

Megaeventos esportivos e desenvolvimento local: os impactos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 na Zona Leste de São Paulo*

Eduardo A. C. Nobre¹

Resumo

A ideia da promoção de megaeventos esportivos tem sido defendida por consultores internacionais de planejamento urbano estratégico como uma maneira para que as cidades concorram entre si pelos "escassos investimentos internacionais" e alcancem o desenvolvimento econômico em um "ambiente extremamente competitivo" do capitalismo contemporâneo. Eles dizem que ao hospedar esses eventos, uma grande quantidade de investimentos públicos e privados em infraestrutura, serviços e atividades geradoras de emprego será aplicada na cidade, investimentos estes que levariam mais tempo para acontecer sem eles: é o chamado legado. No entanto, muitos autores têm criticado essa estratégia, uma vez que geralmente representa um grande desvio de investimentos para o suporte aos negócios, apresentando pouco retorno social. O objetivo deste artigo é analisar os impactos das obras da Copa do Mundo da FIFA de 2014 na Zona Leste da cidade de São Paulo, considerando principalmente a promessa de desenvolvimento local como seu principal legado.

Os megaeventos como estratégia de desenvolvimento

A ideia da promoção de megaeventos esportivos tem sido defendida por consultores internacionais de planejamento urbano estratégico como uma maneira para que as cidades concorram entre si pelos "escassos investimentos internacionais" e alcancem o desenvolvimento econômico em um "ambiente extremamente competitivo" do capitalismo contemporâneo. Eles dizem que ao hospedar esses eventos, uma grande quantidade de investimentos públicos e privados em infraestrutura, serviços e atividades geradoras de emprego será aplicada na cidade, investimentos estes que levariam mais tempo para acontecer sem eles: é o chamado legado.

No entanto, muitos autores têm criticado essa estratégia, uma vez que geralmente representa um grande desvio de investimentos para o suporte aos negócios, resultando

* Texto publicado em: Vainer, Carlos; Broudehoux, Anne Marie; Sánchez, Fernanda; Oliveira, Fabrício Leal (orgs.) **Os megaeventos e a cidade**: perspectivas críticas. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016. p. 360-388.

¹ Professor Doutor de Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, coordenador científico do NAPPLAC (Núcleo de Pesquisa: Produção e Linguagem do Ambiente Construído) e pesquisador associado do LabHab (Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos), eacnobre@usp.br.

em um pequeno retorno social. Do ponto de vista do planejamento dos megaeventos, esses representam um desvio dos investimentos nas demandas reais da comunidade para o atendimento das necessidades temporárias do evento.

Kassens-Noor (KASSENS-NOOR, 2012) ao analisar o planejamento de transporte para quatro cidades olímpicas (Barcelona, Atlanta, Sidney e Atenas) chegou à conclusão de que o COI – Comitê Olímpico Internacional teve uma forte influência na definição desses projetos, que acabaram sendo bastante diferentes do que havia sido planejado para essas cidades antes da candidatura. Pior ainda, eles representaram um forte desvio de investimentos no atendimento da demanda real de mobilidade dessas cidades e acabaram por ser tornar grandes "elefantes brancos", com pouca utilização pela população local após os eventos.

Além disso, os impactos das intervenções, obras e regulamentos desses eventos geralmente tem resultado em perdas para comunidade local. Nesse aspecto os principais "ganhadores" desse processo seriam os empreendedores, os proprietários de terras e de negócios no local em detrimento das camadas mais excluídas da população, principalmente os moradores de baixa renda do entorno e o pequeno comércio local.

Brimicombe (BRIMICOMBE, 2013) avaliou os resultados de Jogos Olímpicos de Londres 2012 e chegou à conclusão de que as principais promessas de legado a nível nacional não foram cumpridas. Em primeiro lugar, os gastos para realização do evento foram muito superiores ao orçamento original (£ 10 bilhões contra £ 2 bilhões), sendo que setor público arcou como 90% desse total, apesar das promessas iniciais ao contrário. Os objetivos de transformar o Reino Unido em uma nação esportiva também não ocorreram, pois era esperado que um milhão de jovens iniciassem atividades esportivas por uma hora ao menos três vezes por semana, sendo que essa estimativa foi revisada para uma hora uma vez por semana.

Mesmo o legado dos jogos para a cidade de Londres é questionável. A proposta de localização dos Jogos na Zona Leste tinha como objetivo promover um processo de regeneração urbana em uma área caracterizada pelo uso industrial em transição com grandes passivos ambientais e forte presença de população vulnerável de baixa renda. Considerando os dois principais objetivos locais, de provisão de habitação social e de postos de trabalho para atender as necessidades locais, o legado parece também ter sido um fracasso.

Westfield Stratford City, um dos maiores centros comerciais da Europa, com ABL de 175 mil metros quadrados, foi construído ao lado do Parque Olímpico Rainha Elizabeth II, a fim de proporcionar atividades econômicas e postos de trabalho para a área. No entanto, segundo o draft do plano local realizado pela London Legacy Development Corporation apenas 20% dos dez mil empregos criados foi destinado para a população local, onde existem graves problemas sociais de desemprego (LLDC, 2013).

Além disso, em uma avaliação aleatória feita pelo autor dentro do shopping percebeu-se que apenas um terço das pessoas parecia não ser de ascendência anglo-saxã, enquanto

que 49% da população do Município de Newham, onde o shopping está localizado, é de comunidades étnicas minoritárias com predominância de bengaleses e paquistaneses.

A Vila Olímpica foi transformada no empreendimento habitacional de luxo, "East Village London", e agora está sendo vendida para a comunidade. Os preços dos imóveis novos dispararam: um apartamento novo de um quarto estava sendo vendido a £ 300.000 em 2014, em contraste com os de dois quartos antigos, que estavam sendo vendidos a uma média de £ 230.000 (ZOOPLA PROPRIETY GROUP, 2014). O contraste da qualidade do espaço construído resultante dos Jogos Olímpicos com os bairros pobres existentes no entorno também é bastante grande, conforme pode ser visto nas fotos abaixo.



Figuras 1 e 2: East Village London e Conjunto Residencial Major Road, Newham, Londres.
Autor: Eduardo Nobre, 2014.

Esses fatos podem ocasionar a longo prazo um processo de gentrificação na região, tendo em mente que desde os anos 1980, o braço leste do vale do Tâmesa vem sendo objeto de vários projetos de renovação urbana de cunho elitista, atraindo investimentos russos, chineses e árabes².

Os megaeventos esportivos no Brasil

No caso do Brasil, as confirmações do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 e do país como sede da Copa do Mundo FIFA de 2014, fazem do país um estudo de caso importante para compreender os efeitos dos megaeventos.

Nesse contexto, Sánchez *et al.* (2014) analisaram os impactos físico-territoriais e socioeconômicos das ações do poder público e da iniciativa privada para a realização desses megaeventos esportivos sobre as cidades e seus moradores.

A cidade do Rio de Janeiro destacou-se por sediar tanto os jogos pan-americanos, olímpicos e a final da copa. Sánchez (2014) abordada no seu capítulo os impactos nessa

² Especificamente as regiões da Bermondsey, Canary Wharf, North Greenwich e Royal Docks.

cidade. Compreendendo os megaeventos como uma forma contemporânea de conceber o planejamento urbano e as intervenções nas cidades, a autora afirma que a revisão de estudos de caso acerca do “legado” demonstra que os benefícios sociais e materiais são decepcionantes e que a retórica dos efeitos positivos desses eventos não se sustenta. Tais aspectos negativos acentuam-se em países extremamente desiguais como o Brasil, onde a realização dos megaeventos tende a enfatizar a desigualdade, conforme analisado nos Jogos Panamericanos de 2007, os preparativos para a Copa do Mundo 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016.

Conforme ela demonstra, para a realização desses eventos, o poder público concentrou investimentos nas áreas de interesse do capital imobiliário no interior dos bairros nobres da cidade. A população mais pobre foi removida e não houve redistribuição dos benefícios de infraestrutura urbana para o resto da cidade. Pior ainda, investimentos públicos foram realizados na construção de equipamentos que, no futuro, serão comercializados pela iniciativa privada dentro de uma lógica mercadológica, favorecendo a especulação imobiliária, as empreiteiras e o setor hoteleiro.

A cidade se transformou numa “cidade de exceção”, apoiada nas parcerias público-privadas, nos grandes projetos urbanos e na flexibilização da lei. Contudo, ao lado dos efeitos negativos dos eventos analisados, Fernanda mostra como a sociedade civil não se manteve passiva ao processo, pois grandes manifestações, com eventual apoio do judiciário, conseguiram algumas vitórias, como a permanência da Comunidade Vila Autódromo e a revisão da reforma do Complexo do Maracanã e arredores.

A Copa do Mundo FIFA 2014 e a cidade de São Paulo

Mesmo com as críticas já existentes sobre os impactos dos megaeventos esportivos, o Governo Brasileiro apresentou em 2006 a sua candidatura para sediar a Copa do Mundo da FIFA de 2014, com o seguinte objetivo:

[...] coordenar um programa de investimento que transformará algumas das capitais mais importantes do país, de norte a sul e de todas as regiões: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Para todos os brasileiros, qualquer que seja o resultado da Copa, ficará um **relevante legado** em infraestrutura, criação de emprego e renda e promoção da imagem do país em escala global. (BRASIL, 2013)

Apesar do fato da FIFA preferir uma quantidade menor de cidades-sede (seis), o Governo Brasileiro pressionou por um número maior (doze) a fim de distribuir os investimentos por diversas regiões do país, esperando colher os resultados³ no ano da copa, marcado também pela realização de eleições nacionais.

³ O Governo Federal acabou por superestimar os benefícios advindos da implementação da Copa do Mundo, como pode ser visto na transcrição ao lado: “*Estima-se que a Copa do Mundo da FIFA 2014 agregará R\$ 183 bilhões ao PIB do país e mobilizará R\$ 33 bilhões em investimento em infraestrutura, com destaque para a*

A cidade de São Paulo foi escolhida para sediar o jogo de abertura. Em 13 de janeiro de 2010 foi assinado o termo de compromisso entre o Ministro dos Esportes, o Governador do Estado, o Prefeito, e o presidente do São Paulo Futebol Clube⁴, time paulistano dono do Estádio do Morumbi (a maior da cidade na época). Por esse termo, ficou acertada a Matriz de Responsabilidades, definindo as responsabilidades pela execução das medidas necessárias para a realização da Copa das Confederações FIFA 2013 e Copa do Mundo FIFA 2014 na cidade (BRASIL. MINISTÉRIO DO ESPORTE, 2010).

De acordo com essa Matriz e posterior aditivo, as obras foram estimadas em R\$ 5,4 bilhões. O Governo Federal, através da INFRAERO, ficou responsável pela reforma e ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos (R\$ 1,2 bilhões) e Viracopos (R\$ 742 milhões) e pela reforma do Porto de Santos (R\$ 120 milhões); o Governo Estadual ficou responsável pela implantação do Monotrilho Linha Ouro (R\$ 2,8 bilhões), ligando o Estádio ao Aeroporto de Congonhas e às estações Jabaquara (Linha Azul), Água Espraiada (Linha Lilás) e São Paulo Morumbi (Linha Amarela) do Metrô e Morumbi (Linha Celeste) da CPTM (figura 3); o Governo Municipal ficou responsável pelas obras de urbanização e adequação viária no entorno do Morumbi (R\$ 315 milhões) e o São Paulo ficou responsável pela reforma do Estádio (R\$ 240 milhões).

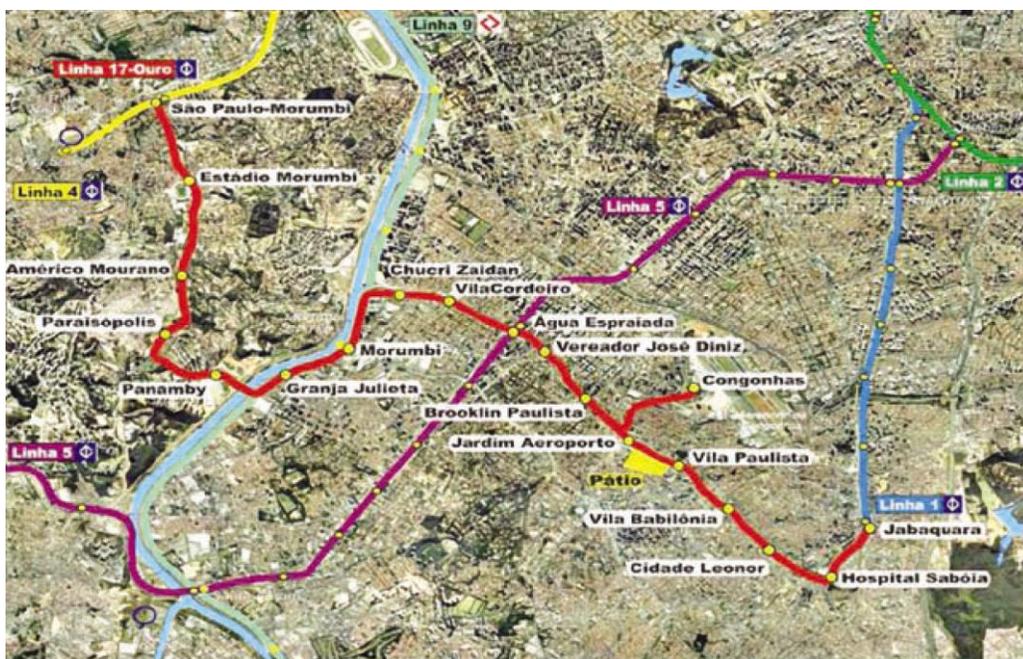


Figura 3: Linha Ouro do Monotrilho.

Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Linha17_Ouro_1278000616.jpg

área de transporte e sistemas viários. Aproximadamente 3,7 milhões de turistas, brasileiros e estrangeiros, deverão gerar, no período do evento, R\$ 9,4 bilhões. Em todas as áreas, 700 mil empregos permanentes e temporários serão criados” (BRASIL, 2013). Um ano após a realização da Copa, boa parte dessas previsões de crescimento econômico falhou, tendo em vista que, além do desempenho pífio da economia brasileira no ano de 2014, com crescimento de apenas 0,1% do PIB, o país entrou em recessão econômica em 2015, com previsões para seu decréscimo de 1,5% e forte expansão do desemprego, chegando a 8% da população economicamente ativa, correspondendo a 8,4 milhões de pessoas, maior número desde 2012.

⁴ Respectivamente Orlando Silva, José Serra, Gilberto Kassab e Juvenal Juvêncio.

Depois de meses de desentendimentos entre os representantes da FIFA e do São Paulo Futebol Clube com relação ao projeto de reforma, a essa altura já orçado em R\$ 600 milhões, o COL – Comitê de Organização Local decidiu pela construção de um novo estádio no Distrito de Itaquera, na Zona Leste da cidade, em um terreno em concessão para o Sport Club Corinthians Paulista, um dos times de futebol mais populares. Um típico bairro-dormitório da cidade, Itaquera vinha sendo alvo de várias políticas de desenvolvimento local desde a década de 1980, conforme será visto nas próximas seções.

O Contexto da Zona Leste de São Paulo

A RMSP – Região Metropolitana de São Paulo se destaca como a maior concentração urbana brasileira, com uma população de 19,7 milhões de habitantes (10% da população nacional), sendo que a maioria (11,3) vive na cidade de São Paulo (IBGE, 2010). A formação desta metrópole ocorreu ao longo do século 20, no contexto do Capitalismo Periférico⁵, que, do ponto de vista da urbanização, resultou em uma típica metrópole brasileira e latino americana; extremamente desigual, fragmentada e segregada, com os estratos de maior renda ocupando as áreas centrais, melhor dotadas de infraestrutura, acessibilidade, empregos e serviços, enquanto que a população de menor renda foi "expulsa" para as regiões periféricas, com enormes déficits e carências.

A Zona Leste⁶, localizada na planície de inundação do rio Tietê, foco histórico de doenças como a dengue, foi um dos principais eixos de expansão dessa população, enquanto a elite se direcionava para as Zonas Sul e Oeste (figura 4). A construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, ligando as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, ocasionou a expansão oriental de distritos industriais em torno das estações com seus bairros operários. A substituição do modo de transportes de passageiros ferroviário pelo rodoviário ainda nas décadas de 1940 e 1950, acentuou a expansão periférica, baseada na tríade avenidas radiais, ônibus e assentamentos ilegais.

⁵ Adotamos o conceito de capitalismo periférico como a forma de desenvolvimento capitalista típica dos países da América Latina, tal qual proposto por intelectuais do CEPAL nos anos 1970 e reafirmado por autores nacionais como Caio Prado Júnior, Florestan Fernandes e Chico de Oliveira. Esse modelo é caracterizado pelas relações de dependência econômica e tecnológica em relação aos países centrais, ritmo insuficiente de acumulação capital, grande concentração de renda e incapacidade de absorção de força de trabalho.

⁶ Adotamos como Zona Leste da cidade de São Paulo a região compreendida pelas Subprefeituras Aricanduva, Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, Guaianazes, Itaim Paulista, Itaquera, Penha, Sapopemba, São Mateus e São Miguel, correspondendo às Regiões Leste 01, Leste 02 e parte da Região Sudeste, definidas pela SEMPLA – Secretaria Municipal de Planejamento. A exclusão da Subprefeitura Mooca da Região Sudeste se deu pelo fato dessa subprefeitura apresentar uma condição socioeconômica diferenciada em relação às demais da zona leste, principalmente no que tange os serviços e a infraestrutura urbana e dados socioeconômicos como renda, escolaridade e expectativa de vida.

Posteriormente, ao longo das décadas de 1970 e 1980, as empresas estadual e municipal de habitação popular (CDHU e COHAB) construíram cerca de 290 mil unidades de habitação social na periferia metropolitana, sendo a maioria delas na Zona Leste, porém sem que ocorresse o mesmo investimento em transportes públicos, serviços e infraestrutura (NOBRE, 2008). A Linha Vermelha do Metrô começou a ser construída em 1979, mas a Estação Itaquera só foi inaugurada em 1988. O serviço de trens da CPTM foi renovado em 1994, mas a Estação Itaquera de trem só foi inaugurada em 2000. Dessa forma, a Zona Leste de São Paulo se estruturou como uma grande cidade-dormitório com um enorme déficit na maioria dos serviços urbanos até recentemente.

De acordo com o último Censo (IBGE, 2010), a região abriga 3,6 milhões de habitantes (33% da população da cidade) em 292 quilômetros quadrados (19% da área). A densidade de população atinge 125 habitantes por hectare, enquanto a média da cidade é de 75. Há uma concentração de população de baixa renda (figura 5): 75% dos chefes de família ganhavam menos do que cinco salários mínimos e apenas 7% ganhavam mais do que dez; sendo que a média da cidade é de 63% e 31% e na Subprefeitura de Pinheiros, a mais rica da cidade, a média é de 24% e 56%. Por outro lado, há uma baixa concentração de postos de trabalho, de 25 a 50 empregos por hectare, enquanto no centro da cidade há mais de 250.



Figure 4: O Polo Itaquera e a Zona Leste da cidade (vermelho) em relação ao Município e Região Metropolitana de São Paulo (azul).

Fonte: Google Earth, 2015

Esta estrutura urbana segregada e diferenciada provoca uma série de problemas para o sistema de transportes, pois todos os dias dois milhões de viagens são realizados da

Zona Leste para o Centro da Cidade de manhã e vice-versa à tarde, como pode ser visto na figura 6.

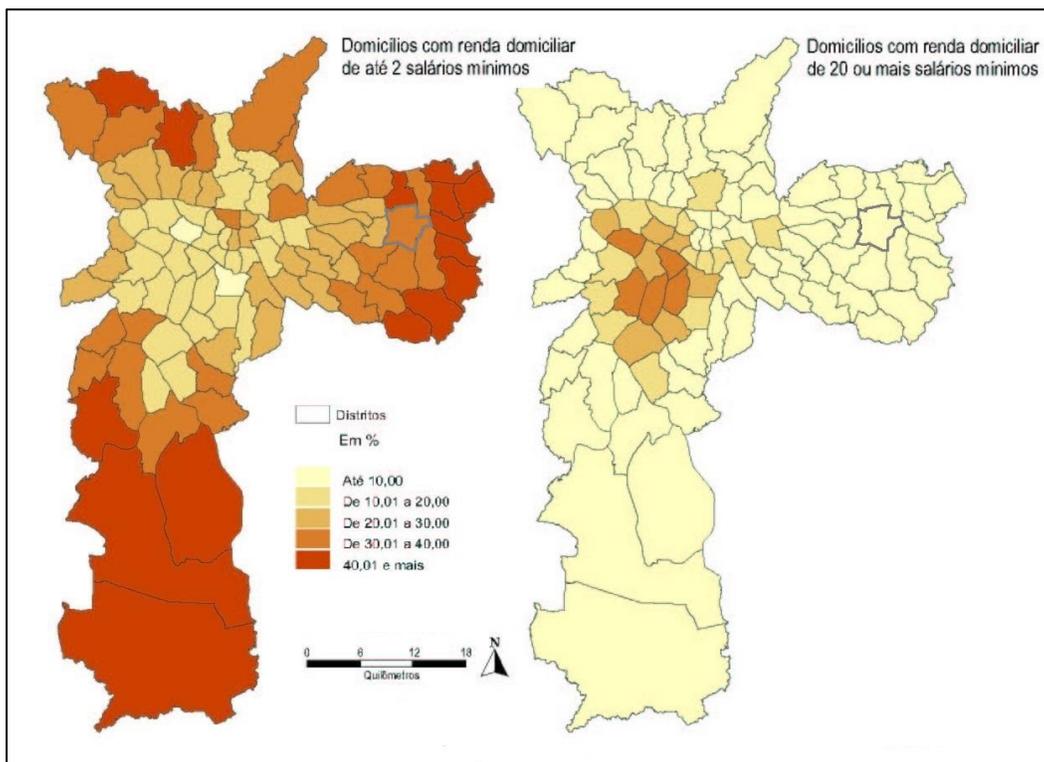


Figure 5: Participação dos domicílios segundo faixa de renda nos Distritos do Município de São Paulo, com destaque para Itaquera.

Fonte: http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/mapas/13_domicilios_segundo_faixa_de_renda_2010_10493.pdf

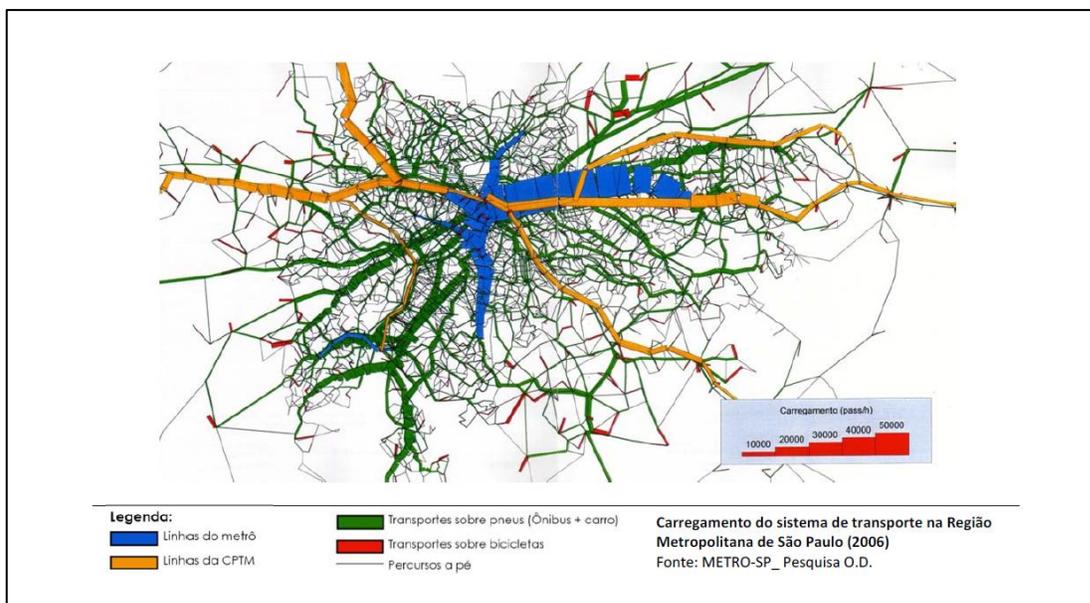


Figura 6: carregamento do sistema de transporte na RMSP.

Fonte: Metrô, 2007.

As estratégias para o desenvolvimento da Zona Leste: de polo industrial ao Polo Institucional Itaquera

Tendo em vista que a Zona Leste se estruturou como uma cidade-dormitório, conforme visto na seção anterior, diversas tentativas do governo municipal foram realizadas no intuito de trazer empregos e atividades econômicas para a região desde os anos 1980.

Em 1981, a Prefeitura promulgou a Lei nº 9.300, que dispunha sobre o uso e ocupação do solo da zona rural, transformando as terras rurais do município em distritos industriais (SÃO PAULO, 1981). Essa lei mudou as características das zonas rurais existentes, definindo parâmetros para a instalação de novas indústrias. A sua localização na Zona Leste foi pensada com o intuito de proporcionar uma maior oferta de emprego para o grande número de novos residentes, trazido pelos grandes empreendimentos habitacionais governamentais. No entanto, poucas indústrias foram atraídas para a área, especialmente devido a problemas de infraestrutura e topografia.

Em 2004, o Município promulgou a Lei nº 13.872 que criou a Operação Urbana Rio Verde-Jacu, que previa, entre uma série de obras, a finalização da construção da Avenida Jacu-Pêssego, principal eixo viário perimetral de ligação entre o Aeroporto Internacional de Guarulhos e a Rodovia dos Imigrantes, estrada que liga a metrópole ao Porto de Santos (SÃO PAULO, 2004a). Em função dessas obras, essa operação previa a consolidação da região como um polo logístico em função da sua localização estratégica. Contudo, em função do desinteresse do mercado imobiliário e de problemas com a licitação ambiental da operação, ela foi abandonada pela Prefeitura e a complementação da Avenida Jacu-Pêssego só viria a ocorrer em 2012, com as obras da Copa já iniciadas.

Ainda nesse ano, o Plano Regional de Itaquera 2004 definiu uma série de Projetos Estratégicos Urbanos para a área, a fim de desenvolver centralidades locais com atividades econômicas e geradoras de emprego (SÃO PAULO, 2004b). Uma dessas áreas de centralidade era o Polo Estação Corinthians-Itaquera Metrô, uma gleba de 650 mil metros quadrados de área, remanescente de terrenos de propriedade da COHAB, que havia sido parcialmente cedida para construção do pátio de manobra e da estação de metrô ainda nos anos 1980.

Outra parte do terreno foi dada em concessão para Sport Club Corinthians Paulista para a construção do seu estádio de futebol também nessa época. A estação de metrô Itaquera foi inaugurada apenas em 1989. Em outra parte do terreno foi construída uma série de equipamentos, como: o Poupatempo de Itaquera em 2000 (um grande centro de prestação de serviços públicos do Governo do Estado); o Shopping Metrô Itaquera em 2007 (maior centro comercial da região). No mesmo ano, a Prefeitura promulgou a Lei nº 14.654 que criou um programa de incentivos seletivos para a Zona Leste com base em benefícios fiscais para atrair atividades econômicas e geradoras de emprego para a área (SÃO PAULO, 2007).

As dificuldades que a FIFA teve para definir com o São Paulo Futebol Clube as reformas necessárias para o seu estádio sediar a abertura da Copa de 2014 trouxe novas possibilidades para o Corinthians e Itaquera. A nova Lei de Incentivos Seletivos que previa um crédito de 60 centavos para cada real investido na área tornou viável a construção do seu novo estádio, no qual foi aventada inclusive a influência do presidente Lula, corinthiano assumido, em convencer a construtora Odebrecht para construir a arena (SABINO, 2014).

Em 2011 foi assinado o contrato para a construção da Arena Corinthians, com custo estimado em R\$ 820 milhões, metade dos quais financiados por um empréstimo do BNDES e a outra metade pelos Certificados de Incentivo ao Desenvolvimento, títulos de isenção fiscal de vários impostos municipais. Foi constituída a Arena Fundo de Investimento Imobiliário – FII, cujo maior cotista é a construtora Odebrecht, para viabilização das obras e pagamento do empréstimo. Toda a receita do estádio com bilheteria, direitos comerciais e autorais será destinada ao fundo para pagamento da dívida, com estimativa de ser quitada em sete anos.

As obras ocorreram aceleradas para construir o estádio a tempo da abertura da Copa do Mundo (figura 7). Logo de início, ocorreu uma serie de problemas, pois foram necessárias obras de remoção de dutos da Petrobrás que passavam pelo terreno, finalizadas em abril de 2012. Em novembro de 2013 um acidente com uma grua ocasionou a morte de um operário, causando grande polêmica, pois o Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de São Paulo afirmou que havia comunicado à construtora que o horário de trabalho do operador da grua era excessivo e que havia risco de acidente de trabalho (AGÊNCIA ESTADO, 2013).



Figura 7: Construção da Arena Corinthians.

Autor: Eduardo Nobre, 2013.

O Ministério do Trabalho interditou a obra por dezesseis dias após inspeção local. Em março de 2014 ocorreu outro acidente fatal quando um operário despencou de uma estrutura, com nova interdição das obras. O estádio foi entregue em 15 de abril de 2014, a dois meses da abertura da Copa, com 98% das obras finalizadas e a um custo de R\$ 1,08 bilhões, 32% maior que o estimado originalmente.

Em 2012, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano desenvolveu o Plano Polo Institucional Itaquera, definindo um programa para área, com uma serie de obras viárias, orçadas inicialmente em R\$ 317 milhões, para acomodar o tráfego de carros de acordo com as normas da FIFA, embora a Arena fique apenas a cerca de oitocentos de metros de distância das estações de metrô e trem.

O projeto incorporou um complexo de escolas técnicas, edifícios públicos, centros de convenções, áreas verdes, juntamente com o novo estádio de futebol, conforme figura 8. O plano foi contestado pelos moradores das comunidades locais das Favelas da Paz (236 famílias) e Miguel Inácio Curi (395), pois para a construção do Parque Linear Rio Verde estava prevista a remoção dessas comunidades. As famílias chegaram a ser notificadas, mas houve mudança na visão da prefeitura com a mudança de gestão, pois o novo prefeito eleito, Fernando Haddad, comprometeu-se a só remover essas famílias quando fosse construído um conjunto habitacional na região para acomodá-las (DANTAS, 2013).



Figure 8: Projeto urbanístico para o Polo Institucional Itaquera

Fonte: SÃO PAULO, 2012.

As obras de adaptação do entorno ficaram a cargo da Prefeitura e DERSA⁷, que contrataram a construtora OAS para a sua execução, prevendo uma série das assim chamadas “obras de arte”, um complexo de viadutos e túneis para evitar o trânsito local. Em agosto de 2012 as obras de adequação viária foram iniciadas, com previsão de finalização em abril de 2014. As obras foram entregues em 9 junho de 2014, três dias antes da abertura oficial da Copa, a um valor de R\$ 610 milhões, quase o dobro do valor orçado.

Qual o legado da Copa do Mundo FIFA 2014 em São Paulo?

O resultado da análise do estudo de caso das obras da Copa do Mundo FIFA 2014 em São Paulo não foge muito do que foi apresentado por outros pesquisadores para outras cidades do Brasil, baseado na tríade grandes projetos urbanos, parcerias público-privadas e flexibilização da legislação, nesse caso sob a forma de isenção fiscal. Contudo, o caso de São Paulo tem especificidades que merecem ser consideradas.

Em primeiro lugar, diferentemente de algumas outras cidades do país, o local de instalação do principal equipamento da Copa, o estádio, ocorreu em um bairro operário periférico da Zona Leste, distante dos bairros de classe média e alta das Zonas Sul e Oeste e que sempre sofreu com a postergação na implantação de obras, infraestrutura e equipamentos públicos.

Nesse aspecto, o direcionamento de investimentos em melhorias viárias para essa região da cidade representa um fator importante, visto que a complementação da Avenida Jacu-Pêssego e a ligação entre as avenidas Itaquera e Dr. Luís Aires-Radial Leste eram obras consideradas fundamentais pelo Plano Regional de 2004.

Contudo, existem duas questões a se questionar. Em primeiro lugar há o fato das obras privilegiarem principalmente o automóvel e que apenas 20% das viagens que ocorrem na região serem feitas por esse modal (METRÔ, 2007). Em segundo lugar, com relação às obras no entorno do estádio, pode-se questionar a necessidade delas terem sido feitas através de um complexo de viadutos e túneis, que acabaram custando o dobro do preço orçado originalmente.

O sobrepreço também pôde ser averiguado na obra de construção do estádio. A própria contratação de empresas, que agora respondem por ações penais por crime de corrupção na Operação Lava a Jato, coloca em questão o sobrepreço das obras da Copa em São Paulo, atentando também para o fato de que essas empresas estão entre os principais financiadores de campanha de diversos políticos e partidos.

Apesar do valor final dos investimentos em São Paulo ter sido R\$ 500 milhões menor que o orçado originalmente (R\$ 4,9 bilhões), é necessário considerar que a obra da Linha

⁷ DERSA – Desenvolvimento Rodoviário SA é uma empresa mista controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, cuja função é construir e administrar as rodovias paulistas.

Ouro do monotrilho foi retirada da matriz de responsabilidade (R\$ 2,8 bilhões), tendo em vista que a Copa não seria mais no Morumbi. Ou seja, de fato houve um acréscimo de R\$ 2,3 bilhões ao valor original sem o monotrilho (R\$ 2,6 bilhões).

Ainda para piorar, o monotrilho teve suas obras iniciadas e agora se encontram paralisadas, tendo em vista que não é uma obra prioritária para a Companhia do Metrô, tornando-se um “elefante branco”.

Os incentivos fiscais dados pelo Governo Municipal, na ordem de R\$ 420 milhões, para a construção do estádio correspondem a uma grande renúncia fiscal, que poderia ter sido direcionada para a atração de outras atividades econômicas com maior poder de geração de empregos ou na implantação de infraestrutura ou equipamentos públicos na região.

Por sinal, a própria lei de incentivos deve ser questionada, pois em oito anos de sua existência apenas cinco empresas se estabeleceram na área, além do Corinthians, devido aos incentivos fiscais (FÁBIO e REOLOM, 2012). Industriais e empresários locais se queixam da falta de infraestrutura. Pior ainda, a finalização da Avenida Jacu-Pêssego tem contribuído para agravar as condições de circulação, uma vez que trouxe um enorme tráfego de caminhões para a área, fazendo com que algumas empresas se mudassem.

Com relação à dinâmica e valorização imobiliária, reportagens afirmam que as obras da Copa tiveram grande impacto sobre a região, pois “com boa parte do estádio erguido e obras saindo do papel, a região começa a se tornar uma aposta das incorporadoras” (VASQUES, 2013). Os dados do mercado imobiliário levantados pela EMBRAESP – Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio – confirmam essa afirmação, pois tanto o crescimento no número de unidades residenciais verticais, quanto o crescimento do VGV – Valor Geral de Vendas – dos lançamentos imobiliários residenciais verticais na região da Subprefeitura de Itaquera foram muito superiores à média do município (SÃO PAULO, s.d.).

Com relação ao VGV, Itaquera aumentou o valor em 4,5 vezes em quatro anos chegando a R\$ 311 milhões. Foi a segunda subprefeitura de maior aumento, depois de Pirituba, conforme gráfico 1, passando de 0,5% para 1,7% do VGV total do município, no período. Com relação ao crescimento do número de unidades residenciais verticais lançadas, o aumento de Itaquera foi o terceiro, depois de Pirituba e Jabaquara, tendo dobrado o número de lançamentos anuais em quatro anos, conforme gráfico 2, chegando a 1.189 unidades.

Comparando-se os dois gráficos parece que Itaquera vem se consolidando como segunda subprefeitura em crescimento da dinâmica e valorização imobiliária, substituindo a do Jabaquara, que apresentou forte queda em contraposição à sua subida.

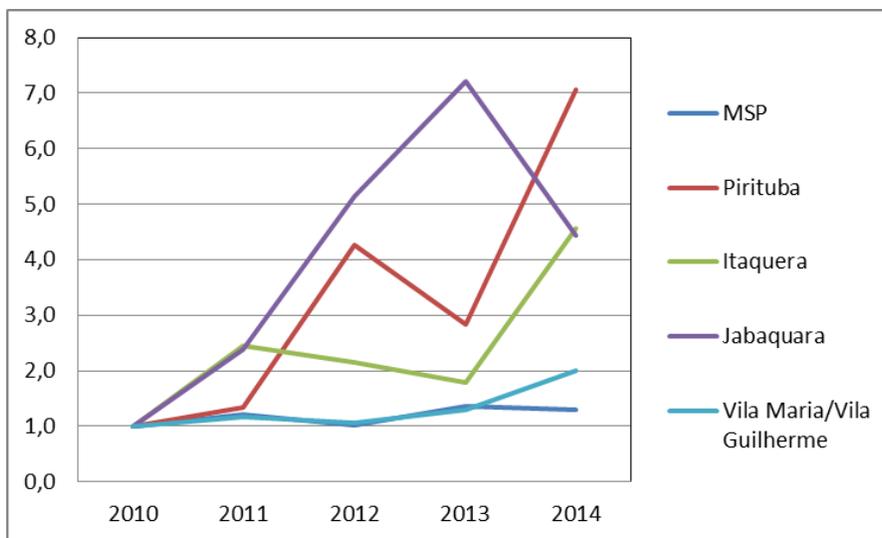


Gráfico 1: variação do VGV dos lançamentos residenciais verticais nos Distritos de São Paulo que apresentaram maior variação entre 2010 e 2014.

Fonte: São Paulo, s.d.

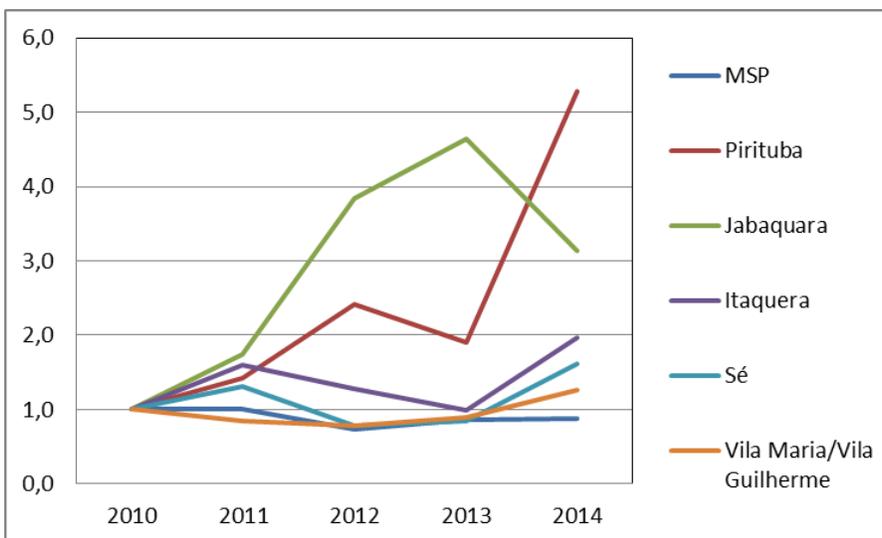


Gráfico 2: variação do número de unidades residenciais lançadas nos Distritos de São Paulo que apresentaram maior variação entre 2010 e 2014.

Fonte: São Paulo, s.d.

Logicamente que o peso da Subprefeitura de Itaquera ainda é pequeno, quando comparado às subprefeituras mais dinâmicas e valorizadas⁸ da cidade. Contudo, o fato é que Itaquera apresentou uma dinâmica e valorização imobiliárias bem maiores do que a média entre 2010 e 2014 e que as obras da Copa contribuíram para isso.

Por fim, apesar das remoções não terem ocorrido em São Paulo, como ocorreram em outras cidades-sede da Copa, a população das favelas do entorno não está

⁸ As subprefeituras de Pinheiros, Lapa, Sé, Santo Amaro e Vila Mariana juntas representam 60% do VGV total do município para o ano de 2014 (SÃO PAULO, s.d.).

completamente segura. Apesar do atual prefeito não ter dado continuidade aos projetos do Parque Linear Rio Verde, a Prefeitura de São Paulo apresenta histórico de se utilizar de projetos de recuperação ambiental como justificativa para a retirada da população excluída das áreas de fragilidade ambiental, como na gestão anterior⁹. De qualquer forma, se isso ocorrer no futuro não fará parte do legado da Copa.

Bibliografia

AGÊNCIA ESTADO. Acidente no Itaquerão: Corinthians e Odebrecht negam alerta sobre problema em guindaste. **Estadão**, 28 Novembro 2013. Disponível em: <<http://esportes.estadao.com.br/noticias/futebol,corinthians-e-odebrecht-negam-alerta-sobre-problema-em-guindaste,1101827>>. Acesso em: 12 Outubro 2015.

BRASIL. A Copa de 2014. **Site do Governo Brasileiro para a Copa do Mundo de 2014**, 2013. Disponível em: <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/sobre-a-copa/copa-de-2014.html>>. Acesso em: 8 Julho 2013.

BRASIL. MINISTÉRIO DO ESPORTE. Matriz de Responsabilidades que entre si celebram os Entes Federativos abaixo nominados com o objetivo de viabilizar a execução das ações governamentais necessárias à realização da Copa das Confederações FIFA 2013 e Copa do Mundo FIFA 2014. **Copa 2014**, 2010. Disponível em: <<http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/sobre-a-copa/matriz-de-responsabilidades/sp/matrizResponsabilidade.pdf>>. Acesso em: 17 Outubro 2015.

BRIMICOMBE, A. **Was London 2012 worth it?** Olympic Legacies International Conference. Londres: University of East London. 2013. p. 1-13.

DANTAS, T. Favela vizinha a estádio sela nome 'Itaquerão' e se vê incluída na Copa. **UOL**, 25 Outubro 2013. Disponível em: <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2013/10/25/favela-vizinha-a-estadio-sela-nome-itaquerao-e-se-ve-incluida-na-copa.htm>>. Acesso em: 14 Outubro 2015.

FÁBIO, A. C.; REOLOM, M. Em 8 anos, apenas cinco vizinhos do Itaquerão tiveram incentivo fiscal. **Estadão**, 13 Dezembro 2012. Disponível em: <<http://brasil.estadao.com.br/blogs/focas-2012/em-oito-anos-apenas-cinco-vizinhos-do-itaquerao-tiveram-incentivo-fiscal/>>. Acesso em: 14 Outubro 2015.

IBGE. Censo Demográfico e Contagem da População. **Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA**, 2010. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 27 Março 2013.

KASSENS-NOOR, E. **Planning Olympic Legacies: transport dreams and urban realities**. Abingdon: Routledge, 2012.

⁹ A administração Gilberto Kassab (2006-2012) inaugurou treze parques lineares, ocasionando a remoção de quatro mil famílias de área de risco (SÃO PAULO, 2011).

LLDC. **London Plan Consultation Document: Draft Quality Impact Assessment**. London Legacy Development Corporation. Londres. 2013.

METRÔ. COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem-Destino**. METRÔ. São Paulo. 2007.

NOBRE, E. A. C. A precariedade do habitat e política de habitação de interesse social: o caso da Grande São Paulo. In: PEREIRA, P. C. X.; HIDALGO, R. **Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina**. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008. p. 245-256.

PREBISCH, R. Crítica al Capitalismo Periférico. **Revista de la CEPAL**, Santiago de Chile, v. 1, p. 7-73, Primeiro Semestre 1976.

SABINO, A. Após 103 anos, Corinthians finalmente estreia em seu estádio próprio. **Folha de São Paulo**, 18 Maio 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/esporte/folhanacopa/2014/05/1456142-apos-103-anos-corinthians-finalmente-estrela-em-seu-estadio-proprio.shtml>>. Acesso em: 12 Outubro 2015.

SÁNCHEZ, F. Copa do Mundo, megaeventos e projeto de cidade: atores, escalas, ações e conflitos no Rio de Janeiro. In: SÁNCHEZ, F., et al. **A Copa do Mundo e as cidades: políticas, projetos e resistências**. Niterói: EDUFF, 2014. p. 45-59.

SÁNCHEZ, F. et al. Jogos Pan-Americanos Rio 2007: um balanço multidimensional. In: MASCARENHAS, G.; BIENENSTEIN, G.; SÁNCHEZ, F. **O jogo continua: megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2011. p. 99-122.

SÁNCHEZ, F. et al. **A Copa do Mundo e as cidades: política, projetos e resistências**. Niterói: EDUFF, 2014.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei nº 9.300 de 24 de agosto de 1981. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo da zona rural leste e oeste do município, altera as características da zona de uso 27, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de São Paulo**, São Paulo, 25 Agosto 1981.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei nº 13.872, de 12 de julho de 2004. Aprova a Operação Urbana Consorciada Rio Verde-Jacú. **Diário Oficial do Município de São Paulo**, São Paulo, 13 Julho 2004a. 1.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004. Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do M. de S.Paulo. **Diário Oficial do Município de São Paulo**, São Paulo, 6 Outubro 2004b. Suplemento, 1-688.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei nº 14.654 de 20 de dezembro de 2007. Dispõe sobre o programa de incentivos seletivos para regiões da zona leste do Município de São Paulo. **Diário Oficial do Município de São Paulo**, São Paulo, 21 Dezembro 2007.

SÃO PAULO (CIDADE). São Paulo transfere mais de 4 mil famílias de áreas de risco. **Prefeitura de São Paulo. Secretaria Executiva de Comunicação**, 27 Outubro 2011. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/releases/?p=141736>>. Acesso em: 19 Outubro 2015.

SÃO PAULO (CIDADE). **Polo Institucional de Itaquera: diretrizes de projeto urbanístico**. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. São Paulo. 2012.

SÃO PAULO (CIDADE). Infocidade: Mercado Imobiliário: Tabelas. **Infocid@de**, s.d. Disponível em: <<http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/index.php?cat=15&titulo=Mercado%20Imobili%20E1rio>>. Acesso em: 14 Outubro 2015.

VASQUES, D. Palco da Copa, Itaquera vira aposta das incorporadoras. **Folha de São Paulo**, 17 Março 2013. Disponível em: <<http://classificados.folha.uol.com.br/imoveis/1247349-palco-da-copa-itaquera-vira-aposta-das-incorporadoras.shtml>>. Acesso em: 14 Outubro 2015.

ZOOPLA PROPERTY GROUP. Flats for sale in Newham. **Zoopla Smarter Property Search**, 2014. Disponível em: <<http://www.zoopla.co.uk/for-sale/flats/london/newham/>>. Acesso em: 30 Maio 2014.