade da infraestrutura e serviços em aeroportos do Estado de São Paulo, Brasil. *Iberoamerican Journal of Industrial Engineering*, Florianópolis, SC, Brasil, v. 5, n. 9, p. 89-112, 2013.

aumento no número de passageiros, advindos principalmente da inclusão das classes B e C no mercado da aviação civil⁴¹⁰.

Esse processo de inclusão, que já estava em curso antes dos megaeventos internacionais de 2013⁴¹¹-2016, tinha dimensões extraordinárias: de 2002 a 2012 o número de passageiros embarcados saltou de 36 milhões para 101 milhões, e em 2011 os voos interestaduais ultrapassaram pela primeira vez o número de passageiros dos ônibus interestaduais⁴¹².

É interessante que, embora houvesse um aumento constante e significativo do PIB à época, o número de passageiros no mercado aéreo brasileiro aumentou em taxas muito maiores⁴¹³. Isso pode indicar que fatores como a melhor distribuição de renda da população e a maior acessibilidade de passagens aéreas⁴¹⁴, seja pela diminuição dos preços ou pela facilidade de financiamento, tiveram papel importante nesse aumento de passageiros.

Ainda, os aeroportos têm, no século XXI, adquirido cada vez mais importância enquanto condição fundamental de desenvolvimento econômico do país, à medida que as trocas são realizadas de forma mais interconectada e veloz:

⁴¹⁰ BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, ano 2011, v. 13, n. 13. Pp. 72 –93; PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 53; INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 12; COSTA, Débora Grassetti Martins da; BORRÁS, Miguel Ángel Aires; FONTES, Andréa Regina Martins; RAMOS DA SILVA, João Eduardo Azevedo. Avaliação da qualidade da infraestrutura e serviços em aeroportos do Estado de São Paulo, Brasil. *Iberoamerican Journal of Industrial Engineering*, Florianópolis, SC, Brasil, v. 5, n. 9, p. 89-112, 2013.

⁴¹¹ Além da Copa do Mundo de 2016 e dos Jogos Olímpicos de 2016, o Brasil recebeu em 2013 a Jornada Mundial da Juventude e a Copa das Confederações, eventos bem menores que a Copa e as Olimpíadas, mas ainda atraindo públicos razoavelmente grandes.

⁴¹² PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, pp. 54-55.

⁴¹³ BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, ano 2011, v. 13, n. 13. Pp. 72 –93; INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 18.

⁴¹⁴ BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, ano 2011, v. 13, n. 13. Pp. 72 –93; PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 55;

O avião é o transporte-símbolo desse novo tempo, ao realizar ligações diversas entre pontos remotos do planeta e cidades mundiais, sempre em alta velocidade e com elevado grau de confiabilidade [...] o aeroporto, então, como infra-estrutura básica e essencial de apoio ao transporte aéreo em larga escala, torna-se o ponto de contato físico da região com o mundo (...) ⁴¹⁵

Na atual estrutura de produção e consumo globalizados, os aeroportos, além de permitirem um deslocamento veloz de passageiros, como já mencionado, também possuem o potencial de atrair ⁴¹⁶ – ou afastar – eventuais investidores, visitantes e empresas. Podem incentivar ou prejudicar o desenvolvimento não apenas da cidade em que estão localizados, mas de toda a região atendida, se conformando como um verdadeiro “(...) fator de desenvolvimento para os lugares ⁴¹⁷”.

Há uma tendência de ampliação da função e da importância dos aeroportos. Esses se tornam verdadeiros agregadores de serviços, que podem oferecer instalações para indústrias com custos e impostos reduzidos e otimizar suas operações, além de hotéis, restaurantes, *shopping centers*, bancos, entre outras facilidades ⁴¹⁸.

Mesmo em lugares em que viajantes internacionais não possuem outras opções, por disporem de apenas um aeroporto principal como porta de entrada e saída, a qualidade deste ainda pode impactar a imagem de um país no exterior – em geral, são a primeira e a última impressão que será registrada do local ⁴¹⁹, adquirindo, portanto, uma grande importância nos projetos de *marketing* de uma região.

⁴¹⁵ VASCONCELLOS, Leonardo Fernandes Soares. *O Aeroporto como Integrante de um Projeto de Desenvolvimento Regional: a experiência brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, p. 1.

⁴¹⁶ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 78; VASCONCELLOS, Leonardo Fernandes Soares. *O Aeroporto como Integrante de um Projeto de Desenvolvimento Regional: a experiência brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, p. 2; p. 120-122.

⁴¹⁷ VASCONCELLOS, Leonardo Fernandes Soares. *O Aeroporto como Integrante de um Projeto de Desenvolvimento Regional: a experiência brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, p. 37.

⁴¹⁸ VASCONCELLOS, Leonardo Fernandes Soares. *O Aeroporto como Integrante de um Projeto de Desenvolvimento Regional: a experiência brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, p. 122; COSTA, Débora Grassetti Martins da; BORRÁS, Miguel Ángel Aires; FONTES, Andréa Regina Martins; RAMOS DA SILVA, João Eduardo Azevedo. Avaliação da qualidade da infraestrutura e serviços em aeroportos do Estado de São Paulo, Brasil. *Iberoamerican Journal of Industrial Engineering*, Florianópolis, SC, Brasil, v. 5, n. 9, p. 89-112, 2013.

⁴¹⁹ COSTA, Débora Grassetti Martins da; BORRÁS, Miguel Ángel Aires; FONTES, Andréa Regina Martins; RAMOS DA SILVA, João Eduardo Azevedo. Avaliação da qualidade da infraestrutura e serviços em aeroportos do Estado de São Paulo, Brasil. *Iberoamerican Journal of Industrial Engineering*, Florianópolis, SC, Brasil, v. 5, n. 9, p. 89-112, 2013.

Um estudo realizado por Carvalho & Alves⁴²⁰ indicou, em 2009, que a maior parte dos aeroportos das cidades-sede operavam próximo a seu limite, especialmente nos horários de pico. Essa situação já havia ficado evidente durante o “apagão aéreo⁴²¹” ocorrido em 2006 e que levou à criação de Comissões Parlamentares de Inquérito⁴²² (CPIs) que ressaltaram a grave falta de investimentos em estrutura, segurança e controle no tráfego aéreo nacional.

Ou seja, pode-se compreender que, embora a Copa do Mundo e as Olimpíadas de 2016 tenham colocado mais pressão, e os olhos do mundo todo⁴²³, nas condições dos aeroportos brasileiros, as reformas e ampliações já eram há muito necessárias⁴²⁴, tanto devido aos anos de escassez de investimento, quanto pelo aumento exponencial da demanda. Como colocado pelo Instituto de Pesquisa Economia Aplicada (IPEA), “[...] mesmo na ausência desses dois grandes eventos, o Brasil precisaria investir muitos bilhões de reais apenas para atender ao atual ritmo de crescimento da economia e dos investimentos⁴²⁵”.

Essa superexposição da questão aérea fez com que os agentes públicos lhe dedicassem especial atenção, e acelerassem o planejamento e a execução das obras necessárias. Nesse ponto, sediar os megaeventos esportivos teve o papel positivo de fazer com que projetos importantes para o desenvolvimento do país fossem desengavetados e tratados como prioridade:

⁴²⁰ CARVALHO, Luciana Ferreira; ALVES, Cláudio Jorge Pinto. O Desafio da Infra-estrutura Aeroportuária para a Copa do Mundo de 2014. In: *Anais do 15º Encontro de Iniciação Científica e Pós-Graduação do ITA – XV ENCITA*, 2009, São José dos Campos.

⁴²¹ PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 17

⁴²² PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, pp. 47-48.

⁴²³ BATER, Thaís Sena; MACHADO, Ivy Costa Torres; SOUZA, Ana Luiza Lima de; FERNANDES, Elton. Análise das ligações dos 16 aeroportos das cidades-sede da Copa de 2014. *Sitraer*, 9 (2010). Pp. 433-444; PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, pp. 57-58; ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 75.

⁴²⁴ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 2.

⁴²⁵ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 2.

O governo reconheceu em seu discurso, o quanto a Copa e os demais megaeventos mundiais, poderiam ajudar na estruturação do desenvolvimento local e nacional, antecipando projetos e ações, aliando esforços divergentes e acelerando processos fundamentais que deveriam ser executados. Além disso, os megaeventos permitiram a incorporação do planejamento a longo prazo, para que fossem articulados em conjunto com as políticas públicas. A estas couberam à construção de legados estruturais, sociais, culturais e econômicos⁴²⁶.

A importância do envolvimento do Estado nesse setor decorria principalmente do fato de que este sofre forte intervenção por parte do governo federal⁴²⁷. Segundo Pereira⁴²⁸, até 2015 os 67 principais aeroportos do país eram administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), concentrando 97% dos passageiros. Além de gerir os aeroportos, a Infraero também é responsável por ampliar ou construir novos. No período da Copa do Mundo, o acompanhamento por parte do governo federal foi ainda mais intenso, com monitoramento e fiscalização das passagens vendidas com origem e/ou destino nas cidades-sede, ocupação dos voos, índice de atrasos, valor da tarifa, entre outros fatores⁴²⁹.

Segundo dados do IPEA⁴³⁰, foram investidos R\$ 5,4 bilhões do orçamento fiscal de 2003 a 2010 em aeroportos. A Infraero, no mesmo período, planejou investir R\$ 3,4 bilhões – embora apenas 44% foi de fato executado, em média, o que indica que, mesmo com valores disponíveis, a gestão aeroportuária não era realizada com eficiência⁴³¹.

Entre 2011 a 2014, por sua vez, no período preparatório das cidades-sede para a Copa, foi assegurado à Infraero pelo governo federal recursos no total de R\$ 5,6 bilhões, a serem distribuídos entre 13 aeroportos. Essa quantia resulta numa média de R\$ 1,4 bilhão de

⁴²⁶ PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 143.

⁴²⁷ VASCONCELLOS, Leonardo Fernandes Soares. *O Aeroporto como Integrante de um Projeto de Desenvolvimento Regional: a experiência brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, p. 75; INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, pp. 5-6; BATER, Thaís Sena; MACHADO, Ivy Costa Torres; SOUZA, Ana Luiza Lima de; FERNANDES, Elton. Análise das ligações dos 16 aeroportos das cidades-sede da Copa de 2014. *Sitraer*, 9 (2010). Pp. 433-444; MONTEIRO, Cristiano Fonseca. *A dinâmica política das reformas para o mercado na aviação comercial brasileira (1990-2002)*. 2004. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 19.

⁴²⁸ PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 18.

⁴²⁹ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas*. Brasília: ANAC, 2015.

⁴³⁰ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, pp. 5-6.

⁴³¹ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 6.

investimentos por parte da empresa, mais que o triplo da média de 2003 a 2010 (R\$ 430,3 milhões)⁴³².

Nem todas as cidades-sede teriam a capacidade de seus aeroportos expandidas, como Salvador e Recife, que continuariam a poder receber 10,5 milhões e 8 milhões de passageiros por ano, respectivamente. Outras sofreriam aumentos de 33,3% (Curitiba, de 6 milhões para 8 milhões de passageiros por ano) a 100% (Manaus, de 2,5 milhões para 5 milhões, Fortaleza, de 3 milhões para 6 milhões, e Porto Alegre, de 4 milhões para 8 milhões de passageiros por anos). Campinas, que não era uma das cidades escolhidas para sediar os jogos, mas cujo aeroporto, Viracopos, também atende à cidade de São Paulo, teria sua capacidade aumentada de 3,5 milhões para 11 milhões – ou 214,3%.

Essas reformas e expansões planejadas corresponderiam a uma capacidade⁴³³ conjunta de 148,7 milhões de passageiros por ano nos treze aeroportos, um aumento de 57,4% frente aos 94,5 milhões em capacidade instalada em 2010. A previsão era de que as obras fossem entregues entre setembro de 2012 (Galeão, no Rio de Janeiro) e dezembro de 2013 (aeroportos de Manaus, Cuiabá e Campinas)⁴³⁴.

No entanto, em termos de execução, o mesmo documento⁴³⁵ calcula que a média de tempo para executar uma obra de transporte no Brasil era de mais de sete anos, o que colocava em dúvida a possibilidade de os projetos previstos serem entregues à tempo da Copa do Mundo.

Além disso, já em 2011 o IPEA⁴³⁶ alertava que, mesmo se todos os projetos fossem executados no prazo, os treze aeroportos das cidades-sede continuariam operando acima dos 100% de capacidade, o que indica que houve um subdimensionamento da demanda no momento do planejamento:

⁴³² INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil*: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília: IPEA, 2011, pp. 6-7.

⁴³³ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil*: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília: IPEA, 2011, p. 8.

⁴³⁴ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil*: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília: IPEA, 2011, p. 13.

⁴³⁵ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil*: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília: IPEA, 2011, pp. 14-17.

⁴³⁶ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil*: investimentos recentes, perspectivas e preocupações. Brasília: IPEA, 2011, p. 21.

Isso mostra que o setor continua sendo planejado com o olho no espelho retrovisor em vez de se preparar para 40 anos à frente. A exemplo dos outros setores da infraestrutura de transportes, o passivo de necessidades dos investimentos que deixaram de ser feitos por mais de 20 anos ainda não permite que esses setores se preparem para o futuro⁴³⁷.

Realmente, devido à urgência de se entregar os projetos até a data da Copa do Mundo, o andamento das obras se deu em velocidade muito acima da média⁴³⁸, embora nem todos tenham sido completamente finalizados a tempo. Em alguns casos, foi necessário o uso de estruturas temporárias.

Além disso, na tentativa de se atender às exigências do prazo, o período de preparação para o Mundial marcou uma importância mudança na estrutura aeroportuária brasileira. Pela primeira vez, na esfera federal, os aeroportos deixaram de ser 100% públicos⁴³⁹. Em termos de tráfego aéreo isso significou que, em apenas três anos (2011-2014), 100% dos voos internacionais e 50% dos nacionais passaram a ser realizados em aeroportos concedidos à iniciativa privada⁴⁴⁰.

Essas transferências foram realizadas com a esperança de que pudessem viabilizar a execução das obras no ritmo necessário⁴⁴¹, o que não vinha acontecendo quando a gestão era toda concentrada na Infraero: o Brasil fora anunciado como sede da Copa do Mundo em 2007, mas quatro anos se passaram sem que medidas efetivas fossem tomadas para melhorar a infraestrutura aeroportuária para o evento⁴⁴². Foi principalmente por esse motivo que, em 2011, o governo federal deu início à primeira rodada de privatizações de aeroportos⁴⁴³. Nesse momento foi concedida à iniciativa privada, de forma integral, a construção de um novo

⁴³⁷ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011, p. 20.

⁴³⁸ PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobilidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 143.

⁴³⁹ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 4.

⁴⁴⁰ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 4.

⁴⁴¹ ARANTES, Elaine; MARTINS NETTO, Omar Daniel; REIS SILVA, Jorge Miguel dos. *Perdendo Altitude: ascensão e declínio da Infraero*. In: DALLAMUTA, João; OLIVEIRA, Luiz César de; HOLZMANN, Henrique Ajuz (org.). *Administração, Empreendedorismo e Inovação* 6. Ponta Grossa: Atena, 2019, p. 148; ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, pp. 73-75; p. 137.

⁴⁴² ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 143.

⁴⁴³ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 23; p.145.

aeroporto no Rio Grande do Norte, na cidade de São Gonçalo do Amarante, Região Metropolitana de Natal, para atender àquela região.

Na segunda e terceira rodadas, foram respectivamente três (Guarulhos e Viracopos, em São Paulo, e o Aeroporto Juscelino Kubitscheck, em Brasília) e dois aeroportos (Confins, em Minas Gerais, e o Galeão, no Rio de Janeiro)⁴⁴⁴, por meio de um modelo diferente da primeira rodada, envolvendo a participação do setor público (49% do controle acionário nas mãos da Infraero) e privado (os 51% restantes eram entregues ao consórcio vencedor do leilão de concessão)⁴⁴⁵. A concessão visava, além de garantir a manutenção, o gerenciamento e a expansão adequadas dos aeroportos até a data da Copa do Mundo, realizar

[...] novas experiências de modelos operacionais, gerenciais e tecnológicos para a gestão aeroportuária contribuindo para o modelo de gestão da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Estes novos modelos, segundo a percepção do governo brasileiro, incentivariam o investimento em inovação por meio da concorrência entre aeroportos além de proporcionar a melhoria contínua da eficiência operacional aeroportuária no Brasil [...]⁴⁴⁶.

Essas experiências seriam aproveitadas pela INFRAERO na gestão dos demais aeroportos que continuam sob sua gestão, configurando em um benefício adicional de transmissão de conhecimentos e aperfeiçoamento dos processos⁴⁴⁷. Essa aquisição de expertise foi fortalecida ainda pelo fato de que nos editais de concessão constava o requisito técnico de que os concorrentes tivessem cinco anos de experiência como operador de aeroporto, com uma movimentação anual mínima de cinco milhões de pessoas. Como nenhuma empresa atuante no Brasil exceto a Infraero cumpria essa exigência, os interessados na concessão buscaram operadores internacionais capacitados para serem sócios nos consórcios⁴⁴⁸, que permitiria transferir a expertise dessas experiências internacionais à Infraero.

O cumprimento dos contratos e das metas neles estipuladas seria fiscalizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)⁴⁴⁹, que também é responsável pela regulação do

⁴⁴⁴ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 11.

⁴⁴⁵ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, pp. 31-32.

⁴⁴⁶ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 23.

⁴⁴⁷ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 15.

⁴⁴⁸ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 122.

⁴⁴⁹ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 25.

setor da aviação como um todo. É relevante notar que por meio dessa estrutura o Estado desempenha, simultaneamente, os papéis de legislador, regulador, fiscalizador e sócio – nesse último caso, por meio da Infraero.

A participação obrigatória e automática da Infraero como sócia, no entanto, foi bastante questionada pelo Tribunal de Contas da União, em especial na porcentagem prevista e sem mecanismos de redução da participação a longo prazo. Conforme aponta Arantes⁴⁵⁰, a participação da empresa pública poderia colocar em risco os objetivos da concessão, pois poderia prejudicar a tomada de decisões mais ágil e eficiente do processo decisório típico de empresas privadas.

O órgão também afasta a sugestão de que a participação da estatal possa ter o objetivo de auferir parte das receitas dos aeroportos maiores, permitindo a operação de aeroportos menos movimentados e possivelmente deficitários justificando que, nesse caso, é possível para a empresa engendrar outras formas de obtenção de recursos com menores impactos na gestão dos consórcios concessionários⁴⁵¹.

Outra consequência negativa do processo de privatização é que foram entregues à iniciativa privada os aeroportos mais movimentados e rentáveis do país. Essa transferência teve forte impacto na saúde financeira e capacidade de investimentos da Infraero, fragilizando intensamente a empresa⁴⁵².

Não se utilizou métodos já tentados em outros países, como no México, por exemplo, em que se concedeu os aeroportos mais rentáveis em conjunto com alguns aeroportos menores e menos lucrativos, mantendo, assim, alguma forma de equilíbrio financeiro⁴⁵³.

Nem mesmo se adotou o modelo sugerido ao país pela consultoria McKinsey. Nesse plano de concessões, tendo em vista a pouca experiência e maturidade das instituições em procedimentos do tipo – como já mencionado, até 2011 todos os aeroportos de responsabilidade federal eram 100% de titularidade e gestão públicos – iniciava-se com a concessão dos

⁴⁵⁰ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 154.

⁴⁵¹ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 154.

⁴⁵² ARANTES, Elaine; MARTINS NETTO, Omar Daniel; REIS SILVA, Jorge Miguel dos. Perdendo Altitude: ascensão e declínio da Infraero. In: DALLAMUTA, João; OLIVEIRA, Luiz César de; HOLZMANN, Henrique Ajuz (org.). *Administração, Empreendedorismo e Inovação* 6. Ponta Grossa: Atena, 2019, p. 148.

⁴⁵³ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 127.

aeroportos menores. Em seguida, passava-se aos de médio porte, para só ao fim oferecer aqueles considerados mais atrativos⁴⁵⁴.

Esse processo permitiria que erros ou ajustes fossem realizados com perdas menores, e que se chegasse aos procedimentos mais importantes com um grau de experiência muito maior. Na realidade o que ocorreu foi o contrário, entregando-se já na segunda rodada três dos aeroportos mais promissores do país, Guarulhos, Brasília e Viracopos.

Esse ponto, novamente, parece remeter à proximidade dos grandes eventos – Copa do Mundo e Olimpíadas –, que exigiam agilidade fora do comum e acabaram por acelerar o andamento dos processos burocráticos, administrativos e políticos. Em alguns momentos⁴⁵⁵, como parece ter sido o caso da escolha dos primeiros aeroportos a serem concedidos, a urgência e a necessidade das reformas podem ter suplantado as melhores práticas e a prudência.

No mundo, não parece haver consenso acerca da melhor forma de gerir um aeroporto. Alguns países, a partir dos anos 70 e, especialmente na década de 90, passaram por intensos processos de privatização da estrutura aeroportuária, como Alemanha e Inglaterra⁴⁵⁶. Esses procedimentos foram incentivados por políticas de austeridade e falta de verbas para investimentos nessa área.

No entanto, mesmo entre os que apontam os pontos positivos da privatização da infraestrutura aeroportuária ainda restam controvérsias⁴⁵⁷. Não há unanimidade, por exemplo, em relação a entregar ou não os ativos aos agentes privados, ou a realizar concessões em bloco ou separadamente.

Além disso, alguns dos principais aeroportos do mundo, são de propriedade de algum ente público, operado por este ou ambos, como os localizados em Cingapura, Hong Kong, Incheon (Coreia do Sul), Tóquio e Amsterdã⁴⁵⁸. Dos dez melhores aeroportos do mundo,

⁴⁵⁴ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, pp. 128-129.

⁴⁵⁵ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p.p. 137-138.

⁴⁵⁶ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 70; pp. 158-159.

⁴⁵⁷ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 133.

⁴⁵⁸ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 70; ARANTES, Elaine; MARTINS NETTO, Omar Daniel; REIS SILVA, Jorge Miguel dos. *Perdendo Altitude: ascensão e declínio*

segundo o *ranking Skytrax* 2015, cinco são de operação e propriedade públicas⁴⁵⁹, um indicativo de que o poder público é um forte concorrente com os agentes privados nesse setor e de que a privatização não é um caminho único ou inevitável, ao menos de acordo com as evidências disponíveis.

Resende⁴⁶⁰ aponta que no processo de concessões, realizado por meio de leilões, ocorreu um grande ágio entre o valor do lance mínimo e aquele pelo qual o consórcio vencedor arrematou o aeroporto, em alguns casos ultrapassando 200% do valor inicial⁴⁶¹.

Para explicar essas quantias o autor aponta duas hipóteses⁴⁶². A primeira, chamada positiva, é de que o leilão funcionou da maneira esperada, selecionando a empresa que acredita ter maiores condições de maximizar a eficiência do aeroporto e, dessa forma, auferir lucros que justificam o alto investimento inicial. Já a segunda, dita negativa, traz a possibilidade de que

[...] o leilão esteja auxiliando não na seleção da empresa mais eficiente, mas sim naquela que acredita ter maiores chances de renegociar futuramente o contrato no caso de os valores propostos mostrarem-se inviáveis. Em outras palavras, os ágios expressivos seriam um indicativo de que as empresas estão apostando numa captura futura do agente público, o que facilitaria uma revisão futura do contrato de concessão, caso os termos se mostrem desvantajosos para a empresa. As ofertas elevadas seriam, assim, resultado de uma espécie de “corrida a qualquer custo” pelos aeroportos, uma vez que, mesmo que as concessões não se mostrem lucrativas, acreditar-se-ia na possibilidade de revisão dos termos acordados [...] ⁴⁶³.

A segunda hipótese, pontua Resende⁴⁶⁴, é mais provável em países em que a corrupção é parte do cenário político e cujas instituições não se encontram fortalecidas o suficiente para suprimi-la adequadamente. Outro indício apontado pelo autor é o fato de que menos de dois

da Infraero. In: DALLAMUTA, João; OLIVEIRA, Luiz César de; HOLZMANN, Henrique Ajuz (org.). *Administração, Empreendedorismo e Inovação* 6. Ponta Grossa: Atena, 2019, p. 158.

⁴⁵⁹ ARANTES, Elaine; MARTINS NETTO, Omar Daniel; REIS SILVA, Jorge Miguel dos. Perdendo Altitude: ascensão e declínio da Infraero. In: DALLAMUTA, João; OLIVEIRA, Luiz César de; HOLZMANN, Henrique Ajuz (org.). *Administração, Empreendedorismo e Inovação* 6. Ponta Grossa: Atena, 2019, p. 158; ⁴⁵⁹ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 78.

⁴⁶⁰ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, pp. 17-18.

⁴⁶¹ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 153; RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, pp. 17-18

⁴⁶² RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 18.

⁴⁶³ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 17.

⁴⁶⁴ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 17.

anos após as concessões os consórcios vencedores já estavam solicitando a revisão dos contratos⁴⁶⁵.

Em termos de receitas, Resende⁴⁶⁶ indica que houve de fato um aumento muito significativo já nos dois primeiros anos na arrecadação nos aeroportos que foram privatizados. Esse acréscimo foi entre 113 e 132% do valor anterior naqueles aeroportos concedidos na segunda rodada, e em torno de 60 a 70% naqueles da terceira rodada.

Esse aumento provavelmente se deve, em grande parte, a uma maior exploração das possibilidades comerciais dos aeroportos, que eram subutilizadas pela Infraero no começo da década de 2010⁴⁶⁷, visto que não seria possível um incremento no número de passageiros que justificasse esses lucros em um período tão curto.

Esses valores também parecem confirmar a mencionada hipótese positiva acerca dos leilões de concessão, de que os aeroportos brasileiros eram realmente atrativos para os investidores, que não pouparam esforços e recursos para adquirir sua gestão e exploração⁴⁶⁸.

No entanto, é necessário informar que não foram encontrados dados em relação aos custos dos aeroportos privatizados ou a seus lucros líquidos. Também não se obteve informações sobre eventuais aumentos de receita nos aeroportos ainda geridos pela Infraero que pudessem permitir uma melhor comparação sobre a eficiência das concessões, embora Resende⁴⁶⁹ apresente uma modelagem que estima entre 14 e 26% o possível aumento nos aeroportos concedidos caso ainda permanecessem sob gestão pública, para o mesmo período. Ainda, como já mencionado, juntamente a esses resultados positivos vieram externalidades, tais como a perda de saúde financeira da Infraero.

⁴⁶⁵ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 18.

⁴⁶⁶ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, pp. 33-35; p. 46.

⁴⁶⁷ ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, p. 140; RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 6.

⁴⁶⁸ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 47.

⁴⁶⁹ RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017, p. 31; p. 49.

Pode-se compreender, a partir do exposto, que o processo de expansão e reformas da infraestrutura aérea do Brasil foi marcado por contradições e interesses diversos por parte dos atores envolvidos; também as consequências foram distintas.

Os aeroportos das cidades-sede já figuravam todos, com a exceção do Aeroporto da Pampulha (Belo Horizonte – MG), entre os vinte maiores do Brasil⁴⁷⁰. Entretanto, já se encontravam bastante defasados. Por essa ótica, terem sido escolhidas como sede e recebido investimentos na área foi um excelente benefício, que permite que essas localidades se destaquem frente a outras cidades em âmbito regional, nacional, e até mesmo dentro do continente, tanto no turismo quanto na atração de indústrias e empresas, se consolidando como um importante retorno do evento.

Por outro lado, o constrangimento causado pelos prazos exíguos das obras necessárias para a Copa do Mundo pode ter levado a uma má gestão dos investimentos e ativos públicos. Como já mencionado, houve um enfraquecimento da saúde financeira e da capacidade de investimentos e arrecadação da Infraero, com a entrega dos aeroportos mais rentáveis do país. Além disso, o arranjo institucional escolhido parece não ter contribuído para o fortalecimento estratégico do setor.

Assim, se para as cidades houve um resultado extremamente positivo, acelerando reformas necessárias há tempos e possibilitando novas oportunidades de desenvolvimento, para a empresa pública responsável pelo setor e para o governo federal, o principal destinador de recursos das obras, o desfecho aparenta misturar aspectos positivos, como a modernização das estruturas a tempo do evento, e negativos, como a perda de arrecadação e controle dos aeroportos.

4.2 Estádios

Embora se tenha enfatizado, no processo de definição das cidades-sede, que os estádios disponíveis em cada lugar impactariam na decisão, e que os gastos seriam arcados pela

⁴⁷⁰ PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, p. 145.

iniciativa privada, a execução das obras necessárias para os jogos tomou rumos bastante diferentes.

Os estádios talvez sejam as obras mais polêmicas⁴⁷¹ para se realizar com dinheiro público, porque costumam ser utilizados por uma parcela da população apenas, e somente em períodos específicos, podendo ter por vezes sua utilização medida em horas por mês⁴⁷². Assim, podem enfrentar uma considerável resistência política, sob o argumento de que existem outros gastos mais prioritários, como políticas sociais⁴⁷³. Portanto, são as obras em que há mais esforço em justificar os gastos públicos, especialmente por meio das alegações de que trazem benefícios indiretos à economia⁴⁷⁴, seja pelas oportunidades de uso de fato dos estádios – que não mais se restringem a partidas esportivas e podem incluir shows, festivais, feiras –, seja pelo potencial de impactar positivamente a imagem de uma cidade⁴⁷⁵, restaurando a autoestima de uma comunidade e apresentando-a ao mundo. No entanto, isso parece não se confirmar.

Diversos estudos⁴⁷⁶ apontam que muitas vezes as projeções de retorno dos investimentos realizados em megaeventos são superestimadas, especialmente quando se analisam os

⁴⁷¹ DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; COATES, Denis; HUMPHREYS, Brad R. The Growth Effect of Sport Franchises, Stadia, and Arena. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, 1999. Pp. 601-624; PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486; SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁷² BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17; REIS, Rômulo Meira; TELLES, Silvio de Cassio Costa; DACOSTA, Lamartine Pereira. Estádios da Copa de 2014: Perspectivas de um legado. *Pensar a prática*, Goiânia, v. 16, abr./jun. 2013.

⁴⁷³ PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486; DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; COATES, Denis; HUMPHREYS, Brad R. The Growth Effect of Sport Franchises, Stadia, and Arena. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, 1999. Pp. 601-624; SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 12.

⁴⁷⁴ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17; ROSENTRAUB, Mark S.; SWINDELL, David; PRZYBYLSKI, Michael; MULLINS, Daniel R. Sport and downtown development strategy: if you build it, will jobs come? *Journal of Urban Affairs*, v. 16, n. 3, 1994. Pp. 221-239.

⁴⁷⁵ BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990; SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁷⁶ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17; BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and

investimentos voltados à estrutura esportiva. Essas projeções tendem a ser exageradas sobretudo quando apresentadas por clubes, federações ou outras entidades esportivas interessadas em obter financiadores públicos⁴⁷⁷ para seus eventos. Alerta Matheson que

[...] as evidências sugerem que na prática as estimativas *ex ante* de benefícios econômicos excedem por muito o desenvolvimento econômico *ex post* observado em comunidades que sediam megaeventos esportivos ou construção de estádios. A melhor recomendação é que as cidades simplesmente observem com extrema cautela qualquer estimativa de impacto econômico fornecida por franquias de esportes, ligas, ou comitês organizadores de eventos⁴⁷⁸.

Entretanto, mesmo projeções feitas por estudiosos ou órgãos de governo⁴⁷⁹ não estão imunes a essas falhas. No caso da Copa do Mundo no Brasil, havia ainda, além das projeções, um clima de otimismo estimulado pelos entes públicos diretamente envolvidos no planejamento do evento⁴⁸⁰ e abraçado pelos empresários, com uma pesquisa realizada entre os líderes do setor

Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990; DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. In: *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002; COATES, Denis; HUMPHREYS, Brad R. The Growth Effect of Sport Franchises, Stadia, and Arena. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, 1999. Pp. 601-624; COATES, Denis. Growth Effects of Sports Franchises, Stadiums, and Arenas: 15 Years Later.” *Mercatus Working Paper*, Mercatus Center at George Mason University, Arlington, VA, September 2015; PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486; SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001; ROSENTRAUB, Mark S.; SWINDELL, David; PRZYBYLSKI, Michael; MULLINS, Daniel R. Sport and downtown development strategy: if you build it, will jobs come? *Journal of Urban Affairs*, v. 16, n. 3, 1994. Pp. 221-239; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁷⁷ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17; BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990; COATES, Denis; HUMPHREYS, Brad R. The Growth Effect of Sport Franchises, Stadia, and Arena. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, 1999. Pp. 601-624; PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486; SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001; ROSENTRAUB, Mark S.; SWINDELL, David; PRZYBYLSKI, Michael; MULLINS, Daniel R. Sport and downtown development strategy: if you build it, will jobs come? *Journal of Urban Affairs*, v. 16, n. 3, 1994. Pp. 221-239; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁷⁸ “[...] evidence suggests that in practice the *ex ante* estimates of economic benefits far exceed the *ex post* observed economic development of communities that host mega-sporting events or stadium construction. The best recommendation is simply for cities to view with extreme caution any economic impact estimates provided by sports franchises, sponsoring leagues, or event-organizing committees” (MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002, tradução nossa).

⁴⁷⁹ PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486.

⁴⁸⁰ COM 12 sedes, Comitê da Copa-2014 ganha poder. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.123, 27 dez. 2008. Esporte, D2; LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7; MATTOS, Rodrigo. Cidades tem planos sem orçamento para a Copa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.699, 31 out. 2007. Esportes, D6-D7.

indicando que 78% acreditavam que a Copa do Mundo seria positiva para os negócios e para a economia do país⁴⁸¹. Esse ambiente exacerbava os aspectos positivos do evento, confirmando vieses das análises preditivas.

Domingues et al.⁴⁸² apontam como alguns fatores que explicam as vieses dos estudos a) considerar que os fatores de produção (matérias-primas, mão de obra qualificada, etc) estão disponíveis de forma ilimitada; b) não captar eventuais mudanças nas estruturas de produção ocorridas devido ao evento; c) não levar em consideração “vazamentos⁴⁸³”, como o direcionamento de lucros para acionistas estrangeiros em vez de sua absorção na economia local. Assim, não consideram que, embora a produção possa aumentar em determinadas áreas, pode diminuir em outras que foram afetadas, por exemplo, por escassez de insumos, aumento de preços, entre outras situações.

Os vazamentos, por sua vez, tendem a ser acentuados quando os hotéis, meios de transporte, restaurantes ou outras estruturas turísticas são franquias ou redes, que transferem o lucro a acionistas, e também pelo fato de que a maior parte das receitas das vendas de ingressos de jogos são direcionadas à entidades internacionais, como a Fifa, no caso da Copa do Mundo⁴⁸⁴.

Matheson⁴⁸⁵, Baade⁴⁸⁶, Lee⁴⁸⁷ e Proni & Oliveira da Silva⁴⁸⁸ indicam que muitos estudos sobre eventuais benefícios à economia local não levam em consideração o efeito de substituição, ou seja, que dinheiro que seria gasto em outras atividades é simplesmente redirecionado para os eventos esportivos. Ou ainda, que a presença de um evento como a Copa

⁴⁸¹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁸² DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439.

⁴⁸³ MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002.

⁴⁸⁴ MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁸⁵ MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002.

⁴⁸⁶ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17.

⁴⁸⁷ SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001.

⁴⁸⁸ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

do Mundo, especialmente em cidades que já recebem um grande fluxo de turistas, tende apenas a substituir os visitantes regulares por “turistas-Copa⁴⁸⁹” – o chamado “efeito *crowding out*”, em que o conhecimento de que uma determinada área estará recebendo mais visitantes afasta pessoas que não estão interessadas no evento específico.

Como exemplo concreto, tem-se a Copa do Mundo de 2006, realizada na Alemanha. No período, houve a diminuição de 2,7% na ocupação dos hotéis, em comparação com o mesmo mês no ano anterior. O impacto econômico, no entanto, não foi negativo devido aos valores cobrados serem mais altos. No Aeroporto de Frankfurt, um dos principais do país, o movimento de passageiros foi de apenas 1,7% para o período dos jogos⁴⁹⁰. Ou seja, não houve um acréscimo à quantidade habitual de turistas que visitavam o país, e sim uma substituição do perfil habitual dos visitantes por aqueles interessados no turismo de eventos esportivos.

É importante mencionar aqui que na África do Sul foi registrado um aumento de 61% na ocupação média dos hotéis durante a Copa do Mundo de 2010, e expansão de 7,4% nas vendas no varejo. Ainda assim, os impactos na economia foram inferiores ao projetado⁴⁹¹. Esperava-se um aumento de 0,54% no Produto Interno Bruto (PIB) do país, mas pesquisas realizadas após o torneio apontaram para uma expansão apenas⁴⁹² entre 0,2 e 0,3%.

Baade⁴⁹³ aponta que é comum que cidades que estão investindo em infraestrutura esportiva também estejam desenvolvendo outros projetos de fomento à economia local. No caso da Copa do Mundo, por exemplo, além dos estádios, as cidades também estavam recebendo um *marketing* global privilegiado, melhores estruturas aeroportuárias e avanços no transporte

⁴⁸⁹ MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002; DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁹⁰ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁹¹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁹² Não se pode descartar aqui que a crise econômica de 2008, que levou o mundo a uma recessão generalizada, tenha influenciado nos resultados apresentados pela África do Sul. Por mais infeliz que seja a situação, entende-se que esse é um risco que os países aceitam correr quando se oferecem para planejar eventos a médio e longo prazos (PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012).

⁴⁹³ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17.

urbano e os ganhos oriundos por meio de todas essas iniciativas poderiam ser erroneamente atribuídos às novas estruturas desportivas.

Outro problema pode ser atribuir a uma nova estrutura esportiva ganhos que são provenientes de um bom momento macroeconômico⁴⁹⁴ - ou seja, a população e o governo local estão apenas se aproveitando de um momento em que possuem melhores condições financeiras, e os valores arrecadados com as instalações esportivas poderiam, provavelmente, ter sido obtidos também por outras opções de lazer e entretenimento.

Lee⁴⁹⁵ menciona ainda outras características das previsões de impacto econômico que levam ao exagero dos benefícios possíveis. A primeira é considerar apenas possíveis efeitos econômicos⁴⁹⁶, esquecendo-se ou ocultando fatores sociais como degradação ambiental da região, vandalismo, aumento da circulação de veículos e dos congestionamentos, entre outros.

A segunda é o fato de que esses estudos muitas vezes são patrocinados por agentes políticos ou pelos próprios propositores do projeto (donos de clubes, membros de federações esportivas, etc), o que pode levar à pressões para que se exagere ou extrapole os resultados de forma inadequada, ou à uma interpretação errônea ou enviesada pelas partes interessadas⁴⁹⁷. Assim, aumenta a importância da transparência, da clareza dos resultados e das conclusões e de sua comunicação adequada ao público envolvido.

Além dos vieses e erros ou inconsistências gerais nas análises, há alguns pontos que são propagados como proporcionando efeitos positivos, mas cujas projeções não parecem se concretizar. A geração de empregos, por exemplo, é um argumento muito repetido como uma das vantagens em se investir ou apoiar essas grandes estruturas esportivas. Entretanto, estudos⁴⁹⁸ tem concluído que estes empregos são, em sua maior parte, vagas temporárias, que

⁴⁹⁴ ROSENTRAUB, Mark S.; SWINDELL, David; PRZYBYLSKI, Michael; MULLINS, Daniel R. Sport and downtown development strategy: if you build it, will jobs come? *Journal of Urban Affairs*, v. 16, n. 3, 1994. Pp. 221-239.

⁴⁹⁵ SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001.

⁴⁹⁶ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁴⁹⁷ SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001.

⁴⁹⁸ DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17; BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990; PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante

desaparecem após a fase de construção ou reforma das estruturas ou depois do evento, na melhor das hipóteses. Mesmo os empregos que se mantêm e que orbitam em torno ou se relacionam com os estádios costumam ser mal remunerados, sazonais e/ou temporários⁴⁹⁹.

No Brasil, ainda, a construção dos estádios ocasionou diversas manifestações⁵⁰⁰ dos trabalhadores em defesa de seus direitos e busca de melhores condições⁵⁰¹. Foram ao menos vinte e seis greves ou paralisações nas obras dos estádios, algumas delas motivadas diretamente por acidentes fatais – nove trabalhadores morreram nos canteiros de obra durante todo o processo⁵⁰². As reivindicações incluíam o fim de demissões arbitrárias, melhoria nos planos de saúde e condições de trabalho e aumentos salariais.

É importante ressaltar que essa não é uma exclusividade brasileira. A exploração da mão-de-obra empregada nas grandes obras relacionadas aos eventos da Fifa tem sido amplamente divulgada e criticada, e as condições de trabalho, questionadas⁵⁰³. É o caso, recentemente, do Catar, escolhido para sediar a Copa do Mundo 2022 e que tem sofrido grandes pressões em questões trabalhistas⁵⁰⁴.

predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486; ROSENTRAUB, Mark S.; SWINDELL, David; PRZYBYLSKI, Michael; MULLINS, Daniel R. Sport and downtown development strategy: if you build it, will jobs come? *Journal of Urban Affairs*, v. 16, n. 3, 1994. Pp. 221-239; DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439.

⁴⁹⁹ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17; BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990.

⁵⁰⁰ GREVE estraga a festa no Maracanã. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 132, nº. 43.066, 15 set. 2011. Esportes, E6; KATTAH, Eduardo; RESKALLA, Aline. Greve no Mineirão ofusca presença de Dilma e Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 132, nº. 43.068, 17 set. 2011. Esportes, E4; MAIA, Leonardo. Justiça considera abusiva a paralisação no Maracanã. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 132, nº. 43.068, 17 set. 2011. Esportes, E4; ACORDO põe fim a greve no Mineirão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 91, nº. 30.029, 23 jun. 2011. Esporte, D5; ITRI, **Bernardo**; PEIXOTO, Paulo. Quem faz: Em visita ao Mineirão, que tem operários parados... *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 91, nº. 30.117, 17 set. 2011. Esportes, D5.

⁵⁰¹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁰² GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 195.

⁵⁰³ PARALISAÇÕES atrasaram obras na África do Sul. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 91, nº. 30.117, 17 set. 2011. Esportes, D4; CORNELISSEN, Scarlett. “Our struggles are bigger than the World Cup”: civic activism, state-society relations and the socio-political legacies of the 2010 FIFA World Cup. *The British Journal of Sociology*, 2012, v. 63, n. 2. Pp. 328-348; NGONYAMA, Percy. The 2010 FIFA World Cup: critical voices from below. *Soccer and society*, 2010, 11:1-2. Pp. 168-180; ROMBALDI, Maurício. A Copa de 2014 e a internacionalização da militância no Brasil. In: *Anais do 1º Seminário Internacional de Ciência Política*, 2015, Porto Alegre; ROMBALDI, Maurício. Estratégias sindicais internacionais direcionadas a megaeventos esportivos no Brasil: novidades à renovação das práticas? *Anais do 40º Encontro Anual da ANPOCS*, 2016, Caxambu.

⁵⁰⁴ ERFANI, Azadeh. Kicking away responsibility: FIFA’s role in response to migrant worker abuses in Qatar’s 2022 World Cup. *Jeffrey S. Moorad Sports Law Journal*, 2015, v. 22, n. 2. Pp. 623-662.

Mesmo quando se altera o foco da análise para examinar o impacto do estádio apenas em uma área reduzida, como seu potencial para revitalizar um bairro ou região deteriorada de uma cidade, as evidências para corroborar as promessas de lucros e bonanças são escarças⁵⁰⁵, e tendem a se reduzir devido ao novo modelo de estádio que tem predominado.

Agora, para obter a maior rentabilidade possível, os estádios são construídos de forma a agregar diversas opções de alimentação e entretenimento, lojas de souvenirs, roupas e artigos desportivos em geral, e até mesmo opções de lazer para crianças, o que acaba por reduzir ou até mesmo eliminar o consumo dos frequentadores nos empreendimentos vizinhos: “[...] o novo gênero de estádios é economicamente ambicioso em formas que frustram no lugar de encorajar o desenvolvimento econômico da vizinhança [...]”⁵⁰⁶.

É possível que esses novos modelos de estádios sejam, na verdade, prejudiciais para a área em seu entorno⁵⁰⁷. Para as partidas da Copa do Mundo, por exemplo, a Fifa exige a criação de um raio de um quilometro ao redor do local onde será disputada a partida, onde o comércio é exclusivo dos parceiros e patrocinadores do evento⁵⁰⁸. Há até mesmo a obrigação contratual assumida pelas cidades-sede com a Fifa de providenciar e treinar forças policiais para atuar contra “mercadorias não oficiais” ou vendas em áreas não permitidas⁵⁰⁹.

No Brasil, isso se traduziu em repressão, apreensões de mercadorias de comerciantes ambulantes pela polícia e perda do local de trabalho que tradicionalmente ocupavam nos dias

⁵⁰⁵ BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17.

⁵⁰⁶ “[...] the new genre of stadiums is economically ambitious in ways that frustrate rather than encourage neighborhood economic development [...]” (BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996, p. 5, tradução nossa).

⁵⁰⁷ BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990; COATES, Denis; HUMPHREYS, Brad R. The Growth Effect of Sport Franchises, Stadia, and Arena. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, 1999. Pp. 601-624; COATES, Denis. Growth Effects of Sports Franchises, Stadiums, and Arenas: 15 Years Later.” *Mercatus Working Paper*, Mercatus Center at George Mason University, Arlington, VA, September 2015.

⁵⁰⁸ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012; CASTRO, Demian Garcia; GAFFNEY, Christopher; NOVAES, Patrícia Ramos; RODRIGUES, Juciano; PEREIRA DOS SANTOS, Carolina; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves. O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro: reflexões sobre os impactos dos megaeventos esportivos na perspectiva do direito à cidade. In: CASTRO, Demian Garcia; GAFFNEY, Christopher; NOVAES, Patrícia Ramos; RODRIGUES, Juciano; PEREIRA DOS SANTOS, Carolina; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves (org.). *Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, pp. 35-37.

⁵⁰⁹ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 196.

de jogos⁵¹⁰, sem que fossem pensadas alternativas que possibilitassem a manutenção da renda frustrada, como demonstrado pelos casos de violência policial contra os ambulantes próximo ao Maracanã⁵¹¹, a remoção dos barraqueiros do Estádio do Mineirão durante a Copa⁵¹², ou a retirada da tradicional lanchonete localizada no interior da Arena da Baixada⁵¹³ (Curitiba-PR).

Isso indica que, para esses pequenos comerciantes e empresários já presentes na região, a construção do estádio teve impacto negativo, colocando em risco seu sustento, sem que apresentasse novas opções. Mais, parece significar que, diferentemente da prometida revitalização urbana, o que se tem é a remoção dos usuários e trabalhadores da área e sua consequente substituição por um novo padrão.

Aqui, se destaca o cenário do Estádio Olímpico João Havelange (Rio de Janeiro – RJ), construído para o Pan-Americano de 2007. O Engenhão, como é conhecido, foi realizado sem que nenhum melhoramento para a região o acompanhasse. Além disso, sua construção guarda pouca relação com o seu entorno: “[...] Este monumental equipamento, que produziu um cenário espetacular, obedece a uma lógica relacionada com outra escala: a da cidade olímpica, e não guarda efetiva relação com a área onde está instalado [...]”⁵¹⁴.

Econômica e socialmente, também, o estádio não foi capaz de se integrar e promover o desenvolvimento urbano da região⁵¹⁵, como havia sido intensamente propagandeado por seus promotores⁵¹⁶. No entanto, obteve sucesso considerável em promover a relação entre revitalização da cidade e estruturas esportivas para megaeventos:

⁵¹⁰ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 196.

⁵¹¹ SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 12.

⁵¹² GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 196.

⁵¹³ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 50.

⁵¹⁴ SANCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 49.

⁵¹⁵ HOLZMEISTER, A. A brief history of soccer stadiums in Brazil. *Soccer & Society*, 2013, v. 15, n°. 1, pp. 65-80.

⁵¹⁶ SANCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 49.

[...] o trabalho político-simbólico em torno à sua realização permitiu à coalizão dominante construir a ideia de sucesso a respeito deste que foi considerado o primeiro megaevento esportivo carioca do século XXI, e acumular capital simbólico para pavimentar as articulações políticas em direção aos próximos megaeventos [...] ⁵¹⁷.

Outro caso concreto foram os planos para o entorno do Maracanã e para a sua privatização, e as manifestações contrárias ⁵¹⁸ a que deram ensejo. Organizados por meio de uma campanha popular com o mote “O Maraca é nosso”, os frequentadores e moradores da área protestaram contra a elitização do estádio, a diminuição dos espaços mais acessíveis à população de baixa renda, o aumento no espaço ocupado por camarotes, as remoções previstas para ocorrerem no entorno do estádio, as más condições de trabalho nas obras e o combate ao comércio informal.

Outras questões eram também a demolição de equipamentos públicos nos arredores, como o Estádio de Atletismo Célio de Barros, a Escola Municipal Friedenreich, o Parque Aquático Júlio Delamare e o prédio histórico do Museu do Índio, para darem lugar a um shopping center e a estacionamentos; esses projetos foram cancelados após as manifestações ⁵¹⁹.

Nessa situação, os protestos e manifestações populares foram capazes de evitar, ao menos parcialmente, o deslocamento dos frequentadores e a mudança do público e do caráter popular do estádio e do bairro ao redor. No entanto, fica patente que, com as alterações, como menos lugares para pessoas com menor potencial aquisitivo, e o combate ao comércio informal, buscava-se ativamente essa transformação disfarçada em revitalização.

⁵¹⁷ SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 49.

⁵¹⁸ SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 12; SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 49.

⁵¹⁹ SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 50.

Remoções e deslocamentos também ocorreram, ou estavam programados para ocorrer, em diversos outros lugares, como a Vila Autódromo⁵²⁰ e o Morro da Providência⁵²¹ (Rio de Janeiro – RJ), Vilas Dique, Nazaré⁵²², Floresta e Canadá⁵²³ (Porto Alegre – RS), Comunidades Lauro Vieira Chaves, João XXIII⁵²⁴ e Alto da Paz⁵²⁵ (Fortaleza – CE), Loteamento São Francisco⁵²⁶, Cosme e Damião⁵²⁷ (Camaragibe – PE), Bairro da Manga⁵²⁸ (Várzea Grande – MT) e muitos outros lugares⁵²⁹, muitas vezes afetando bairros e comunidades inteiras, com milhares de moradores e diversos comércios e empreendimentos locais.

Esses deslocamentos não estão todos ligados à construção de estádios, mas se relacionam com obras preparatórias para a Copa ou as Olimpíadas. Verdadeiras violações de direitos humanos, as remoções desnecessárias, arbitrárias, realizadas de forma injusta – com indenização insuficiente ou sem que se ofereça uma nova residência em local próximo – não

⁵²⁰ VAINER, Carlos; BIENENSTEIN, Regina; TANAKA, Giselle Meguni Martino; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; LOBINO, Camilla. O Plano Popular da Vila Autódromo, uma experiência de planejamento conflitual. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, 15, 2013; SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 56; CALDAS, Diogo Oliveira Muniz. A remoção dos moradores da Vila Autódromo: a gentrificação como característica do governo Eduardo Paes. *Revista de Direitos Sociais e Políticas Públicas*, Brasília, v. 3, n. 1, jan./jun. 2017. Pp. 135-152.

⁵²¹ GUTTERRES, Anelise dos Santos. *A resiliência enquanto experiência de dignidade*. 2014. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pp. 265-266.

⁵²² GUTTERRES, Anelise dos Santos. *A resiliência enquanto experiência de dignidade*. 2014. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pp. 176-182.

⁵²³ SIQUEIRA, Lucimar Fátima. A questão da moradia em tempos de Copa do Mundo em Porto Alegre. In: SOARES, Paulo Roberto S. (org.). *Porto Alegre: Os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015, p. 79.

⁵²⁴ VIANA, Larissa de Alcantara. Copa do Mundo Fifa 2014 e os impactos na vida da população de baixa renda em Fortaleza - CE. *Revista de Direito à Cidade*, v. 7, nº. 2, pp. 345-373.

⁵²⁵ VIANA, Larissa de Alcantara. Da conquista à resistência: Copa do Mundo, moradia, remoções e movimentos sociais em Fortaleza-CE. 2015. 206 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 139.

⁵²⁶ AMORIM, Eduardo Baptista. *Os silêncios, os silenciamentos e a cobertura midiática da Copa do Mundo em Pernambuco*. 2018. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, p. 118.

⁵²⁷ AMORIM, Eduardo Baptista. *Os silêncios, os silenciamentos e a cobertura midiática da Copa do Mundo em Pernambuco*. 2018. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, p. 119.

⁵²⁸ OLIVEIRA, José Hélio Dias de. *Transformações Socioespaciais em Várzea Grande – MT: entre negócios urbanos e remoções de famílias no contexto da realização da Copa do Mundo de 2014*. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Mato Grosso, p. 59.

⁵²⁹ Ver, por exemplo, LACERDA, Igor; ROQUE, Carlos Eduardo Abbud Hanna. Remoção da Vila Curiacica: violações do direito à moradia em tempos de megaeventos. *Aquila*, n. 20, jan./jul. 2019. Pp. 100-106; MAGALHÃES, Alexandre. O “legado” dos megaeventos esportivos: a reatualização da remoção de favelas no Rio de Janeiro. *Horizontes Antropológicos*, nº. 40, jul./dez. 2013. Pp. 89-118, entre muitos outros.

são uma exclusividade do Brasil, tendo ocorrido em outros países e megaeventos⁵³⁰. Não derivam, também, apenas de obras relacionadas a eventos esportivos, mas podem decorrer de todo tipo de grande projeto, desde a construção de barragens até abertura de vias ou expansão de aeroportos.

Contudo, caso se reflita sobre as remoções à luz da Copa do Mundo de 2014 e da categoria mais geral dos grandes eventos e estruturas esportivas, pode-se dizer que elas representam um critério social importantíssimo no momento de se prever possíveis benefícios ou avaliar eventos já realizados, e que costuma não ser levado em consideração quando da realização das análises – especialmente, como mencionado anteriormente, quando os proponentes dos estudos possuem interesse na realização dos eventos, ou exploram apenas critérios econômicos.

Em relação aos ganhos econômicos, o que já foi comprovado⁵³¹, de acordo com Coates⁵³², diz respeito apenas aos valores das propriedades imobiliárias localizadas próximos às novas infraestruturas esportivas – com um aumento maior para as mais próximas, e menor para as mais distantes.

No entanto, não só essa captura de valorização não parece se traduzir em aumento de renda⁵³³ na região, como pode-se argumentar que induz ou acelera processos de gentrificação⁵³⁴, ou seja, o deslocamento de moradores tradicionais devido à alta no custo de vida na área devido a projetos de revitalização ou novas estruturas.

⁵³⁰ SIQUEIRA, Lucimar Fátima. A questão da moradia em tempos de Copa do Mundo em Porto Alegre. In: SOARES, Paulo Roberto S. (org.). *Porto Alegre: Os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015, p. 67.

⁵³¹ Alguns autores divergem dessa avaliação e defendem que é possível considerar que novas instalações esportivas melhoram a renda ou desenvolvem economicamente uma região; são, no entanto, minoritários, e em geral são apontadas sérias falhas na metodologia utilizada nos estudos. Sobre essa perspectiva minoritária, ver: SANTO, C. “The Economic Impact of Sports Stadiums: Recasting the Analysis in Context. *Journal of Urban Affairs*, 2005, v. 27, n. 2. Pp. 177–191; CARLINO, G.; N. E. COULSON. Compensating Differentials and the Social Benefits of the NFL. *Journal of Urban Economics*, 2004, v. 56. Pp. 25–50; HOTCHKISS, J. L.; MOORE, R.E; ZOBAY, S. M. Impact of the 1996 Summer Olympic Games on Employment and Wages in Georgia. *Southern Economic Journal*, 2003, v. 69, n. 3. Pp. 691–704. Para as críticas a esses estudos e para uma revisão bibliográfica mais aprofundada, ver COATES, Denis. Growth Effects of Sports Franchises, Stadiums, and Arenas: 15 Years Later.” *Mercatus Working Paper*, Mercatus Center at George Mason University, Arlington, VA, September 2015.

⁵³² COATES, Denis. Growth Effects of Sports Franchises, Stadiums, and Arenas: 15 Years Later.” *Mercatus Working Paper*, Mercatus Center at George Mason University, Arlington, VA, September 2015.

⁵³³ COATES, Denis. Growth Effects of Sports Franchises, Stadiums, and Arenas: 15 Years Later.” *Mercatus Working Paper*, Mercatus Center at George Mason University, Arlington, VA, September 2015.

⁵³⁴ SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 11; VAINER, Carlos; BIENENSTEIN, Regina; TANAKA, Giselle Meguni Martino; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; LOBINO, Camilla. O Plano Popular da Vila Autódromo, uma experiência de planejamento conflitual. *Anais: Encontros*

4.2.1 A Construção dos Estádios no Brasil

As pesquisas na área indicam que, em países em desenvolvimento, os custos de sediar os eventos esportivos costumam ser mais elevados, justamente pela necessidade de investimentos em infraestrutura⁵³⁵. Por outro lado, sediar um grande evento pode servir para acelerar as obras necessárias⁵³⁶, e até mesmo atrair investidores – ser escolhido entre os demais países para receber as partidas da Copa do Mundo, por exemplo, pode indicar que um país é responsável e bem visto entre seus pares⁵³⁷.

O Brasil parece ter ocupado uma posição intermediária entre as sedes anteriores, Alemanha e África do Sul, no que diz respeito às obras necessárias nos estádios. Na Alemanha, quase todos os estádios se encontravam prontos, sendo realizadas apenas reformas e adequações. Na África do Sul os investimentos foram mais vultuosos, pois praticamente todas as arenas tiveram de ser construídas do zero. No Brasil, seis estádios passaram apenas por reformas e seis foram construídos.

Nacionais da ANPUR, 15, 2013; SIQUEIRA, Lucimar Fátima. A questão da moradia em tempos de Copa do Mundo em Porto Alegre. In: SOARES, Paulo Roberto S. (org.). *Porto Alegre: Os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015, p. 68.

⁵³⁵ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012; DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439.

⁵³⁶ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵³⁷ Ver cap 1.

	Estádio	Valor projetado em milhões de reais (2010)⁵³⁸	Valor projetado em milhões de reais (2011)⁵³⁹	Construído para a Copa
Belo Horizonte	Mineirão	408,3	695	
Brasília	Mané Garrincha	740	745	
Cuiabá	Verdão/José Frageli	440	519	x
Curitiba	Arena da Baixada/Complexo Esportivo de Curitiba	172,1	234	
Fortaleza	Castelão	617,2	623	
Manaus	Vivaldão/Arena da Amazonia	500	515	x
Natal	Arena das Dunas	334	350	x
Porto Alegre	Beira Rio	130	330	
Recife	Cidade da Copa	520	530	x
Rio de Janeiro	Maracanã	600	808	
Salvador	Fonte Nova	589,5	592	x

São Paulo	Arena Corinthians	600	820	x
-----------	-------------------	-----	-----	---

Fonte: elaboração própria.

De acordo com os dados utilizados pelo governo federal em 2010⁵⁴⁰ para se planejar para os anos seguintes, os doze estádios custariam juntos R\$5,4 bilhões, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) financiando a maior parte dos recursos necessários (64,8%).

Em 2011 os valores já sido revisados e totalizavam mais de R\$6,7 bilhões – um aumento percentual superior a 25%. Proni & Oliveira da Silva⁵⁴¹ indicam que, entre doze estádios, apenas três eram de responsabilidade de agentes privados (Arena da Baixada – PR, Beira-Rio – RS e Arena Corinthians⁵⁴² – SP). Dentre os nove de propriedade do governo estadual, cinco foram construídos ou reformados por meio de Parcerias Público-Privadas (Mineirão – MG, Castelão – CE, Arena das Dunas – RN, Cidade da Copa – PE e Fonte Nova – BA) e quatro por contratos tradicionais de empreitada (Mané Garrincha – DF, Verdão – MT, Manaus – AM e Maracanã – RJ)⁵⁴³.

Gaffney⁵⁴⁴ aponta ainda para os problemas trazidos pela forma de se reformar ou construir estádios escolhida pelo país. As obras foram, em geral, concentradas nas mãos das

⁵³⁸ DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002.

⁵³⁹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁴⁰ DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439.

⁵⁴¹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁴² Durante boa parte do processo de preparação das cidades para a Copa, o Estádio do Morumbi foi considerado o representante de São Paulo. Entretanto, dificuldades entre o São Paulo Futebol Clube, dono do estádio, a Fifa e os representantes do governo fizeram com que o estádio fosse descartado e substituído por um novo, a Arena Corinthians (DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439).

⁵⁴³ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁴⁴ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 193.

mesmas duas ou três grandes empreiteiras, muitas vezes trabalhando juntas por meio de consórcio. Após a construção ou reforma, o Estado alega não possuir condições técnicas para gerenciá-los, e realiza uma concessão, com prazos de até trinta e cinco anos, em geral vencida pela própria empresa que atuou no projeto. Das arenas da Copa do Mundo de 2014, pelo menos cinco foram entregues à mesma empresa que realizou as obras ou a um consórcio que a incluía – Mané Garrincha – DF, Castelão – CE, Arena das Dunas – RN, Cidade da Copa – PE e o Maracanã – RJ⁵⁴⁵

Outra diferença entre países desenvolvimentos e em desenvolvimento é a gestão dos estádios após os eventos. Se, por um lado, na Alemanha os doze estádios construídos ou reformados para a Copa de 2006 são utilizados de forma frequente e intensa, na África do Sul apenas um, o *Soccer City*, na capital, Johannesburgo, é capaz de gerar receitas suficientes para cobrir seus custos⁵⁴⁶.

O uso de dinheiro público no desenvolvimento de estádios alta qualidade – Padrão Fifa –, em especial em países em desenvolvimento, é sempre questionado. Numa situação em que os recursos são escassos, investir em equipamentos desportivos indica que outras áreas, como educação, saúde e saneamento básico, deixaram de receber alguns aportes⁵⁴⁷.

Além disso, estruturas para o estímulo ao esporte amador também são ignoradas em favor do esporte de elite. Como pontua Gaffney⁵⁴⁸, os estádios reformados para a Copa do Mundo correspondem a apenas 0,02% dos estádios brasileiros. A categoria que engloba os estádios com mais de quinze mil lugares – o caso de todas as arenas do evento – compreende somente 16% dos estádios brasileiros. Se, por um lado, investir nesses estádios pode levar a diversos possíveis benefícios, a concentração de valores dessa magnitude numa parcela tão pequena das infraestruturas esportivas acaba por deixar outras instalações despreparadas: “[...]”

⁵⁴⁵ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, pp. 191-192.

⁵⁴⁶ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁴⁷ DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁴⁸ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 188.

O investimento em palcos esportivos para a elite naturalmente implica uma falta de investimento em equipamentos esportivos de base [...]”⁵⁴⁹.

Há, além disso, a questão de que o número de jogos a serem recebidos pelos estádios variam muito. Alguns estádios que receberam vultosos investimentos, como o Arena da Amazônia/Vivaldão, Arena das Dunas e Verdão, receberão apenas quatro jogos, da primeira fase da competição. Já outros, como o Mané Garrincha e o Maracanã, receberão quase o dobro, sete jogos cada⁵⁵⁰. Assim, parece haver uma desigualdade: algumas cidades e Estados investem muito, para uma participação curta – e assim, ter menos oportunidade de recuperar os custos por meio do turismo.

É importante notar que, dos estádios que já estavam prontos, nenhum atendia a todas as exigências da Fifa⁵⁵¹. Mais que isso, boa parte dos estádios brasileiros sofriam com descaso e falta de manutenção ou reformas há anos. Gaffney⁵⁵² reconta que nos primórdios do futebol os estádios eram espaços criados para permitir que as elites interagissem entre si, visto que o esporte ainda não havia se popularizado, e sua prática ainda era restrita às camadas mais altas da sociedade: “Nos estádios do início do século XX o público geral não era bem-vindo e os jogadores e os espectadores orgulhavam-se e ostentavam seu poder econômico e político [...]”⁵⁵³.

Um estádio que simboliza esse período é o Estádio das Laranjeiras⁵⁵⁴, propriedade do Fluminense, localizado em uma área nobre do Rio de Janeiro, onde “[...] Atrás de sua fachada neoclássica, escadas de mármore levavam políticos, capitães da indústria, debutantes e os

⁵⁴⁹ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 188.

⁵⁵⁰ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁵¹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁵² GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 185.

⁵⁵³ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 185.

⁵⁵⁴ HOLZMEISTER, A. A brief history of soccer stadiums in Brazil. *Soccer & Society*, 2013, v. 15, nº. 1, pp. 65-80.

playboys da época para grandes salões nos quais eram realizadas festas, bailes, jantares e negócios [...]”⁵⁵⁵.

Durante o Estado Novo (1937-1945) e a ditadura civil-militar (1964-1985) são estimuladas as construções de grandes estádios, por todo o país⁵⁵⁶. Em ambos os casos, houve a tentativa de se utilizar o esporte, e em especial o futebol, como um elemento de legitimação do governo e união do país. Tal tendência foi tão acentuada que, durante o período da ditadura, dos dez maiores estádios do mundo, sete estavam no Brasil⁵⁵⁷.

No entanto, já nos últimos anos do regime a falta de recursos levou ao abandono gradual das estruturas⁵⁵⁸. Nesse sentido, as reformas dos estádios poderiam ter um importante ponto positivo para as cidades e para o país, que é o potencial de atrair mais torcedores aos jogos e aumentar a arrecadação dos clubes⁵⁵⁹. Os estádios passariam a apresentar uma imagem de arenas modernas, limpas, seguras e organizadas, em oposição a uma imagem bastante difundida de espaço de tumultos e estruturas precárias⁵⁶⁰.

Essa mudança era especialmente necessária em um contexto em que, como no caso brasileiro, diversos acidentes já haviam ocorrido devido ao péssimo estado das instalações, alguns deles fatais. Gaffney⁵⁶¹ aponta, como exemplo, a queda de um muro de um estádio

⁵⁵⁵ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 185.

⁵⁵⁶ HOLZMEISTER, A. A brief history of soccer stadiums in Brazil. *Soccer & Society*, 2013, v. 15, nº. 1, pp. 65-80.

⁵⁵⁷ MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 186.

⁵⁵⁸ MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 186.

⁵⁵⁹ REIS, Rômulo Meira; TELLES, Silvio de Cassio Costa; DACOSTA, Lamartine Pereira. Estádios da Copa de 2014: Perspectivas de um legado. *Pensar a prática*, Goiânia, v. 16, abr./jun. 2013; PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

⁵⁶⁰ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 187.

⁵⁶¹ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 187.

localizado em Taubaté-SP, durante um amistoso entre Taubaté e Corinthians, que deixou cinco feridos graves; a queda de uma grade no estádio São Januário, de propriedade do Vasco da Gama-RJ, em 2000, que deixou 175 feridos; e a queda da parte do piso do antigo estádio Fonte Nova durante a partida Bahia-BA x Vila Nova (GO), em 2007, que resultou em seis mortes. No caso do Fonte Nova, o estádio já havia sido interditado pelo Ministério Público por falta de condições de segurança.

Mas talvez a tragédia mais emblemática tenha ocorrido durante a final do Campeonato Brasileiro de 1992, entre Flamengo e Botafogo, por envolver o mais famoso e importante estádio brasileiro, o Maracanã⁵⁶². Vinte minutos antes da partida, o rompimento de uma grade de proteção levou à queda dos torcedores nos pisos inferiores e culminou em três mortes e mais de oitenta feridos.

Esses acontecimentos ilustram como, no geral, a qualidade dos estádios brasileiros nos anos 1990 e 2000, era de fato baixa, e essa impressão era refletida na percepção dos torcedores⁵⁶³, possíveis frequentadores do espaço. Ainda, passou a haver uma associação entre torcidas organizadas, estádios e violência⁵⁶⁴. Resume Gaffney: “[...] O estádio público transformou-se num lugar de medo, gerando uma discussão essencialista sobre as tendências violentas dos torcedores [...]”⁵⁶⁵.

É inegável que de fato muitos conflitos ocorrem entre torcidas adversárias. Várias medidas têm sido tomadas nos últimos anos de forma a reduzir essas ocorrências, como a separação dos portões de acesso⁵⁶⁶, aumento no policiamento e na segurança privada e a

⁵⁶² FLAMENGO empata e é campeão; acidente na arquibancada fere 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 72, nº. 23.119, 20 jul. 1992. Capa; GRADE do Maracanã cai; 88 ficam feridos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 72, nº. 23.119, 20 jul. 1992. Esporte, 5.4; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 187.

⁵⁶³ MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

⁵⁶⁴ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 65.

⁵⁶⁵ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 188.

⁵⁶⁶ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, pp. 67-71; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação

responsabilização de clubes e torcidas pelos atos de seus membros. Nesse sentido, a reforma e a reapresentação dos estádios podem contribuir para afastar essa imagem negativa – em parte correta, em parte exagerada – e atrair pessoas que até então se mostravam receosas de frequentar esse espaço⁵⁶⁷.

Um aspecto positivo dos estádios que deve ser levado em consideração é o fato de que, mesmo em cidades que talvez não recebam tantos jogos ou eventos, as novas arenas podem se tornar um ponto turístico devido à sua arquitetura⁵⁶⁸. Os estádios podem agregar também museus sobre o clube local ou o desenvolvimento do futebol na cidade, e realizar visitas guiadas por toda a sua estrutura⁵⁶⁹: “[...] Construções icônicas podem se tornar pontos de referência de uma cidade e dar um estímulo para a construção de outros tipos de instalações recreativas, atrativas tanto para os habitantes locais quanto para os turistas [...]”⁵⁷⁰. É um ponto positivo que pode perdurar além do evento, e que já é comum em várias partes do mundo⁵⁷¹.

Em relação ao público frequentador, estudos⁵⁷² indicam que, com as reformas ou as novas arenas, há uma mudança no perfil do torcedor. Ocorre uma mudança na concepção do

para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 186.

⁵⁶⁷ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 77.

⁵⁶⁸ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012; RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296; DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 107; SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Megaeventos esportivos e o urbano: a Copa do Mundo de 2014 e seus impactos nas cidades brasileiras. *Revista FSA*, Teresina, v. 10, out./dez. 2013. Pp. 195-214.

⁵⁶⁹ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012; DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 35.

⁵⁷⁰ PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012

⁵⁷¹ PINHEIRO, Pedro Mascarenhas de Souza; ALBERTON, Anete; CANCELLIER, Éverton Luis Pelizzaro de Lorenzi. Turismo em estádios esportivos: Estudo de caso do Estádio Beira-Rio. *Anais do VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul*, 2012, Caxias do Sul. Pp. 1-16; ROMANO, Fillipe Soares. Atratividade turística em estádios de futebol: visitação no estádio Arena Corinthians. São Paulo, 2018. Dissertação (Mestrado)-Escola de Artes, ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, pp. 47-59; ORTEGA, Vicente Rodriguez. Atlético versus Real: Madrid’s soccer feud, urban space and stadia. *Soccer & Society*, 2018, v. 19, nº. 5-6. Pp. 716-729.

⁵⁷² RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os*

estádio – que passa a ser denominado arena, de forma a enfatizar seu potencial multiuso⁵⁷³ – e alterações físicas e na forma de apropriação dos usuários.

As mudanças físicas⁵⁷⁴ incluem melhor visibilidade nos assentos, modernização do acesso e das arquibancadas, colocação de telões e novas opções de alimentação, proximidade entre os torcedores e o gramado e aumento da segurança.

Nas formas de apropriação, alteram-se, por exemplo, os itens e comportamentos permitidos no espaço do evento e seus arredores, moldando o “tipo ideal” de torcedor considerado apto a participar do evento⁵⁷⁵.

A mudança de arquibancadas para assentos com encosto, por exemplo, com os tamanhos medidos para se adequar aos padrões da Fifa, faz com que o comportamento de permanecer sentado durante o jogo seja estimulado, alterando, dessa forma, o comportamento daqueles que estão na torcida. Também permite um melhor controle do comportamento do visitante, o que pode por um lado significar mais preocupação com a segurança e a ordem, e ao mesmo tempo indicar uma pretensão de vigilância dos corpos⁵⁷⁶.

impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 196.

⁵⁷³ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, pp. 15-16; RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296.

⁵⁷⁴ RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; RECHIA, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296.

⁵⁷⁵ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, pp. 41-44; RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296; MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

⁵⁷⁶ BAUMAN; Zygmunt; LYON, David. *Vigilância Líquida*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013, pp. 23; pp. 49-67; MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014;

Essa alteração arquitetônica também influenciou no acesso das pessoas ao estádio. Ao colocar assentos, reduziu a capacidade ou eliminou os espaços com preços mais populares – as famosas “gerais” –, inviabilizando a participação de boa parte da população⁵⁷⁷.

Outras inclusões na arquitetura dos estádios que também podem ser vistas pela ótica do binômio segurança e vigilância são a instalação de câmeras, a separação dos setores das arquibancadas e a criação de caminhos sem interligação entre eles para que se acesse cada espaço⁵⁷⁸, e a instalação de diversos pontos de conferência⁵⁷⁹ dos ingressos no percurso até seu lugar. O estádio deixa de ser um espaço de livre movimentação, e passa a restringir e impor obstáculos à circulação em seu interior.

Os novos estádios, em especial aqueles preparados para eventos da Fifa, têm ainda um forte impacto no tecido urbano ao exigirem ao seu redor uma “área de escoamento” de torcedores, mantendo um vazio a seu redor. Essa configuração espacial influencia diretamente na forma como a área e as partidas são aproveitadas:

[...] quando não há lugares para alimentação e os ambulantes são proibidos de atuar em torno dos estádios, o ambiente urbano torna-se um deserto, forçando o torcedor para dentro do estádio em busca de bebida, comida e mictório. Um efeito colateral disso é a eliminação da cultura pré-jogo que define encontros esportivos desde os tempos romanos⁵⁸⁰.

Ou seja, é um exemplo claro de como a reformulação dos espaços relacionados à cultura do torcedor e do futebol é capaz de moldar as práticas e costumes, promovendo uma mudança de hábitos muitas vezes descrita como modernização⁵⁸¹.

⁵⁷⁷ SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 12; MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. *A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial*. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014; GAFFNEY, Christopher. *Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil*. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 199.

⁵⁷⁸ MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. *A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial*. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

⁵⁷⁹ GAFFNEY, Christopher. *Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil*. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 199.

⁵⁸⁰ GAFFNEY, Christopher. *Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil*. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 198.

⁵⁸¹ MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. *A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial*. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

No estilo arquitetônico e na disposição do espaço, as novas arenas se assemelham muito a *shopping centers*⁵⁸². São utilizados os mesmos materiais, como mármore, vidro e aço, e as mesmas formas de organização que incentivam o consumo, e muitas vezes os autores dos projetos também são os mesmos escritórios que projetam *shoppings* mundo afora. Essas transformações podem, em alguns casos, representar uma ameaça a estádios mais antigos e reconhecidos como patrimônio cultural e arquitetônico por suas características tanto simbólicas quanto físicas⁵⁸³, uma crítica feita, por exemplo, aos projetos de reforma do Maracanã.

Além disso, os estádios devem se despir de símbolos, cores ou decorações que façam referência ao time da casa; devem se apresentar em cores neutras, seguindo o padrão global já estabelecido pelos atores estrangeiros⁵⁸⁴:

[...] as mudanças impostas pela FIFA ocorridas nos estádios romperam com um modelo estrutural e de formas de uso já estabelecido localmente. Assim, rompe-se com marcas identitárias estabelecidas para os “estádios de cidades” para ressignificá-los como “estádios-sede da Copa do Mundo”, independentemente do país-sede, com ênfase à identidade “neutra”⁵⁸⁵.

Essa opção por estruturas neutras tem também o potencial de intensificar o uso do espaço enquanto arena multiuso⁵⁸⁶, visto que um local com uma identificação visual muito forte com um determinado time poderia inibir a realização de shows e festivais por não permitir o destaque necessário à identidade visual do evento, por exemplo.

Novamente, há posições divergentes acerca do tema. Enquanto alguns lamentam o abandono da antiga identidade visual fortemente relacionada ao Clube Atlético Paranaense, outros elogiam a possibilidade de arrecadar mais dinheiro com o estádio, que pode ser reinvestido no clube. Além disso, com as novas técnicas de iluminação disponíveis nos estádios,

⁵⁸² MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo*: Nova Luz Sobre o Futebol. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 198.

⁵⁸³ SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 50.

⁵⁸⁴ SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014, p. 12; DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 50.

⁵⁸⁵ RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017, p. 1287.

⁵⁸⁶ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 54.

a questão perde um pouco sua relevância, já que é possível projetar com bastante qualidade as cores do time por meio de luzes e holofotes⁵⁸⁷.

Gaffney⁵⁸⁸, ao analisar a situação como um todo, vai mais longe e aponta que essas novas arenas apontam um realinhamento ideológico na atuação do poder público em geral em relação aos estádios de futebol. Se até os anos 2000 predominou a promoção de grandes estruturas, capazes de abarcar um público amplo e popular, preferência mantida até durante a ditadura civil-militar, nos prelúdios da Copa 2014 a atenção volta-se do interesse público para o atendimento de interesses do mercado de elitização e privatização dos espaços, numa tendência que se assemelha à que tem sido seguida pelos espaços públicos urbanos em geral⁵⁸⁹.

Essa nova forma de organização do espaço, subordinada aos desejos do mercado, consiste na importação de técnicas e padrões internacionais⁵⁹⁰, mas despreza a cultura esportiva construída no país ao longo de décadas: “Ao importar um modelo de estádio estrangeiro, o poder público decidiu não incorporar a história e cultura dos torcedores brasileiros. Ao negar essa riqueza, optou pelo esvaziamento dela [...]”⁵⁹¹.

Há dois pontos a serem considerados. O primeiro, que a mudança nos estádios de forma a torna-lo acessível a famílias e a grupos que não costumavam frequentá-los, como mulheres, pessoas LGBT e outros, devido ao já mencionado clima, ao menos divulgado, de violência e intolerância, é positiva. Essa mudança vem ocorrendo nos últimos anos, com o surgimento de novas torcidas, a popularização do futebol feminino, e demais acontecimentos, e pode e deve ser celebrada. No entanto, esse mesmo resultado poderia ter sido alcançado sem que ocorresse

⁵⁸⁷ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, p. 55.

⁵⁸⁸ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 200.

⁵⁸⁹ SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Megaeventos esportivos e o urbano: a Copa do Mundo de 2014 e seus impactos nas cidades brasileiras. *Revista FSA*, Teresina, v. 10, out./dez. 2013. Pp. 195-214; GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 200.

⁵⁹⁰ RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296.

⁵⁹¹ GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: Alves dos Santos Junior, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015, p. 200.

sem a subordinação desses espaços a uma lógica estritamente mercantilista e neoliberal e a elitização e descaracterização dos espaços⁵⁹².

O segundo é que, mesmo que essa seja a direção privilegiada – controle da torcida, elitização, mercantilização –, formas de resistência e apropriação inesperadas⁵⁹³ continuam a ocorrer, desafiando os planos e ações estabelecidos pelos atores dominantes. São *locus* e agentes privilegiados dessa resistência, por exemplo, os pequenos estádios espalhados pelo país e as torcidas organizadas.

4.3 Obras de mobilidade urbana

Desde o anúncio da escolha do Brasil como sede as obras de transporte foram colocadas como um dos temas principais, na tentativa de relacioná-las a uma ideia de benefícios a serem colhidos pela coletividade em decorrência dos gastos com esses eventos – trata-se de “um importante instrumento de legitimação social dos megaeventos⁵⁹⁴”.

⁵⁹² MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

⁵⁹³ DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, pp. 60-64; MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

⁵⁹⁴ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 108.

O transporte brasileiro hoje se concentra na modalidade viária⁵⁹⁵, seja ele privado, como os carros, ou público, como ônibus e vans⁵⁹⁶. O sistema metroviário é relevante, em termos de número, apenas na região metropolitana de São Paulo e, em menor escala, no Rio de Janeiro⁵⁹⁷.

As políticas voltadas ao setor não acompanharam a rápida urbanização e metropolização que ocorreram no país a partir do processo de industrialização da década de 50, as migrações do campo para a cidade e o crescimento demográfico⁵⁹⁸; além disso, quando foram implementadas, privilegiaram o transporte privado⁵⁹⁹.

Os maiores problemas, no geral, são o grande número de automóveis e motocicletas particulares, os congestionamentos⁶⁰⁰, a baixa qualidade do transporte público, má conservação das ruas⁶⁰¹, a duração dos deslocamentos e a falta de segurança no trânsito⁶⁰², o que ocasiona um grande – e crescente – número de acidentes⁶⁰³.

⁵⁹⁵ ESTENDER, Antônio Carlos; SOBREIRA DE AMORIM CAMARGO, Enilso Marcio. A Participação Do BNDES No Desenvolvimento Do Setor De Logística para A Copa Do Mundo. *Revista Científica Hermes*, vol. 7, jul./dez. 2012, pp. 3-14; MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 106; BRANSKI, Regina Meyer; FREIRE NUNES, Elisa Eroles; LOUREIRO, Sérgio Adriano; LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, jul./dez. 2013, pp. 557-582; BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

⁵⁹⁶ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 9.

⁵⁹⁷ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 27.

⁵⁹⁸ MOURA COSTA, Heloísa Soares; MENDONÇA, Jupira Gomes de. Novidades e permanências na produção do espaço da metrópole: um olhar a partir de Belo Horizonte. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal de; CARDOSO, Adauro Lucio; MOURA COSTA, Heloisa Soares de; VAINER, Carlos Bernardo. *Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 49; MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 120-136.

⁵⁹⁹ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, pp. 105-107; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 303.

⁶⁰⁰ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 302.

⁶⁰¹ BRANSKI, Regina Meyer; FREIRE NUNES, Elisa Eroles; LOUREIRO, Sérgio Adriano; LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, jul./dez. 2013, pp. 557-582.

⁶⁰² VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 22.

⁶⁰³ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 106.

Os congestionamentos, em particular, aumentam os custos do deslocamento, as perdas de tempo durante a viagem, a diminuição da velocidade e acréscimo dos custos operacionais e de manutenção dos veículos⁶⁰⁴.

Ressalta-se que uma parte considerável da população das cidades-sede da Copa (de 15% a 20%⁶⁰⁵) demora mais de uma hora no trajeto entre sua casa e o local de trabalho, com o tempo médio sendo de aproximadamente quarenta minutos⁶⁰⁶.

Outro problema é a poluição emitida, principalmente devido à boa parte da frota ser movida a combustíveis fósseis, como a gasolina e o diesel. Embora mudanças nos automóveis têm conseguido torna-los mais eficientes e menos poluentes, a qualidade do ar nas cidades ainda é muito impactada pelo trânsito⁶⁰⁷.

As más escolhas nos sistemas de mobilidade urbanas ainda têm implicações para o desenho da cidade. Estreitamento das calçadas e remoção de árvores e equipamentos públicos como bancos e até estações de ônibus, ocupação de áreas centrais com estacionamento e garagens e produção exagerada de ruídos, por exemplo, são consequências negativas da política de transportes urbana⁶⁰⁸.

Isso se dá porque transporte é um dos aspectos mais importantes de uma cidade, podendo funcionar como forma de integração e redução de desigualdades⁶⁰⁹, ou como forma de exclusão econômica e social. O sistema de transporte pode até mesmo inviabilizar o crescimento econômico de uma região como um todo⁶¹⁰. Além disso, pode reorientar o uso e a

⁶⁰⁴ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 317.

⁶⁰⁵ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 26.

⁶⁰⁶ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 109.

⁶⁰⁷ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 13.

⁶⁰⁸ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 314.

⁶⁰⁹ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 314.

⁶¹⁰ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 108; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 299; BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

ocupação do solo urbano e a direção e velocidade da expansão urbana⁶¹¹, sendo, portanto, um elemento fundamental de qualquer política de desenvolvimento urbano. Nas palavras de Barat⁶¹², “na verdade, a função básica do transporte é a de integrar as áreas urbanas, não somente do ponto de vista espacial, mas no que diz respeito aos diferentes aspectos das atividades urbanas (econômicas, sociais, residenciais e recreativas) [...]”.

A desigualdade que é promovida pelo sistema de mobilidade urbana brasileiro até agora impacta não apenas no acesso à empregos, ensino e lazer, mas tem impacto também na renda real das populações de regiões periféricas. Esse fenômeno se sucede porque esses habitantes devem arcar com os custos de um sistema de transporte ineficiente⁶¹³, enquanto a população das áreas centrais tem acesso aos melhores serviços públicos⁶¹⁴, inclusive no que diz respeito a transporte⁶¹⁵.

Já nas periferias da cidade, tarifas mais altas devido à distância ou trocas de ônibus e a compra de múltiplas passagens para um mesmo deslocamento, acabam por fazer com que os habitantes metropolitanos dessas áreas tenham um gasto percentual alto de sua renda com transportes, se comparado a moradores de outros lugares. Nesse sentido, investimentos em formas de transporte mais eficientes gerariam um aumento real do nível de renda das camadas menos favorecidas⁶¹⁶.

Além disso, a melhora no sistema de mobilidade que abranja toda a região metropolitana em questão leva a importantes ganhos em produtividade⁶¹⁷, o que implica diretamente em um maior desenvolvimento econômico local. Proporciona também um aumento no tempo livre que pode ser empregado em lazer, o que mobiliza o setor de serviços da cidade, o que Barat⁶¹⁸

⁶¹¹ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 299.

⁶¹² BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 319.

⁶¹³ MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 120-136.

⁶¹⁴ MOURA COSTA, Heloisa Soares de; MENDONÇA, Jupira Gomes de. Novidades e permanências na produção do espaço da metrópole: um olhar a partir de Belo Horizonte. In: OLIVEIRA, Fabrício Leal de. *Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 49.

⁶¹⁵ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 314.

⁶¹⁶ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, pp. 312-313.

⁶¹⁷ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 299.

⁶¹⁸ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 314.

classifica como “[...] de maior importância no alargamento das fronteiras do consumo, numa economia industrial moderna”.

Afirma Barat⁶¹⁹ que o poder público do país não utiliza a organização do sistema de transporte como forma de direcionar o uso e a ocupação do solo urbano. No modelo de expansão urbana brasileira, isso se reflete em adensamento das áreas centrais metropolitanas, em vez de uma “[...] ocupação mais racional da periferia [...]”⁶²⁰. Esse cenário seria alterado se, por exemplo, fossem criados planos diretores de transporte metropolitano que buscassem “[...] disciplinar e reorientar os padrões de uso do solo, no sentido da renovação urbana, reabilitação dos espaços de ocupação mais antiga e racionalização na localização dos espaços residenciais”⁶²¹.

Além disso, ocorre muitas vezes uma confusão entre medidas de caráter emergencial, que se destinam somente a corrigir pontos críticos na malha viária com planos de transporte. Essas ações pontuais e direcionadas, realizadas sem um planejamento global adequado, acabam por ter repetidamente consequências negativas – que poderiam e deveriam ter sido previstas – e contribuindo para o aumento dos congestionamentos e do mau uso do espaço urbano⁶²².

Essa ausência de planejamento adequado não é de hoje⁶²³. Até a década de 60, não se pode falar em uma política de desenvolvimento urbano federal, o que inclui a questão dos transportes. Ações eram tomadas com base em demandas locais, de acordo com as necessidades existentes:

⁶¹⁹ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 310.

⁶²⁰ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 309.

⁶²¹ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 310.

⁶²² BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975, p. 506; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 299.

⁶²³ MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, n.º. 1, pp. 120-136.

[...] embora a “política de fato” refletisse as demandas expressas por lideranças urbanas, as disponibilidades, as prioridades e as filosofias de ação dos órgãos existentes, essa política não se distinguia de uma multiplicidade de iniciativas e ações desarticuladas aplicadas por diferentes setores do governo, sem diretrizes ou estratégias básicas de ação no meio urbano⁶²⁴.

A partir dos meados da década de 60, se estendendo até o meio dos anos 80, se tem uma maior participação do governo federal no transporte intraurbano, e uma tentativa de apresentar planos ou projetos nacionais coerentes de desenvolvimento urbano⁶²⁵.

São desse período a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfau) e do Banco Nacional de Habitação (BNH)⁶²⁶, que apoiavam e financiavam projetos de desenvolvimento local em parceria com os municípios, e a institucionalização das Regiões Metropolitanas⁶²⁷ para buscar melhorar a gestão conjunta dessas áreas.

Na questão do transporte urbano, foram criadas a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Gepot), as divisões de transporte urbanos dentro da Rede Ferroviária Federal AS (RFFSA), o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU) e o Sistema Nacional de Transporte Urbano (SNTU), que se ocupavam especialmente do assessoramento e do financiamento de projetos de transportes urbanos⁶²⁸.

À época, os transportes metroferroviários foram estimulados devido à explosão do número de automóveis nas ruas, causada em parte devido às boas condições econômicas vigentes no país⁶²⁹. No entanto, vistos apenas como formas de reduzir congestionamentos e não como partes importantes de um sistema integrado e multimodal de transporte, não foram executados de forma eficiente.

É importante ressaltar o impacto das crises do petróleo de 1973 e 1979, que fez o governo brasileiro repensar a composição de toda a sua matriz energética, especialmente a de

⁶²⁴ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 45.

⁶²⁵ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 45.

⁶²⁶ BRASIL. *Lei nº. 4.380*, de 21 de agosto de 1964. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4380.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶²⁷ BRASIL. *Lei complementar nº. 14*, de 08 de junho de 1973. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶²⁸ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, pp. 46-47.

⁶²⁹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 47.

transportes⁶³⁰. Um dos programas mais conhecidos nessa área foi o Pró-Álcool, que desincentivava uso de combustíveis fósseis em prol do uso do álcool da cana-de-açúcar.

Esses eventos citados, entretanto, não foram suficientes para retirar o status privilegiado do transporte viário, que já recebia diversos subsídios desde a presidência de Juscelino Kubitschek, e recebeu ainda outros, por intermédio de programas como o Fundo Rodoviário Nacional e o Programa Especial de Vias Expressas (Progress), confirmando a ideia de que “[...] a política federal de transporte urbano era imbuída de um caráter eminentemente ‘rodoviarista’⁶³¹”. Para Barat⁶³², já se encontrava consolidado, nesse momento, o “[...] princípio do ‘governar é abrir estradas’ [...]”⁶³³ que guiaria os investimentos públicos no país. Isso teria, e tem, sérias consequências para a distribuição equitativa de investimentos nas cidades e no desenvolvimento urbano:

Com a entrada em cena do automóvel, muitos investimentos na infra-estrutura viária urbana passaram a ter um caráter acentuadamente regressivo, beneficiando um número reduzido de proprietários de veículos e agravando a limitação de recursos locais para aplicações alternativas em transporte públicos. Por outro lado, tais investimentos, ao invés de solucionarem os graves problemas de congestionamento do tráfego de superfície, apenas atuaram como medidas paliativas, incapazes de evitar futuros congestionamentos. Além disso, o acréscimo de tempo nas viagens urbanas, passou a afetar também os próprios proprietários de automóveis [...]⁶³⁴.

Outro fator de incentivo ao modal viário veio de uma política econômica global: a opção por se privilegiar e proteger a indústria nacional de montagem e construção de veículos automotores⁶³⁵.

No terceiro período definido por Vasconcellos⁶³⁶, que se dá entre 1985 e 1995, a política federal urbana e de transportes passa por um desmantelamento, no esteio das medidas neoliberais de redução do Estado, com o encerramento de atividades de diversas instituições citadas anteriormente, como o BNH.

⁶³⁰ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 47.

⁶³¹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 48.

⁶³² BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

⁶³³ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975, p. 478.

⁶³⁴ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 326.

⁶³⁵ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

⁶³⁶ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 48.

Com a chegada da Constituição de 1988, se lançam as bases do período seguinte. A Constituição dá uma atenção especial à questão urbana, dedicando-lhe um capítulo específico⁶³⁷, e estabelece a competência dos transportes a nível estadual e/ou municipal, encarregando a União de assentar diretrizes gerais e a política nacional do setor⁶³⁸. É nessa perspectiva que se tem, do final dos anos 90 até hoje, uma visão de política urbana mais voltada ao desenvolvimento sustentável, à participação democrática, e à inclusão⁶³⁹, embora ainda se encontrem muitos problemas no momento de sua concretização. Outro diploma relevante foi o Estatuto da Cidade, de 2001, que prevê a obrigatoriedade dos planos de transporte urbano para municípios com mais de 500 mil habitantes e consolida diversos instrumentos para a gestão urbana⁶⁴⁰.

Os transportes deixaram de ser tratados como um tema relacionado preponderantemente ligados à infraestrutura viária⁶⁴¹, ou seja, cuja melhoria passava pela construção de mais obras como rodovias, viadutos, anéis viários e, na esfera federal, passaram a ser tratados, de acordo com Vasconcellos, “[...] com a mobilidade urbana como função social e econômica essencial para o desenvolvimento urbano⁶⁴²”. Ocorre uma mudança de perspectiva, que passa a contemplar outros cursos de ação que não apenas o investimento em obras viárias, e que procura também transcender a concepção setorial⁶⁴³ de transportes, com um planejamento e uma estrutura mais integradas ao resto da cidade.

A nova metodologia de planejamento adotada privilegia o estudo da mobilidade a nível de tráfego – que analisa e distribui os deslocamentos analisando pontos de partida e de chegada dos cidadãos – e de transportes, que deve levar em consideração, além dos deslocamentos, fatores como as características da área, como renda, crescimento populacional, densidade, frotas de veículos e atividades econômicas mais presentes⁶⁴⁴.

⁶³⁷ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶³⁸ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶³⁹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 50.

⁶⁴⁰ BRASIL. *Estatuto da Cidade* (Lei nº. 10.257), de 10 de julho de 2001. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶⁴¹ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975, p. 506.

⁶⁴² VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 51.

⁶⁴³ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 51.

⁶⁴⁴ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 300.

Já o planejamento intersetorial “[...] é aquele que examina as relações do setor de transportes com os demais setores da economia metropolitana e regional, compatibilizando as metas de expansão do sistema de transportes com os objetivos econômicos e sociais globais⁶⁴⁵”. Ou seja, para que se possa afirmar que o planejamento se dá nesse nível de abrangência, deve-se pensar no posicionamento e nos meios de transporte em conjunto com os objetivos de desenvolvimento de cada área e ainda de todas consideradas em conjunto.

Em 2012 foi adotada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), por meio da lei nº. 12.587. Ela visa regulamentar o artigo 182 da Constituição, que trata do desenvolvimento urbano⁶⁴⁶, no âmbito da competência da União de estabelecer normas gerais a esse respeito, conforme o art. 21, inciso XX (“Compete à União: [...] instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos [...]”⁶⁴⁷).

Em seus objetivos, a lei prevê que a PNMU deve buscar “[...] o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano [...]”⁶⁴⁸, utilizando-se, para tanto, de técnicas e projetos de planejamento urbano e permitindo a participação mais geral da população em sua definição, determinando que a gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana se dê de forma democrática⁶⁴⁹.

A PNMU é um bom exemplo da perspectiva mais recente da área. Em seus princípios prevê que o transporte deverá ser pensado de forma integrada à política de desenvolvimento urbano e, em específico, em conjunto com políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão e uso do solo⁶⁵⁰.

⁶⁴⁵ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 301.

⁶⁴⁶ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶⁴⁷ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶⁴⁸ BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana* (Lei nº. 12.587), de 03 de janeiro de 2012. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶⁴⁹ BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana* (Lei nº. 12.587), de 03 de janeiro de 2012. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶⁵⁰ BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana* (Lei nº. 12.587), de 03 de janeiro de 2012. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em nov. 2020.

Além de incorporar essa visão mais moderna de planejamento integrado, a PNMU ainda recupera como um objetivo declarado o que Barat⁶⁵¹ declarara estar ausente das ações nessa área no Brasil: o controle do uso do solo.

Outros objetivos são a redução das desigualdades e a promoção da inclusão, melhorar o acesso a serviços básicos, integrar os diferentes modais e incentivar o desenvolvimento sustentável, tocando, assim, em vários pontos sensíveis do tema⁶⁵².

A lei também determina que se deverá priorizar os meios não mecânicos de transporte (como os deslocamentos a pé ou de bicicleta) e os serviços de transporte público coletivo. As redes de transporte público coletivo deverão, ainda, ter continuidade, modicidade tarifária, universalidade, eficiência e eficácia⁶⁵³.

Apesar de todos os pontos anteriormente destacados, lembra Marrara⁶⁵⁴ que essa lei na verdade pouco inovou. Dedicando grande parte de sua extensão a expor conceitos ou classificações, levou normas que já existiam no ordenamento jurídico brasileiro, como as referentes a tarifas ou ao “rodízio” automotivo – as primeiras já eram reguladas pelo Código de Defesa do Consumidor e pela Lei das Concessões, por exemplo; o segundo já era adotado, mesmo sem previsão em lei federal, pois a competência para sua implementação, por ser assunto de interesse local, é do município⁶⁵⁵. Esse na realidade pode ser um dos motivos para a lei não ter tido consequências muito revolucionárias: o legislador teve de se restringir a impor diretrizes, sem adentar na competência dos outros entes. Assim, a lei acabou por ter um certo

⁶⁵¹ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 310.

⁶⁵² BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, pp. 312-313; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 13; MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 108.

⁶⁵³ BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana* (Lei nº. 12.587), de 03 de janeiro de 2012. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em nov. 2020.

⁶⁵⁴ MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 120-136.

⁶⁵⁵ MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 120-136.

[...] caráter meramente simbólico [...] O que a Lei faz é concentrar as normas sobre a matéria em uma política pública nacional e reiterar, por suas palavras e seu discurso, o papel da Administração Pública de cada ente federativo na criação de condições melhores de mobilidade urbana. Trata-se muito mais de uma lei de exortação do administrador público, de lembrança, de estímulo, do que efetivamente de uma grande novidade normativa⁶⁵⁶.

No que pese a PNMU privilegiar o transporte público em suas determinações, há uma tendência de aumento nos transportes individuais⁶⁵⁷, que não é exclusivamente brasileira e sim global. Ela se apresenta com mais intensidade em países em desenvolvimento⁶⁵⁸, devido ao aumento no nível médio da renda da população, onde havia demanda represada por automóveis e motocicletas.

A tendência é que o número de veículos particulares continue aumentando, em parte devido ao mal estado do transporte público e pela atenção dada à modalidade de deslocamentos privados, e em parte devido à melhora das condições financeiras de parte da população⁶⁵⁹. Subsídios, como reduções de impostos para a compra de veículos particulares ou para as montadoras, também impulsionam esse aumento⁶⁶⁰.

Essa atenção dada ao transporte privado acaba por prender o transporte público em um ciclo de perda de competitividade, visto que a menor quantidade de usuários leva a uma menor arrecadação e menos investimentos, que por sua vez leva a uma maior perda de usuários⁶⁶¹. Dados levantados por Vasconcellos et. al indicam que, nos últimos vinte e cinco anos, as tarifas de ônibus aumentaram 65% acima da inflação do período, com uma redução de 30% na demanda na última década.

Há, no entanto, também uma tendência regional contrária na América Latina, onde ocorre uma revalorização do transporte público coletivo, com diversos países do continente

⁶⁵⁶ MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 126-127.

⁶⁵⁷ MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 120-136.

⁶⁵⁸ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 53.

⁶⁵⁹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 21.

⁶⁶⁰ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 16.

⁶⁶¹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 24.

investindo em sistemas BRT, especialmente no intuito de coibir⁶⁶² o transporte alternativo⁶⁶³. Um dos casos mais mencionados de sucesso é o sistema Transmilenio, em Bogotá, na Colômbia, que recebe mais de 1,5 milhão de passageiros por dia⁶⁶⁴.

No Brasil, alguns desafios do transporte público coletivo são tornar este mais atraente frente ao uso de carros e motos, possibilitar o acesso dos usuários de baixa renda, aumentar a produtividade e aumentar a integração entre diversos meios de transporte⁶⁶⁵.

Uma forma de melhorar esses problemas seria, por exemplo, aumentar o subsídio dado pelo poder público nas passagens, contribuindo com uma parcela maior dos custos do sistema. Nesse sentido, argumenta-se que o transporte coletivo, devido a sua importância estrutural na cidade, não deveria ser adstrito às normas de sustentabilidade financeira de forma muito rígida: “[...] Dada sua relevância para a sociedade, o aporte de recursos para garantir operações aritmeticamente deficitárias deve ser visto como investimento, e não como desperdício [...]”⁶⁶⁶.

Ao mesmo tempo, o uso do transporte individual deve ser desincentivado por meio de cobranças ou limitações, baseando-se nos efeitos negativos que gera. Pode haver o aumento nos custos de aquisição de um automóvel, ou a instituição de pedágios urbanos e cobranças de acordo com a emissão de poluentes, por exemplo, cujos valores podem ser redirecionados para

⁶⁶² VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, pp. 53-56.

⁶⁶³ O transporte alternativo, em geral realizado por vans, kombis e micro-ônibus, surge como uma solução improvisada pela população frente à má qualidade do transporte público – insuficiência de linhas e horários e altos custos, por exemplo. Os grupos que realizam a gestão desse serviço – “perueiros” – já entraram em conflito por diversas vezes com os proprietários de empresas de ônibus, que alegam que sofrem graves prejuízos em suas concessões devido à essa modalidade informal. Já os perueiros argumentam que o transporte alternativo provê empregos, agilidade nos deslocamentos, e incentiva o uso de transporte público pela população. Outro problema é que, por não ser regulado pelo Poder Público, podem ocorrer práticas de concorrência predatória, além de não ser possível fiscalizar os veículos e os condutores. Nesse sentido, é interessante o projeto de reestruturação do transporte público realizado em Bogotá, pois previu a inclusão desses operadores alternativos no sistema formal, por meio da sua organização em empresas ou cooperativas, o que mostra que é possível regular e fiscalizar o transporte sem prejudicar o sustento dos envolvidos, reduzindo os custos sociais (VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 55; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 308).

⁶⁶⁴ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 56.

⁶⁶⁵ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 309; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, pp. 67-68.

⁶⁶⁶ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 66.

financiar o transporte público. Ou podem ser impostas restrições à circulação em determinados horários e regiões, para privilegiar os outros meios de transporte⁶⁶⁷.

Outros fatores que podem melhorar a mobilidade urbana, de uma forma geral, são o aumento da fiscalização e da coleta de informações técnicas, a educação para o trânsito e o estabelecimento de inspeções veiculares completas obrigatórias⁶⁶⁸, bem como a já mencionada realização de estudos previamente a alterações de trânsito, para que se tenha maior controle de seus impactos e consequências.

Em relação aos modais, deve-se compreender que um deslocamento metropolitano ou numa grande cidade é composto por diferentes etapas, que necessitam ser complementares e adotados de acordo com a conveniência de cada um⁶⁶⁹.

O sistema metroviário possui certas vantagens, como a alta velocidade média das viagens, a pontualidade e a rapidez no escoamento nos deslocamentos⁶⁷⁰. Sua implementação se iniciou ainda no século XIX e se expandiu rapidamente. Os metrô em geral passaram por um período de decadência, quando os automóveis passaram a ser privilegiados enquanto forma de deslocamento, mas nas últimas décadas foi identificada uma tendência de se retornar os investimentos a esse modal⁶⁷¹. No entanto, para serem eficazes, os metrô devem ser instalados em pontos com alta concentração de tráfego, sendo complementados por ônibus ou outras modalidades. Os trens suburbanos, por sua vez, se diferenciam por percorrerem distâncias maiores entre suas estações, e costumam estar integrados ao sistema de metrô das grandes cidades, atendendo principalmente a periferia e os subúrbios⁶⁷².

Os ônibus têm como pontos fortes a flexibilidade de origens e destinos, bem como a possibilidade de se adequarem mais facilmente a mudanças nas vias e nos padrões de deslocamento. Além disso, exigem investimentos mais baixos que os modais ferroviários e permitem operações em locais com fluxos de deslocamento menos densos⁶⁷³. Em grandes

⁶⁶⁷ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 66.

⁶⁶⁸ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011, p. 68.

⁶⁶⁹ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 309.

⁶⁷⁰ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516; BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 304.

⁶⁷¹ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 305.

⁶⁷² BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 304.

⁶⁷³ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 306.

centros metropolitanos, entretanto, é possível perceber graves problemas em desfavor da adoção de sistemas predominantemente viários de transporte público, como a irregularidade dos horários, devido à ocorrência de congestionamentos e pontos de lentidão, baixa velocidade média e alta necessidade de mão-de-obra se comparado aos metrô e trens⁶⁷⁴. Contudo, algumas dessas desvantagens podem ser atenuadas por meio da criação de vias exclusivas ou corredores de ônibus.

Barat⁶⁷⁵ recorda que, caso os investimentos em outros modais que não o rodoviário se concentrem somente na aquisição de vagões ou na reforma de portos sem a preocupação com a escala e o tipo específico de cargas e deslocamentos que devem ser realizados, os resultados continuarão a ser similares ao do excessivo aporte de recursos no modal viário, como ocorre atualmente. Ademais, devem ser revistas as formas de administração e comercialização de serviços dessas estruturas, bem como proceder ao treinamento dos funcionários, para que se possa assegurar que as novas alternativas de transporte sejam vistas como vantajosas pelo público e, portanto, utilizadas⁶⁷⁶.

4.3.1 Obras de mobilidade urbana no contexto da Copa do Mundo 2014

Em comparação com as edições anteriores, o Brasil foi o país que mais investiu em infraestrutura urbana de mobilidade⁶⁷⁷, sendo três vezes mais do que o alocado pela África do Sul (2010) e quatro vezes mais que os investimentos da Alemanha (2006).

Os investimentos, no entanto, não foram distribuídos de forma homogênea em cada capital. Manaus, por exemplo, não recebeu nenhuma obra do tipo, embora tenha sido contemplada com a construção de um novo estádio, com orçamento aproximado de setecentos milhões de reais⁶⁷⁸. Já o Rio de Janeiro tinha uma previsão de 1,8 bilhões de reais em

⁶⁷⁴ BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 307.

⁶⁷⁵ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

⁶⁷⁶ BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

⁶⁷⁷ BRANSKI, Regina Meyer; FREIRE NUNES, Elisa Eroles; LOUREIRO, Sérgio Adriano; LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, jul./dez. 2013, pp. 557-582.

⁶⁷⁸ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher;

investimentos em mobilidade, a maior parte destinada ao BRT (*Bus Rapid Transport*) que leva do Aeroporto do Galeão à Barra da Tijuca⁶⁷⁹.

Esses investimentos foram de responsabilidade dos governos federais, estaduais e municipais, diferentemente dos gastos com renovações de aeroportos, que foram quase todos de responsabilidade federal⁶⁸⁰.

Outras cidades ficaram em um patamar intermediário, como Curitiba, São Paulo, Fortaleza e Natal, que tinham aproximadamente meio bilhão cada alocados para obras de transporte urbano. Três cidades – Brasília, Porto Alegre e Salvador – por sua vez, receberam menos de cinquenta milhões de reais cada⁶⁸¹.

No entanto, nem mesmo com toda essa atenção e investimentos direcionados ao setor todas as obras conseguiram seguir seus cronogramas. Cuiabá, a segunda cidade com mais investimentos programados na área, recebeu R\$ 1.179.400 reais, mas sua principal obra, o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) unindo a cidade a Várzea Grande, não ficou pronto a tempo de ser usado durante o evento⁶⁸².

Martins Rodrigues⁶⁸³ questiona ainda a distribuição dos investimentos dentro do território de cada cidade-sede. De todas, apenas Curitiba, Cuiabá e Recife tem obras que impactam outras localidades da região metropolitana que não a cidade-núcleo. Entre as demais, Belo Horizonte aparece como o local com a maior concentração de obras no centro da cidade ou próximo ao local dos jogos. O autor também questiona a distribuição das obras no Rio de

QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 110.

⁶⁷⁹ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 110.

⁶⁸⁰ BRANSKI, Regina Meyer; FREIRE NUNES, Elisa Eroles; LOUREIRO, Sérgio Adriano; LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, jul./dez. 2013, pp. 557-582.

⁶⁸¹ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 110.

⁶⁸² MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 111.

⁶⁸³ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 119.

Janeiro, onde afirma que a política de transportes escolhida “[...] segue uma estratégia territorial que beneficia claramente a região da Barra da Tijuca, principal frente de expansão imobiliária da cidade⁶⁸⁴”. A situação se assemelha à de Fortaleza, em que, embora as obras ocupem uma parte considerável do território da cidade, aglomeram-se em torno de um eixo de valorização imobiliária⁶⁸⁵.

Cabe recordar que, nos casos das obras relacionadas a megaeventos esportivos, há a pressão não apenas do mercado imobiliário e seus agentes, como também para que se atenda, primordialmente, às necessidades dos atletas, turistas e torcedores⁶⁸⁶. Cidades como Salvador, São Paulo e Porto Alegre, por exemplo, realizaram apenas obras nos entornos dos estádios, não tendo impacto significativo na mobilidade urbana. Porto Alegre destaca-se por ter construído apenas duas obras das onze inicialmente previstas – uma consistindo na abertura de vias próximo à Arena Beira-Rio, a outra, em pavimentar seu entorno⁶⁸⁷.

De forma geral, com a exceção dos BRTs e dos VLTs planejados, a maior parte das obras previstas e executadas visava somente aumentar a capacidade de tráfego de vias congestionadas, em especial as que ligavam partes da cidade à aeroportos ou estádios⁶⁸⁸. Não houve, nesse sentido, grandes mudanças em relação à política de transportes urbanos anteriormente vigente, visto que se continuou a privilegiar o transporte privado, buscando melhores condições para este e, novamente, deixando de construir alternativas baseadas em transporte coletivo.

⁶⁸⁴ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 119.

⁶⁸⁵ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 119.

⁶⁸⁶ BRANSKI, Regina Meyer; FREIRE NUNES, Elisa Eroles; LOUREIRO, Sérgio Adriano; LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, jul./dez. 2013, pp. 557-582.

⁶⁸⁷ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 120.

⁶⁸⁸ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 120.

Mesmo nos casos em que se investiu em transportes públicos, a maior parte ainda era concentrada nos modelos viários, como os corredores exclusivos para ônibus ou os BRTs, e essas obras acompanhavam sempre investimentos viários⁶⁸⁹. Já obras para pedestres ou em terminais e estações corresponderam a apenas 10% dos valores investidos⁶⁹⁰.

É possível depreender, a partir do exposto, que os investimentos em mobilidade urbana oriundos das necessidades da Copa do Mundo, em muitos casos, apenas repetiram padrões de intervenção urbana já fracassados em inúmeras situações. Privilegiou-se o transporte individual e as obras viárias. Especialmente em relação às modalidades de transporte não-motorizadas, as ações realizadas foram tímidas, e não se prestaram a mudar hábitos e tendências negativas já presentes.

Essas obras reforçaram, também, padrões de valorização do solo que já estavam em andamento, reforçando-os, e desviaram recursos que poderiam ter sido utilizados em outros projetos, mais eficientes e/ou necessários. Assim, a ideia propagada de que o alto volume de gastos promovido pelo evento seria compensado pela modernização e otimização dos sistemas de mobilidade das metrópoles brasileiras não foi concretizada, falhando, dessa forma, em justificar esse uso de recursos públicos.

⁶⁸⁹ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 122.

⁶⁹⁰ MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015, p. 122.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação teve como objetivo descrever os impactos da organização de um megaevento – especificamente aqui, da Copa do Mundo de 2014 – na política urbana das cidades brasileiras, ou seja, de que forma os interesses envolvidos nesse processo alteraram as prioridades, os planos e as ações em âmbito urbano.

No primeiro capítulo, foram descritas as condições políticas e econômicas do Brasil e da FIFA no momento da escolha do país como sede, em 2007. Foi possível notar que receber o evento era uma peça importante na política externa do período, que buscava ressaltar a importância do país no cenário internacional e reposicioná-lo como uma potência em ascensão.

Também se buscou mostrar como os megaeventos esportivos influenciam no âmbito do Direito, seja pela importância que é atribuída ao esporte, que o torna objeto de regulação estatal e de normas jurídicas, seja por criarem a necessidade de readequação do ordenamento jurídico para atender as demandas dos eventos e seus promotores.

No caso da Copa do Mundo FIFA, é possível ver como a entidade organizadora é capaz de influenciar intensamente os processos decisórios do país-sede, determinando, por exemplo, as obras a serem feitas, ou impondo regras que assegurem sua rentabilidade e/ou protejam os interesses comerciais de seus patrocinadores.

Muitas vezes, as novas regras voltadas ao atendimento dessas demandas transnacionais acabam indo contra as necessidades da população local, determinando prioridades incompatíveis com a realidade, criando legislações novas de forma “atropelada” ou, até mesmo, de forma mais violenta, servindo de justificativa para ações como as remoções de comunidades ou a instalação de UPP.

No segundo capítulo, se tentou explicar os fenômenos descritos no capítulo anterior – a disputa pelo direito de sediar o evento, os interesses políticos envolvidos e suas consequências,

a mudança de leis para adequar-se às exigências dos organizadores – e principalmente a competição entre as capitais brasileiras descrita no começo do capítulo, de uma forma mais abrangente e generalizada. Em outras palavras, houve a tentativa de mostrar que, embora ocorrendo num contexto definido local e temporalmente, o Brasil dos anos 2007 a 2014, a questão da competição entre cidades e países e o atendimento a interesses externos tem laços diretos com processos globais.

O primeiro desses processos tratado no capítulo foi o tópico da globalização vista como inevitável, como colocado especialmente por Milton Santos. Por meio do uso das técnicas e das tecnologias e com apoio do mercado e das mídias, passa-se a ideia de que a globalização no formato atual é a única possibilidade existente. Isso impacta no desenvolvimento urbano visto que força os agentes locais a pensarem somente em soluções e saídas que sejam adaptadas a essa única possibilidade de globalização. O horizonte de possibilidades é drasticamente reduzido.

Com a criação “do consenso da globalização” já efetuada, é possível passar para o segundo fenômeno, a “sugestão” de soluções às cidades. Sugestão essa que em geral se resume a cópia de alguns modelos considerados bem-sucedidos, como Curitiba e Barcelona. Esse receituário, conhecido como Planejamento Urbano Estratégico, vê a cidade como uma mercadoria num competitivo mercado mundial, em que cada lugar deve lutar para se destacar. Esse destaque se dá pelo oferecimento do maior número de características desejáveis aos consumidores solventes da cidade – aeroportos e edifícios empresariais modernos, centros de lazer e consumo – e deve ser exposto ao resto do mundo por meio de divulgações em *rankings* das melhores cidades para morar, megaeventos e *marketing*, tudo assessorado por organismos internacionais e consultores.

Essa nova forma de organização das cidades atende à mudança no modelo econômico global, ou seja, é fruto da reorganização do capitalismo, que passa de sua fase fordista-keynesiana para a acumulação flexível. Na fase de acumulação flexível, o mundo praticamente inteiro já está conectado, e as empresas gozam de uma mobilidade inédita na história. Assim, podem selecionar os lugares mais adequados para cada fase de seu processo produtivo. Para manter seu desenvolvimento econômico, os países e regiões devem oferecer a maior quantidade de atrativos possíveis para essas empresas, evitando que elas se mudem e levem consigo empregos e arrecadações ou, por outro lado, atrair um número maior delas.

Os lugares são obrigados a investir cada vez mais em atender as condições e demandas impostas por esses atores transnacionais. Da mesma forma, as cidades são afetadas pelo mesmo processo, o que explica a necessidade das cidades brasileiras de investir pesadamente para receberem os jogos da Copa do Mundo e, dessa maneira, se mostrarem como locais competitivos, bem equipados e receptivos ao capital internacional.

Tudo isso tem consequências para o planejamento urbano, que passa a atender essas demandas externas, seja por meio de obras, seja alterando o ordenamento jurídico vigente, por exemplo, permitindo novas construções em áreas que até então não poderiam recebe-las, ou por meio da concessão de condições – financeiras e materiais – mais favoráveis, como isenções e doações de terrenos.

No terceiro capítulo, são discutidas as principais áreas de investimento na preparação para a Copa do Mundo: os aeroportos, os estádios e as obras de mobilidade urbana. Essas inversões foram realizadas, em sua maior parte, com verbas ou financiamentos públicos, especialmente da União.

Cada um desses segmentos teve consequências positivas e negativas relacionadas ao megaevento. Os aeroportos, por exemplo, embora tenham passado por um processo apressado e bastante problemático de concessão, realmente necessitavam de reformulações e reformas para atender o aumento da demanda que ocorria nos últimos anos. Aliás, as concessões aeroportuárias realizadas, as primeiras do país, são mais um reflexo de como um evento como a Copa pode causar alterações no ordenamento jurídico de um país.

Os estádios brasileiros também passaram por uma modernização ambígua. Se, por um lado, realmente passaram a oferecer mais segurança e conforto a seus frequentadores, também sofreram um processo de elitização e perda de identidade. Novas regras sobre a utilização do espaço, que contrariavam apropriações históricas, como os espaços das “gerais”, foram impostas para atender aos promotores de eventos. Além disso, ao contrário do alardeado pelos apoiadores do evento, não se pode dizer conclusivamente que os novos estádios têm impactos positivos na economia local, podendo até mesmo prejudica-la em alguns casos, excluindo os pequenos comércios da proximidade em favor das compras dentro dos complexos esportivos, por exemplo.

As obras de mobilidade urbana talvez tenham sido as mais problemáticas, por se concentrarem apenas nas áreas mais valorizadas das cidades, e por focarem no transporte individual. Nesse caso, o que se tem não é tanto uma alteração direta das normas do país, mas um movimento contrário aos princípios do direito urbanístico estabelecidos pela Constituição e pelo Estatuto da Cidade, que preconizam a distribuição justa e equitativa dos investimentos e a busca pela igualdade no âmbito urbano.

A partir do exposto, é possível concluir que a Copa do Mundo teve alguns benefícios para o país, como a modernização dos aeroportos e dos estádios, que foi acelerada devido à necessidade de preparar o país para o evento – embora nenhum dos dois processos tenha transcorrido sem seus lados negativos. Ademais, o evento estava em consonância com a política de inserção do país na área mundial e da busca por maior protagonismo político nos fóruns internacionais.

Ao mesmo tempo, o evento também serviu para acelerar processos já existentes de distribuição desigual de investimentos, de privatização do espaço público urbano, de transferência de recursos públicos para atores privados e de gestão da cidade voltados ao atendimento das demandas dos capitais transnacionais em detrimento das necessidades locais.

O mais importante, porém, é lembrar que não se trata de um fenômeno isolado ou de uma opção feita espontaneamente. Como foi tentado demonstrar, a corrida por maior visibilidade e atratividade das cidades – e do próprio país – decorre da nova organização econômica, que tem impactos nas opções de desenvolvimento disponíveis, na própria concepção de planejamento urbano e, como demonstrado, no ordenamento jurídico do país como um todo.

Portanto, é possível ver que se trata de uma forma, frente às contingências pelo momento histórico, de buscar atender a pressões – políticas, econômicas, de atores nacionais e internacionais – e entender como uma maneira válida, embora passível de questionamentos, de reagir a fatores externos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACORDO põe fim a greve no Mineirão. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 91, nº. 30.029, 23 jun. 2011. Esporte, D5.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. *Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas*. Brasília: ANAC, 2015.

ALENCAR, Kennedy; SANDER, Letícia. Lula move plano para capitalizar como ‘patrono’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 28 out. 2007. Esportes, D4.

ALENCAR, KENNEDY. Eliminatórias são mimo de quem ficar sem jogos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

ALMEIDA, Bárbara Schaustek de; MARCHI JR, Wanderley; PIKE, Elizabeth. The 2016 Olympic and Paralympic Games and Brazil’s soft power. *Contemporary Social Science*, vol. 9, n, 2, set. 2013. Pp. 271-283. DOI: <https://doi.org/10.1080/21582041.2013.838291>.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. *Rev. bras. polít. int.*, Brasília, v. 47, n. 1, p. 162-184, June 2004.

AMORIM, Eduardo Baptista. *Os silêncios, os silenciamentos e a cobertura midiática da Copa do Mundo em Pernambuco*. 2018. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco.

ARANTES, Elaine Cristina. *O design estratégico da concessão aeroportuária no Brasil*. 2014 Tese (Doutorado em Administração) – Escola de Negócios, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

ARANTES, Elaine; MARTINS NETTO, Omar Daniel; REIS SILVA, Jorge Miguel dos. Perdendo Altitude: ascensão e declínio da Infraero. In: DALLAMUTA, João; OLIVEIRA, Luiz César de; HOLZMANN, Henrique Ajuz (org.). *Administração, Empreendedorismo e Inovação 6*. Ponta Grossa: Atena, 2019. Pp. 146-165.

AVELÃS NUNES, António José. Aventuras e desventuras do Estado Social. In: BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto; MELO, Claudineu de (org.). *Direitos Humanos, Democracia e República*: homenagem a Fábio Konder Comparato. São Paulo: Quartier Latin.

BAADE, Robert A; DYE, Richard F. The Impact of Stadiums and Professional Sports on Metropolitan Area Development. *Growth and Change*, v. 21, n. 2, 1990.

BAADE, Robert A. Professional Sports as Catalysts for Metropolitan Economic Development. *Journal of Urban Affairs*, v. 18, n. 1, 1996. Pp. 1-17.

BÄCHTOLD, Felipe; PICHONELLI, Matheus. De olho na Copa, cidades abrem cofre. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.145, 18 jan. 2009. Esporte, D1.

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BARAT, Josef. Crise do petróleo e reformulação da política de transportes. *Pesq. Plan. Econ.*, Rio de Janeiro, 5(2), dez. 1975. Pp. 475-516.

BARBOSA, Euler Márcio Lelis. Direito Desportivo: noções introdutórias. *Ratio Juris*, v. 2, nº.1, jan.-jun. 2019.

BARSETTI, Sílvio. Fifa enche a bola do Brasil em relatório sobre 2014. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.647, 27 out. 2007. Esportes, E4.

BASTOS, Mariana. Para sindicato, cidades ainda não tem condições de atender demanda aérea. *Folha de São Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esportes, D2

BATER, Thaís Sena; MACHADO, Ivy Costa Torres; SOUZA, Ana Luiza Lima de; FERNANDES, Elton. Análise das ligações dos 16 aeroportos das cidades-sede da Copa de 2014. *Sitraer*, 9 (2010). Pp. 433-444.

BAUMAN; Zygmunt; LYON, David. *Vigilância Líquida*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

BAUMGARTNER, Wendel Henrique. Cidades universitárias, cidades médias, cidades pequenas: análises sobre o processo de instalação de novos campi universitários. *Espaço Aberto*, v. 5, nº. 1, 2015. Pp. 73-93.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, ano 2011, v. 13, n. 13. Pp. 72 –93.

BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014.

BLACK, David. The Symbolic Politics of Sport Mega-Events: 2010 in Comparative Perspective. *South African Journal of Political Studies*, vol. 34, n. 3, 2007. Pp. 261-276.

BLAKE, Peter. *The Master Builders: Le Corbusier, Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright*. Nova York: Alfred A. Knopf, 1960.

BONAVIDES, Paulo. *Curso de Direito Constitucional*. São Paulo: Malheiros, 2004.

BRANDÃO, Ludmila. Da cidade moderna às contemporâneas: notas para uma crítica do urbanismo modernista. *Territórios e fronteiras*, vol. 7, nº. 1, 2014. Pp. 247-271.

BRANSKI, Regina Meyer; FREIRE NUNES, Elisa Eroles; LOUREIRO, Sérgio Adriano; LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. Infraestruturas nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, jul./dez. 2013, pp. 557-582.

BRASIL. *Constituição Federal*, promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em jan. 2021.

BRASIL. *Estatuto da Cidade* (Lei nº. 10.257), de 10 de julho de 2001. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em nov. 2020.

BRASIL. *Lei complementar nº. 14*, de 08 de junho de 1973. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm>. Acesso em nov. 2020.

BRASIL. *Lei nº. 4.380*, de 21 de agosto de 1964. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4380.htm>. Acesso em nov. 2020.

BRASIL. *Lei nº. 8.672*, de 6 de julho de 1993. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8672.htm>. Acesso em jan. 2021.

BRASIL. *Lei nº. 9.615*, de 24 de março de 1998. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9615consol.htm>. Acesso em jan. 2021.

BRASIL. *Lei nº. 10.671*, de 15 de maio de 2003. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.671.htm>. Acesso em jan. 2021.

BRASIL. *Lei nº. 12.462*, de 4 de agosto de 2011. Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm>. Acesso em jan. 2021

BRASIL. *Lei 12.663*, de 05 de junho de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12663.htm>. Acesso em jan. 2021.

BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana* (Lei nº. 12.587), de 03 de janeiro de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em nov. 2020.

BRASIL. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA. ADI 4.976. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, 7 mai. 2014. Disponível em <

http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/ADI_4976_VOTO_MRL.pdf>. Acesso em jan. 2021.

CALDAS, Diogo Oliveira Muniz. A remoção dos moradores da Vila Autódromo: a gentrificação como característica do governo Eduardo Paes. *Revista de Direitos Sociais e Políticas Públicas*, Brasília, v. 3, n. 1, jan./jun. 2017. Pp. 135-152.

CAMINOTO, João. Evento trará lucro inestimável. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

CAMPANELLA, T.C.. Jane Jacobs and the Death and Life of American Planning. In: PAGE, M.; MENNEL, T. (eds.). *Reconsidering Jane Jacobs*. Chicago/Washington: American Planning Association, 2011.

CARVALHO, Luciana Ferreira; ALVES, Cláudio Jorge Pinto. O Desafio da Infra-estrutura Aeroportuária para a Copa do Mundo de 2014. In: *Anais do 15º Encontro de Iniciação Científica e Pós-Graduação do ITA – XV ENCITA*, 2009, São José dos Campos.

CASTRO, Demian Garcia; GAFFNEY, Christopher; NOVAES, Patrícia Ramos; RODRIGUES, Juciano; PEREIRA DOS SANTOS, Carolina; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves. O Projeto Olímpico da Cidade do Rio de Janeiro: reflexões sobre os impactos dos megaeventos esportivos na perspectiva do direito à cidade. In: CASTRO, Demian Garcia; GAFFNEY, Christopher; NOVAES, Patrícia Ramos; RODRIGUES, Juciano; PEREIRA DOS SANTOS, Carolina; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves (org.). *Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, pp. 35-37.

CHADE, Jamil; NOSSA, Leonencio. Copa começa com polêmicas, e sem Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H1.

CHADE, Jamil. Platini apoia CBF, mas quer favor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.696, 27 out. 2007. Esportes, E4.

COATES, Denis; HUMPHREYS, Brad R. The Growth Effect of Sport Franchises, Stadia, and Arena. *Journal of Policy Analysis and Management*, v. 18, n. 4, 1999. Pp. 601-624.

COBOS, Paulo. Brasil aéreo é um grande pinga-pinga. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 89, nº. 29.273, 26 maio 2009. Esportes, D4.

COM 12 sedes, Comitê da Copa-2014 ganha poder. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 88, nº. 29.123, 27 dez. 2008. Esporte, D2.

COPA do Mundo de 2014 será no Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Capa.

CORNELISSEN, Scarlett. “Our struggles are bigger than the World Cup”: civic activism, state-society relations and the socio-political legacies of the 2010 FIFA World Cup. *The British Journal of Sociology*, 2012, v. 63, n. 2. Pp. 328-348.

COSTA, Débora Grassetti Martins da; BORRÁS, Miguel Ángel Aires; FONTES, Andréa Regina Martins; RAMOS DA SILVA, João Eduardo Azevedo. Avaliação da qualidade da infraestrutura e serviços em aeroportos do Estado de São Paulo, Brasil. *Iberoamerican Journal of Industrial Engineering*, Florianópolis, SC, Brasil, v. 5, n. 9, p. 89-112, 2013.

CUNHA, Neiva Vieira da; SILVA MELLO, Marco Antonio. Novos conflitos na cidade: a UPP e o processo de urbanização da favela. *Dilemas*, nº. 3, vol. 4, jul./set. 2011.

CUIABÁ comemora vitória sobre rival regional. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H3

DA COSTA, Lamartine P. *Olympic Studies: current intelectual crossroads*. Rio de Janeiro: Gama Filho, 2002. 380p.

DANTAS, Iuri. Adoção da telefonia 4G no Brasil pode esbarrar nas restrições a antenas. *O Estado de S. Paulo*, ano 133, nº. 43.226, 22 fev. 2012. Negócios, B7.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. São Paulo: Atlas, 2015.

DIAS, Roberto. Copa redesenha política dos países que a recebem. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, 28 out. 2007. Esporte, D2.

DOHLNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Contexto, 2017.

DOMINGUES, Edson Paulo; BETARELLI JÚNIOR, Admir Antonio; MAGALHÃES, Aline Souza. Quanto vale o show? Impactos econômicos dos Investimentos da Copa do Mundo 2014 no Brasil. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 41, n. 2, abr./jun. 2011. Pp. 409-439.

DRIEGA, Alexander WM. Olympics Before Pierre de Coubertin. *Journal of Olympic History*, 1997. Pp. 20-27.

DRULA, Andréia Juliana. *O processo de transformação de um estádio para arena: o caso “Arena da Baixada”*. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

DYER-WHITEFORD, Nick. *Cyber-Marx: cycles and circuits of struggle in high technology capitalism*. Chicago: University of Illinois, 1999.

EM SP, festa e muitas promessas. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H3.

ERFANI, Azadeh. Kicking away responsibility: FIFA’s role in response to migrant worker abuses in Qatar’s 2022 World Cup. *Jeffrey S. Moorad Sports Law Journal*, 2015, v. 22, n. 2. Pp. 623-662.

ESTENDER, Antônio Carlos; SOBREIRA DE AMORIM CAMARGO, Enilso Marcio. A Participação Do BNDES No Desenvolvimento Do Setor De Logística para A Copa Do Mundo. *Revista Científica Hermes*, vol. 7, jul./dez. 2012, pp. 3-14.

EXCLUÍDO acusa: ‘Foi jogo de cartas marcadas’. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H1.

FESTA de 3ª feira será só para ‘cumprir tabela’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.696, 27 out. 2007. Esportes, D4.

FIFA pede estudo sobre os custos. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H3.

FLAMENGO empata e é campeão; acidente na arquibancada fere 88. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 72, nº. 23.119, 20 jul. 1992. Capa.

FIUZA, Eduardo P. S. O Regime Diferenciado de Contratações Públicas e a Agenda Perdida das Compras Públicas. *Radar*, nº 19, abr. 2012.

FORTUNA, James J. Neoclassical form and the construction of power in Fascist Italy and Nazi Germany. In: ROCHE, Helen; DEMETRIOU, Kyriakos. *Brill's Companion to Classical Reception*. Leiden/Boston: Brill, 2018. Pp.435-456.

FOURQUET, François. Cidades e economias-mundo segundo Fernand Braudel. *Espaços & Debates*, nº 33, 1991. Pp. 53-62.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32ª ed. São Paulo: Companhia Nacional, 2005.

GABEIRA, Fernando. Também fui brasileiro. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 28.703, 03 nov. 2007. Opinião, A2.

GAFFNEY, Christopher. Arenas de conflito: os processos conflituosos durante a preparação para a Copa do Mundo no Brasil. In: ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, Orlando; et al. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2015.

GIROLDO, Fabiana Perrut de Melo; SANTOS, Reinaldo dos. Configurando uma cidade universitária: história, conceito, perfil e características de cidades universitárias. In: *Enepex – Encontro de Ensino, Pesquisa e Extensão*, 2014. Pp. 1-20.

GODINHO, Gustavo. A “emergência” do planejamento estratégico das cidades. GEOPUC – Revista do Departamento de Geografia da PUC-RIO, a. 3, n. 6, jul./dez. 2010. Pp. 1-32.

GRADE do Maracanã cai; 88 ficam feridos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 72, nº. 23.119, 20 jul. 1992. Esporte, 5.4.

GRATZ, Roberta Brandes. Central Elements of Jane Jacobs’s Philosophy. In: SCHUBERT; Dirk. *Contemporary Perspectives on Jane Jacobs: Reassessing the Impacts of an Urban Visionary*. Surrey/Burlington: Ashgate, 2014.

GREVE estraga a festa no Maracanã. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 132, nº. 43.066, 15 set. 2011. Esportes, E6.

GRIX, Jonathan; BRANNAGAN, Paul Michael; HOULIHAN, Barrie. Interrogating States’ Soft Power Strategies: A Case Study of Sports Mega-Events in Brazil and the UK. *Global Society*, [s.l.], v. 29, n. 3, p.463-479, 10 jun. 2015.

GRIX, Jonathan; HOULIHAN, Barrie. Sports Mega-Events as Part of a Nation's Soft Power Strategy: The Cases of Germany (2006) and the UK (2012). *The British Journal Of Politics And International Relations*, [s.l.], v. 16, n. 4, p.572-596, 2 abr. 2013.

GUSTIN, Miracy B. S.; DIAS, Maria Tereza Fonseca. *(Re)pensando a pesquisa jurídica*. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

GUTTERRES, Anelise dos Santos. *A resiliência enquanto experiência de dignidade*. 2014. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pp. 265-266.

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017.

HOLZMEISTER, A. A brief history of soccer stadiums in Brazil. *Soccer & Society*, 2013, v. 15, nº. 1, pp. 65-80.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações*. Brasília: IPEA, 2011.

ITRI, Bernardo; PEIXOTO, Paulo. Quem faz: Em visita ao Mineirão, que tem operários parados... *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 91, nº. 30.117, 17 set. 2011. Esportes, D5.

KATTAH, Eduardo; RESKALLA, Aline. Greve no Mineirão ofusca presença de Dilma e Pelé. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 132, nº. 43.068, 17 set. 2011. Esportes, E4.

KIDDER, Paul. The Right and the Good in Jane Jacobs's Urbanism. In: HIRT, Sonia; ZAHM, Diane. *The Urban Wisdom of Jane Jacobs*. Londres/Nova York: Routledge, 2012.

LANG, Marina. Cara e limitada, rede 4G tende a desafogar tráfegos de dados do 3G. *Folha de São Paulo*, ano 93, nº. 30.700, 22 abr. 2013. Tec, F4.

LEITE, Almir. Agora é colocar mãos às obras. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H2.

LISI, Clement A. *A History of the World Cup*. Lanhan/Toronto/Plymouth: The Scarecrow Press, 2011.

LO RICCO, Gabrielle. *Le Corbusier*. Milão: Giunti, 2018.

LOUSADA, Bruno. Gafe e piada sem graça marcam anúncio das 12 sedes do Mundial. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.230, 1º maio. 2009. Especial, H1.

LÖWY, Michael. *Walter Benjamin: aviso de incêndio*. São Paulo: Boitempo, 2005.

LUIZ, Edson Medeiros Branco; HELENO, Eduardo. O soft power brasileiro em busca de uma identidade sul-americana. *Poder, Estratégia e Sociedade*, nº. 0, vol. 1, fev/2011. Pp. 41-52.

LULA criará comissão por ‘PAC da bola’. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

LUTA pelas vagas finais foi bastante acirrada. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.229, 31 maio. 2009. Esportes, E5.

MAIA, Leonardo. Justiça considera abusiva a paralisação no Maracanã. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 132, nº. 43.068, 17 set. 2011.

MAIA, Leonardo. Políticos cortejam presidente da CBF antes da escolha das sedes. *O Estado de São Paulo*, ano 130, nº. 42.219, 21 maio 2009. Esportes, E2.

MARCHI JÚNIOR, Wanderley; BOLSMANN, Chris; ALMEIDA, Bárbara Schausteck de; SOUZA, Juliano de. A Copa do Mundo FIFA na África do Sul/2010 - como foi a experiência e o que podemos aprender com ela? *Movimento (ESEFID/UFRGS)*. Porto Alegre, p. 711-723, dez. 2013. ISSN 1982-8918. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/37532/28923>>. Acesso em abr. 2020. doi: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.37532>.

MARRARA, Thiago. Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista Digital de Direito Administrativo (RDDA)*, v. 2, nº. 1, pp. 120-136.

MARTINS RODRIGUES, Juciano. Mobilidade Urbana nos Megaeventos Esportivos: panorama crítico das ações e projetos para a Copa do Mundo 2014. In: SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; GAFFNEY, Christopher; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

MASCARENHAS, Gilmar; GAFFNEY, Christopher. A Festa Acabou? Os Estádios de Futebol E a Disciplina Socioespacial. In: *Desvendando o Jogo: Nova Luz Sobre o Futebol*. Rio de Janeiro: EDUFF, 2014.

MATHESON, Victor A. Upon further review: an examination of sporting event economic impact studies. In: *The Sport Journal*, v. 5, n. 1, 2002

MATTOS, Rodrigo. Cidades tem planos sem orçamento para a Copa. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.699, 31 out. 2007. Esportes, D6-D7.

MATTOS, Rodrigo. ‘Escolha técnica’ não valeu para 3 sedes. *Folha de S. Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esporte, D1.

MC AULIFFE, Mary. *Paris, City of Dreams: Napoleon III, Haussmann and the creation of Paris*. Lanham: Rowman&Littlefield, 2020.

MONTEIRO, Cristiano Fonseca. *A dinâmica política das reformas para o mercado na aviação comercial brasileira (1990-2002)*. 2004. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MOURA COSTA, Heloísa Soares; MENDONÇA, Jupira Gomes de. Novidades e permanências na produção do espaço da metrópole: um olhar a partir de Belo Horizonte. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal de; CARDOSO, Adauto Lucio; MOURA COSTA, Heloisa Soares de; VAINER, Carlos Bernardo. *Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

NGONYAMA, Percy. The 2010 FIFA World Cup: critical voices from below. *Soccer and society*, 2010, 11:1-2. Pp. 168-180.

NINIO, Marcelo. Nacionalismo marca volta da Copa ao país após 57 anos. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D1.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce (ed.) *Sports Mega-Events and Urban Legacies: The 2014 FIFA World Cup, Brazil*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017. 174p.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. THE 2014 FIFA WORLD CUP IN BRAZIL: Hosting a Sport Mega-Event in a BRIC Context. In: NOBRE, Eduardo Alberto Cusce (ed.) *Sports Mega-Events and Urban Legacies: The 2014 FIFA World Cup, Brazil*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017. Pp. 1-23.

NYE JR, Joseph S. *Soft Power: the means to success in world politics*. Nova York: Public Affairs, 2004.

OLIVEIRA, José Hélio Dias de. *Transformações Socioespaciais em Várzea Grande – MT: entre negócios urbanos e remoções de famílias no contexto da realização da Copa do Mundo de 2014*. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Mato Grosso.

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de; VAINER, Carlos. Megaeventos no Brasil e no Rio de Janeiro: uma articulação transescalar na produção da cidade de exceção. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014

ORTEGA, Vicente Rodriguez. Atlético versus Real: Madrid's soccer feud, urban space and stadia. *Soccer & Society*, 2018, v. 19, nº. 5-6. Pp. 716-729.

PALCOS vão unir o país pela bola. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H4-H5.

PALANQUE para políticos domina festas da vitória. *Folha de S. Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esporte, D3.

PARA cartola, nenhuma sede está preparada. *Folha de São Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esportes, D2.

PARALISAÇÕES atrasaram obras na África do Sul. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 91, nº. 30.117, 17 set. 2011. Esportes, D4.

PEREIRA, Girlaynne Danusia Farias. *Ressignificando uma estrutura em crise: (RE) discutindo a aeromobilidade no Brasil pós apagão aéreo*. 2015. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

PERRONE, Ricardo; MATTOS, Rodrigo. Eliminatórias são campo de lobistas por Copa-14. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.721, 21 out. 2007. Esportes, D2.

PERRONE, Ricardo; MATTOS, Rodrigo. Fifa aprova até pontos fracos do Brasil. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

PERRONE, Ricardo. Paineis FC. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.693, 24 out. 2007. Esportes, D2.

PERRONE, Ricardo. Paineis FC. *Folha de S. Paulo*, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D2.

PINHEIRO, Pedro Mascarenhas de Souza; ALBERTON, Anete; CANCELLIER, Éverton Luis Pelizzaro de Lorenzi. Turismo em estádios esportivos: Estudo de caso do Estádio Beira-Rio. *Anais do VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul*, 2012, Caxias do Sul. Pp. 1-16.

PORTER, Philip K.; FLETCHER, Deborah. The Economic Impact of the Olympic Games: ex ante predictions and ex poste reality. *Journal of Sports Management*, v. 22, 2008. Pp. 470-486.

PROJETO prevê gasto de 2,8 bilhões com estádios. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.695, 26 out. 2007. Esportes, D1.

PROJETO inclui estádios ociosos após o Mundial. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.699, 31 out. 2007. Esportes, D7.

PRONI; Marcelo Weishaupt; OLIVEIRA DA SILVA, Leonardo. *Impactos Econômicos da Copa do Mundo de 2014: projeções superestimadas*. Texto para discussão nº. 211. Campinas: IE/UNICAMP, 2012.

RAWSON, Andrew. *Showcasing the Third Reich: The Nuremberg Rallies*. Cheltenham: Spellmount, 2012. 192p.

RAY, Beverly. Analyzing Political Art to Get a Historical Fact: *Guernica* and the Spanish Civil War. *The Social Studies*, 97:4, 2010. Pp. 168-171.

REIS, Rômulo Meira. TELLES, Silvio de Cassio Costa. DACOSTA, Lamartine Pereira. Estádios da Copa de 2014: Perspectivas de um legado. *Pensar a prática*, Goiânia, v. 16, n. 2, abr./jun. 2013. Pp. 589-599.

RESENDE, Caio Cordeiro de. *Avaliando o Impacto da Política de Privatização de Aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético*. Prêmio SERPLAN de Monografias, 2017.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés; SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarro. *Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de vitória (séc. XX-XXI)*. *Dimensões*, vol. 28, 2012, pp. 385-412.

RICUPERO, Rubens. À sombra de Charles de Gaulle: uma diplomacia carismática e intransferível. A política externa do governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010). *Novos estud.* - CEBRAP, São Paulo, n. 87, p. 35-58, July 2010.

ROCHE, Maurice. *Mega-events & Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. London/New York: Routledge, 2000. 296p.

RODRIGUES, Amélia Pinto Costa; DRULA, Andreia Juliana; Rechia, Simone. Do rubro-negro ao neutro da Fifa: uma análise das transformações dos estádios-sede da Copa do Mundo de 2014. *Movimento*, Porto Alegre, v. 23, n. 4, out./dez. 2017. Pp. 1283-1296.

ROMANO, Fillipe Soares. Atratividade turística em estádios de futebol: visitação no estádio Arena Corinthians. São Paulo, 2018. Dissertação (Mestrado)-Escola de Artes, ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, pp. 47-59

ROMBALDI, Maurício. A Copa de 2014 e a internacionalização da militância no Brasil. In: *Anais do 1  Seminário Internacional de Ciência Política*, 2015, Porto Alegre.

ROMBALDI, Maurício. Estratégias sindicais internacionais direcionadas a megaeventos esportivos no Brasil: novidades   renovação das práticas? *Anais do 40  Encontro Anual da ANPOCS*, 2016, Caxambu.

ROSENTRAUB, Mark S.; SWINDELL, David; PRZYBYLSKI, Michael; MULLINS, Daniel R. Sport and downtown development strategy: if you build it, will jobs come? *Journal of Urban Affairs*, v. 16, n. 3, 1994. Pp. 221-239.

ROSSI, Clóvis. Com direito a bola e taça, Lula vira torcedor. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D12.

ROSSI, Clóvis. Pergunta sobre violência irrita Ricardo Teixeira. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº 28.700, 31 out. 2007. Esporte, D2.

SANCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2ª ed. Chapecó: Argos, 2010.

SANCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; NOVAIS, Pedro (org.). *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014.

SÁNCHEZ, Fernanda. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas de ação e conflitos no Rio de Janeiro. In: SÁNCHEZ, Fernanda; BIENENSTEIN, Glauco; LEAL DE OLIVEIRA, Fabricio; NOVAIS, Pedro. *A Copa do Mundo e as Cidades: políticas, projetos e resistências*. Niterói: UFF, 2014.

SANDER, Letícia. Ministro diz que programa atual já ajuda. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 29 out. 2007. Esportes, D7.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 6ª ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. 6ª ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001.

SEABRA, Cátia. Disputa pela Copa expõe rixas entre Estados. *Folha de São Paulo*, São Paulo, ano 87, nº. 28.697, 28 out. 2007. Esportes, D4.

SEDES de abertura e final só serão anunciadas em 2010. *Folha de São Paulo*, ano 89, nº. 29.279, 1º jun. 2009. Esportes, D1-D3.

SIGOLI, Mário André; ROSE JR, Dante de. A história do uso político do esporte. *R. Bras. Ci. E Mov.*, Brasília, v. 12, n. 2. Jun/2004. Pp. 111-119.

SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro*. 7ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

SILVA, Orlando. ‘A Copa do Mundo é nossa’. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

SIQUEIRA, Lucimar Fátima. A questão da moradia em tempos de Copa do Mundo em Porto Alegre. In: SOARES, Paulo Roberto S. (org.). *Porto Alegre: Os Impactos da Copa do Mundo 2014*. Porto Alegre: Deriva, 2015.

SOARES, Carlos Roberto. *Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno*. 2009. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento). Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná, Curitiba. Pp. 57-70;

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Megaeventos esportivos e o urbano: a Copa do Mundo de 2014 e seus impactos nas cidades brasileiras. *Revista FSA*, Teresina, v. 10, out./dez. 2013. Pp. 195-214.

SOBIERAJSKI, José Luiz. *Política do Direito Desportivo Brasileiro*. 1999. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

SOONHWAN, Lee. A review of economic impact studies on sporting events. *The Sport Journal*, v. 4, n. 2, 2001.

SUPLICY, Marta. 'Bola e turismo: tudo a ver'. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

TAVARES, Otavio. Megaeventos esportivos. *Movimento (ESEFID/UFRGS)*, Porto Alegre, p. 11-35, out. 2011. ISSN 1982-8918.

VAINER, Carlos; BIENENSTEIN, Regina; TANAKA, Giselle Meguni Martino; LEAL DE OLIVEIRA, Fabrício; LOBINO, Camilla. O Plano Popular da Vila Autódromo, uma experiência de planejamento conflitual. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, 15, 2013.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 75-102.

VALENCA, Marcelo M.; CARVALHO, Gustavo. Soft Power, Hard Aspirations: the Shifting Role of Power in Brazilian Foreign Policy. *Bras. Political Sci. Rev.*, São Paulo, v. 8, n. 3, p. 66-94, Dec. 2014.

VALERI, Amanda. Expectativa é de que o Mundial atraia mais de 500 mil estrangeiros. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.651, 31 out. 2007. Especial, H6.

VAROTTI, Felipe de Pilla; NASSIF, Vânia Maria Jorge. GP Brasil de Fórmula 1: um megaevento esportivo e sua relação com a cidade de São Paulo. *Motrivivência*, Florianópolis, v. 31, n. 57, mar. 2019. ISSN 2175-8042.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL/IPEA, 2011.

VASCONCELLOS, Leonardo Fernandes Soares. *O Aeroporto como Integrante de um Projeto de Desenvolvimento Regional: a experiência brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília.

VIANA, Larissa de Alcantara. Copa do Mundo Fifa 2014 e os impactos na vida da população de baixa renda em Fortaleza - CE. *Revista de Direito à Cidade*, v. 7, nº. 2, pp. 345-373.

VIANA, Larissa de Alcantara. Da conquista à resistência: Copa do Mundo, moradia, remoções e movimentos sociais em Fortaleza-CE. 2015. 206 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

VIRILIO, Paul. *El Ciber mundo, la política de lo peor*: entrevista com Philippe Petit. Madrid: Teorema, 1997.

WINCKLER, Bruno. Estudos mostra problemas nos estádios. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, nº. 41.653, 02 nov. 2007. Esportes, E1.

WŁODARCZYK, Arkadiusz. Olympia by Leni Riefenstahl – Propaganda, Document or Art? *Studies in Sport Humanities*, Kraków: University of Physical Education in Kraków, n. 19, 2016. Pp. 37-41.