

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

Dissertação de Mestrado

**EMPREENDEADORISMO URBANO E PRÁTICAS DE PLANEJAMENTO:
A COPA DO MUNDO E OS GRANDES PROJETOS URBANOS
EM PORTO ALEGRE**

Autora:

Clarice Misoczky de Oliveira

Orientador:

João Farias Rovati

Porto Alegre

2013

CLARICE MISOCZKY DE OLIVEIRA

**EMPREENDEDORISMO URBANO E PRÁTICAS DE PLANEJAMENTO:
A COPA DO MUNDO E OS GRANDES PROJETOS URBANOS
EM PORTO ALEGRE**

Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. João Farias Rovati

Porto Alegre

2013

CIP - Catalogação na Publicação

de Oliveira, Clarice Misoczky
Empreendedorismo urbano e práticas de
planejamento: a Copa do Mundo e os grandes projetos
urbanos em Porto Alegre / Clarice Misoczky de
Oliveira. -- 2013.
230 f.

Orientador: João Farias Rovati.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura,
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e
Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2013.

1. empresariamento. 2. empreendedorismo urbano.
3. planejamento. 4. grandes projetos urbanos. 5.
megaevento. I. Rovati, João Farias, orient. II.
Título.

Para Ceci e Luciano.

Para Rommel *in memoriam*.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho começou no dia em que perguntei ao professor Leandro Andrade se ele “tinha uma vila para mim”. Na ocasião, o professor era meu orientador do Trabalho Final de Graduação e, minha vontade era fazer um projeto de urbanização de uma vila em Porto Alegre. Leandro prontamente respondeu: Tenho a Vila Gaúcha! Hoje, percebo o Efeito Borboleta. Agradeço, portanto, ao professor Leandro, não só por ter me “dado” a Vila Gaúcha, mas por ter me mostrado os encantamentos e os desafios da cidade e do urbanismo. Papel esse, compartilhado com meu atual orientador João Rovati, que ao longo dos últimos anos, seguiu me mostrando o quão instigante e apaixonante tudo isso pode ser. Ao João agradeço, também, a paciência, os ensinamentos e o constante incentivo.

Aos demais professores do PROPUR, pois, cada um a sua maneira, abriram para mim novos horizontes. Em especial, Heleniza que, juntamente com Leandro, contribuiu para este trabalho na banca de qualificação.

Aos colegas de PROPUR por compartilharem esta jornada, em especial àqueles que se tornaram grandes amigos.

A todos aqueles que contribuíram diretamente para a formação deste trabalho, seja por meio de entrevistas, debates, ou até mesmo conversas de bar, afinal trabalhar com um tema contemporâneo de interesse de muitos, tem dessas “vantagens”. Agradeço, também, pela lembrança daqueles que constantemente me mandavam informações, matérias de jornais, blogs, divulgação de eventos, entre outros, acerca do tema.

Aos amigos da Sofia, agradeço os momentos de diversão e os de troca, tão importantes para minha “sanidade mental” durante os últimos anos.

A todos os amigos que em algum momento torceram por mim e me deram força para seguir adiante.

Aos meus pais, por terem me ensinado que com paixão pelo que se faz, dedicação e trabalho seria capaz de conquistar aquilo que desejo profissionalmente. A cada novo desafio lançado, esse sentimento se torna fundamental para conseguir chegar ao fim.

Agradeço em especial a minha mãe, com quem conheci a faceta instigante da vida acadêmica. Com ela, aos 9 anos, aprendi a datilografar para ajuda-la na sua dissertação de mestrado, coincidentemente, aqui no PROPUR. Na época, me lembro de ver a dedicatória daquele trabalho que me parecia demasiadamente longo. O trabalho era dedicado a mim e a meu irmão. Lembro-me de ter ficado muito emocionada e de ter pensado como eu, uma

pessoinha ainda tão pequena, podia ser digna de tamanha homenagem. Hoje, tenho o prazer de retribuir na mesma moeda.

A minha vó, que semanalmente enche minha vida de carinho, luz e alegria, juntamente com meus irmãos amados.

Por fim, agradeço ao Luciano, meu grande parceiro de vida, de viagens e de sonhos, com muito amor.

A cidade não para, a cidade só cresce, o de cima sobe e o de baixo desce. A cidade se encontra prostituída por aqueles que a usaram em busca de uma saída, ilusora de pessoas de outros lugares, a cidade e sua fama vai além dos mares. (Chico Science)

RESUMO

O objetivo deste trabalho é a análise das práticas de planejamento urbano vigentes em Porto Alegre em sua relação com os grandes projetos urbanos (GPUs) associados à realização da Copa do Mundo 2014. Para tanto, foram abordados os conceitos de empresariamento, gerencialismo e marketing urbano com a finalidade de compreender o conceito de empreendedorismo urbano. Buscou-se compreender, também, as relações entre empreendedorismo urbano, práticas de planejamento, GPUs e megaeventos. A pesquisa, realizada com base em estudo de caso único, integrado por três unidades de análise (mobilidade, estádios e orla), envolveu o estudo de 18 projetos. As análises feitas exploraram as múltiplas dimensões de GPUs, buscando conhecer o contexto em que os projetos surgiram e como se justificaram, bem como identificar as práticas de planejamento, os atores envolvidos, possíveis desdobramentos socioambientais, bem como as fontes de recursos a eles associados. Por fim, analisou-se a relação entre o processo e estratégias típicas do empreendedorismo urbano, indicando seus vínculos com os grandes projetos.

Palavras-chave: empresariamento; empreendedorismo urbano; planejamento; grandes projetos urbanos; megaevento; Porto Alegre.

ABSTRACT

This work aims to analyse the urban planning practices present in Porto Alegre, and its relation with large urban projects being articulated for the FIFA World Cup 2014 mega event. The concepts addressed are entrepreneurialism, managerialism and urban marketing in its original fields to comprehend how Harvey built the urban entrepreneurialism concept and its best translation to Portuguese. This work aims, as well, to comprehend the relation between urban entrepreneurialism and urban planning practices, large urban projects and mega events. This is a case study research with 3 unities of analysis incorporated: 1) mobility; 2) stadia; 3) water front. Those unities, therefore, are constituted by 18 different projects related to the FIFA World Cup, in a direct or indirect fashion. Their analyses are built by exploring its multiple dimensions regarded to large urban projects, by understanding the context where those projects have been created and how they are justified, by describing the projects elaboration processes to identify the urban planning practices related and its social and environmental impacts associated, and by analyzing the relation between this process and the urban entrepreneurialism strategies assigned by Harvey, indicating which project belongs to each strategy.

Key-words: entrepreneurialism; urban entrepreneurialism; planning; large urban projects; mega event; Porto Alegre.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
CAPÍTULO 1 – EMPREENDEDORISMO URBANO	20
1.1 O empresariamento do mundo	22
1.2 O gerencialismo e a Nova Administração Pública	24
1.3 O governo empreendedor	26
1.4 Empreendedorismo e governo empreendedor	33
1.5 Empresariamento ou empreendedorismo?	41
CAPÍTULO 2 – PRÁTICAS DE PLANEJAMENTO	45
2.1 Planejamento e projeto urbano	45
2.2 Grandes Projetos Urbanos	52
2.3 Megaeventos como catalizadores de grandes projetos	57
CAPÍTULO 3 – PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E SÍNTESE CONCEITUAL	65
3.1 Procedimentos metodológicos	65
3.1.1 Entrevistas semiestruturadas: Bloco I.....	67
3.1.2 Entrevistas semiestruturadas: Bloco II.....	70
3.1.3 Observação não-participante.....	71
3.1.4 Observação participante.....	72
3.1.5 Documentos.....	74
3.2 Síntese Teórico Conceitual.....	77
CAPÍTULO 4 – O CASO DE PORTO ALEGRE	79
4.1 Yes, nós temos megaevento!	86
4.2 Práticas recentes de planejamento urbano em Porto Alegre	95
4.3 Mobilidade	108
4.4 Estádios	131
4.5 Orla	144
CONCLUSÃO	158
REFERÊNCIAS	167
FONTES CONSULTADAS	173
APÊNDICES E ANEXOS	

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

I PDDU - I Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
II PDDUA - II Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental
AITEC - Áreas de Interesse Tecnológico
Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ATM - Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros
ATP - Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre
BRT- *Bus Rapid Transit*
CIP – Contribuição de Iluminação Pública
CIERGS – Centro das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul
CGPPP/POA-Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas do Município de Porto Alegre
CMDUA - Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental
COPA - Circulo Operário Porto Alegrense
COSMAM - Comissão de Saúde e Meio Ambiente da Câmara de Vereadores
DEMHAB - Departamento Municipal de Habitação
EIA-RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
ENANPUR - Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação
FCORS - Federação do Circulo dos Operários do Rio Grande do Sul
FIFA – *Fédération Internationale de Football Association*
FMI - Fundo Monetário Internacional
GRÊMIO- Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense
Gades - Gabinete de Desenvolvimento e Assunos Especiais
GAI - Gabinete de Articulação Institucional
GECOPA - Comitê Executivo de Gestão da Copa 2014
GPE - Gabinete de Planejamento Estratégico
GIU - Grandes Intervenções Urbanas
GP – Gabinete do Prefeito
GPU – Grandes Projetos Urbanos
IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil
INTER - Sport Clube Internacional
Infraero - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

ISA - *International Sociological Association*
ISSQN – Imposto sobre servido de qualquer natureza
IPTU – Imposto predial e territorial urbano
ITBI – Imposto sobre transmissão de bens imóveis
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
MNRU - Movimento Nacional pela Reforma Urbana
MPE - Ministério Público Estadual
MPF - Ministério Público Federal
METROPLAN – Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional
NAP - Nova Administração Pública
ONGs - Organizações não governamentais
OP – Orçamento Participativo
PAC da COPA - Programa de Aceleração do Crescimento da Copa do Mundo 2014
PITMurb – Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana
PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
FGPPPM - Poder Executivo a instituir Fundo de Garantia de Parceria Público-Privada Municipal
PCB - Partido Comunista Brasileiro
PMPA – Prefeitura Municipal de Porto Alegre
PP – Partido Progressista
PPP- Parcerias público-privadas
PSB - Partido Socialista Brasileiro
PUC - Pontifícia Universidade Católica
PT – Partido dos Trabalhadores
REPOT - Zonas de Potencial Tecnológico
RP1 - Região de Planejamento 1
RP2 - Região de Planejamento 2
SPH - Superintendência de Portos e Hidrovias
SDU- Setor de Desenvolvimento Urbano
SECOPA – Secretaria Especial da Copa
SIC - Serviço de Informação ao Cidadão
SMGAE - Secretaria Municipal de Gestão e Acompanhamento Estratégicos
SMGES - Secretaria Municipal de Gestão
SMURB – Secretaria de Urbanização
SMT - Secretaria Municipal dos Transportes

SMOV - Secretaria Municipal de Obras e Viação
SPM - Secretaria de Planejamento Municipal
SPH - Superintendência de Portos e Hidrovias
STF – Supremo Tribunal Federal
TRENSURB – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.
UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UIA – *Union Internationale des Architectes*
VLT-Veículo Leve sobre Trilhos
ZH – Zero Hora

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Impactos da realização de megaeventos na habitação	60
QUADRO 2 – Quadro geral de projetos	84
QUADRO 3 – Obras e investimento da matriz de responsabilidade nas 12 cidades sede	90
QUADRO 4 – Síntese da Matriz De Responsabilidade	93
QUADRO 5 – Benefícios intangíveis relacionados ao megaevento	93
QUADRO 6 – PPPS para os projetos de mobilidade	122
QUADRO 7 – Doações de campanha para coligação por amor à PoA	126
QUADRO 8 – Parceria público-privada: estádios	132
QUADRO 9 – Regime urbanístico 2º PDDUA	133
QUADRO 10 – Parcerias público-privada informais	136
QUADRO 11 – Parceria público-privada: orla	156
QUADRO 12 – Síntese das práticas de empreendedorismo urbano	160

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Projetos de mobilidade urbana da matriz de responsabilidade	112
GRÁFICO 2 – Valores (R\$ milhões) das obras de mobilidade urbana da Matriz de Responsabilidades	113

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Hierarquia de cidades mundiais segundo Friedmann	11
FIGURA 2 – Tóquio (anos 1980): lógica dominante na reestruturação urbana segundo Machimura	13
FIGURA 3 – Conjunto conceitual	42
FIGURA 4 – Matriz analítica de avaliação proposta por Vainer	56
FIGURA 5 – Comemoração da escolha de Porto Alegre como uma das sedes da Copa do Mundo 2014	81
FIGURA 6 – O sonho está em obras – Matéria da ZH	82
FIGURA 7 – Linha do tempo dos GPUs relacionados à Copa do Mundo 2014	85
FIGURA 8 – Sugestão da FIFA para estrutura urbana no entorno dos estádios	89
FIGURA 9 – Programa de Projetos Especiais do 2º PDDUA	98
FIGURA 10 – Regiões de Planejamento PDDUA	100
FIGURA 11 – Programas Estratégicos PMPA	102
FIGURA 12 – Mapa Estratégico PMPA	102
FIGURA 13 – Mural de projetos na SPM	106
FIGURA 14 – Novo Mapa Estratégico 2012 PMPA	107
FIGURA 15 – Imagem de divulgação da PMPA sobre a Porto Alegre do futuro	113
FIGURA 16 – Localização dos projetos de mobilidade urbana que priorizam o automóvel	115
FIGURA 17 – Fase 1 metrô linha 2	117
FIGURA 18 – Fase 2 metrô linha 2	117
FIGURA 19 – Linha da Copa	118
FIGURA 20 – REPOT e Linha da Copa	120
FIGURA 21 – Entorno imediato da Arena Do Grêmio	138
FIGURA 22 – Incêndio na Vila Liberdade	140
FIGURA 23 – Shopping center na Orla – Empreendimento Cais Mauá	149
FIGURA 24 – Reportagem especial Cais Mauá	150
FIGURA 25 – Reportagem especial em ZH sobre a Orla Do Guaíba	154

FIGURA 26 - Rótula Av. Tronco	Apêndice 01
FIGURA 27 - 5 obras de arte 3º Perimetral	Apêndice 02
FIGURA 28 - Viaduto Pinheiro Borda	Apêndice 03
FIGURA 29 - Trajeto e estações BRT	Apêndice 04
FIGURA 30 - 3d Estação BRT	Apêndice 04
FIGURA 31 - Estação BRT	Apêndice 05
FIGURA 32 - Corte Terminal Azenha	Apêndice 05
FIGURA 33 - Duplicação Av. Voluntários	Apêndice 06
FIGURA 34 - Severo Dullius	Apêndice 07
FIGURA 35 - Complexo da Rodoviária	Apêndice 08
FIGURA 36 - Trajeto e estações BRT	Apêndice 09
FIGURA 37 - Vista Terminal Antônio de Carvalho	Apêndice 10
FIGURA 38 - Terminal Cristal	Apêndice 10
FIGURA 39 - Entorno Estádio Beira Rio	Apêndice 11
FIGURA 40 - Aeroporto	Apêndice 12
FIGURA 41 - Trajeto Trensurb	Apêndice 13
FIGURA 42 - Trajeto linha 2	Apêndice 14
FIGURA 43 - Plano urbanístico Gigante para Sempre	Apêndice 15
FIGURA 44 - Complexo da Arena e OAS	Apêndice 16
FIGURA 45 - Cais Mauá	Apêndice 17
FIGURA 46 – Orla do Guaíba	Apêndice 18

INTRODUÇÃO

No dia 31 de maio de 2009, a Federação Internacional de Futebol (FIFA) anunciava a escolha de Porto Alegre como uma das cidades sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014. Naquele dia, reunida em um parque da cidade a convite do prefeito municipal, José Fogaça, e da governadora do Rio Grande do Sul, Yeda Crusius, uma multidão comemorou a notícia (MOREIRA, 2009).

A disputa por receber grandes eventos, como o Mundial de Futebol, quase sempre aparece associada a uma visão, com ares de consenso, que enfatiza os benefícios obtidos pelas cidades que os sediam¹. O interesse pelos megaeventos se justificaria por seus efeitos positivos para a qualificação da infraestrutura urbana e para o incremento de setores econômicos como os de turismo e construção civil. Os investimentos em infraestrutura costumam incluir a construção e/ou ampliação de aeroportos e melhorias relativas à mobilidade urbana e aos sistemas de comunicação, além de impactar na distribuição e tratamento de água, coleta de lixo e desenho

¹ As manifestações que alcançaram diversas cidades brasileiras em junho de 2013, durante a Copa das Confederações (outro grande evento, uma espécie de ensaio-geral que normalmente antecede a Copa do Mundo), revelaram a fragilidade do referido consenso; contudo, escapa aos objetivos do presente trabalho analisar tal episódio.

urbano. Esses investimentos geralmente envolvem o aporte de grande volume de recursos públicos, ação justificada, entre outras razões, pela oportunidade de geração de empregos e de difusão da imagem da cidade mundialmente.

Segundo David Harvey (2007), para se compreender esta dinâmica política e urbana, é necessário voltar aos anos 1970-1980. Em 1978, Deng Xiaoping iniciou a abertura da economia na China. Em 1979, no Reino Unido, Margaret Thatcher se tornou primeira-ministra com a missão de combater a estagnação econômica do país. Em 1980, nos Estados Unidos, Ronald Reagan foi eleito presidente prometendo a revitalização da economia americana e a continuidade da política monetária implantada por Paul Volcker² no ano precedente. Esta nova configuração política, tendo como núcleo aglutinador o pensamento neoliberal, daria início a uma nova ordem econômica mundial. Eleita em um contexto de recessão, greves e manifestações trabalhistas, e decidida a desconstruir o Estado de Bem Estar keynesiano, Thatcher adotou políticas monetaristas de combate à inflação, enfrentou o poder sindical, privatizou setores como o da habitação social, reduziu taxas e impostos e impulsionou posturas empreendedoras, buscando criar um ambiente favorável aos negócios e à atração de investimentos. Na visão da primeira-ministra, as práticas de solidariedade social deveriam ser dissolvidas em favor do individualismo, da propriedade privada, da responsabilidade pessoal e dos valores familiares. Nos Estados Unidos, com a eleição de Reagan, adotam-se medidas de desregulamentação visando financiar e favorecer determinados setores e corporações e, ao mesmo tempo, acelera-se o processo de desindustrialização, com a transferência da produção dos bens de consumo para instalações localizadas em países estrangeiros. Como resumiu Harvey (2007), o livre mercado, ao fomentar a competição, de fato se tornava um veículo para a consolidação do poder monopolizado. O processo de expansão desse poder monopolizado, e o estímulo à competição em nível global, repercutiriam também na organização urbana. Resultado da crise do modelo fordista de produção, as cidades ganhariam um novo papel na acumulação do capital.

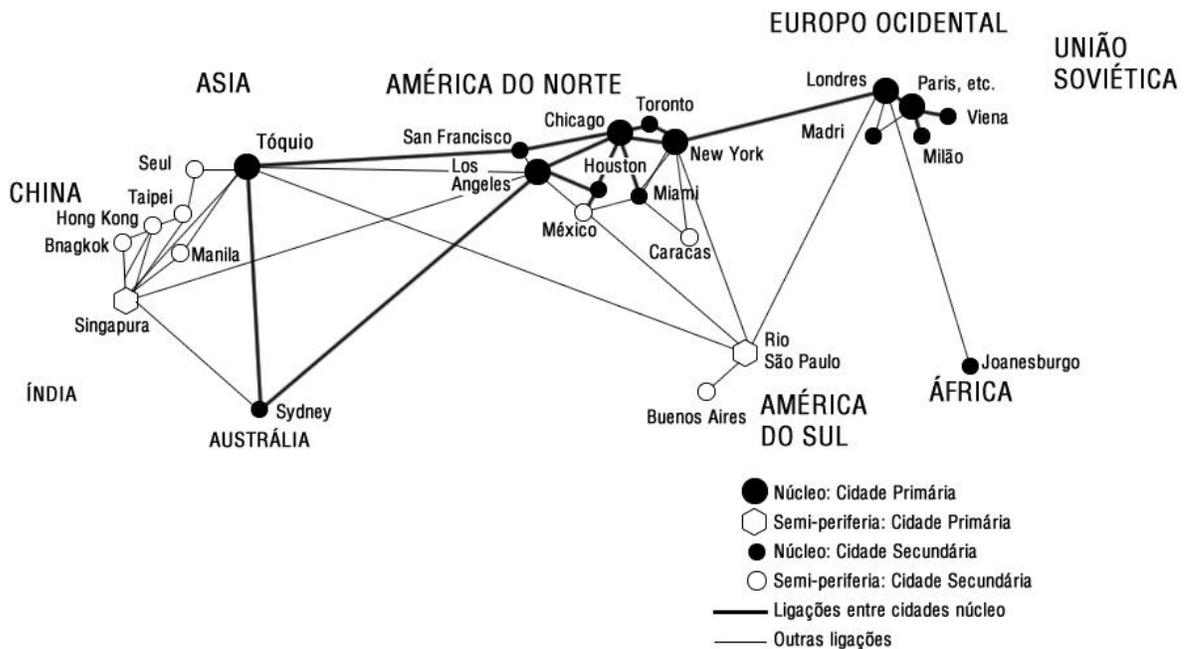
Para Friedmann (2010), as cidades-chave, no mundo globalizado, tornaram-se a base espacial de articulação e produção do capital global, o que afetaria não só o seu desenvolvimento econômico, mas sua morfologia e infraestrutura. A partir dessa ideia, o autor propõe o desenho de

² Subsecretário e depois Presidente (1979-1987) do *Federal Reserve*, o Banco Central dos Estados Unidos.

uma complexa hierarquia espacial das cidades mundiais, definida com base nas relações que estabelecem entre si – ver Figura 1.

Este novo papel, apontado por Friedmann (2010), imprime uma lógica concorrencial entre as cidades em busca de investimentos do setor financeiro. Em Londres, por exemplo, a partir de parcerias público-privadas, fortes investimentos foram realizados na cidade, durante o governo Thatcher, em sua disputa direta com Nova York pela expansão do mercado financeiro. O exemplo mais marcante é *The Docklands*, grande projeto que transformou uma enorme área no sudeste de Londres em um centro financeiro de negócios.

FIGURA 1 – HIERARQUIA DE CIDADES MUNDIAIS SEGUNDO FRIEDMANN



Fonte: Friedmann (2010, p. 69).

Harvey (2007) considera emblemático o caso da transformação da imagem de Nova York. Na década de 1970, como outras cidades norte-americanas, Nova York viveu uma grave crise fiscal. O processo de desindustrialização e reestruturação do sistema capitalista comprometia a base econômica da cidade. Além disso, a propagação do *american way of life* afetava o processo de urbanização, ocasionando o deslocamento da população das áreas centrais para os novos subúrbios, acarretando no empobrecimento dos centros urbanos. A crise econômica, somada ao

abandono das áreas centrais, resultou no aumento das populações marginalizadas, fenômeno como um todo denominado crise urbana por Richard Nixon já no início dos anos 1970. A Prefeitura de Nova York decretou a falência da cidade. Foram feitos cortes nos recursos que proviam os serviços de educação, saúde e transporte. O metrô foi praticamente sucateado por falta de investimento e manutenção. A vida na cidade se tornou hostil. Num cenário onde a classe trabalhadora e o poder local estavam desmoralizados, a elite econômica (e de modo especial os banqueiros) vislumbra a oportunidade de acumular ainda mais poder. O projeto era tornar Nova York uma cidade favorável aos negócios. Para isso, o poder público deveria construir as infraestruturas necessárias para gerar novos investimentos, especialmente em telecomunicações, e oferecer incentivos fiscais a empresas interessadas em se estabelecer na cidade.

Como resumiu Harvey (2007), o caso de Nova York é emblemático para o planejamento porque houve ali uma clara substituição do projeto de *promover o bem estar das pessoas* pelo de *promover o bem estar das corporações*. A elite dirigente passou a (literalmente) vender a imagem da cidade como um centro de cultura e turismo: é dessa época a criação do logo *I love NY*. Novas instituições culturais se instalaram em Nova York e o liberalismo a transforma no epicentro da cultura pós-moderna. O setor privado passa a investir na reestruturação e enobrecimento/gentrificação de algumas áreas, gerando novos e lucrativos espaços de consumo. Nesse contexto, o governo local aos poucos deixa de lado antigas práticas de planejamento e gestão, assumindo, de maneira cada vez mais assertiva, um papel empreendedor.

Tóquio, desde os anos 1970 a cidade ícone do mercado em crescimento na Ásia, também passou por grandes transformações. Neste caso, o projeto de modernização partiu do governo nacional, ao invés do poder local, como havia ocorrido em Londres e Nova York. A cidade enfrentava uma crise fiscal; contudo, graças a parcerias público-privadas, o governo pode colocar em prática um projeto de reestruturação da cidade, envolvendo especialmente a ampliação das infraestruturas de comunicação. Nesse processo, a capital japonesa sofreu grandes mudanças no que diz respeito ao uso do solo, transformando bairros e expulsando moradores locais para outras áreas. Um esquema proposto por Machimura (Figura 2) sintetiza a lógica dominante na reestruturação de Tóquio, orientada pelo objetivo de torná-la uma cidade global. Este fluxograma é particularmente interessante para este trabalho, uma vez que relaciona os interesses econômicos na reestruturação do sistema capitalista global à esfera urbana. (MACHIMURA, 2010).

**FIGURA 2 – TÓQUIO (ANOS 1980):
LÓGICA DOMINANTE NA REESTRUTURAÇÃO URBANA SEGUNDO MACHIMURA**



Fonte: Machimura (2010, p. 149).

Para Sassen (2010), o crescimento de transações comerciais entre as grandes cidades estaria criando uma geografia além-fronteiras de importância estratégica. Diante desse quadro, as cidades precisam estar cada vez mais preparadas para estimular e receber essas transações. Nesse processo competitivo se estabelecem hierarquias nas redes de cidades, termo proposto por Sassen (2010) a partir de Friedmann (2010): grandes cidades, como Tóquio, Londres e Nova York, que competem em nível global; cidades periféricas que buscam destaque na escala nacional, podendo ser descritas como contendo funções de cidades globais. Essa combinação de redes globais de cidades com lugares estratégicos periféricos estaria configurando uma nova geografia de centralidades. Segundo esse referencial, Porto Alegre, no cenário global, poderia ser classificada simplesmente como cidade periférica. Desse ponto de vista, sem dúvida ela se parece muito mais com Fortaleza, por exemplo, do que com São Paulo. Entretanto, por se localizar no centro da zona de comércio do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), Porto Alegre dispõe de uma condição muito valorizada na perspectiva de torná-la uma cidade-global periférica. Em 1998, a revista *Exame* elaborou um *ranking* das capitais brasileiras com essa potencialidade. Porto Alegre ocupou então a sexta posição, atrás de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba e Brasília. A revista destacou justamente a localização da cidade em face do grande fluxo de capitais articuladas pelo MERCOSUL e à sua vocação para o turismo de negócios.

Em 2007 o Brasil foi confirmado como sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014. Antes mesmo de candidatar-se oficialmente a sediar jogos do Mundial, o governo de Porto Alegre já associava o megaevento a oportunidades de investimentos em infraestrutura e desenvolvimento urbano, além do prestígio e difusão global da imagem da cidade. Ressalte-se que, nas eleições municipais realizadas naquele mesmo ano de 2007, todos os candidatos defenderam a participação de Porto Alegre no Mundial com base na hipótese de que a integração ao evento representava uma oportunidade para a cidade. Como testemunham os jornais da época, essa suposição encontrava em Barcelona um de seus referenciais mais importantes – uma espécie de modelo, consagrado internacionalmente como o mais bem sucedido na história dos megaeventos (Novais, 2010). Apesar de europeia, antes dos Jogos Olímpicos de 1992, Barcelona era considerada uma cidade periférica que almejava, quando muito, rivalizar em importância com Madri. Os resultados alcançados pela cidade ao sediar as Olimpíadas, entretanto, foram muito além do objetivo competitivo inicial e a transformaram em polo turístico global e em referência internacional no campo do urbanismo. O processo de planejamento de Barcelona, segundo autores como Vainer (2000) e Novais (2010), seguiu a lógica do planejamento estratégico empresarial, no qual as cidades são pensadas como empresas no contexto de expansão do neoliberalismo.

No Brasil, a afirmação do neoliberalismo, como modelo econômico, deu-se no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), através da adoção de políticas de abertura para o mercado internacional, de desregulação do mercado interno, de contenção de gastos públicos, de privatização de empresas estatais e, ainda, de terceirização e descentralização administrativa. Nesse quadro, a pregação da autonomia dos municípios veio acompanhada da valorização de uma lógica concorrencial entre as cidades brasileiras, pautada pelo tema da atração de investimentos e pela busca de um lugar no mercado de cidades nacional e mundial.

Ao abordar esse período, pesquisadores brasileiros têm estudado planos e ações relacionados ao que denominam a nova questão urbana, como o Plano Estratégico do Rio de Janeiro, elaborado por consultores catalães na administração de Cesar Maia (1993-1996). Muitos desses estudos tratam do significado do planejamento estratégico e do modelo Barcelona para as cidades brasileiras, orientados pelo referencial teórico de Castells e Borja (1996).

Novais (2010, p. 21) examina “as maneiras pelas quais o planejamento estratégico de cidades tornou-se no início dos anos 90, referência para as práticas urbanísticas”. Sem fazer uma análise crítica de seus efeitos ou relações com o modelo econômico neoliberal, o autor estuda a origem do planejamento estratégico na Harvard University e a inversão simbólica decorrente da transposição de um modelo de administração de negócios do setor privado para a esfera pública, no caso pioneiro do plano de São Francisco, Califórnia (1981) – este foi, precisamente, o modelo difundido na América Latina a partir da experiência de Barcelona e, no Brasil, do caso do Rio de Janeiro.³

Ao questionar o marketing urbano como aspecto do planejamento estratégico e, este, como modelo de planejamento frente ao mundo globalizado, Vainer (2000) propõe analogias onde a cidade aparece como *mercadoria, empresa e pátria*.

No debate de “um projeto de cidade que implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados” (VAINER, 2000, p. 78), que tem como consequência a despolitização da participação da sociedade na sua construção, a *cidade-mercadoria* estaria relacionada às práticas de marketing urbano, com o objetivo de “vender” a cidade.

Já na *cidade-empresa*, a cidade sai da forma passiva (objeto) e passa à forma ativa (sujeito), algo maior do que uma proposta administrativa ou gerencial. Na construção deste pensamento, o autor se refere a François Ascher (1995), para quem a cidade assumiu características de uma empresa; e cita Harvey (1996), ao se referir ao fenômeno de empresariamento da gestão urbana, no qual a cidade estaria subordinada às lógicas do mercado sob a égide da produtividade e competitividade.

Por fim, a *cidade-pátria* seria a cidade do consenso, na qual o planejamento estratégico busca a despolitização da sociedade e a paz social, em torno do projeto de cidade a ser implementado de maneira mais eficiente.

Compans (2004), estuda as práticas político-argumentativas do processo de implementação do projeto de cidade do Rio de Janeiro, exposto no Plano Estratégico de 1996.

³ A propagação deste modelo na América Latina e, em especial no Brasil, aconteceu também por meio da difusão promovida pelos próprios consultores catalães que, em 1996, na Conferência Habitat II, propuseram uma nova agenda urbana para os governos municipais latino-americanos. Em *As cidades como atores políticos*, Castells e Borja (1996) sugerem que a adoção de ferramentas como o planejamento estratégico e a formulação de um projeto de cidade, entre outras estratégias provenientes da administração de empresas, garantiriam o sucesso econômico e social das cidades latino-americanas no novo cenário internacional.

Para a autora, se trata de um projeto de empreendedorismo competitivo, no qual a defesa da postura competitiva e produtiva das cidades como única alternativa frente à crise no mundo globalizado mascara o privilegiamento de interesses do setor privado imobiliário e das elites em geral. Compans (2004) utiliza o conceito de empreendedorismo competitivo a partir de Moura (1998, p. 2) que o apresenta como “um movimento de redefinição do papel e atuação dos governos locais, com ênfase dada ao desenvolvimento de vantagens comparativas e à busca de maior eficiência da gestão urbana, visando à integração competitiva no mercado global”. Moura destaca outros elementos característicos que aparecem como inovação, agregando contribuições de autores como Harvey (1989), sobre empreendedorismo urbano, Borja (1994) sobre o protagonismo cidadão e Osborne e Gaebler (1993) sobre o governo empreendedor.

Assim como Vainer (2000), Compans (2004) assume as analogias da cidade-empresa baseada nas ideias de empresariamento urbano de Harvey (1996) e de cidade empresa de Ascher (1995). Ambos os autores seguem a terminologia presente na tradução brasileira do texto de Harvey, publicado originalmente em 1989 – tradução que, como se verá adiante, confunde empreendedorismo com empresariamento. No que se refere ao empreendedorismo, seguindo as proposições de Borja e Castells (1997), Compans aborda a nova agenda urbana, que se segmenta em quatro blocos de ação governamental: reforma político-administrativa, competências econômicas, segurança e justiça, e sociais e culturais. Para a autora, ao propor uma conciliação entre economia e sociedade, esse modelo se diferenciaria do modelo de gestão empresarial norte-americana. Sanchez (2010), por sua vez, ao tratar da experiência de Curitiba, segue a linha conceitual da cidade-mercadoria e da cidade-empresa, adotada por Vainer (2000) e Compans (2004); mas, introduz uma nova denominação, referindo-se agora à cidade-espetáculo.

Além destes trabalhos existem estudos de ações pontuais relacionadas ao assim chamado empresariamento urbano, que não estabelecem relação direta com processos de planejamento estratégico. Esses são os casos, por exemplo, do trabalho de Fix (2001), que trata das Operações Urbanas Faria Lima e Água Espraiada, e de Gondim (2006), que estuda o projeto do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, em Fortaleza, enfatizando as representações subjacentes à sua concepção.

Especificamente com relação à Porto Alegre, Silva (2009), na dissertação intitulada *Empresariamento da cidade: Porto Alegre e o caso da Bienal do Mercosul*, analisa o papel da

Bienal do Mercosul no processo de empresariamento da gestão urbana e aponta as futuras construções dos estádios para a Copa do Mundo 2014 como evidências da continuidade deste processo.

Em todos estes trabalhos – com exceção de Fix (2001) e Gondim (2006) – utiliza-se a expressão empresariamento urbano, sempre referida à tradução publicada pela revista *Espaço e Debates* (Harvey, 1996). Contudo, há um equívoco nessa tradução, cujas implicações conceituais serão tratadas com mais profundidade no Capítulo 1. De fato, em seu trabalho, Harvey (1989) emprega o conceito de empreendedorismo e não o de empresariamento. Esse erro de tradução foi corrigido posteriormente, quando da edição de um livro reunindo diversos trabalhos de Harvey (2006, p. 161). Acrescente-se que, ao analisarmos os trabalhos que estudam o fenômeno em outras cidades brasileiras, como Natal, Maceió, Belém, Belo Horizonte, Salvador e Brasília, publicados nos *Anais do Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, percebe-se que a maioria desses autores utiliza o termo empresariamento urbano – ver, por exemplo, Martins e Lima (2007); Gomes e Gomes (2011); Filhos (2007); Garcia, Herdy, Santos e Gomes (2011); Silva (2011), Barbosa (2011) e Amaral (2007). Entre os artigos consultados, somente Leal (2011) e Neri (2009) utilizam a expressão correta.

O conceito de empresariamento é apropriado para analisar o fenômeno da incorporação do planejamento empresarial ao planejamento urbano. Porém, o conceito de empreendedorismo remete a uma forma específica de empresariamento, que expressa relações entre os diversos agentes sociais e seus interesses particulares. Ao tratar do novo empreendedorismo urbano, Harvey (2012a, p. 100) refere-se

a um padrão de comportamento na governança urbana que mistura poderes estatais (local, metropolitano, regional, nacional, ou supranacional) com ampla variedade de formas organizacionais da sociedade civil (câmaras de comércio, sindicatos, igrejas, instituições de pesquisa e ensino, grupos comunitários, ONGs etc) e interesses privados (corporativos e individuais) para formar coalisões que promovem ou gerenciam o desenvolvimento urbano ou regional de um ou outro tipo.

Este fenômeno interfere diretamente nas práticas de planejamento urbano na cidade, como mostrado na Figura 2, a fim de colocar em prática este projeto de cidade, o planejamento urbano convencional precisa ser flexibilizado e novas práticas são adotadas. O planejamento estratégico

urbano, ferramenta importante da cidade empreendedora, como é defendido por Borja e Castells (1996), é um exemplo dessas novas práticas.

Porto Alegre não dispõe de um plano estratégico urbano. Na segunda metade da década de 1990, quando da reformulação de seu plano diretor, este incorporou algumas ideias genéricas relacionadas àquela concepção. Portanto, este trabalho, ao tratar especificamente de Porto Alegre, não toma como referencial fundamental os autores catalães, embora contemple a questão do planejamento estratégico, buscando conhecer o processo de implementação dos GPUs, para identificar suas lógicas subjacentes, e verificar se as estratégias de empreendedorismo urbano de fato estão sendo empregadas na cidade.

A partir dessa problemática definiu-se como objetivo do trabalho a análise das práticas de planejamento urbano vigentes em Porto Alegre em sua relação com os GPUs articulados em torno da realização da Copa do Mundo 2014. Em outras palavras, procurou-se compreender como a municipalidade, através de seus agentes políticos e técnicos ligados ao planejamento, respondeu, em termos de planejamento, ao episódio Copa do Mundo. A procura de respostas a esta pergunta implicou na exploração de dimensões específicas do processo em questão, tais como:

- análise das justificativas para implementação dos projetos;
- análise da relação dos GPUs com outros projetos e com a cidade como um todo;
- estudo das fontes de financiamento dos projetos;
- identificação das modificações legais e institucionais deles decorrentes;
- identificação dos atores sociais, benefícios e conflitos;
- estudo da relação das dimensões anteriores com as práticas de planejamento urbano.

A dissertação se desenvolve em quatro capítulos: os capítulos 1 e 2 tratam do objeto teórico; os capítulos 3 e 4 apresentam a metodologia da pesquisa empírica realizada e seus resultados, respectivamente.

No Capítulo 1 se expõe os conceitos de empresariamento, gerencialismo e marketing urbano em suas áreas de origem. A exploração destes conceitos é realizada com a finalidade de compreender o fenômeno do empresariamento e sua relação com o empreendedorismo urbano.

No capítulo se faz uma discussão acerca de qual seria o termo mais adequado, para este trabalho, para a tradução do artigo de Harvey (1989), e se estabelece uma hierarquia entre os conceitos.

No Capítulo 2, expõem-se a multiplicidades de conceitos de GPUs e sua expressão no Brasil. Trata-se mais especificamente das relações entre GPUs e megaeventos, e de como estes se relacionam com as práticas de planejamento e, conseqüentemente, com os conceitos de empreendedorismo urbano e empresariamento.

No Capítulo 3, apresentam-se os procedimentos metodológicos aplicados, baseada em estudo de caso único com três unidades de análise incorporadas: 1) mobilidade; 2) estádios; 3) orla. Estas unidades, por sua vez são constituídas dos 18 projetos vinculados à Copa do Mundo 2014, seja de modo direto ou indireto. O capítulo apresenta também a síntese teórico-conceitual que será utilizada no trabalho.

No Capítulo 4, são feitas as análises das unidades do estudo de caso explorando suas múltiplas dimensões. Busca-se conhecer o contexto em que os projetos surgiram e como se justificam. Descreve-se o processo e elaboração dos projetos buscando identificar as práticas de planejamento, atores envolvidos, possíveis desdobramentos socioambientais, bem como as fontes de recursos a eles associados. Por fim, se faz a análise da relação entre o processo e as estratégias de empreendedorismo urbano, indicando quais projetos se vinculam a quais estratégias.

Na Conclusão, apresenta-se um resumo das análises com os possíveis desdobramentos dessa pesquisa para o futuro.

Ao fim da dissertação, encontram-se 18 apêndices referentes aos 18 projetos que compõem as unidades de análise, e 2 anexos de documentos considerados pertinentes para a consulta.

CAPÍTULO 1

EMPREENDEDORISMO URBANO

Neste capítulo são abordadas as noções de empresariamento e empreendedorismo. Antes, entretanto, é preciso fazer uma rápida contextualização da disseminação do neoliberalismo, situando, em grandes traços, o quadro histórico em que tais conceitos surgiram.

Segundo Harvey (2007), o pensamento neoliberal começa a se constituir na década de 1940, com a criação da *Mont Pelerin Society*, na Suíça. Nessa época, Europa e Estados Unidos viviam o Estado do Bem Estar keynesiano. O objetivo da *Mont Pelerin Society* era reunir os esforços dos intelectuais defensores do livre mercado, em diversos lugares do mundo. Faziam parte do grupo representantes da *London School of Economics*; a escola austríaca, representada por Hayek e Popper; e a escola de Chicago, representada por Milton Friedman.

A evolução do neoliberalismo na esfera britânica tem relação direta com a Escola de Chicago e com a influência exercida no Reino Unido por Hayek, professor na *London School of Economics*. A popularização desse pensamento também se deveu a atuação de *think tanks* neoconservadores, centros de pensamento dedicados ao estudo do Estado, das políticas governamentais e do desenvolvimento econômico. Os *think tanks* tiveram atuação importante sobretudo na criação de certo consenso em torno da ideia de que o neoliberalismo garantiria a

liberdade dos indivíduos, aproximando o pensamento das elites econômicas, intelectuais e políticas.

Ainda conforme Harvey (2007, p. 2), “em princípio o neoliberalismo é uma teoria política de práticas econômicas nas quais o bem estar humano poderia ser alcançado de maneira mais eficaz caso o indivíduo tivesse a liberdade para colocar em prática sua vocação empreendedora”⁴. Para tanto, o Estado deveria garantir, através de um quadro institucional, o direito à propriedade privada e o estímulo ao livre mercado e livre comércio, nem que para isso fosse necessário se valer de força militar. Figuras como Volcker e Thatcher trouxeram à luz a doutrina neoliberal e transformaram seus princípios no guia central do novo pensamento econômico e administrativo, associando-os inicialmente a uma política monetária de combate à inflação. Thatcher encontra na crise financeira, nas longas greves promovidas por sindicatos de trabalhadores e no sentimento de patriotismo firmado após a vitória na Guerra das Malvinas, o terreno fértil para a implementação de políticas de desregulamentação do mercado, de privatização de bens e serviços públicos e de abandono ou desativação de serviços sociais prestados a população.

Nos Estados Unidos, o conceito de livre mercado quase sempre é diretamente relacionado à liberdade do indivíduo. Desse ponto de vista, todas as pessoas teriam as mesmas oportunidades de se tornarem empreendedores bem sucedidos; os mal sucedidos, ou as pessoas pobres, assim o seriam por fracasso ou opção. Entretanto, segundo Harvey (2007), a noção de liberdade empregada pelo neoliberalismo de fato somente se aplicaria a empresas empreendedoras, uma vez que a desregulamentação em favor do indivíduo na verdade incrementaria a desigualdade social. A acumulação de capital concentra-se nas elites, enquanto as classes sociais desfavorecidas ficam desprovidas de serviços básicos, como a moradia, por exemplo. Na visão de Harvey, esta liberdade, em essência, seria uma camuflagem da escravidão. Para tanto, o autor caracteriza o neoliberalismo como um regime profundamente autoritário e antidemocrático.

O pensamento neoliberal se alastrou pelo mundo primeiramente, pela força, através do aparelhamento de golpes militares em países na América do Sul, como Chile, Argentina, Uruguai e Brasil. Milton Friedman e a Escola de Chicago eram consultores dos governos militares e receitavam o neoliberalismo como o remédio para a crise e pobreza generalizadas instauradas nos países após a instauração das ditaduras (HINKELAMMERT, 1993). Num segundo momento, o

⁴ Tradução livre.

meio de difusão do modelo neoliberal aconteceu por imposição das políticas econômicas de organismos como o Fundo Monetário Internacional (FMI), que impunha regras de adoção de práticas neoliberais como garantia dos empréstimos concedidos aos países endividados, que passavam por uma grave crise econômica e social. Esse teria sido o caso da Rússia, após a queda do Bloco Soviético, e do Brasil, na década de 1990, durante o governo Fernando Henrique Cardoso.

1.1 O empresariamento do mundo

Com a propagação e a adoção de práticas neoliberais por diversos países, valorizando o livre mercado e o livre comércio, perde força o papel regulamentador historicamente exercido pelo Estado. Este é o momento de radicalização do que Solé (2008, p. 48) chama de “empresariamento do mundo”, o resultado de um processo antropológico milenar, no qual a empresa se transforma na força organizadora do mundo.

Para o autor, a empresa não é algo que se possa enxergar: *empresa* é um conceito que expressa “um conjunto de novas relações entre humanos, no tempo e no espaço, na história da humanidade”⁵ (SOLÉ, 2008, p.31). A empresa funciona como força organizadora do mundo atual, que é organizado por e para a empresa e não por e para o mercado. Esta afirmação se opõe à crença de economistas, sociólogos, historiadores e dirigentes políticos, de que a sociedade moderna é fundamentalmente organizada para o mercado, uma vez que empresa e mercado são organizações concorrenciais. A empresa tem o poder de criar, modificar ou destruir o mercado de produtos específicos através de estratégias de marketing, determinando as necessidades e desejos das pessoas por consumo de novos produtos e novos estilos de vida, a cada nova estação. Isso faz com que gire a máquina de produção e consumo de novos produtos incessantemente.

Ao propor o conceito de empresariamento do mundo Solé (2008) quer complementar a noção de capitalismo idealizada por Schumpeter, reconhecendo aí um fenômeno para além da economia, que alcança a dinâmica social, cultural e cognitiva. Segundo o autor, um desses momentos de empresariamento do mundo ocorreu a partir do fim do bloco soviético, quando quase todos os países passaram a ter na empresa sua principal base organizacional.

⁵ Tradução livre.

O desenvolvimento de empresas multinacionais, e a conseqüente distribuição de seus produtos pelo globo, provoca de certa maneira uma estandardização planetária, desconhecida até os dias de hoje na história da humanidade. Este fenômeno é a mundialização – ou a globalização. Outro fenômeno é a adoção de políticas de privatização de empresas públicas e a transformação de organizações públicas em empresas – políticas que, a partir dos anos 1980, difundiram-se pelo mundo. O terceiro fenômeno ocorre quando a empresa se torna o modelo hegemônico em outras organizações e atividades humanas, como se verifica, por exemplo, pela difusão, no setor público, de técnicas, instrumentos e vocabulário utilizados na administração de empresas. Outra manifestação é o aumento da influência da empresa na vida humana, por exemplo, por meio dos sistemas de gestão de pessoas, que estimulam o imaginário de que o empregado se parece com o dono da empresa e é a força geradora fundamental do setor em que trabalha. Por fim, a manifestação mais importante, o empresariamento no modo de vida das pessoas fora das empresas. Este fenômeno é fomentado usualmente por uma ferramenta proveniente da administração de empresas, que cria mercados por meio de ações de marketing na criação de desejos, modos de ir, vir, vestir, habitar e se relacionar no tempo e no espaço (SOLÉ, 2008).

Com a finalidade de compreender como o espírito organizacional empresarial penetra no modo de vida das pessoas de maneira global, Solé (2008) evoca os estudos de Max Weber, em particular *Economia e Sociedade*, trabalho publicado nos anos 1920 no qual já encontra uma associação clara entre empresa e racionalidade.

Interpretando o posicionamento de Weber sobre a burocracia, Solé (2008) identifica na empresa a organização mais racional e eficaz que a humanidade inventou, embora o sociólogo alemão jamais o tenha afirmado claramente. Segundo Weber (2004), para as empresas econômicas e políticas de caráter racional é importante a “calculabilidade” no procedimento jurídico como garantidor da liberdade de exploração de seu poder. Essa associação entre empresa e racionalidade, levaria à conclusão de que a empresa é a organização mais eficaz. Em resumo, para Solé (2008), a relação empresa-racionalidade-eficácia estaria cada vez mais impregnada nas mentes dos habitantes do mundo moderno – e essa associação induziria, mais do que nunca e mais do que qualquer outra, à utilização da empresa como um modelo para todas as outras organizações. Assim, o autor aborda uma dimensão antropológica cultural da vida moderna e propõe a existência, nessa dimensão, de um processo de empresariamento. Dentre os fenômenos

que elenca se encontra a transferência de práticas administrativas empresariais para outras organizações, incluindo as públicas. Esta dimensão gerencial/operacional é tratada, na literatura, sob o conceito de gerencialismo, como se verá na sequência.

1.2 O gerencialismo e a Nova Administração Pública

Para Parker (2002), o gerencialismo é a ideologia generalizada de *management*, que por sua vez possui múltiplos significados. Este conceito pode ser relacionado a um grupo de executivos, a um processo ou a um ato de gestão, ou ainda a uma disciplina acadêmica relacionada à gestão e administração. Entretanto, o gerencialismo (*managerialism*) se diferencia de gestão (*management*), porque se constitui em uma ideologia.

A Nova Administração Pública (NAP) é uma das expressões mais importantes do gerencialismo. A NAP ganhou força nos Estados Unidos em meados dos anos 1970, através do movimento Reinventando o Governo, seguido por Thatcher no Reino Unido, onde a expressão também se afirmou. Apresentado como remédio milagroso para a crise, esse novo modelo de administração – impulsionada pela crise fiscal das cidades americanas e pelo desenvolvimento do pensamento neoliberal nos Estados Unidos e Reino Unido, já mencionado – insere a lógica empresarial no setor público.

Autores como Osborne e Gaebler (1993) afirmam que o Estado keynesiano, mesmo que instalado de maneira residual nos EUA, não oferecia perspectivas satisfatórias para o bem estar social. O sistema educacional e de saúde eram deficitários, os índices de violência altos e cidades e estados estavam falidos. A imagem da administração pública não era mais a mesma. Jovens que ingressavam no ambiente de trabalho privilegiavam a escolha do setor privado. A defesa da existência de um sistema de administração ineficiente e burocrático em meio à crise propiciou a implantação de um novo modelo de administração pública.

Para Osborne e Gaebler, o modelo burocrático era condizente com os períodos de crise intensa em que foi instaurado, durante a Grande Depressão e entre as duas Guerras Mundiais, quando os interesses dos americanos convergiam para um mesmo objetivo e a cultura de massa inexistia. Porém, a partir da década de 70, esse cenário começou a mudar. O desenvolvimento de novas tecnologias e o avanço da globalização trouxeram uma nova dinâmica para a sociedade. As

mudanças passaram a acontecer em outra velocidade e as instituições econômicas passaram a atuar competitivamente no novo cenário comercial. Portanto, as instituições públicas necessitavam de novas formas, mais flexíveis e adaptáveis, responsáveis não mais para servir os cidadãos, mas por armar ambientes em que estes pudessem criar condições por si mesmos.

O modelo burocrático de gestão, hegemônico até então, se baseava na priorização do interesse público, na eficiência, na administração dos bens e serviços, no combate à corrupção, no controle de gastos públicos, no cumprimento de regras e procedimentos e em operar sistemas administrativos. O sistema de administração burocrático, que cada vez continha mais normas e regras de controle, passou a ser classificado pelos críticos como moroso e ineficiente. A partir desta crítica, a esfera privada penetrou na esfera pública com promessas de eficiência, racionalização e agilidade. A disseminação desse novo modelo se constituiu em um programa estratégico que, a partir dos países anglo-saxões, com o apoio de centros de ensino e pesquisa e com o reforço das agências internacionais de cooperação financeira, ganhou dimensões internacionais (PAULA, 2010).

O novo sistema se basearia na obtenção de resultados que valorizam os indivíduos, nos conceitos de qualidade e valor, no desapego a normas e regras, na identificação de uma missão, na inversão do cidadão usuário de serviços públicos para o cliente, no comprometimento com a qualidade dos produtos e serviços entregues, no fortalecimento das relações de trabalho, na análise e avaliação de resultados e na identificação e prevenção de futuros problemas. Segundo Barzelay (1998), através da a NAP se tornou comum a utilização de termos como clientes, qualidade, serviço, valor, incentivos, inovação, autorização e flexibilidade.

Na prática, como afirma Paula (2010), o resultado foi a descentralização do aparelho estatal, que separou as atividades de planejamento e execução; a privatização de estatais; a terceirização de serviços públicos; a regulação estatal das atividades públicas conduzidas pelo setor privado; e o uso de ideias e ferramentas gerenciais advindas do setor privado. Estas ações, entre outras, configuram o braço operacional do modelo gerencialista dito pós-burocrático, em que a administração pública abriu a produção de novos espaços para acumulação do capital pelas empresas.

A disseminação desse modelo aconteceu por meio de consultorias dos “gurus” do marketing a governos locais. A defesa dessa prescrição se fez e continua a ser feita através da

disseminação de modismos gerenciais mitificados, como o planejamento estratégico empresarial, apresentados como caminhos garantidos para o sucesso (MISOCZKY, 2003). Para Murphy (2008, p. 154), de fato o gerencialismo despolitizaria o processo de tomada de decisão coletivo através da transformação de “temas da vida social e de organizações em séries de problemas discretos que podem ser resolvidos através da aplicação da perícia técnica”.

1.3 Características do governo empreendedor

Dada a relevância do movimento Reinventando o Governo para compreender os processos de empreendedorismo urbano definidos por Harvey (2006; 2013), será preciso resumir aqui suas principais características, o que será feito a partir de Osborne e Gaebler (1993).

Segundo a literatura especializada, o gerencialismo alcançou um novo patamar com a publicação do livro *Reinventing Government: How the entrepreneurial spirit is transforming the public sector*, de Osborne e Gaebler (1993). Para esses consultores e autores, a administração burocrática, criada pelos progressistas para dificultar o uso da máquina pública para interesses pessoais (como a realização de grandes obras públicas com intenções políticas, ou mesmo, o uso indevido de recursos), acabou por impossibilitar a administração do dinheiro público. A impossibilidade de demitir funcionários, mesmo os que não apresentavam desempenho satisfatório, levaria à mediocridade. E a intenção de controle generalizado resultaria numa regulamentação autoritária do processo, focando no controle dos recursos e esquecendo a importância dos resultados.

Os primeiros governos a implementar as práticas recomendadas por Osborne e Gaebler foram os daqueles municípios que primeiro tinham sofrido os efeitos da crise econômica. Na década de 1980, vários foram os casos de governos de cidades norte-americanas que adotaram uma postura empreendedora. As medidas tomadas contemplavam a privatização de empresas públicas, a criação de parcerias público-privadas e a abertura para formas alternativas de realização de serviços públicos. Os termos “administração de empresas” e “cidades autossuficientes” passaram a fazer parte do vocabulário corrente dos agentes públicos. Além disso, muitos setores da administração pública adotaram as ferramentas da Administração de Qualidade Total, desenvolvidas por W. Edwards Deming para a reestruturação de empresas japonesas no pós-guerra.

Em 1987 e 1988 a empresa de consultoria Coopers & Lybrand realizou uma pesquisa sobre empreendedorismo público. O resultado indicou que, para o executivo, a demanda de serviços públicos ultrapassava as receitas disponíveis. Para contornar este problema os governos adquiriram uma postura inovadora, incluindo novas práticas de gestão no setor público, como terceirização de serviços, avaliação de desempenho, administração participativa e planejamento estratégico. Baseados na nova postura empreendedora dos governos municipais, Osborne e Gaebler (1993) categorizaram os dez princípios fundamentais deste novo modelo de administração pública, sintetizados a seguir.

a) Governo catalisador: navegando em vez de remar

O governo deve ter o papel de conduzir e orientar, ao invés de prestar serviços. Esta constatação se baseia nos casos de cidades americanas que terceirizaram a prestação de serviços como coleta de lixo, abastecimento de água, construção de habitações de interesse social, entre outros, e, ao final, proviam mais serviços para a comunidade com um custo mais baixo. A terceirização de serviços poderia ser, tanto para ONGs, que garantiriam os interesses da comunidade no que se refere ao bem estar social, como na forma de privatização de empresas, como uma empresa responsável pelo transporte público, por exemplo.

Embora possa parecer que os governos que adotassem essa postura se tornariam mais fracos, os autores afirmavam que, ao contrário, se tornariam mais fortes e mais focados em planejar e consolidar políticas públicas reguladoras, capazes de modelar, no longo prazo, comunidades e estados coesos e bem estruturados. Uma vez que o modelo burocrático de administração coloca o setor público e o privado em diferentes esferas, as atribuições de um, não podem ser realizadas pelo outro. O modelo gerencial desfaz esta premissa, colocando as prestações de serviço para o setor privado e a governança para o setor público.

b) Governo que pertence à comunidade: dando possibilidade ao cidadão ao invés de servi-lo

Estimular o envolvimento da comunidade na tomada de decisão das questões referentes a ela, ao invés de servi-la. Segundo Osborne e Gaebler (1993), para capacitar os moradores é necessário, por parte do governo, incentivar que as comunidades organizadas assumam o controle

de serviços, provendo recursos e assistência técnica, treinando os moradores, e partilhando o controle com a comunidade. A comunidade teria algumas vantagens em relação aos profissionais burocratas do governo, ou mesmo de seus técnicos e servidores, no que diz respeito a maneiras de solucionar problemas. Essas vantagens seriam: ter mais comprometimento com seus membros, compreender melhor os problemas, ser mais flexível e criativa, oferecer cuidado ao invés de serviços e teriam mais capacidade em estabelecer padrões de comportamento. Ou seja, as comunidades têm melhores condições de focar nas capacidades, enquanto técnicos e servidores focam nas deficiências.

Entretanto, segundo os autores, o estímulo do governo à participação da comunidade não quer dizer que ele abdicará de suas responsabilidades. Neste novo contexto governo não seria mais o responsável por produzir serviços, mas o responsável por certificar-se que as demandas da comunidade seriam alcançadas.

c) Governo competitivo: introduzindo a competição na prestação de serviços

Até então, a competição era uma característica do setor privado. Para o setor público, a característica era o monopólio, uma vez que ter dois setores responsáveis pela coleta de lixo seria uma duplicação dos serviços e desperdício de dinheiro público. Porém, no setor privado, a competição é estimulada e o monopólio é proibido. No modelo gerencial, a competição deveria extrapolar os limites do setor privado e ser incorporada no setor público, já que a competição estimula a qualidade e inovação aliadas a baixos custos. As combinações de competição seriam variadas, a do setor público com o privado, a do setor privado com o privado, a do público com o público, e ainda internamente no governo.

Segundo os autores, esta estratégia se justificaria na afirmação de que as instituições públicas estariam perdendo espaço para as privadas, como na educação, por exemplo. Estimular a competição significaria evitar que estas instituições ficassem mais enfraquecidas, ao ponto que os únicos cidadãos interessados nelas seriam os sem nenhuma alternativa.

d) Governo orientado por missões: transformando órgãos burocráticos

A administração burocrática criou uma cultura de leis e regras para prevenir que coisas ruins acontecessem, por exemplo, que houvesse desvio de dinheiro público ou uso de influência por parte dos políticos. Mas, esse excesso de regulamentação também impossibilitou que coisas boas acontecessem por conta da morosidade do sistema e da falta de agilidade nos processos que são cada vez mais dinâmicos. Um governo orientado por missões seria uma alternativa ao governo burocrático, pois seriam mais eficientes, mais efetivos, mais inovadores e flexíveis. O setor público deveria se orientar, assim como as empresas privadas, que se orientam por missões aliadas ao planejamento estratégico,

e) Governo de resultados: financiando resultados (e não recursos)

Com a intenção de combater a corrupção no setor público, o governo burocrático criou o controle dos recursos de governo. Na época, não havia tecnologia para medir resultados como se tem hoje, portanto os parâmetros de recompensa ao funcionalismo público eram baseados na longevidade e autoridade do funcionário ou, ainda, no tamanho da equipe e do orçamento gerido. Esta prática acarretou programas com orçamentos mais altos e equipes maiores do que as necessárias. Portanto, o governo empreendedor precisaria mudar este sistema de premiação e incentivos, deveria focar o controle nos resultados e não nos recursos.

Segundo Osborne e Gaebler (1993), o conhecimento dos resultados seria importante para um órgão, mesmo que não fosse para premiar funcionários, pois esta informação teria um poder transformador baseado na premissa de o que é medido é realizado. Sem resultados não se teria o conhecimento do que foi bem sucedido ou fracassado. Ao desconhecer o que foi bem sucedido, não se poderia incentivá-lo e, portanto, poderia acabar incentivando o fracasso, mesmo sem saber. Enfim, medir os resultados possibilitaria aumentar o desempenho dos programas e resolver problemas até então desconhecidos. Ferramentas da Administração da Qualidade Total seriam usadas para melhorar a qualidade e desempenho dos serviços prestados pelo governo.

f) Governo e seus “clientes”: atendendo às necessidades dos clientes e não da burocracia

No governo burocrático raramente se utiliza o termo cliente para se referir a um cidadão. Segundo os autores, embora o setor público exista para servir seus cidadãos e as empresas

privadas para gerar lucros, o setor privado conheceria muito melhor do que o setor público as necessidades de seus clientes. Baseados nos princípios da Administração da Qualidade Total, onde o cliente é a pessoa mais importante para uma organização muitas seriam as ferramentas utilizadas para conhecer e entender as necessidades dos clientes: a pesquisa de consumidor, a pesquisa com a comunidade, o contato com o consumidor, entrevistas com o consumidor, a pesquisa em profundidade, entre outras.

g) Governo empreendedor: gerando receitas e não despesas

O governo empreendedor deveria focar em aumentar a sua receita. A primeira estratégia seria criar meios para gerar lucros como em instituições que prestam serviços tais como marinas, campos de golfe e quadras de tênis. A segunda seria cobrar taxas de serviços básicos como o abastecimento de água, a manutenção de rodovias, a fiscalização de obras, economizando receita por não gastar com estes serviços. A terceira seria realizar investimentos altos com foco no retorno do dinheiro investido. Como os administradores públicos não têm acesso aos lucros, como no setor privado, é necessário criar alguns mecanismos para estimulá-los a ter uma postura mais empreendedora.

f) Governo preventivo: a prevenção em lugar da cura

O governo deve trabalhar com a prevenção dos problemas. Os investimentos em saúde, por exemplo, seriam muito menores na prevenção de doenças do que na sua cura. O mesmo se aplicaria a outros setores, como segurança e meio ambiente. O governo deve trabalhar antecipando os problemas e, para isso, deve utilizar ferramentas como controle orçamentário e planejamento estratégico. O planejamento estratégico, de origem militar, associa-se à ideia de gestão de guerra e se baseia em análises do meio ambiente interno e externo, sistematizado em quadro síntese chamado Matriz SWOT, através do qual se evidenciam questões relacionadas a fraquezas, forças, ameaças e oportunidades, levando em consideração a lógica concorrencial, uma vez que incorpora questões relacionadas ao ambiente externo. A partir deste diagnóstico é definida a missão fundamental da instituição, articulados os objetivos básicos, é criada a visão da instituição (como ela se vislumbra no futuro) e desenvolvida uma estratégia para atingir tais

objetivos e metas. Além disso, o planejamento estratégico prevê como medir e avaliar os resultados atingidos.

i) Governo descentralizado: da hierarquia à participação e trabalho de equipe

O governo empreendedor deve compartilhar a tomada de decisão com seus “clientes”, comunidades e ONGs. Além disso, deve se valer da hierarquia da instituição e atribuir autoridade a seus funcionários. Instituições descentralizadas seriam mais vantajosas do que as de poder centralizado por serem mais flexíveis e responderem com agilidade as necessidades dos “clientes”. Osborne e Gaebler (1993) conferem eficiência às instituições descentralizadas, pois estas seriam mais comprometidas com a produtividade. Na prática, isso representa a utilização do planejamento participativo segundo os princípios da Administração da Qualidade Total, nos quais os empregados se envolvem na tomada de decisão sobre a execução de suas tarefas, a cooperação entre administradores e sindicatos, e a descentralização do sistema federativo, dando mais autonomia aos estados e municípios.

j) Governo orientado para o mercado: induzindo mudanças através do mercado

Osborne e Gaebler (1993) afirmam que cidades são muito parecidas com mercados, pois são agregados vastos e complexos de pessoas, nos quais cada indivíduo se ajusta ao comportamento do outro baseado nos incentivos e informações disponíveis. Portanto, os administradores de uma cidade não conseguem controlá-la como um todo. Entretanto, eles poderiam controlar programas determinados em áreas específicas.

Uma maneira poderosa de controlar as relações de desenvolvimento de uma cidade seria introduzir a estruturação do mercado, criando mecanismos que direcionem as pessoas a tomar decisões em conjunto com sua comunidade. Entretanto, poderia haver problemas no modelo de governar por programas, uma vez que são direcionados para o eleitorado, não para os “clientes”. Como os programas são conduzidos por políticos e não por políticas, acabariam gerando sistemas de prestação de serviços fragmentados, raramente alcançando a escala necessária para gerar o impacto desejado.

Mesmo que esta estratégia incorra em riscos, Osborne e Gaebler (1993) assumem que ainda assim, a estruturação do mercado é o caminho garantidor do sucesso, e aponta as seguintes maneiras de fazê-lo:

- estabelecer regras de mercado;
- disponibilizar informação aos “clientes” para gerar competitividade;
- criar ou aumentar a demanda dando recursos à população;
- catalisar o setor privado disponibilizando recursos, como o aumento de índices de aproveitamento para a construção civil em certas áreas da cidade onde haja o interesse em renovar ou modelar;
- criar empresas que preencham espaços que o setor privado não ocupou;
- compartilhar riscos de investimentos com o setor privado, como na construção civil, com a participação de empreendedores privados;
- incentivar o setor privado alterando os preços finais de produtos através da variação de impostos e taxas, com o valor arrecadado sendo revertido para a comunidade através de melhorias nos serviços públicos, como saúde ou educação, ou para a isenção de taxas para criar demanda;
- construir o senso de comunidade entre os moradores, pois as comunidades se fortaleceriam para alcançar seus objetivos frente ao setor da construção civil, por exemplo;
- firmar parcerias público-privadas (PPP), nas quais empresas privadas assumem responsabilidades do governo, como na manutenção de praças e parques e, também, parcerias em empreendimentos imobiliários e linhas de crédito.

Estes seriam os dispositivos que se referem a mecanismos de mercado, porém, para Osborne e Gaebler, outra área que deveria ser abordada são os mecanismos administrativos, como a regulamentação. Os governos tradicionais a usam para comandar e controlar mecanismos que a população deve obedecer. Porém, esta estratégia acarreta em uma série de problemas por ser um processo muito moroso, por representar muitos empecilhos a ponto de empreendedores optarem pela ilegalidade ou informalidade, já que o sistema se basearia em penalidades que muitas vezes não podem ser executadas e por ter uma tendência a focar nos sintomas ao invés das

causas. Em contraponto, os governos devem criar políticas regulatórias baseadas no mercado, criando incentivos ao invés de comandos.

Percebe-se, portanto que o conceito de empreendedorismo utilizado por Osborne e Gaebler ao propor no governo empreendedor está de acordo com o empregado por Schumpeter (2003), que define o empreendedor com uma função de revolucionar o padrão de produção criando novos meios, materiais ou mercadorias. O conceito de empreendedor passa a ser associado ao de inovação, uma vez que o sistema capitalista requer a incessante criação de novas mercadorias – a criação destruidora, como denominava Schumpeter (2003). Neste contexto, o conceito de empreendedor não está mais atrelado ao anteriormente cunhado por Cantillon (2011), que define o empreendedor como o criador ou diretor de uma empresa. Aqui, o empreendedor aparece como uma pessoa que tem que lidar com as incertezas do mercado, como preços e volume de vendas. Já o empreendedor de Schumpeter (2003) é aquele que cria o mercado, seus produtos, bem como seus meios de produção, é aquele que inova.

1.4 Empreendedorismo e governo empreendedor

Harvey (2011) relaciona o empreendedorismo com a modernidade e sua expressão urbana. Menciona a importância da destruição criativa, conceituada por Schumpeter (2003), como uma das características do empreendedorismo inovador no projeto modernista e mostra a importância do empreendedor: “considerado uma figura heroica, era o destruidor criativo *par excellence* porque estava preparado para levar a extremos vitais as consequências da inovação técnica e social. E era somente através desse heroísmo criativo que se podia garantir o progresso humano” (HARVEY, 2011, p.26).

Para Harvey (2011) o projeto de Haussmann para Paris foi um exemplo de destruição criativa, onde a reconstrução da cidade (que destruiu formas do passado) simbolizou modernidade e desenvolvimento. Em trabalho recente, Harvey (2012a) evoca novamente o caso de Paris, mostrando que Haussmann compreendeu que, em parte, sua missão era ajudar a resolver os problemas do capital excedente e do desemprego através de um projeto de urbanização – por isso ergueu uma nova cidade inspirado em planos utópicos e transformou a escala do processo urbano.

O fascínio pela inovação, embelezamento e modernização faz parte, até hoje, da lógica de produção das cidades e de circulação de capital. Entretanto, este fascínio alcança um novo patamar quando a lógica concorrencial entre as cidades é introduzida pelo neoliberalismo. Nota-se que a transição do sistema fordista para o capitalismo avançado, com sua economia baseada em capital flutuante e em atividades do setor terciário, transforma o papel das cidades no que diz respeito à produção de riquezas. A cidade que servia como apoio para o desenvolvimento de atividades correlacionadas à produção se torna uma das matérias primas para a produção e acumulação de capital. Neste sentido, o espaço urbano se torna uma mercadoria com ênfase no valor de troca, ao invés do valor de uso.

Segundo Logan e Molotch (1993), o espaço é visto como uma matéria prima capaz de produzir riqueza e poder para quem o detém. A cidade é uma máquina de crescimento capaz de aumentar a renda agregada e assegurar riquezas para aqueles que se encontram em posição de se beneficiar. Esta é, segundo os autores, a posição das elites que utilizam o consenso do crescimento para eliminar qualquer visão alternativa de organização do espaço urbano. Os autores afirmam que a disputa pelo incremento de infraestrutura de transporte no século XIX deu lugar a um conjunto de esforços bem mais complexos com a finalidade de manipular o espaço e produzir renda. Nesse sentido, a máquina de crescimento é menos personalizada e com uma matriz multifacetada de atores sociais.

Logan e Molotch (1993) afirmam que os atores envolvidos com os processos urbanos, geralmente, são aqueles que mais têm a ganhar ou a perder com as decisões tomadas para a organização das cidades. Forma-se, portanto, uma coalizão entre certos setores da sociedade interessados, especificamente, em promover o crescimento econômico. Esta coalizão é usualmente formada por pessoas relacionadas à política, à mídia local, ou a líderes de empresas prestadoras de serviço, sejam elas públicas ou privadas. Os políticos, por sua vez, entre outras funções, têm o papel de influenciar pessoas de outras esferas para que operem de maneira integrada para o crescimento de sua região. Logan e Molotch (1993) apontam, também, para a relação entre os políticos e as elites, principalmente os empreendedores do setor imobiliário, já que são com frequência os patrocinadores de campanhas eleitorais. A mídia, principalmente as detentoras de monopólio local, tem particular interesse no crescimento, que incrementa seus lucros. O papel da mídia é, usualmente, fortalecer o consenso acerca dos benefícios potenciais

para a comunidade como um todo. Para completar esta coalizão, os autores apresentam os atores auxiliares, representados por instituições culturais como museus, teatros, universidades e clubes de esporte profissional, uma vez que estas instituições geralmente necessitam de favores dos que estão no comando da máquina de crescimento local para atingir seus objetivos. Objetivos estes que contribuem, também, para a máquina de crescimento.

Partindo do pressuposto de que o sistema de comunicação e transporte estaria instituído, as cidades modernas cresceriam em funções econômicas que intensificam o uso do solo, trazendo maior arrecadação e produção de lucro local. É importante perceber que os autores, ao enfatizar a relevância da infraestrutura de transporte e comunicação, dão a devida importância para este sistema na máquina de crescimento. Harvey (2006) também considera o desenvolvimento desta infraestrutura como uma das maneiras de preparar a cidade para as estratégias de empreendedorismo urbano. Logan e Molotch (1993) apontam ainda que as localidades podem diminuir a sobrecarga de custos das empresas ao adotar medidas como redução de impostos e taxas, incorrendo em atrativos para a localização de empresas. Outro ponto explorado pelos autores se refere a instalações governamentais, tais como universidades e bases militares, que podem ser utilizadas como catalisadoras ao garantir força de trabalho qualificada. Harvey (2006) igualmente faz menção a estas questões, quando se refere à criação de vantagens específicas para a produção de bens e serviços. Além disso, Logan e Molotch (1993) afirmam a importância de algumas características culturais locais que favorecem o bom clima aos negócios, como a segurança e a convivência pacífica entre diferentes etnias.

A cidade, portanto, deve ter as suas bases preparadas para se tornar um local favorável aos negócios. Para isso, os gurus do marketing concebem uma nova modalidade do marketing de localidades. Segundo Kotler, Haider e Rein (1994, p. 85), o *marketing* urbano abandona, a partir da década de 1990, a função de atrair indústrias para focar na criação de produto e no conceito de nicho, referindo-se à lógica concorrencial entre cidades. Nela, o “*marketing* de localidades surgiu como um processo de integração promissor que ligava as vantagens competitivas de um local aos objetivos gerais do desenvolvimento econômico”. Os autores indicam possíveis ferramentas para “vender” um local. Uma delas é o *planejamento estratégico de negócios*; a outra consiste em quatro *estratégias* de intervenção no espaço urbano com a finalidade de preparar “o cenário para esforços geralmente mais arriscados e oportunistas, para competir por vantagens econômicas”

(KOTLER; HAIDER; REIN, 1994, p.107). Essas quatro estratégias são: 1) *design* urbano; 2) melhoria da infraestrutura; 3) serviços básicos como segurança e educação; e 4) atrações. As atrações podem ser de diversas naturezas: locacional (belezas naturais ou proximidade a centros econômicos); histórica; de consumo (como os *marketplaces*); cultural (atividades de recreação e entretenimento); esportiva (arenas esportivas); eventos (relacionado aos negócios, esportes ou consumo). Note-se que a utilização destas estratégias pode ou não estar relacionada ao planejamento estratégico. Caso não estejam, como afirmam os autores, acabam sendo mais arriscadas e oportunistas.

Portanto, o governo empreendedor (OSBORNE; GAEBLER, 1993), o marketing urbano (KOTLER; HAIDER; REIN, 1994) e a cidade como máquina de crescimento (LOGAN; MOLOTCH, 1993) são abordagens centrais para a formulação de Harvey (2006) acerca do novo empreendedorismo urbano.

Para Harvey, o empreendedorismo urbano tem três elementos básicos, sendo o primeiro deles a noção da parceria público-privada⁶, em que o Estado representado pelo governo local se alia a empresas privadas com a finalidade de angariar investimentos para a construção de projetos, ou mesmo, a manutenção de estruturas e espaços. Em segundo lugar, Harvey (2006, p. 171) afirma que a “atividade da parceria público-privada é empreendedora, pois na execução do projeto, é especulativa e, portanto, sujeita a todos os obstáculos e riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racionalmente planejado e coordenado”. Nesse sentido, é usual que os riscos incorram apenas para o setor público e os lucros para o setor privado. E, por fim, Harvey (2006, p. 171) afirma que o empreendedorismo “enfoca muito mais a economia política do lugar do que o território”. Aqui o autor se refere ao fato de que a construção de um lugar pode gerar impactos além de seu território específico. Projetos como esses podem mudar a imagem da cidade mundialmente.

Portanto, o novo empreendedorismo urbano, assim como o planejamento de projeto, se baseia na parceria público-privada. Porém enfoca “o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num

⁶ No Brasil a parceria público-privada (PPP) é um termo jurídico para um modelo de negócio envolvendo o setor público e o setor privado. Entretanto, existem também as parcerias informais. Harvey (2006) se refere a parcerias em prol de um objetivo em comum, seja ela formal ou informal. O conceito desses dois tipos de PPPs será abordado mais adiante.

território específico, como seu objetivo econômico imediato (ainda que não exclusivo)”. (HARVEY, 2006, p. 172)

Harvey (2006) sistematizou quatro estratégias básicas relativas ao empreendedorismo urbano, ressaltando que mesmo que sejam justificadas em separado, é sua combinação que proporciona mudanças rápidas e desiguais no sistema urbano.

A primeira se refere à criação de ambientes para a “exploração de vantagens específicas para a produção de bens e serviços” (HARVEY, 2006, p. 172). Quando essas vantagens não derivam de características do lugar, como localização e/ou fontes de recursos naturais, são criadas “através de investimentos públicos e privados nas infraestruturas físicas e sociais que fortalecem a base econômica da região metropolitana como exportadoras de bens e serviços” (HARVEY, 2006, p. 172). Para isso, o Estado, usualmente representado por uma coalizão entre poderes municipais, estaduais e federais, estimula o investimento do setor privado por meio de redução de subsídios, como renúncias fiscais, doação de recursos etc. A concorrência internacional para localização de indústrias e empresas também depende não somente do custo da mão-de-obra, mas de uma força de trabalho habilitada e treinada a lidar com novas tecnologias. Nesse quadro, os investimentos em educação e tecnologia se tornam centrais.

A segunda diz respeito “à divisão espacial do consumo” (HARVEY, 2006, p. 173), que se refere ao estímulo ao consumo de massa por meio de projetos específicos que melhorem as características físicas, atraia o consumo por meio de construção de estádios, *shopping centers*, centros de convenções etc., e/ou ao estímulo de atividades de entretenimento e cultura. Atividades que, em suma, promovam e regeneração e/ou renovação urbana. O autor caracteriza essas ações como utopias da forma espacial. Preocupado com a temporalidade dos processos sociais e com a dialética da mudança social, Harvey (2004, p. 189) classifica, por exemplo, o projeto de renovação de *Inner Harbor* (Baltimore), como uma utopia dos incorporadores, uma vez que o governo local doou “terrenos valiosos aos incorporadores em troca de promessas de ajuda, em outros locais, que nunca se concretizaram”.

Em outra formulação, Harvey (2011) explica o investimento nesse tipo de projeto como uma busca por riqueza simbólica, como na gentrificação de determinadas áreas, na produção de comunidades, na reabilitação de paisagens urbanas e recuperação da história valendo-se de imagens. O autor indica, ainda, que isso “nos ajuda a compreender o atual fascínio pelo

embelezamento, pela decoração como códigos e símbolos de distinção social” (HARVEY, 2011, p. 82). A busca por arquitetos de grife e por projetos por ele denominados como arquitetura do espetáculo mostra a preocupação de governos locais em difundir a imagem da cidade, práticas essas que também relaciona ao empreendedorismo urbano.

Esta estratégia, no entanto, vai além da tentativa de atrair recursos financeiros por meio de atividades turísticas, uma vez que a renovação urbana promove uma transformação no setor imobiliário. A transformação em uma imagem de cidade próspera modifica, como um todo, o valor da terra. Fato que se intensifica nos bairros ou entornos de áreas renovadas ou diretamente modificadas por shoppings, estádios, museus etc. Acontece, então, a fetichização do espaço urbano e a ênfase no valor de troca, ao invés do valor de uso. O aumento dos preços dos imóveis e a crescente exploração do setor financeiro por vantagens específicas fazem com que os moradores da região a abandonem por não ter mais condições de acompanhar o custo de vida. Este processo é conhecido como gentrificação. Quando o Estado atua como parceiro promotor de fetichização de um pedaço da cidade, por meio da privatização de espaços, disponibilização de índices construtivos, isenções de impostos, entre outros, promove também a acumulação por espoliação (HARVEY, 2012b). O Estado, assim, participa ativamente da resolução do problema da sobreacumulação em processos de renovação urbana que incluem a exploração de terras desvalorizadas, a expulsão dos mais pobres, a gentrificação e o movimento especulativo do mercado imobiliário.

A terceira estratégia diz respeito “à obtenção das atividades de controle e comando referentes às altas finanças, ao governo, à coleta de informações e ao seu processamento (incluindo mídia)” (HARVEY, 2006, p. 173). Para tanto, são necessários grandes investimentos em transporte (aeroportos, por exemplo) e tecnologia de comunicações. A provisão de infraestrutura que viabilize a velocidade e a qualidade nas ligações internas e externas são atrativos fundamentais na lógica concorrencial de instalação de atividades relacionadas ao setor terciário na cidade.

Nesse sentido, Sassen (2010) explica que a geografia da globalização contem tanto a dinâmica de dispersão quanto a de centralização. A dispersão é caracterizada pela proliferação de indústrias em diversos lugares do mundo, localização essa associada a custos de produção e deslocamento. Já a centralização ocorre por conta da concentração de atividades de controle. A

aglomeração de empresas vai além das funções de gestão, envolvendo setores como o financeiro, contábil, legal, propaganda e marketing, entre outros. Para Harvey (2006, p. 175), embora as atividades de controle ainda se concentrem em metrópoles, o crescimento dessas atividades tem sido expressivo. O autor aponta para a crença de que “a busca por essas atividades atrai cada vez mais como caminho dourado para a sobrevivência urbana”.

A quarta estratégia se refere à “redistribuição de superávits através dos governos centrais” para cidades consideradas estratégicas (HARVEY, 2006, p. 174).

O empreendedorismo urbano está relacionado, portanto, com a lógica concorrencial urbana. Para Harvey (2006, p. 176), esse é “um motivo que impõe limites evidentes sobre a capacidade de projetos específicos mudarem a sorte de determinadas cidades” porque “à medida que a concorrência interurbana se torna maior, quase certamente acionará um ‘poder coercitivo externo’ sobre certas cidades, aproximando-as mais da disciplina e da lógica do desenvolvimento capitalista”.

Harvey (2006) aponta, também, para uma preocupação em torno das rápidas mudanças no espaço urbano geradas por reações inovadoras e competitivas através de alianças urbanas da classe dirigente, das quais decorre uma série de incertezas e, por consequência, uma instabilidade no sistema urbano. Esta instabilidade pode se expressar de diversas maneiras, como o crescimento da desigualdade social e o empobrecimento urbano, como verificado por Harvey (2006) em cidades como Baltimore e Nova York. A destruição criativa do capitalismo se insere no espaço urbano, representada por um turbilhão de projetos inovadores de estádios, shoppings, renovação de orlas, centros culturais, entre outros, que estimulam a produção e o consumo da base urbana. O investimento em megaeventos, com a finalidade em gerar economias efêmeras também deixa suas marcas no espaço urbano. Além disso, a espetacularização das cidades com foco no turismo e na difusão de imagens favoráveis aos negócios, junto com a ação de forças externas, pode levar a um sentimento de espectador nos moradores. Como afirma Harvey (2006), as transformações políticas e sociais internas podem resultar em alienação e anomia.

Portanto, percebe-se que o empreendedorismo urbano nos termos de Harvey (2006) tem relação com o governo empreendedor de Osborne e Gaebler (1993). Por um lado, se baseia no governo orientado para mercado, pois este seria capaz de promover inovações que devem ser programadas para áreas específicas da cidade e que são muito grandes para serem controladas

como um todo. Destacam-se aqui os itens propostos por Osborne e Gaebler (1993) que são reconhecíveis no empreendedorismo urbano (Harvey, 2006):

- catalisar o setor privado disponibilizando recursos, como o aumento de índices de aproveitamento para a construção civil em certas áreas da cidade onde haja o interesse em renovar ou modelar;
- compartilhar riscos de investimentos com o setor privado, como na construção civil, com a participação de empreendedores privados;
- incentivar o setor privado alterando os preços finais de produtos através da variação de impostos e taxas, com o valor arrecadado sendo revertido para a comunidade através de melhorias nos serviços públicos, como saúde ou educação, ou para a isenção de taxas para criar demanda;
- construir o senso de comunidade entre os moradores, pois as comunidades se fortaleceriam para alcançar seus objetivos frente ao setor da construção civil, por exemplo;
- firmar parcerias público-privadas (PPP), nas quais empresas privadas assumem responsabilidades do governo, como na manutenção de praças e parques e, também, parcerias em empreendimentos imobiliários e linhas de crédito.

Além disso, as estratégias de empreendedorismo urbano (HARVEY, 2006) tem relação com as estratégias de marketing de localidades. É importante notar que em nenhum momento Harvey (2006) faz referência à utilização de ferramentas como o planejamento estratégico, mas apenas às estratégias que, sem fazer parte de um sistema de planejamento, são mais arriscadas e oportunistas, nos termos de Kotler, Haider e Rein (1994) e consoante com o que indica o caráter especulativo indicado por Harvey (2006). A estratégia de marketing de *design* urbano se relaciona com a arquitetura do espetáculo, mencionada por Harvey (2006) nas formulações da estratégia referente à divisão espacial do consumo; a de melhoria de infraestrutura e de serviços básicos, como segurança, se relaciona à estratégia de obtenção de atividades de controle; enquanto que a de atrações pode ser tanto referente à divisão espacial do consumo como à exploração de vantagens específicas para a produção de bens e serviços.

1.5 Empresariamento ou empreendedorismo?

Em *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in the late capitalism*, publicado pela primeira vez em *Geografiska Annaler* na edição de 1989, Harvey debate as estratégias e consequências do novo empreendedorismo urbano, apresentado no item anterior.

A primeira tradução deste artigo foi publicada, no Brasil, em 1996, pela revista *Espaço e Debates*, sob o título *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Diversos pesquisadores brasileiros adotaram esta tradução como referência bibliográfica de seus trabalhos, como Vainer (2000), Compans (2004) e Sanchez (2010). Aliás, através do trabalho emblemático de Vainer (2000), a versão *Espaço e Debates* do texto de Harvey se popularizou entre os pesquisadores brasileiros.

Em 2005, foi lançada no Brasil a primeira edição do livro *A produção Capitalista do espaço*, reunindo diversos artigos escritos por Harvey. Nesta edição o texto *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in the late capitalism*, aparece com uma nova tradução. A nova versão tem o título *Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio*. Percebe-se que muitas foram as alterações de termos, sendo a mais significativa a troca do termo empresariamento por empreendedorismo.

Mesmo após a nova tradução, a versão antiga continua sendo muito utilizada, como foi constatado ao analisar os *Anais* das últimas três edições do Encontro Nacional da ANPUR (2007, 2009 e 2011): apenas dois dos nove artigos que citam o texto de Harvey utilizam a nova versão⁷.

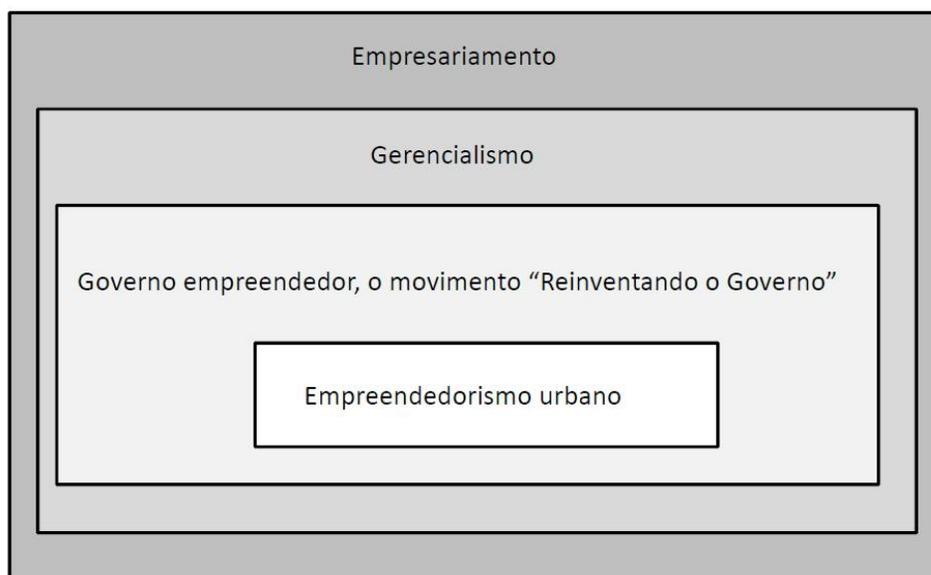
O problema nesta duplicidade reside na sua forte carga conceitual. Embora o termo *entrepreneurialism* em inglês possa designar tanto empresariamento quanto empreendedorismo, Harvey trata em seu texto do conceito de empreendedorismo e não de empresariamento.

Como dissertado neste capítulo, o termo empresariamento se refere a um fenômeno antropológico e cultural, no qual a empresa se torna referência para todas as esferas da vida social. Harvey, ao tratar do novo empreendedorismo urbano se refere especificamente à última

⁷ Os autores Martins e Lima (2007); Gomes e Gomes (2011); Filhos (2007); Garcia, Herdy, Santos e Gomes (2011); Silva (2011), Barbosa (2011) e Amaral (2007) utilizam o termo empresariamento. Enquanto Leal (2011) e Neri (2009) utilizam o termo empreendedorismo.

estratégia de governo empreendedor de Osborne e Gaebler (1993) e toma explicitamente a noção de destruição criativa (Schumpeter, 2003) que caracteriza a noção de empreendedorismo. Portanto, Harvey (2006) se refere à “última moda” em termos de modelo de gestão, uma das características do empresariamento do mundo. Em outras palavras, Harvey trata de uma prática específica, do empreendedorismo, que está inserido na ideologia gerencialista neoliberal e é uma das expressões do fenômeno antropológico/cultural de empresariamento do mundo, conforme ilustrado na Figura 3.

FIGURA 3 – CONJUNTO CONCEITUAL



O termo empresariamento urbano empregado na primeira versão pode levar a conclusões contraditórias, como a utilização do termo para tratar a cidade com uma empresa (Vainer, 2000; Compans, 2004; Sanchez, 2010). Tanto Vainer (2000) quanto Compans (2004), ao conceituar a cidade-empresa, utilizam o conceito de empresariamento urbano, em conjunto com o que Ascher (1992) propõe, conforme este trecho destacado por Compans em seu trabalho: “as grandes cidades tem cada vez mais traços comuns com as grandes empresas: elas dependem para seu desenvolvimento dos mesmos fatores econômicos; são confrontadas a uma concorrência internacional; gerenciam serviços, atividades de produção e recursos humanos; suas responsabilidades se identificam frequentemente com as de gerentes.” (ASCHER, 1995, p. 213; APUD, COMPANS, 2004, p. 26)

Ascher se refere à lógica do gerencialismo adotadas pelas cidades no cenário neoliberal. Vainer igualmente destaca um trecho de Ascher que se refere ao modelo de gestão: “A cidade adquiriu o caráter de uma empresa estudada de antemão e submetida ao rigor de um plano geral... a cidade não será mais o resultado desordenado de iniciativas acidentais [...]. O acaso cederá ante a previsão, o programa sucederá a improvisação.” (ASCHER, 1995, p. 87; APUD; VAINER, 2000, p. 85)

Sanchez (2010, p. 351) também utiliza o termo empresariamento das cidades para fazer conexão direta com a formulação da cidade-empresa: “Há, por um lado, beneficiários claros do processo de empresariamento das cidades: agentes e mercados com interesses localizados, empresas transnacionais, coalizões econômicas das elites locais. Entende-se, então, que esses agentes tenham especial interesse em promover e apoiar as mudanças na direção da cidade-empresa.”

A noção de cidade-empresa é esclarecida pelo próprio Harvey (2006, p. 167): “faz parecer que as cidades são agentes ativos, quando são simples coisas. De modo mais apropriado, dever-se-ia considerar a urbanização um processo social espacialmente fundamentado, no qual um amplo leque de atores, com objetivos e compromissos diversos, interagem por meio de uma configuração específica de práticas sociais entrelaçadas”.

O empreendedorismo urbano (Harvey, 2006) não depende de instrumentos advindos da administração de empresas, pois não exige o planejamento estratégico, o controle de objetivos e metas, nem outras ferramentas oriundas do setor privado, como o controle de qualidade total. O que define o empreendedorismo urbano é o uso do lugar com fins especulativos por coalisões com interesses no crescimento econômico. Nesse contexto, Sanchez (2010) afirma que os beneficiários do empreendedorismo urbano seriam a elite local e as empresas transnacionais, pois com a desregulamentação a administração municipal pode se transformar em um balcão de negócios. Essa possibilidade de compreensão abrangente do fenômeno fica impedida pela interpretação restritiva do texto de Harvey (2006) em termos de empresariamento como uma mera transposição de práticas de gestão empresarial para a administração pública. Além disso, fica impedida a compreensão de situações nas quais a cidade não esteja submetida ao rigor de um plano geral (ASCHER, 1992). Mesmo que o empreendedorismo esteja articulado ao fenômeno antropológico-cultural empresariamento, o termo utilizado por Harvey é mais específico e

associado à noção de Schumpeter (2003), que atribui ao empreendedor um caráter de inovação, sem que ela precise, exclusivamente em empresas.

Portanto, o termo utilizado neste trabalho é o de empreendedorismo urbano (Harvey, 2006) que, em síntese: 1) baseia-se em estratégias de marketing urbano e na parceria público privada, na qual o setor público oferece condições para que grupos específicos lucrem com a difusão de uma determinada imagem da cidade; 2) envolve um padrão de comportamento que articula poderes estatais, diversas formas organizacionais da sociedade civil e interesses privados para formar coalisões que promovam o crescimento urbano; 3) trata a cidade de maneira fragmentada, sem um plano global e/ou um projeto que promova a qualidade de vida; e, assim, 4) o espaço urbano assume a forma de mercadoria.

CAPÍTULO 2

PRÁTICAS DE PLANEJAMENTO

Uma vez estabelecida a hierarquia dos conceitos anteriormente apresentados, é possível relacionar o empreendedorismo urbano e o empresariamento com as práticas de planejamento urbano e novas formas de intervenção na cidade, impulsionadas em tempos de megaevento.

2.1 Planejamento e projeto urbano

Neste trabalho adota-se o conceito de planejamento urbano formulado por Souza (2010, p.46): “planejar sempre remete ao futuro”; significa “tentar prever a evolução de um fenômeno” ou, mesmo, “tentar simular os desdobramentos de um processo com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios”. Ou seja, o ato de planejar engloba o estudo de diferentes alternativas para uma mesma situação, com um pensamento orientado para o futuro buscando o possível controle de possíveis manifestações. O planejamento urbano deve ser elaborado de maneira interdisciplinar, uma vez que, segundo Rovati (2013, p. 33), “integra conhecimentos disciplinares

diversos (economia, geografia e sociologia, entre outros) e contempla, essencialmente, a tomada de decisões relativas à elaboração (ou encomenda) e gestão de planos, programas e projetos – inclusive, mas não necessariamente, de natureza arquitetônica”.

Ao longo da história, muitas foram as categorizações histórico-teóricas do planejamento urbano no Brasil⁸. Villaça (1999) destacou dois períodos e indica que, nestas etapas, muitas modalidades de planejamento urbano foram operadas, incluindo planos de zoneamento, planos setoriais, planos diretores, superplanos ou projetos de cidades novas. O autor não considera o plano de zoneamento como um plano diretor, embora este contenha um plano de zoneamento, afirmando que este último surgiu no Brasil sem nenhuma elaboração teórica e que servia “a interesses e soluções específicos das elites brasileiras” (VILLAÇA, 1999, p. 178). Já alguns projetos de cidades teriam se inspirado em projetos como os de Verssailles, Washington e na Paris de Haussmann. Os planos diretores eram nutridos por ideias provenientes dos urbanistas utópicos e tecnocratas, tendo como fontes de inspiração figuras tão distintas como Howard e Le Corbusier, ou manifestos como a Carta de Atenas. Finalmente, os superplanos se orientam para resolver problemas de infraestrutura, como saneamento e transporte, perdendo o fascínio pelo embelezamento.

Segundo Villaça, o primeiro período histórico do planejamento urbano no Brasil começou em 1875 e se refere aos planos de melhoramento e embelezamento, que valorizavam as formas urbanas monumentais e promoveram a destruição da cidade colonial. Duas expressões desse período seriam, por exemplo, a reforma urbana de Pereira Passos para o Rio de Janeiro (início dos anos 1900) e o Plano Geral de Melhoramentos (1914) para Porto Alegre, de João Moreira Maciel.

Na década de 1930 se iniciou o segundo período, “marcado pela ideologia do planejamento enquanto técnica de base científica, indispensável para a solução dos chamados problemas urbanos” (VILLAÇA, 1999, p. 182). Nesta etapa, o principal instrumento de planejamento urbano foi o plano diretor. Os primeiros planos diretores implantados no país foram os de Agache para o Rio de Janeiro (o primeiro dos superplanos), o de Prestes Maia para São Paulo (o último dos planos de embelezamento). Naquele momento, “a classe dominante, que estava silenciosa diante do urbano, manifesta-se” (VILLAÇA, 1999, p. 182).

⁸ Ver QUEIROZ e CARDOSO (1996), SOUZA (2010), entre outros.

Em ambos os períodos, era praticado o que Souza (2010) chama de “planejamento regulatório”. Este, por sua vez, se expressa como planejamento físico-territorial clássico, ou planejamento sistêmico.

Segundo Souza (2010, p. 123), o planejamento físico-territorial clássico “consiste na concepção do planejamento como atividade de elaboração de planos de ordenamento espacial para a ‘cidade ideal’. Tipicamente, tratam-se de planos nos quais se projeta a imagem da cidade desejada mais ou menos num futuro remoto”. Para o autor, esses planos consistem em um conjunto de diretrizes e metas a serem cumpridas, tratando principalmente de temas como uso da terra, traçado urbanístico, adensamento e expansão urbanos, áreas verdes e sistemas de circulação. Já o planejamento sistêmico imprimiu um forte enfoque racional, colocando o técnico em situação privilegiada. No Brasil, sua principal expressão foi o Plano Dioxiadis para o Rio de Janeiro.

Ainda, para Souza (2010), tanto o planejamento físico-territorial clássico como o sistêmico tem como ideia força a modernização da cidade com foco na racionalidade. Ambas as modalidades de planejamento dão pequena abertura para a participação (fator agravado durante a ditadura cívico-militar), e ambas se baseiam no Estado forte intervencionista em relação ao mercado, sendo que o primeiro pode ser identificado com o Estado de Bem Estar keynesiano.

Com o fim da ditadura, o tema da participação popular ganha força e surgem movimentos de *advocacy planning*⁹, que ocupariam lugar importante no ideário da chamada reforma urbana. No final da década de 1980, com a abertura política e a formulação da Constituição de 1988, se constituiu o Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU), reunindo setores empenhados na construção de uma concepção progressista da cidade e do planejamento. “Essa concepção pode ser caracterizada como um conjunto articulado de políticas públicas, de caráter redistributivista e universalista, voltado para o atendimento do seguinte objetivo primário: reduzir os níveis de injustiça social no meio urbano e promover uma maior democratização do planejamento e da gestão das cidades” (SOUZA, 2010, p. 158).

A Constituição de 1988 colocou o plano diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Com isso, como aponta Ferreira (2010, p 190), “os governos

⁹ Souza (2010) propõe o termo “planejamento politizado” como uma variante de esquerda do planejamento estratégico.

municipais ganharam inédita autonomia na condução das políticas urbanas”, o que, ao mesmo tempo, poderia contaminar o campo do planejamento urbano por políticas de crescimento econômico.

Ferreira (2010) e Souza (2010) exemplificam esta nova situação com casos de governos de esquerda que, na década de 1990, deram atenção às questões da habitação com a formulação das Áreas de Interesse Especial (AEIS), e à democratização da gestão urbana, abrindo para a participação popular, com experiências como o Orçamento Participativo (OP), com enfoque na qualidade de vida da população em geral.

Para Ferreira (2010, p. 192), “com a aprovação do Estatuto da Cidade, em 2011, parecia que essas experiências pioneiras iriam difundir-se pelos municípios brasileiros”. Entretanto, segundo o próprio autor, sua aplicação não foi efetiva, pois “a reforma urbana, no sentido da democratização das cidades, é uma questão essencialmente política, e a sociedade brasileira não estava aberta para romper a relação de forças por meio da qual as classes dominantes impuseram uma urbanização marcada pela drástica segregação socioespacial” (FERREIRA, 2010, p. 192). Além disso, alguns governos municipais adotaram práticas de planejamento urbano relacionadas ao planejamento estratégico de negócios, com forte ideologia neoliberal. Dessa maneira as cidades brasileiras, na década de 1990, foram divididas entre o ideário da reforma urbana, buscando a qualidade de vida da população, dispondo de instrumentos legais para assim fazê-lo, entretanto medindo forças com as classes dominantes. Ferreira (2010, p. 198) afirma que, neste cenário, é fácil compreender “como a solução urbanística dos ‘grandes projetos’ e das parcerias público-privadas tenha surgido, nesse complexo e contraditório quadro de transição, como uma espécie de salvação, num polo oposto ao da reforma urbana e da crença nos instrumentos urbanísticos democratizantes”. A oportunidade de realizar grandes obras modernizadoras abre uma perspectiva de sucesso político-eleitoral para seus autores, com vantagens de associá-los a uma imagem de gestão eficaz, além de favorecer o setor imobiliário, setor tradicionalmente envolvido no financiamento de campanhas eleitorais.

Ferreira (2010) identifica, então, um novo fenômeno, o “urbanismo às avessas”, inspirado na ideia de “hegemonia às avessas”, proposta por Oliveira (2010, p. 27), segundo a qual “não são mais os dominados que consentem em sua própria exploração; são os dominantes – os capitalistas

e o capital – que consentem em ser politicamente conduzidos pelo dominados, com a condição de que a ‘direção moral’ não questione a forma da exploração capitalista”.

O urbanismo às avessas diz respeito a uma ambiguidade de posições adotadas por governos de esquerda ditos como populares democráticos. Se por um lado, criam artifícios que beneficiam a melhoria da qualidade de vida como AEIS e OP, por outro colocam em prática o urbanismo de mercado. Indicando que a marca da ambiguidade desta postura abre margem para que governos de direita utilizem o urbanismo de mercado, com sua roupagem democrática, de maneira mais contundente. Em tempo de megaeventos e grandes obras, a disseminação da ideia de que o país alcançou um novo patamar nas práticas de planejamento urbano “escamoteia uma realidade preocupante: por trás desse urbanismo ‘modernizante’, continuam a reproduzir-se, ainda mais fortemente nos governos de direita, práticas urbanas arcaicas, clientelistas, corruptas, de expulsão dos pobres e de segregação espacial, de favorecimento a grupos econômicos, mais uma faceta da nossa modernização conservadora.” (FERREIRA, 2010, p. 212)

Souza (2010), por sua vez, ao tratar da questão do urbanismo de mercado refere-se ao “planejamento mercadófilo”, dividindo-o em três subtipos, *trend planning*, *leverage planning* e *private-management planning*, evocando a tipologia de estilos de planejamento elaborada por Brindley, Rydin e Stoker (2004, p. 9) e resumidos abaixo.

O *trend planning* se refere a um planejamento subordinado às tendências de mercado. Ele surge da crítica ao planejamento regulatório, enfatizando a sua ineficácia. Embora este tipo de planejamento também se baseie em leis de regulamentação, estas devem atender a interesses privados, desenvolvendo políticas de uso do solo que vão ao encontro das tendências e forças do mercado. Um traço característico deste estilo de planejamento é certa flexibilidade, como a criação de zonas na cidade liberadas das burocracias. *Trend planning*, portanto, significa a reorientação do planejamento regulatório de interesse público para o privado.

A principal característica do *leverage planning*, ou do planejamento de facilitação, é a utilização do setor público para estimular mercados enfraquecidos e lançar grandes volumes de investimento provenientes do setor privado. Este estímulo pode se efetivar através de redução de impostos e taxas, doação de terra, venda de terrenos a preços abaixo do mercado, priorizando a flexibilização e adotando uma postura empreendedora em face às propostas. O *leverage planning*,

portanto, atua de maneira fortemente intervencionista para subsidiar o desenvolvimento do setor privado.

No caso do *private-management planning*, ou planejamento de administração privada, o setor público transfere ao setor privado a gestão de processos de renovação urbana de áreas específicas. Embora conceda subsídios ao setor privado, como o *leverage planning*, vai muito além dele, pois, além de envolver recursos do setor privado, incorpora suas habilidades de gerencialismo.

Para Souza (2010, p. 136), “todos os três rompem com o espírito regulatório ainda francamente hegemônico nos anos 1970, na medida em que deixam de tentar domesticar ou disciplinar o capital, para, pelo contrário, melhor ajustarem-se aos seus interesses, inclusive imediatos”. Ocorre a participação do setor privado em parceria com o setor público e a diminuição da presença do estado no planejamento e na gestão urbana e a participação popular neste tipo de planejamento tende a ser pequena, uma vez que visa privilegiar grupos específicos ligados às elites.

O autor exemplifica com o caso do plano estratégico de corte empresarial formulado para o Rio de Janeiro, já mencionado neste trabalho, embora pondere que “o enfoque chamado ‘estratégico’ tem, muitas vezes, andado associado à perspectiva mercadofila neoconservadora, mas seria incorreto, por diversas razões, tomar o primeiro como sendo idêntico ao segundo” (SOUZA, 2010, P. 137). Por isso, é necessário lembrar que na transposição das ferramentas de planejamento do setor privado para o setor público, nem todos os instrumentos formulados estão associados exclusivamente ao neoconservadorismo empresarial. Segundo Ascher (1992) o planejamento estratégico, assim como o planejamento tradicional, permite planejar a cidade para um futuro de 20 anos. Ou seja, a necessidade de “planejar o futuro” (SOUZA, 2010, p. 46) não implica na adoção de instrumentos gerenciais empresariais. As noções de planejamento e de estratégia podem se articular à de participação de amplos setores da sociedade, desde que o objetivo seja o de melhorar a qualidade de vida na cidade de forma igualitária, ao invés de servir a grupos específicos.

Da escola francesa, vem outro conceito, o de urbanismo ou “planejamento de projeto” (*l’urbanism de projet*), que surge da crítica ao planejamento regulatório. Segundo Avitabile (2005), o planejamento de projeto se associa progressivamente à noção de estratégia urbana e

parceria público-privada. O planejamento de projeto conta com um projeto de cidade (projeto urbano), ao qual é agregada uma abordagem mais global, integrando o trabalho das formas urbanas e da paisagem, categorias ausentes no planejamento regulatório, como principal componente.

O planejamento de projeto estimula certo liberalismo urbano, pois incorpora a crítica de Portas (1998) aos encargos burocráticos. Por causa destes encargos, que não coincidem com a visão global ou holística requerida pela nova ordem mundial, as cidades desperdiçariam oportunidades de intervenção. Para o planejamento de projeto interessam os resultados imediatos e a valorização da capacidade de empreender. Ou seja, mesmo existindo um projeto de cidade mais amplo, os projetos urbanos são para áreas específicas da cidade, e se espera que seus efeitos abranjam o território como um todo, ou pelo menos grandes parcelas dele. É o que Ascher (1992) chama de uma cidade em pedaços, portanto contraditória com a noção de planejamento. O planejamento de projeto organiza a intervenção parcelar. Como a própria expressão indica, trata-se do planejamento racionalizador de uma intervenção, não de um processo de planejamento urbano, seja ele estratégico ou não.

Neste cenário a ferramenta do *master plan* perde espaço, uma vez que a cidade não é tratada como um todo. O desenvolvimento de tecnologias para ferramentas de projeto e construção civil corrobora para que formas diferentes possam ser projetadas mais facilmente para áreas específicas. Passa-se, portanto, a projetar a intervenção sobre a cidade por fragmentos e o projeto é uma ferramenta que, como afirmam, por exemplo, Villaça (1999) e Ingallina (2001), se opõe à ferramenta plano. Harvey (2011, p. 70), nesse sentido, observa que “os pós-modernistas antes projetam do que planejam”. Essa ideia evolui sustentada pelos preceitos do Novo Urbanismo que, segundo Harvey (1997, p.1) supera a propensão pós-moderna, definida pela fragmentação do tecido urbano, ao pensar sobre o espaço de um empreendimento em particular como um todo, para alcançar algo muito mais orgânico, holístico e ideal do que as cidades e regiões de fato podem se tornar (HARVEY, 2011).

Portanto, os projetos urbanos, também denominados grandes projetos urbanos (GPUs), aparecem como novas ferramentas de intervenção que incorrem na flexibilização do planejamento, ainda que, formalmente, possam conviver com a existência do *master plan* ou de planos diretores. Como os GPUs são de especial interesse para este trabalho, o tema será tratado a

seguir como um item à parte, com a finalidade de conhecer suas origens e expressões no Brasil. Recentemente, por ocasião da realização e megaeventos no país, o tema tem sido amplamente explorado.

2.2 Grandes Projetos Urbanos

Como já foi apontado, nas últimas décadas, a ferramenta projeto urbano ganhou uma multiplicidade de denominações mundo afora. Na Europa é bastante utilizada a expressão Grande Projeto Urbano: *Large Urban Projects* na Inglaterra, *Grandes Proyectos Urbanos*, na Espanha, *Grands Projets Urbains*, na França. Nos Estados Unidos, o termo usualmente empregado é megaprojeto (*megaproject*). Ainda existem denominações diversas para caracterizar formas específicas de GPU, como os termos *master projet*, projeto âncora, projeto estrela. Todos se referem a projetos que, embora não necessariamente sejam grandes em suas dimensões propriamente espaciais, têm impactos que se distribuem para muito além de seu território imediato.

Para Lecroart e Palisse (2007, p.6), o GPU é “o lugar de uma intervenção pública relativamente concentrada num espaço e tempo, com a finalidade de desenvolver um pedaço da cidade por renovação, intensificação ou criação do zero”¹⁰. Assim, como apontam os mesmos autores (2007, p. 6), pode-se dizer que “a noção de ‘grande’ projeto é uma conveniência de linguagem para designar realidades muito diversas”¹¹. Estas realidades podem ser: 1) de natureza física, relacionada à dimensão do projeto; 2) de natureza simbólica, vinculada às ambições de seus formuladores; 3) de natureza programática, dada a complexidade de atividades envolvidas no empreendimento (criação de vagas de empregos e vagas para habitação, etc); 4) de natureza política, pela necessária articulações entre atores em busca dos meios agregados (investimentos, comprometimentos de grandes atores públicos ou privados, recursos relacionados à organização de um megaevento, etc).

Segundo Garay (2011), nas últimas décadas houve uma mudança na escala da intervenção, pois se compreendeu que nenhum ator social (nem o Estado) é capaz de intervir sobre a cidade como um todo. Diante disso, as novas estratégias tendem a identificar projetos

¹⁰ Tradução livre.

¹¹ Tradução livre.

capazes de gerar efeitos em cadeia. As intervenções sobre grandes prédios ou sobre fragmentos da cidade se apresentam como oportunidades para articular a capacidade de intervenção de diferentes atores (públicos e privados) no marco de instituições de grande complexidade.

Nos Estados Unidos, o emprego do termo megaprojeto tem características diferentes. Este termo também aparece associado a diversas operações no espaço, como grandes projetos monolíticos ou grandes projetos de infraestruturas (rodovias, pontes, aeroportos etc.). O diferencial é a forte participação do Estado neste tipo de intervenção. Para Altshuler e Luberoff (2003, p.2), “o termo megaprojeto denota iniciativas que são físicas, muito caras, e públicas. Mais especificamente, megaprojetos envolve a criação de estruturas, equipamentos, preparação de locais para empreendimentos, ou a combinação de todos estes. Megaprojeto é fundamentalmente uma expressão da autoridade pública”.¹² Os autores formularam esse conceito baseados na história do planejamento urbano norte-americano. Nos EUA, a partir da década de 1920 o Estado começou a financiar este tipo de projeto. Outros dados significativos, levados em consideração, são as práticas ocorridas durante o século XIX e início do XX, incluindo concessões do governo para franquias de monopólio e terra, delegações de autoridade de domínio eminente, garantias de empréstimos, e acesso aos benefícios do financiamento da dívida pública (por exemplo, através da emissão de títulos privados garantidos pela receita pública).

Entretanto, a partir dos anos 1990, com a afirmação do empreendedorismo urbano, as características do megaprojetos se modificaram, passando a se constituir em parcerias público-privadas e a abranger outros tipos de intervenção no espaço urbano, como a criação de centros esportivos, centros de convenções, de cultura e lazer.

Na América Latina também existe uma multiplicidade de termos e correntes, especialmente porque os diferentes países são fortemente influenciados tanto por correntes europeias quanto norte-americanas. Assim, a expressão GPU aparece associada a um sem número de ações, como a recuperação de centros históricos, a construção de sistemas de transporte, a regeneração urbana de antigas zonas industriais ou portuárias, a renovação de grandes áreas de habitação degradada, a urbanização de favelas e a construção de novas áreas de turismo, cultura e lazer. Como afirma Lungo (2012), a variedade de projetos traz consigo uma variedade de escalas

¹² Tradução livre.

de intervenção, de modos de participação, de conjunto de atores sociais, de modalidades de financiamento e de configurações institucionais e legais para se adaptar a esta nova ferramenta.

No Brasil, essa mistura de termos e significados também se faz presente. No estudo de Fix (2001, p.16), *Parceiros da Exclusão*, sobre a Operação Urbana Faria Lima, a autora se vale do termo megaprojeto, designando-o ainda de uma outra maneira: “Os termos *megaprojeto* ou *megaempreendimento* são em geral utilizados pelos empreendedores e consultores imobiliários para designar grandes empreendimentos tais como: edifícios ou conjunto de edifícios que conjugam atividades do mundo dos negócios (escritórios, espaços para convenções, hotéis e serviços), shopping centers, casas de espetáculos etc”. A definição da autora se aproxima da escola espanhola, por entender que um projeto inserido em um lote único pode ter efeitos em escala na cidade, como uma espécie de acupuntura urbana.

De fato, Fix (2001) se vale do termo *operação urbana* para tratar de questões que a literatura internacional em muitos casos denominaria como megaprojeto ou GPU. A definição da autora para operação urbana se aproxima da definição de Altshuler e Luberoff (2003) para megaprojeto, uma vez que, para Fix (2001, p. 78), a operação urbana seria uma parceria na qual “o poder público atua como indutor ou regulador, participa da valorização que concede ao setor privado através dos incentivos ao receber como contrapartida parte dos ganhos adicionais, utiliza esses recursos para pagar as obras de melhoramento no próprio local e, assim, o setor privado custeia os investimentos urbanos que são de seu próprio interesse”. Em outras palavras, a operação urbana seria um instrumento capaz de promover a reordenação de grandes áreas da cidade por meio de recursos públicos das mais diversas naturezas, como exemplificado por Altshuler e Luberoff (2003) para viabilizar grandes empreendimentos imobiliários. Para Fix (2001), o Estado tem o papel de promotor de investimentos, pois é responsável por dar o pontapé inicial para os empreendimentos. O chamado *projeto âncora* pode ser desde uma obra viária, ou alterações na legislação urbanística, até um grande projeto de revitalização de determinada área. Lembre-se que, nos anos 1990, em diversas capitais brasileiras, foi moda promover a revitalização dos centros históricos por meio de investimentos em equipamentos culturais.

O conceito de projeto âncora também aparece no trabalho de Gondim (2007). A autora não chega a tratar o projeto Dragão do Mar, em Fortaleza, como um GPU ou um megaprojeto, mas percebem-se características que o aproximam do caso do Museu Guggenheim, em Bilbao. A

autora destaca que, na década de 1990, se consolidou “a visão de que os chamados bens simbólicos tem um papel importante no crescimento da economia urbana. A cultura passa a ser usada, explicitamente, para promover a imagem da cidade, mas seu papel não se esgota na dimensão estritamente simbólica, pois as atividades culturais são utilizadas para criar espaços urbanos. A construção ou reforma de equipamentos culturais se torna catalisadora de um processo mais amplo de renovação dos centros e bairros, ou mesmo de setores inteiros da cidade.” (GONDIM, 2007, p. 85).

Ao analisar um GPU específico, Gondim (2007) levanta questões de ordem simbólica, uma vez que esse projeto se vale da arquitetura do espetáculo a fim de difundir a imagem de Fortaleza numa esfera global e, assim, aumentar o interesse de turistas pela cidade. Ao mesmo tempo em que representa um projeto catalisador da requalificação da área portuária onde está inserido.

Oliveira e Novais (2009) expõem uma preocupação sobre a importação destes projetos de natureza global e seus impactos nas comunidades e na cidade. Eles destacam que, “no processo de sua formulação e implantação, os grandes projetos urbanos desencadeiam rupturas sobre os espaços físico e social, em suas múltiplas dimensões, e contribuem para a consolidação de mudanças na dinâmica sócio espacial, caracterizada por reconfigurações escalares, e efeitos de desenvolvimento desigual na escala local” (OLIVEIRA e NOVAIS, 2009, p. 5).

Vainer (2012) associa os GPUs à adoção de práticas vinculadas ao marketing urbano e ao planejamento estratégico, afirmando que eles promovem rupturas na cidade, entendida como espaço social de múltiplas dimensões, sendo estas rupturas intencionais ou não. Vainer se refere ainda às múltiplas dimensões acerca desta prática de planejamento, assim como Lecroart e Palisse (2007), desdobrando a proposta dos autores franceses e indicando as seguintes dimensões: política; institucional; imobiliária; arquitetônico-urbanística; simbólica; econômico-financeira; socioambiental; e escalar. Segundo Vainer, a complexidade envolvendo as múltiplas dimensões e suas inter-relações acontecem de forma não linear, como mostrado na Figura 4.

FIGURA 4 – MATRIZ ANALÍTICA DE AVALIAÇÃO PROPOSTA POR VAINER

Dimensão Analítica		Rupturas		Efeito Democrático		Efeito Igualdade
Política	→ ←	Novas coalizões, novas alianças e grupos dominantes	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Institucional	→ ←	Novas institucionalidades, associações público-privadas, novas formas de governo urbano	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Imobiliária	→ ←	Novo gradiente de valores, valorizações imobiliárias	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Arquitetônico urbanista	→ ←	Descontinuidade da malha urbana, preservação e introdução de imagens	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Simbólica	→ ←	Novas representações e valores, identidades e diversidades	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Econômico-financeira	→ ←	Apropriação e distribuição de custos e benefícios	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Sócioambiental	→ ←	Apropriação social de custos e benefícios urbanos e ambientais, emprego, renda	→	+ = -	→ ←	+ = -
	↕			↕		↕
Escalar	→ ←	Relações local, nacional, internacional	→	+ = -	→ ←	+ = -

Fonte: Vainer (2012, p. 200).

Nesta dissertação se utilizará o termo GPU segundo a acepção de Lecroart e Palisse (2007), por considerar que, por sua amplitude e abertura, a definição dos autores franceses pode servir como ponto de partida para a abordagem do projeto urbano no contexto da sociedade brasileira. Ressaltam-se, aqui, as principais características do GPU segundo tal acepção: (1) é compreendido como a aplicação de um procedimento, levando em consideração os mecanismos de gestão e a articulação público-privada; (2) é um projeto político, além de uma configuração de um projeto no espaço e no tempo; (3) considera a escala dos impactos sócio espaciais além de seu entorno imediato; (4) tem a marca da complexidade, não só pela articulação de múltiplos atores,

mas também por uma complexidade de usos. A essas características se acrescenta as múltiplas dimensões propostas por Vainer (2012), por entender que, tratadas de forma mais detalhada que Lecroart e Palisse (2007), contribuem para a análise mais precisa do caso concreto a ser discutido. Entretanto, nem todas as dimensões apontadas serão abordadas neste trabalho, uma vez que, aqui, se pretende conhecer somente o processo de elaboração dos GPUs – e não seus impactos, como propõe Vainer (2012). Como será melhor esclarecido adiante, as dimensões consideradas no estudo da experiência de Porto Alegre, portanto, são: política; institucional; arquitetônico-urbanística; simbólica; econômico-financeira; e socioambiental.

2.3 Megaeventos como catalizadores de grandes projetos

Sediar um megaevento é um fator de transformação do espaço urbano, como acontecia, historicamente, com relação a grandes feiras internacionais, festivais e exposições. Nas últimas décadas, a realização de megaeventos esportivos, como as Olimpíadas e a Copa do Mundo de Futebol, tem produzido o reconhecimento e o prestígio mundial dos países e cidades sede. Como estes eventos não se realizam em áreas delimitadas, como os anteriores, as repercussões sobre o espaço urbano são ainda mais importantes, sendo propaladas como eminentemente positivas. São bastante usuais, por exemplo, afirmações de urbanistas e políticos sobre a grande oportunidade de investimentos em infraestrutura e desenvolvimento urbano que acompanham a decisão de acolher um megaevento esportivo.

As transformações no espaço urbano evidentemente variam de cidade sede para cidade-sede, já que dependem de fatores como sua história, cultura, economia, desenvolvimento tecnológico, geografia, etc. A legitimidade dos investimentos e das transformações variam também de contexto para contexto. Por exemplo, segundo Chalkley e Essex (1999), para que Roma sediasse as Olimpíadas de 1960, foram realizados investimentos em um novo sistema de fornecimento de água, na ampliação do aeroporto e da rede de transporte público, na iluminação de vias e monumentos. Para a realização das Olimpíadas de 1968 na Cidade do México, os recursos do poder público foram direcionados para adequação de infraestrutura. Estes investimentos foram considerados pela população como desnecessários, já que o país enfrentava graves problemas sociais, como pobreza e déficit habitacional. Um marco deste conflito foi o

assassinato de cerca de 250 estudantes durante manifestações de oposição dez dias antes da abertura dos jogos. O ocorrido ficou conhecido como o Massacre de Tlatelolco.

Segundo Chalkley e Essex (1999), a escala, complexidade e investimentos para sediar um megaevento eram tão extensos que após os Jogos de Roma, em 1960, chegou a ser cogitado o cancelamento das Olimpíadas seguinte. Entretanto, os Jogos de Tóquio em 1964 foram ainda mais extravagantes. Como consequência, no período entre 1964 e 1984 houve poucos interessados em sediar o megaevento. Na época, inclusive, aconteceu o crescimento da oposição por parte da população nos países que sediavam os Jogos, como as manifestações na Cidade do México em 1968, boicotes internacionais em Moscou em 1980, e em Los Angeles em 1984.

Los Angeles foi a única cidade candidata para os Jogos de 1984. Como consequência da forte crítica dos investimentos públicos para os Jogos e também da construção do novo modelo gerencial de administração pública nos Estados Unidos, como visto no item 2.3, as Olimpíadas de 1984 foram organizadas com a participação de fundos do setor privado (CHALKLEY; ESSEX, 1999). Naquela ocasião os investimentos em infraestrutura foram significativamente menores do que os dos eventos anteriores. A oposição da população em sediar os Jogos focava nos altos custos, nos prováveis danos ao meio ambiente e nos transtornos causados no dia-a-dia. Esta Olimpíada representou um marco nos lucros com patrocinadores e comercialização de espaço para propaganda na televisão. A experiência dos Jogos de Los Angeles foi fundamental na construção da ideia de oportunidades de desenvolvimento econômico atreladas à realização de megaeventos esportivos com forte participação do setor privado. Com esta inicia a relação entre megaeventos e *marketing* urbano.

Portanto, a partir deste momento, o interesse em sediar um megaevento esportivo ganha novas proporções, com a questão da difusão da imagem da cidade se tornando central. Tanto é que Seul, em 1988, investiu em planejamento de trânsito, aperfeiçoamento de equipamentos culturais e no embelezamento do espaço urbano. No entanto, o que o mundo não viu durante as transmissões do evento, foi divulgado por um jornalista após sua conclusão: a construção de um muro para esconder uma favela da cidade que ficava na rota da maratona (CHALKLEY e ESSEX, 1999).

Foi no projeto para os jogos de Barcelona, em 1992, que, segundo Monclús (2011), a associação da realização de megaeventos com a oportunidade de transformação urbana, difusão

da imagem da cidade e benefícios relacionados ao desenvolvimento econômico foi estabelecida. Segundo Chalkley e Essex (1999) o caso de Barcelona foi o mais bem sucedido na história dos jogos olímpicos. O projeto para Barcelona olímpica fazia parte de um projeto maior, elaborado no plano estratégico para a cidade. Sediar os jogos foi visto como uma oportunidade e uma estratégia de marketing baseados nos preceitos do gerencialismo norte-americano com a finalidade de colocar fim à crise econômica que a cidade enfrentava no final da década de 1970 e nos anos 1980. A relação com os Jogos de Los Angeles decorreu da realização de um planejamento estratégico que vislumbrou a realização de um megaevento como oportunidade de crescimento econômico com a presença de consultores norte-americanos, de São Francisco, contratados pelo governo catalão em 1987.

O contexto de Barcelona naquele momento era de crise, com um processo de desindustrialização que atingiu fortemente a economia da cidade. Após os primeiros anos de abertura democrática, com as transformações da globalização e a entrada da Espanha na comunidade europeia, era primordial que Barcelona tivesse um papel de destaque para a sua sobrevivência. Sediar os jogos representou ter acesso a recursos financeiros da comunidade europeia que, caso não houvesse as Olimpíadas, seriam destinados a outras cidades. Como sediar um megaevento garante a difusão da imagem da cidade em nível internacional, massivos investimentos do setor público foram feitos, inclusive para catalisar investimentos do setor privado.

Não há consenso quanto aos impactos de megaeventos. Alguns autores, como Chalkley e Essex (1999), tendem a ver resultados positivos; outros, como é o caso de Rolnik (2009), destacam os resultados negativos. Acredita-se que não é possível nem pertinente fazer afirmações genéricas sobre estes impactos. Como acontece com todos os fenômenos urbanos e econômicos, os diferentes grupos sociais são desigualmente afetados.

Em 2009, a Organização das Nações Unidas divulgou um Relatório Especial concluindo que o impacto de megaeventos esportivos sobre a vida dos habitantes das cidades que os sediam não são sempre benéficos. Segundo Raquel Rolnik (2009), relatora especial das Nações Unidas para o Direito à Moradia, experiências passadas mostram que projetos de reurbanização adotados para a preparação de eventos resultaram em violações extensivas de direitos humanos, em especial, o direito à moradia. O estudo afirma que expulsões, encarecimento de moradia, falta de

alternativa e pressão sobre os mais pobres, que acabam sendo removidos para zonas periféricas da cidade, ocorrem em consequência da realização das obras de adequações de infraestrutura e embelezamento das cidades para sediar os eventos. Além disto, as mudanças impulsionam a especulação imobiliária, visto que os valores dos imóveis localizados no entorno dos estádios aumentam. No Quadro 1, estão os números levantados pelo relatório da ONU sobre os impactos de megaeventos esportivos sobre a habitação nas cidades sede.

QUADRO 1 – IMPACTOS DA REALIZAÇÃO DE MEGAEVENTOS NA HABITAÇÃO

Ano	Evento	Remoções e/ou expulsões	Especulação imobiliária
1988	Olimpíada de Seul	15% da população foi violentamente expulsa e 48 mil edifícios foram demolidos durante a preparação dos jogos.	Aumentou em mais de 20% o valor dos apartamentos e em mais de 27% o de terrenos.
1992	Olimpíada de Barcelona	200 famílias foram despejadas para abrir caminho para a construção de novas rotatórias e outras adaptações urbanísticas	Aumento de 131% no preço dos imóveis.
1994	Copa do Mundo dos Estados Unidos	Em Dallas, cerca de 300 pessoas foram expulsas de suas residências.	----
1996	Olimpíada de Atlanta	15 mil residentes de baixa renda foram expulsos da cidade. Cerca de 1.200 unidades de habitação para os pobres foram destruídas.	----
2000	Olimpíada de Sydney	6 mil pessoas foram desalojadas.	Elevou em 50% o preço dos imóveis
2008	Olimpíada de Pequim	Realocação de moradores em larga escala. Foram relatadas denúncias sobre despejos em massa, por vezes conduzidos por homens não identificados. Cerca de 1,5 milhão de pessoas foram deslocadas.	----
2010	Copa da África do Sul	Mais de 20 mil moradores foram removidos e transferidos para áreas empobrecidas da cidade. O ministro da Habitação observou que os planos de construir milhares de casas de baixo custo poderiam ser afetados por mudanças nas demandas do orçamento na preparação para a Copa de 2010	----
2010	Jogos da Commonwealth de Nova Deli	35 mil famílias foram expulsas das terras públicas na preparação para os Jogos	----
2012	Olimpíada de Londres	----	O preço médio dos imóveis no entorno olímpico aumentou mais de 3%, enquanto no restante da cidade os valores caíram aproximadamente 0,2 por cento
2016	Olimpíada do Rio	Diversos assentamentos informais estão	----

	de Janeiro	sob ameaça de despejo, por causa da construção de instalações esportivas	
--	-------------------	--	--

Fonte: Elaborado com base em Rolnik (2010).

Os exemplos e as informações acima mostram que as decisões sobre como preparar a cidade para receber um megaevento esportivo podem ter impacto positivo ou negativo, não sendo atributo diretamente relacionado ao evento, mas aos decisores locais e à correlação de forças definidora da tendência das transformações que são, sempre, inevitáveis.

Um conjunto de intervenções foi realizado em Barcelona incluindo os GPUs *Parc Olímpic*, *Parc de Mar* e o *Port Vell*. Entretanto, vinte anos depois da difusão do modelo Barcelona, Monclús (2011) constata que a cidade se tornou vítima do próprio sucesso. Como mostrado no Quadro 1 houve o aumento do valor da terra e de empreendimentos imobiliários em 131% nos anos após os jogos. Segundo Monclús (2011), este fato relacionado à falta de investimentos no setor da habitação resultou na expulsão das classes menos favorecidas economicamente para a periferia de Barcelona. A expansão da cidade em conjunto com a descentralização das atividades do setor terciário resultou numa nova dinâmica de circulação com consequente gasto excessivo de energia. A priorização do transporte individual no projeto da cidade olímpica ao transporte coletivo incorreu problemas de mobilidade urbana e na qualidade de vida na cidade.

Após Barcelona, foi lançada a corrida para inovações no legado dos jogos. Segundo Chalkley e Assex (1999) para a realização da Olimpíada de Sydney, em 2000, o Comitê Olímpico Internacional (COI) expressou o desejo de que os projetos de engenharia, arquitetura e urbanismo fossem ambientalmente sustentáveis. Já em Atenas 2004, o projeto da cidade olímpica envolvia a reforma de equipamentos esportivos, estratégias de renovação urbana e ampliação do sistema de transporte, o que acabou incorrendo em desrespeito ao patrimônio cultural e arqueológico e a um custo altíssimo para o governo. Para Gold (2011) a cidade que entrou na disputa com a intenção de promover uma nova imagem, que daria fim a estereótipos da economia e cultura grega e promoveria uma nova Grécia, pronta para assumir os desafios da globalização, acabou se transformando num exemplo à Pequim 2008 de como os jogos não deveriam ser planejados.

Para Cook e Miles (2011) os jogos olímpicos de Pequim 2008 tinham a missão de mostrar a imagem da Nova China, uma China que é orgulhosa do seu passado e, mais ainda, do seu presente. Investimentos altíssimos foram realizados nas instalações esportivas, vila olímpica,

mobilidade urbana e regeneração de grandes áreas. A meta do governo chinês era a de transparecer uma olimpíada *high-tech*, com responsabilidade ambiental e social. Entretanto os esforços para transformar a imagem de Pequim a fim de colocá-la no cenário de cidades-globais custaram a cerca de 300.000 pessoas a expulsão de suas casas, localizadas em bairros de áreas centrais, para a periferia de Pequim. Bairros inteiros de ruas estreitas e casas pequenas foram devastados e renovados pelo setor da construção civil.

Para as Olimpíadas de Londres 2012 o mote era aproveitar os jogos como um promotor de regeneração ambiental e social de uma área degradada da cidade, melhorando as instalações para educação e saúde e oportunidade de emprego. Na ocasião das Olimpíadas 2012 a região leste foi a escolhida para localizar o Parque Olímpico. Segundo Evans (2011) esta escolha aconteceu por diversos motivos. A área era uma antiga zona industrial, e representava uma das poucas opções de *brownfield*¹³ na cidade. Na região pouco desenvolvida, se encontravam as piores taxas da cidade relacionadas à educação, saúde, habitação e renda. Além disso, a região de Newham se localiza muito próximo ao novo centro empresarial de Londres *Canary Warf*, que fez parte do projeto de renovação urbana *The Docklands*¹⁴.

Portanto, a localização do Parque Olímpico nesta zona indicou também a intensão do Estado em impulsionar o projeto *The Docklands*. Para a liberação da área houve a expulsão ou realocação de famílias de ciganos, cerca de 200 pequenos negócios além de moradores de habitações do governo. Dois grandes prédios de habitação social foram vendidos para o setor privado e tiveram suas fachadas renovadas, pois ficavam no entorno imediato ao Parque Olímpico e apareceram enquadrados nas imagens de transmissão ao redor do mundo. O comprometimento com a regeneração de um *brownfield* junto com os massivos esforços de segurança e controle das instalações significaram os maiores orçamentos nos preparativos dos jogos. Apesar da importância dos investimentos realizados na área, ao final do processo se constatou que os resíduos nucleares contidos no solo jamais poderiam ser removidos – mas o terreno foi concretado assim mesmo.

¹³ Este termo é utilizado para descrever uma área de terreno na cidade que foi ocupado pela indústria no passado, contaminando o solo com substâncias poluentes, que possa ser recuperado e reutilizado para a construção de novos empreendimentos.

¹⁴ *The Docklands* foi um GPU, baseado na parceria público-privada, planejado pela *London Dockland Development Corporation* (LDDC) com a finalidade de encorajar o desenvolvimento de determinadas áreas para o setor de comércio, serviços e habitação; nascido nos anos 1980, esse GPU até hoje não foi concluído.

Como em outros megaeventos os investimentos em mobilidade urbana também se fizeram presente em Londres. Novas linhas de trem, de metrô de superfície para a região leste e uma linha do *Eurostar* foram construídas. Em frente ao Parque Olímpico foi inaugurado, um ano antes dos jogos acontecerem, o maior shopping da Europa. A intenção de se tornar um novo modelo, comprometido com o meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida de uma região, de alguma forma mascarou a expulsão de cerca de 15.000 trabalhadores da área de *Lower Lea Valley* para um lugar a 80km de distância. Mascarou também a expulsão de ciganos, chamados convenientemente de *travellers* – ao integrarem uma comunidade nômade, eles não teriam sido necessariamente expulsos. O resultado da região de *Newham* é claramente o processo de gentrificação da área, com o aumento em 3% dos preços imobiliários, como destacado pela ONU no Quadro 1, mesmo três anos antes da realização dos Jogos. Em 2011 novos edifícios de *lofts* se espalhavam pela região, tipologia relacionada ao público empresarial de altas finanças de *Canary Warf*.

Este retrospecto dos últimos 50 anos de intervenções nas cidades para a realização de megaeventos esportivos é importante para compreender a construção do paradigma relacionado à execução dos Jogos. O megaevento ganha força a partir dos casos de Los Angeles 1984 e Barcelona 1992, quando aumentou a quantidade de cidades interessadas em sediar os jogos, um reflexo da difusão do gerencialismo em países de política neoliberal. A competitividade interurbana e o interesse em propagar uma imagem de cidade com clima favorável aos negócios passaram a ocupar um papel importante na agenda dos governantes. Fato explorado por Borja e Castells (1996).

Percebe-se, também, a relação dos princípios do planejamento estratégico de negócios impressos nas campanhas para sediar os Jogos, onde cada país desponta com uma missão particular que, ao mesmo tempo, atualiza a boa imagem da FIFA e COI. Missões como sustentabilidade ambiental, respeito aos direitos humanos e responsabilidade social são os mais usuais. A ideia sempre é a de transformar a imagem do país positivamente, mesmo que para isso grupos sociais sejam impactados negativamente.

Nesse contexto, a partir do caso Barcelona, os grandes projetos afirmam-se como um novo modelo de intervenção urbana. Ao analisar a preparação das cidades para a realização de megaeventos percebe-se um padrão que se repete. O que se modifica é sua intensidade e

articulação. As intervenções são sempre relacionadas à infraestrutura de mobilidade e projetos de renovação urbana, envolvendo a contratação de arquitetos “de grife” para projetos de pontes, museus e centros de lazer e consumo. Enfim, são postas em prática as estratégias de marketing de localidades que promovem o espetáculo urbano.

Percebe-se, também, que na preparação das cidades para a realização dos megaeventos pouco ou nada se investe em saúde e habitação. Em especial no setor da habitação se nota a expulsão dos pobres para a periferia (Quadro 1), ou simplesmente, a criação de muros para esconder a pobreza, como em Seul e no Rio de Janeiro. Já o setor da educação acaba sendo contemplado, embora os investimentos se relacionem diretamente com as práticas de esportes envolvidos no megaevento, claramente relacionado ao sucesso da nação no plano esportivo, e nada mais. É importante notar também, a origem dos recursos investidos nos megaeventos: os recursos eram quase exclusivamente do setor público até o caso de Los Angeles em 1984, quando foi incorporado o modelo de investimento por parceria público-privada.

Em síntese, o megaevento é, sobretudo, uma oportunidade de catalisar investimentos, tanto do setor público como do setor privado, para promover o crescimento econômico através de intervenções no espaço urbano por meio de GPUs alinhados com as estratégias de marketing urbano para “vender” as cidades que o realizam.

CAPÍTULO 3

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E SÍNTESE CONCEITUAL

Neste capítulo são apresentados os conceitos que fundamentaram a escolha do estudo de caso como estratégia de pesquisa e descritos os procedimentos realizados. Além disto, no final do capítulo, são retomados e sintetizados os conceitos desenvolvidos nos capítulos anteriores, que embasaram a análise da experiência de Porto Alegre.

3.1 Procedimentos metodológicos

A estratégia da pesquisa adotada foi a de estudo de caso único. Um estudo de caso é “uma investigação empírica que pesquisa um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto real e, especificamente, quando os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente definidos” (YIN, 2002, p. 29). De acordo com Stake (1995, p.134), a escolha pelo *estudo de caso* não é metodológica. De fato, segundo o autor, o que escolhemos estudar é o *caso*, seja qual for a opção de natureza metodológica. “Podemos estudá-lo analiticamente ou holisticamente, através de

repetidas mensurações ou hermeneuticamente, orgânica ou culturalmente, e através de métodos múltiplos – mas nos concentramos sempre no caso.”

Stake (1995) identifica três tipos de estudos de caso: (1) intrínseco – busca o melhor entendimento de um caso particular; (2) instrumental – um caso particular é examinado principalmente em busca de informações sobre o tema; o caso é de interesse secundário e tem um papel de suporte; (3) coletivo – é um estudo instrumental ampliado para múltiplos casos.

A estratégia aqui adotada foi a de *caso instrumental*, já que o caso pode iluminar processos semelhantes que estão ocorrendo em outros locais, seja nas outras onze cidades sede da Copa do Mundo 2014, seja em cidades que estejam adotando GPUs como prática de intervenção no espaço.

Realizou-se, portanto, um estudo de caso único, com três unidades de análise incorporadas que, por sua vez, contiveram subunidades.

As unidades de análise *mobilidade*(1), *estádios* (2) e *orla* (3) contêm os 18 projetos em desenvolvimento em Porto Alegre relacionados com a Copa do Mundo 2014. O critério de definição destas unidades foi de acordo com sua tipologia arquitetônico-urbanística.

Não por acaso, as tipologias arquitetônico-urbanísticas apresentam semelhanças e/ou aproximações quanto ao processo de elaboração e planejamento dos projetos.

A unidade *mobilidade* (1) é composta por quatorze subunidades (projetos), sendo que apenas uma dela não teve ou tem relação com a Matriz de Responsabilidade da Copa do Mundo 2014, assinada pela prefeitura junto ao Governo Federal.

A unidade *estádios* (2) é composta pelas instalações do Sport Clube Internacional (INTER) e Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense (GRÊMIO), que também compartilham semelhanças no seu processo de elaboração.

A unidade *orla* (3) é composta pelas subunidades Revitalização Orla do Guaíba e Cais Mauá, projetos arquitetônico-urbanísticos que são contíguos espacialmente e que, embora tenham sido desenvolvidos por processos bastante distintos, no decorrer do percurso adquiriram características em comum.

Por fim, a escolha das subunidades não está relacionada a um recorte temporal, uma vez que alguns projetos existem há 20, 30 ou 40 anos. A escolha das subunidades deu-se, ou por terem uma relação direta com o megaevento, como é o caso dos projetos que constam na Matriz de Responsabilidade; ou por terem uma relação indireta, estabelecida por pronunciamentos da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA) assegurando a importância dos projetos para a realização do torneio na cidade. Os dados específicos de cada subunidade são apresentados em quadros individuais nos apêndices desta dissertação.

O trabalho de campo começou em 2009, paralelamente à confirmação de Porto Alegre como cidade sede do mundial. Naquele momento, a autora desta dissertação se encontrava realizando seu trabalho de conclusão do curso (TCC) de graduação em Arquitetura e Urbanismo, cujo tema era a Urbanização da Vila¹⁵ Gaúcha, composta por 500 famílias e localizada no Morro Santa Tereza em frente ao Estádio Beira-Rio (OLIVEIRA, 2010). Na ocasião e, principalmente, no ano seguinte, após a alteração do regime urbanístico para o entorno do estádio, havia a especulação de que a vila seria removida e o terreno, com proximidade e vista privilegiada do estádio e do Rio Guaíba, aproveitado para a construção de hotéis e condomínios de luxo. Especulação que quase virou realidade em meio a tratativas de permuta da área envolvendo diferentes esferas de governo e o setor privado, em meados de 2010. O projeto sofreu forte oposição de ambientalistas, trabalhadores e comunidades e acabou não saindo do papel após declaração de inconstitucionalidade pelo Ministério Público Estadual (OLIVEIRA; MISOCZKY, 2010). Como este episódio envolvia diretamente a Vila Gaúcha, comunidade que havia sido acompanhada no trabalho de campo do TCC realizado pela autora desta dissertação por quase um ano, foi iniciada a pesquisa sobre o tema Copa do Mundo em Porto Alegre e vislumbrados os possíveis efeitos no espaço urbano decorrentes do processo de sediar um megaevento. Pesquisa, esta, que deu origem ao projeto de dissertação e a este trabalho, que se iniciou em 2011, momento de ingresso no PROPUR.

A base de dados foi construída, portanto, no período entre maio de 2009 e outubro de 2013, ou seja, até o momento de revisão final da dissertação, por se tratar de um fenômeno a ela contemporâneo. O leitor perceberá que não há uma uniformidade de informações e eventos entre as subunidades de análise estudadas, uma vez que o estágio de desenvolvimento, articulação e

¹⁵ Vila é o termo utilizado no Rio Grande do Sul para se referir a uma favela.

execução de cada projeto é diverso, bem como sua complexidade, e conseqüentemente, seus efeitos percebidos pela sociedade também diferem. Os dados foram coletados através de entrevistas semiestruturadas; participação em eventos, seminários, audiências públicas e reuniões, de modo participante ou não; pesquisa de internet em *sites*, *blogs* e redes sociais; documentos e leis, como detalhado a seguir.

Para as entrevistas, foi escolhido o tipo semiestruturada de modo focalizado. Segundo MIERTON e KENDALL (1946), a entrevista focalizada é apropriada para adquirir respostas de pessoas expostas a uma situação previamente analisada pelo investigador. Dentre suas principais funções está descobrir os aspectos específicos de uma situação geral e esclarecer discrepâncias entre os fatos antecipados e os atuais. A realização das entrevistas teve como objetivo central obter informações ou chegar e complementar informações já obtidas através de documentos e outras fontes. Nesse sentido, o roteiro das entrevistas era específico para cada caso. Por isso, não se percebe a necessidade de apresentar os respectivos roteiros nesta dissertação. A retórica dos entrevistados não foi ponto de investigação.

Como o objetivo das entrevistas neste trabalho foi o de confirmar o que os documentos indicam e esclarecer situações específicas ainda desconhecidas, foram escolhidos atores envolvidos no processo de elaboração dos GPUs na PMPA, para um dos blocos de entrevistados. As entrevistas aconteceram de modo semiestruturada, com perguntas em aberto baseada nos dados pré-analisados, de modo “a permitir que o sujeito discorra e verbalize seus pensamentos, tendências e reflexões sobre temas apresentados” (ROSA; ARNOLD, 2008, p.30). Este tipo foi escolhido, pois a ordem das perguntas pode variar, e adquirir uma sequência particular, conforme a exposição dos dados. Também é possível incorporar novos questionamentos que não foram pré-estabelecidos, conforme as respostas adquiridas.

O outro bloco de entrevistas foi realizado pelo tipo semiestruturada de investigação. Segundo Rosa e Arnold (2008, p.32), a entrevista de investigação é feita “através de pessoas competentes, em que se procuram reunir tanto dados úteis para as hipóteses levantadas como respostas às mesmas”. Neste caso, foi escolhido este tipo de entrevista, pois se tratou de uma viagem de pesquisa à Inglaterra com o objetivo de conhecer e identificar possíveis repetições de padrões no processo de planejamento do parque olímpico para os jogos de Londres 2012. A viagem de estudos teve origem nos esforços para concorrer ao incentivo dado pela UFRGS aos

alunos de mestrado e doutorado para que realizassem missão internacional de curta duração. Foi estabelecido, então, contato com o professor John Gold da *Oxford Brooks University*, que elaborou um plano de trabalho em outros quatro centros de pesquisa na Inglaterra que tratam da questão da preparação das cidades para receberem megaeventos. Na ocasião, o programa de pós-graduação que deveria enviar à reitoria de pós-graduação uma lista de colocação dos candidatos, achou por bem não indicar a candidatura ao incentivo. Entretanto, devido à qualidade dos contatos estabelecidos e da oportunidade única, a viagem de estudos foi realizada com recursos próprios.

Portanto, como já mencionado, as entrevistas semiestruturadas serão divididas em dois blocos. O primeiro tratará dos atores envolvidos em instancias de planejamento da PMPA acerca dos GPUs elaborados para Porto Alegre. Para este bloco, como os entrevistados se tratam de atores envolvidos no processo, a sua maioria em cargos públicos, sua identidade e função mais específica serão resguardadas. O código de ética aprovado pelo Comitê Executivo da *International Sociological Association* (ISA), em 2001, indica que a segurança, o anonimato e a privacidade de informantes de pesquisa devem ser respeitados rigorosamente. Entretanto, para o segundo bloco, por se tratar de entrevistas com pesquisadores que expõem seu trabalho publicamente, as identidades serão reveladas.

3.1.1 Entrevistas semiestruturadas: Bloco I

Entrevistas com pessoas conhecidas por estarem envolvidas ou presenciarem o processo de formulação dos GPUs para Porto Alegre. Estes atores são em sua maioria técnicos da PMPA, com exceção de um dos entrevistados.

a) Delegado da Região de Planejamento 1 (RP1) do Conselho de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (CDMUA) – realizada em 5 de março de 2013 para conhecer os trâmites envolvendo os estádios e os projetos para Orla do Guaíba.

b) Equipe Escritório MetrôPoA, da EPTC – realizada no dia 7 de agosto de 2013 para conhecer como seriam os projetos do BRT e do Metrô Linha 2, identificar o papel dos técnicos do escritório no processo, bem como as articulações entre os setores público e privado para as obras de mobilidade urbana.

c) Técnico da Secretaria de Urbanização (SMURB) – realizada no dia 16 de setembro de 2013 com a finalidade de compreender as mudanças institucionais envolvendo as secretarias e escritórios de projeto na PMPA.

d) Técnico, gerente de projeto, da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) – realizada no dia 17 de setembro de 2013, focou no processo de escolha dos projetos que constituem a Matriz de Responsabilidade, com as articulações entre os setores público e privado para as obras de mobilidade urbana.

3.1.2 Entrevista semiestruturadas: Bloco II

Todas as entrevistas deste bloco seguiram o mesmo roteiro básico de perguntas, com exceção de John Gold, que exerceu o papel de orientador na visita de estudos. Gold no primeiro encontro ajudou a formular o roteiro a ser seguido no encontro com outros pesquisadores, e ao final do programa, concedeu nova entrevista, com a finalidade de esclarecer dúvidas e orientar na formulação de uma conclusão da pesquisa lá realizada. O resultado desta pesquisa foi incorporado no capítulo anterior na parte referente aos grandes projetos urbanos e realização de megaeventos e será percebido na análise da dimensão política do estudo de caso, como se verá a seguir.

a) John R. Gold, professor na *School of Social Science and Law*, na *Oxford Brookes University*, em Oxford, Inglaterra. A entrevista foi realizada nos dias 10 e 17 de outubro de 2011, seguida de visita guiada especializada ao Parque Olímpico com acompanhamento de John Gold.

b) Mike Collins, pesquisador associado no *Centre for Olympic Studies and Research*, na *Loughborough University*, em *Loughborough*, Inglaterra. Entrevista realizada no dia 11 de outubro de 2011.

c) Graeme Evans, professor e diretor no *The Cities Institute*, na *London Metropolitan University*, em Londres, Inglaterra. Entrevista realizada no dia 12 de outubro de 2011.

d) Ozlem Edizel, estudante de doutorado, orientado por Graeme Evans, no *The Cities Institute*, na *London Metropolitan University*, em Londres, Inglaterra. Entrevista realizada no dia 12 de outubro de 2011.

e) Dr. Vassil Girginov, *reader na School of Sport & Education, na Brunel University*, em Uxbridge, Inglaterra. Entrevista realizada no dia 13 de outubro de 2011.

f) Dr. Iain MacRury, *associate dean na School of Arts and Digital Industries, na University of East London*, em Londres, Inglaterra. Entrevista realizada no dia 17 de outubro de 2011.

3.1.3 Observação não-participante

Foram realizadas observações não-participantes nos seguintes eventos:

a) Audiência Pública sobre os impactos da Copa do Mundo de 2014 – 25 de março de 2011 na Assembleia Legislativa, convocada pelo Ministério Público Federal. Participaram o Ministério Público Estadual, a PMPA, as secretarias do município e do estado envolvidas nos projetos para a Copa e as comunidades diretamente atingidas.

b) Road Show 2014 – 30 de junho de 2011 no Hotel Sheraton – seminário promovido pelo Sinaenco e pelo Portal Copa 2014, aconteceu em todas as cidades sede e tinha a finalidade de acompanhar o andamento dos projetos para a Copa. Os painelistas do evento de Porto Alegre foram os seguintes: Berenice Lewin, Presidente Executiva do Porto Alegre *Convention & Visitors Bureau*; Newton Baggio, Secretário de Gestão de Porto Alegre, na ocasião; Jorge Herdina, da Infraero; Carlos Eugenio Simon, Coordenador Executivo do Comitê Gestor da Copa 2014 no Rio Grande do Sul; Pedro Santos, arquiteto responsável pelo projeto da Arena Grêmio; Fernando Balvedi, da Hype Studio Arquitetura, escritório responsável pelo projeto da reforma do Beira-Rio; e representantes das empresas Arcelormittal, Lanxess e Gerdau.

c) Seminário da Comissão de Urbanização, Transporte e Habitação (CUTHAB) e Comissão de Defesa do Consumidor, Direitos Humanos e Segurança Pública (CEDECONDH) da Câmara de Vereadores de Porto Alegre – 18 de agosto de 2011, por ocasião da visita de Raquel Rolnik, relatora especial da Organização das Nações Unidas para o direito à moradia adequada. Integraram a mesa vereadores das Comissões organizadoras; Cesar Busatto, Secretário de Governança Local; Urbano Schmitt, Secretário de Gestão e Acompanhamento Estratégico; e Raquel Rolnik.

d) Reunião do Comitê Popular da Copa de Porto Alegre – 13 de março de 2012 – estiveram presentes representantes das comunidades impactadas, moradores e representantes da sociedade civil organizada tais como: Quilimbo do Supapo, Amigos da Terra, Movimento de Luta Nacional pela Moradia (MNLN), Movimento dos Sem-Terra (MST), O Morro é Nosso, entre outras.

e) Reunião no Setor de Desenvolvimento Urbano (SDU) da extinta Secretaria de Planejamento Municipal (SPM) – 19 de outubro de 2012 na SPM – participaram técnicos da SPM e o ex-técnico da Secretaria Especial da Copa (SECOPA) que na ocasião apresentou as práticas de planejamento e os projetos referentes à Matriz de Responsabilidade.

f) Audiência Pública marcada pela Comissão de Saúde e Meio Ambiente (COSMAM) da Câmara de Vereadores – 14 de fevereiro de 2013 – a mesa foi composta pelos vereadores da Comissão e por Mauro Zacchia, Secretário do Meio Ambiente, na ocasião; Urbano Schmitt, Secretário de Planejamento Estratégico; técnicos da PMPA Carla Meineke e Rogério Baú; e Francisco Milanez, Presidente da Agapan. A audiência foi marcada por conta das manifestações que suspenderam temporariamente o corte de árvores na Av. Edvaldo Pereira Paiva.

g) Seminário Porto Alegre em análise, promovido por ObservaPoa, PMPA – 22 de março de 2013 no Santander Cultura – temas debatidos foram mobilidade urbana, infraestrutura e segurança. Os painelistas foram: Sebastião Melo, Vice-prefeito; César Busatto, Secretário de Governança Local; Márcio Saueressig e Fabiane Moscarelli, técnicos da EPTC; João Fortini Albano, professor da UFRGS; Emilio Merino, consultor do Ministério das Cidades; Gládis Weissheimer, técnica da SMURB; Juan Mascaró, professor aposentado da UFRGS; Fausto Isolan, do blog Poaxpacial; Beatriz Morem, da Secretaria de Direitos Humanos; e José Vicente Tavares, professor da UFRGS.

g) Audiência Pública na Câmara de Vereadores sobre o projeto Orla do Guaíba, realizada no dia 14 de outubro de 2013. Compunham a mesa o presidente da Câmara de Vereadores Thiago Duarte, o vice-prefeito Sebastião Melo, o arquiteto Jaime Lerner e um membro de sua equipe, e o presidente do IAB Tiago Holmann. O evento foi solicitado pelo Instituto

dos Arquitetos do Brasil (IAB) com o intuito de provocar a apresentação do projeto para a sociedade.

3.1.4 Observação participante

Foram realizadas observações participantes nos seguintes eventos:

a) Reunião de trabalho da COSMAM – 19 de fevereiro de 2013 na Câmara de Vereadores. Fizeram parte da reunião vereadores da Comissão; Mauro Zacchia, Secretário do Meio Ambiente, na ocasião; técnicos da PMPA Carla Meinecke e José Roberto Meira; Urbano Schimitt, Secretário de Planejamento Estratégico; Francisco Milanez, Presidente da Agapan; Jaqueline Sanchotene, do Movimento Viva Gasômetro; representante do Mobicidade; e a autora deste trabalho como representante dos moradores do Centro Histórico. A reunião foi fruto da deliberação da Audiência Pública realizada pela COSMAM para que a PMPA tivesse nova oportunidade de apresentar os projetos, uma vez que na audiência pública foi realizado de forma superficial.

b) Audiência Pública no Ministério Público Estadual – 19 de fevereiro de 2013. Participaram da mesa os promotores do Ministério Público, Mauro Zácchia; Carla Meinecke; José Roberto Meira; Urbano Schimitt e vereadores da COSMAM. A autora desta dissertação participou como representante dos moradores do Centro Histórico, tendo se manifestado no Plenário.

c) Seminário Reflexões sobre o Desenvolvimento de Porto Alegre – Copa 2014 promovido pela Comissão de Economia, Finanças, Orçamento e do Mercosul (CEFOR) da Câmara de Vereadores – 26 de março de 2013 na Faculdade de Economia da UFRGS, abordando os temas Mercosul e a experiência de desenvolvimento econômico da Argentina na Copa do Mundo de 1978, iniciativas público-privadas para o fomento do desenvolvimento econômico e social, ações entre diferentes esferas de governo, exigências da FIFA. Os painelistas foram: Cônsul da Argentina Julio Olleta; Raul Rojo, professor da UFRGS; José de Jesus Santos, do Sindicato da Hotelaria e Gastronomia de Porto Alegre; Luiz Fernando Moraes, Secretário Municipal de Turismo de Porto Alegre; Kalil Sehbe, Secretário Estadual do Esporte e do Lazer e Coordenador Geral do Comitê

Gestor da Copa 2014 RS; João Bosco Vaz, Secretário da SECOPA; Rogério Baú, Coordenador Técnico das obras de mobilidade urbana da Copa; e Urbano Schmitt. A autora desta dissertação participou através de questionamentos a Urbano Schmitt.

3.1.5 Documentos

Foram consultados textos associados a fontes documentais diversas, todas diretamente relacionadas à atuação de atores com forte protagonismo no caso estudado:

- a) Jornal *Zero Hora* – veículo de informação impressa pertencente ao Grupo RBS, empresa diretamente interessada no evento e no projeto de modernização da cidade em curso. Entre seus controladores se encontram empresários do setor de construção civil. Note-se ainda que, em março de 2013, o Grupo RBS lançou o projeto *Liga dos Fanáticos*, com o propósito de reunir “cobertura jornalística, eventos e ações comerciais para preparar o espírito de gaúchos para o megaevento” (GRUPO..., 2013a). A pesquisa foi feita nos arquivos do Jornal em reportagens envolvendo o tema da Copa do Mundo entre 2008 e 2013.
- b) Blogs de mídia alternativa, para buscar o contraponto da grande mídia.
- c) Portal da PMPA – foram buscadas notícias veiculadas pelas assessorias de comunicação da Prefeitura. As palavras de busca foram: Copa do Mundo; Cais Mauá; Beira-Rio; Padre Cacique; Orla; Audiência Pública; Arena; Revitalização Orla; BRT. Buscou-se, também, informações sobre as secretarias, seus projetos e atribuições.
- d) Portal de Transparência da PMPA – busca de documentos e informações sobre licitações, orçamento, audiências públicas e outros aspectos relacionados.
- e) Portal de Transparência da Copa – foco nos projetos da Matriz de Responsabilidade, as empresas participantes, cronograma e estágio das obras.

- f) Site do Grêmio Foot-Ball Clube e Sport Clube Internacional – busca de dados sobre os projetos dos estádios, contratos com a iniciativa privada, andamento das obras, motivações e expectativas em torno dos projetos.
- g) Blog do Comitê Popular da Copa – conhecer as mobilizações das comunidades atingidas e como são sentidos os impactos gerados pelas obras da Copa.
- h) Portal do Ministério dos Esportes – busca de documentos da Matriz de Responsabilidade de todas as cidades sede, documentos, notícias e pronunciamentos do Ministério acerca das expectativas para o evento.
- i) Site do Comitê Executivo de Gestão da Copa 2014 (GECOPA) em busca de documentos de atribuições das cidades sede.
- j) Portal de Serviço de Apoio ao Cidadão (SIC), em busca de documentos não disponíveis no Portal da Transparência da PMPA.
- k) Portal do Trensurb, em busca de dados sobre o aeromovel e Linha 2 metrô.
- l) Portal do Governo do Estado, em busca de dados referentes aos GPUs Arena do Grêmio e Cais Mauá.
- m) Portal do Ministério Público Estadual, para obter informações acerca dos processos envolvendo os projetos.
- n) Documentos de interesse no Portal da Câmara de Vereadores, tais como alterações do 2º PDDUA para as áreas do Cais Mauá, Internacional e Grêmio; remoção das famílias impactadas pelo projeto de duplicação da Avenida Tronco; doações de terreno ou permuta de áreas para Internacional e Grêmio.
- o) Leis federais e municipais sobre a parceria público-privada, lei da Copa, e alteração do limite de endividamento dos municípios para as cidades sede do megaevento, disponíveis na internet.
- p) Documentos de Planos Diretores, tais como 2º PDDUA, Pitmurb, Plano Cicloviário.
- q) Manual do Sistema BRT e dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana, elaborados pelo Ministério das Cidades.

As informações foram coletadas em uma base de dados organizada por projeto específico e outras duas em separado para a dimensão política e institucional. As informações mais relevantes para a análise das dimensões foram destacadas de modo a visualizar as especificidades de cada uma. A lógica de apresentação dos resultados foi orientada pelas três unidades de análise previamente apresentadas: mobilidade, estádios e orla.

As unidades, e suas subunidades, foram analisadas explorando as múltiplas dimensões que constituem o GPU: política; simbólica; arquitetônico-urbanística; econômica; institucional; e social-ambiental. A dimensão política trata do contexto em que surge o projeto; a simbólica, das justificativas dos projetos e sua relação com as estratégias de empreendedorismo urbano propostas por Harvey (2006); a arquitetônico-urbanística, do design adotado como referência e da relação desses projetos com a planificação da cidade; a econômica, dos investimentos necessários e sua origem; a institucional, dos novos dispositivos legais e institucionais; e a social-ambiental, do processo de participação e/ou exclusão da população na formulação dos projetos, bem como os possíveis impactos ambientais e sociais gerados. As dimensões orientam, portanto, os objetivos estabelecidos para este trabalho.

Como todas as dimensões compõem um mesmo processo, elas evidentemente estão relacionadas. Portanto, a análise não pode ser realizada de maneira isolada e suas combinações se articulam de acordo com os fatos relacionados a cada unidade. O desafio é apresentar os resultados com certa linearidade para a melhor compreensão do processo pelo leitor. Nesta tentativa, as dimensões política e institucional foram as primeiras analisadas por serem comuns a todas as unidades. As demais dimensões foram analisadas agrupadas de maneira variada conforme a unidade de análise requeria.

É importante notar, que o referencial teórico não é exatamente o respectivo para cada análise. O objetivo não é analisa-las em separado, mas se orientar por elas para compreender o fenômeno maior, referente ao planejamento e o empreendedorismo urbano. Para tanto, uma síntese dos conceitos a serem explorados neste trabalho, é apresentada a seguir.

3.2 Síntese teórico-conceitual

Antes de apresentar os resultados da pesquisa empírica realizada, faz-se a seguir uma síntese dos principais conceitos utilizados na análise do caso de Porto Alegre, de acordo com o marco teórico contido nos capítulos anteriores:

- a) **Empreendedorismo urbano.** Baseia-se em estratégias de marketing urbano e na parceria público privada, na qual o setor público oferece condições para que grupos específicos lucrem com a difusão de uma determinada imagem da cidade. Envolve um padrão de comportamento que articula poderes estatais, diversas formas organizacionais da sociedade civil e interesses privados para formar coalisões que promovam o crescimento urbano. Trata a cidade de maneira fragmentada, sem um plano global e/ou um projeto que promova a qualidade de vida; e, assim, o espaço urbano assume a forma de mercadoria. Explora quatro opções de estratégias de empreendedorismo que em conjunto proporcionam rápidas mudanças no desenvolvimento desigual dos sistemas urbanos: 1) criação de vantagens específicas para a produção de bens e serviços; 2) divisão espacial do consumo; 3) obtenção de atividades de controle e comando; 4) redistribuição de superávits através de governos centrais (HARVEY, 2006).
- b) **Planejamento urbano.** Ato de planejar engloba o estudo de diferentes alternativas para uma mesma situação, com um pensamento orientado para o futuro buscando o conhecimento e controle de suas possíveis manifestações (cenários). O planejamento deve ser elaborado de maneira interdisciplinar e contemplar a tomada de decisões relativas à elaboração e gestão de planos, programas e projetos (SOUZA, 2010; ROVATI, 2013).
- c) **Planejamento mercadófilo.** É o planejamento orientado para o mercado, que rompe com o espírito regulatório que tenta domesticar ou disciplinar o capital. Nesse caso, a participação popular tende a ser pequena, uma vez que o planejamento mercadófilo visa privilegiar grupos específicos ligados às elites. Este estilo de planejamento divide-se em três tipos: 1) *planejamento de tendência*, que busca a reorientação do planejamento regulatório de interesse público para o privado; 2) *planejamento de facilitação*, que atua de maneira fortemente intervencionista para subsidiar o desenvolvimento do setor privado, priorizando a flexibilização e adotando uma postura empreendedora em face às propostas; 3) *planejamento de administração privada*, em que o setor público transfere ao

setor privado a gestão de processos de renovação urbana de áreas específicas (BRINDLEY; RYDIN, STOKER, 2004; SOUZA, 2010).

- d) **Urbanismo às avessas.** Fenômeno onde a prática do planejamento urbano, guiado por uma direção moral comprometida com a democracia e a qualidade de vida da população, se viabiliza desde que não questione a exploração capitalista. Esta ambiguidade, percebida em governos de esquerda, abre margem para que governos de direita utilizem o urbanismo de mercado, com sua roupagem democrática, de maneira ainda mais contundente, promovendo o aumento da desigualdade social (FERREIRA, 2010).
- e) **Grande Projeto Urbano.** Caracteriza um novo padrão de intervenção na cidade, compreendido como a aplicação de um procedimento, levando em consideração os mecanismos de gestão e a articulação público-privada. É também um projeto político, além de uma configuração de um projeto no espaço e no tempo. Considera a escala dos impactos sócio-espaciais além de seu entorno imediato. Tem a marca da complexidade, não só pela articulação de múltiplos atores, mas também por uma complexidade de usos. Portanto, neste caso, o termo *projeto* não se refere exclusivamente à dimensão arquitetônico-urbanística e incorpora outras dimensões, tais como: a política; a institucional; a simbólica; a econômico-financeira; e a socioambiental. O *projeto urbano*, quando inserido na lógica do empreendedorismo urbano, é utilizado visando efeitos de curto prazo, em oposição, desse ponto de vista, ao conceito de planejamento urbano (LECROART; PALISSE, 2007).
- f) **Megaevento.** É, sobretudo, uma oportunidade de catalisar investimentos, tanto do setor público como do setor privado, para promover o crescimento econômico através de intervenções no espaço urbano por meio de GPUs alinhados com as estratégias de marketing urbano para “vender” as cidades que o realizam.

CAPÍTULO 4

O CASO DE PORTO ALEGRE

Porto Alegre, com 1,5 milhões de habitantes, possui uma localização privilegiada em relação aos países do Mercosul. A capital do Rio Grande do Sul tornou-se internacionalmente conhecida a partir da experiência do Orçamento Participativo (OP) e por ter sediado quatro edições do Fórum Social Mundial (2001, 2002, 2003 e 2005). Desde 1997 Porto Alegre é sede de importante mostra internacional de arte, a Bienal do Mercosul.

No período recente, a cidade sofreu importantes transformações. Uma das mais marcantes foi a construção da Terceira Perimetral, uma extensa avenida (mais de 12 km) inaugurada em 2004, que corta, de sul a norte, diversos bairros da cidade. Nas áreas próximas ocorreu a verticalização das edificações, bem como a ampliação e construção de diversos *shoppings centers* (como o Barra Shopping Sul e os Shoppings Bourbon da Cia Zaffari).

Além disto, a cidade ganhou alguma visibilidade na cena arquitetônica internacional com a construção do Museu Iberê Camargo, inaugurado em 2008 e cujo projeto é assinado pelo arquiteto português Álvaro Siza.

Em 2009, como já vimos, Porto Alegre foi escolhida pela FIFA, uma das doze cidades brasileiras que sediarão jogos da Copa do Mundo 2014. Com esta definição, a cidade conheceu um novo ciclo de importantes transformações.

Assim que o Brasil foi confirmado como sede da Copa do Mundo de 2014 teve início um processo de constituição de coalizões entre representantes do setor público e do setor privado, a fim de articular projetos. De um modo geral, o fato de sediar a Copa do Mundo em 2014 foi encarado, pelos governantes locais, como uma oportunidade para atrair investimentos e visibilidade para a cidade. São numerosas as declarações nesse sentido, como as do então Vice-Prefeito e Secretário Especial da Copa (SECOPA), atual Prefeito de Porto Alegre, José Fortunati: “O mundial é da maior importância para o país, não somente pelo futebol, mas pelas **oportunidades**”. (FORTUNATI..., 2009, grifo meu). Em outro momento, o já Prefeito afirma: “A Copa do Mundo é uma **oportunidade concreta de modernização e melhoria da qualidade de vida da população**” (BARROS, 2013, grifo meu).

Muitos projetos foram elaborados, alguns por exigências da FIFA, como o Estádio do Internacional; alguns já existiam há mais de 30 anos, mas não haviam sido executados por falta de recursos ou por outra razão; outros, ainda, foram elaborados visando ora a oportunidade de investimentos para resolver problemas da cidade, ora para viabilizar lucros para o setor privado, ou para fortalecer a candidatura de Porto Alegre com cidade sede.

Em maio de 2009, quando foram divulgadas as doze cidades escolhidas para o mundial, o Prefeito à época, José Fogaça, vibrou: “Viva os nossos dois clubes, pois esta é a cidade dos dois campeões do mundo. Estou convencido que **Porto Alegre será em 2014 a única cidade que terá dois estádios sediando a Copa**” (MOREIRA, 2009, grifo meu). O Prefeito referia-se ao fato de que Internacional e Grêmio projetavam novas instalações para o mundial, embora a FIFA de fato requisitasse apenas um estádio oficial para o evento.

A Figura 5 registra o momento em que as principais autoridades públicas e representantes do setor privado comemoram a escolha da cidade como uma das sedes da Copa do Mundo 2014.

FIGURA 5– COMEMORAÇÃO DA ESCOLHA DE PORTO ALEGRE COMO UMA DAS SEDES DA COPA DO MUNDO 2014



Fonte: MOREIRA, 2009¹⁶.

Com a confirmação de Porto Alegre como uma cidade sede, os projetos elaborados, assim como as coalizões para viabilizá-los, começaram a ficar visíveis. O jornal *Zero Hora* (ZH), em reportagem especial, comemorou a profusão de projetos que transformariam a capital gaúcha (Figura 6). A matéria celebra o anúncio dos investimentos para o Metrô Linha 2 e a nova Ponte do Guaíba, afirmando que o momento é oportuno para viabilizar muitos projetos antigos que permaneceram décadas parados: “Neste 2011, por uma conjunção de fatores, os projetos que durante décadas alimentaram os sonhos de 1,4 milhões de habitantes finalmente **superaram os obstáculos** e começaram a tomar forma” (O SONHO..., 2011, p. 4, grifo meu):

Somando-se a isso um punhado de outros **projetos grandes** em construção ou prestes a entrar em obras – os novos estádios de **Grêmio e Internacional**, a ciclovia da Avenida Ipiranga, o **alargamento de avenidas importantes**, o surgimento de novos bairros do nada, **mega shoppings** quase prontos – o **panorama é promissor**. Em 2017, se o cronograma for cumprido, o metrô será entregue não a Porto Alegre, mas a **uma nova Porto Alegre, bem diferente e melhor do que a atual** (O SONHO..., 2011, p. 4, grifo meu).

¹⁶ Foto de Genaro Jener, extraída de matéria no jornal Zero Hora (MOREIRA, 2009).

FIGURA 6 – O SONHO ESTÁ EM OBRAS – MATÉRIA DA ZH



Fonte: Zero Hora (O SONHO..., 2011, p. 4-5).

Ao analisar as falas dos governantes e da mídia, percebe-se usualmente a utilização do termo **modernizar** a cidade, tornar Porto Alegre **moderna**, **modificar a paisagem**, promover o **desenvolvimento** da cidade; a afirmação que este é um período de **transformação** que melhorará a **qualidade de vida** e a **qualidade da cidade**. Este discurso explora sentidos que o senso comum toma como naturalmente positivos e se articula com a intenção do Governo Federal de divulgar a imagem do Brasil no exterior como um país **competente**, **organizado** e **desenvolvido**, alinhado com o **desenvolvimento tecnológico** na área de **transportes** e **estádios**, especificamente, como será mostrado a seguir.

Como ilustra a reportagem de *Zero Hora* (O SONHO..., 2011, p. 4) muitos foram os “projetos grandes” associados à possibilidade de crescimento econômico para a cidade. Entretanto, nem todos de fato estão vinculados à realização da Copa do Mundo em Porto Alegre. Portanto, este trabalho destacará os projetos que, de alguma forma, estão relacionados com a realização do megaevento: 17 GPUs e uma obra de entorno, sendo que 12 fazem parte da Matriz de Responsabilidade e os 6 restantes são destacados pela mídia ou pelos governantes como muito importantes ou, até mesmo, fundamentais para a Copa do Mundo em Porto Alegre.

Os projetos se enquadram nas três unidades de análise já mencionadas: mobilidade, estádios e orla e sua distribuição pode ser vista no Quadro 2. Suas descrições, imagens e outras informações podem ser encontradas nos Apêndices de 1 a 18. Já a Figura 7 mostra a cronologia desenvolvimento e articulação dos GPUs para a cidade.

QUADRO 2 – QUADRO GERAL DE PROJETOS

UNIDADES DE ANÁLISE	PROJETO		MR¹	
MOBILIDADE	01	Corredor Av. Tronco	SIM	
	02	Corredor 3º Perimetral	SIM	
	03	Corredor Padre Cacique/ Av. Beira-Rio	SIM	
	04	BRT – Protásio Alves e Terminal Manoel Elias	SIM	
	05	BRT – João Pessoa e Terminal Azenha	SIM	
	06	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação São Pedro	SIM	
	07	Prolongamento Av. Severo Dullius	SIM	
	08	Complexo da Rodoviária	SIM	
	09	BRT – Bento Gonçalves e Terminal Antônio de Carvalho	SIM	
	10	BRT- Padre Cacique e Terminal Cristal	NÃO	
	11	3 vias Beira-Rio	SIM	
	12	Aeroporto Salgado Filho	SIM	
	13	Aeromovel	NÃO	
	14	Metrô Linha 2	NÃO	
ESTÁDIO	01	Gigante para Sempre	SIM	
	02	Arena do Grêmio	NÃO	
ORLA	01	Cais Mauá	NÃO	
	02	Orla do Guaíba	NÃO	
TOTAL	18	Projetos da Matriz de Responsabilidade	SIM	12
			NÃO	6

*MR – Matriz de Responsabilidade.
 Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2010a).

FIGURA 7– LINHA DO TEMPO DA ARTICULAÇÃO DOS GPUS RELACIONADOS À COPA DO MUNDO 2014



Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2010a), CRONOLOGIA (2007), CAIS... (2013), CONTRATO...(2011), DADO...(2007) e PORTO ALEGRE (2010; 2008b; 2008c).

A Figura 7 mostra como os GPUs foram viabilizados graças à realização da Copa do Mundo. Projetos como o Cais Mauá e Revitalização da Orla do Guaíba fazem parte da agenda dos governantes desde a década de 1990, mas nunca tiveram a oportunidade de se concretizar. Os Estádios de Internacional e Grêmio dificilmente sairiam do papel se não fosse a realização da Copa e os esforços da Prefeitura em viabilizá-los. Por fim, as obras de mobilidade só foram possíveis graças à assinatura da Matriz de Responsabilidade e a aprovação da Medida Provisória nº946/2010 que libera o endividamento dos municípios sede da Copa do Mundo 2014. Não fosse isso, Porto Alegre e outras capitais não teriam condições de receber as linhas de crédito para as obras de mobilidade urbana e estádios.

O cenário político que levou à articulação dos projetos associados à realização do mundial excede a cidade de Porto Alegre. Portanto, para compreendê-lo é necessário considerar os esforços liderados pelo Governo Federal para trazer o megaevento para o país. Essa instância de governo também é a condutora das atividades de preparação das cidades sede. No nível municipal, a organização institucional e os instrumentos legais disponíveis sofreram significativas transformações e adquiriram novas formas nos últimos 20 anos, possibilitando que os GPUs fossem elaborados no modo como será apresentado ainda neste Capítulo, após a análise dos cenários político, institucional e legal nos quais os GPUs foram concebidos e estão sendo implementados.

4.1 *Yes, nós temos megaevento!*

Como lembra Gold (2011), em 1992 Brasília organizou-se para candidatar-se aos Jogos Olímpicos de 2000, mas o governo Collor, envolvido em profunda crise, recuou dessa iniciativa. Em 1996, o Rio de Janeiro candidatou-se para sediar os Jogos Olímpicos de 2004; na ocasião, Atenas foi a cidade escolhida. Em 2004 houve nova candidatura do Rio de Janeiro, desta vez para as Olimpíadas de 2012, quando Londres saiu vitoriosa. Finalmente, em 2008, a cidade carioca venceu a disputa para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. O sucesso da candidatura se deveu, em parte, aos esforços desenvolvidos pelo governo brasileiro para atrair os mais diversos tipos de eventos e demonstrar a competência do país para organizá-los. Essa estratégia também se associou a uma concepção de crescimento econômico e ao empreendedorismo urbano, como se verá mais adiante.

Na última década, o Brasil sediou diversos eventos esportivos, a maior parte no Rio de Janeiro, como os Jogos Pan-Americanos e o Campeonato Mundial de Judô, em 2007, e os Jogos Mundiais Militares, em 2011. Os Jogos Sul-Americanos de 2002 foram sediados no Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba. O Campeonato Mundial de Futsal, de 2008, foi realizado no Rio de Janeiro e em Brasília. Os Jogos Olímpicos de 2016 também acontecerão na capital carioca. Percebe-se, portanto, um claro esforço dos governos, nos níveis nacional, estadual e municipal, em localizar os megaeventos no Rio de Janeiro.

Além das Olimpíadas de 2016, o Brasil se prepara para sediar a Copa do Mundo de 2014. Embora, mais uma vez, os esforços se concentrem no Rio de Janeiro, outras onze capitais estaduais também estão envolvidas: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Salvador e São Paulo. Portanto, a realização da Copa dissemina pelo território brasileiro o poder catalizador dos megaeventos.

É importante assinalar que, segundo também ressaltou John Gold, em entrevista, como megaevento, a Copa do Mundo difere dos Jogos Olímpicos: geralmente seus efeitos são disseminados por múltiplas cidades sede. Além disso, do ponto de vista de cada cidade sede, a Copa do Mundo não tem o impacto econômico de uma Olimpíada, na qual quase todas as modalidades esportivas e equipes se concentram em uma única localidade. Mesmo assim, a possibilidade de sediar alguns jogos de uma Copa do Mundo aparece claramente associada aos benefícios de um megaevento e à rede de oportunidades, supostamente vinculados à sua realização. Também é difundida a necessidade de preparação das cidades não só para sediar o megaevento, mas para transmitir, internacionalmente, uma imagem positiva das cidades e do país envolvido.

Em 2010 foi assinada a Matriz de Responsabilidade (BRASIL, 2010), firmada entre os governos federal, distrital (Brasília), estadual e municipal. Segundo o *site* do Ministério dos Esportes, “a Matriz de Responsabilidades trata das áreas prioritárias de infraestrutura das 12 cidades que irão receber os jogos da Copa do Mundo de 2014”; o “instrumento tem o objetivo de definir as responsabilidades de cada um dos seus signatários para a execução das medidas conjuntas e **projetos imprescindíveis para a realização da Copa de 2014**” (MATRIZ..., 2013b, grifo meu).

No documento da Matriz de Responsabilidade consta que as obras referentes à mobilidade urbana e entorno de estádios, aeroportos e terminais turísticos portuários serão de competência do estado ou município. Já as obras em aeroportos (terminais de passageiros, pistas e pátios) e terminais turísticos de portos serão de competência da União.

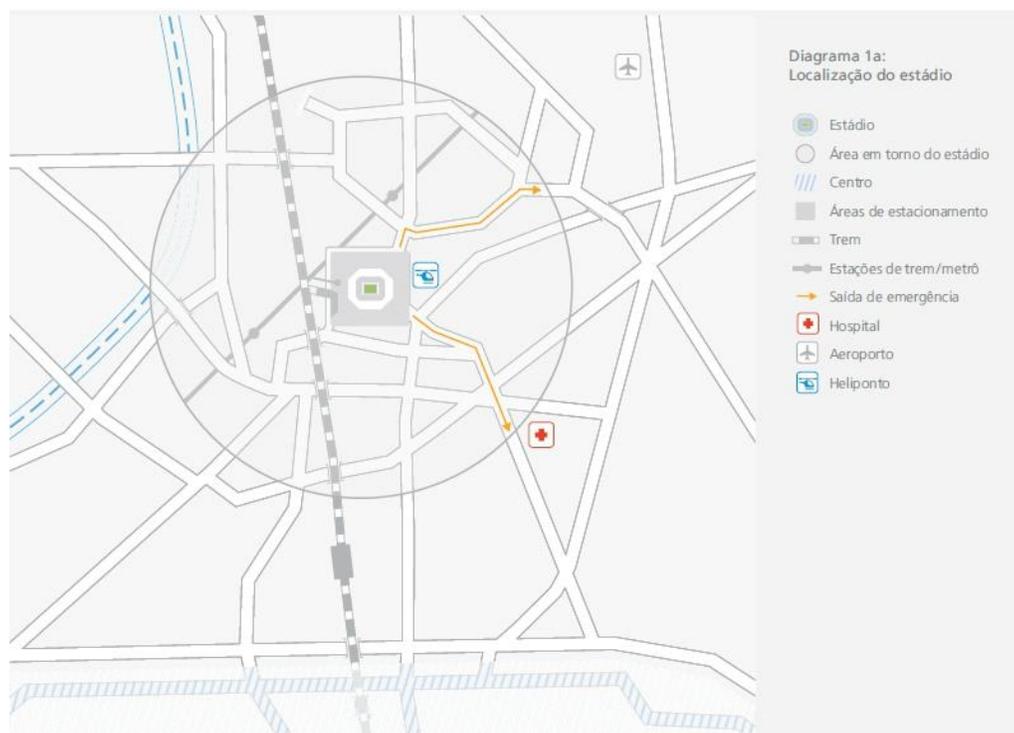
O uso da expressão “projetos imprescindíveis para a realização da Copa de 2014” (MATRIZ..., 2013b) sugere que, caso tais projetos não se realizem, o evento não aconteceria. Também se pode ter a impressão que todas essas obras são exigências da FIFA. A mídia corporativa menciona com muita frequência “exigências da FIFA”. A FIFA, efetivamente, faz exigências que são muito claras. Algumas constam na Lei Geral da Copa, que modificou a legislação brasileira para adequá-la às necessidades dos patrocinadores, garantindo seus lucros e os da própria FIFA. A esse respeito, Vainer (2012) identifica o estabelecimento de um verdadeiro Estado de Exceção durante o período dos jogos. Contudo, no que se refere à Matriz de Responsabilidade, o único documento oficial da FIFA (2011) que contem exigências é o chamado *Caderno de Encargos*, que trata basicamente dos estádios de futebol e envolve aspectos relativos à segurança, orientação e estacionamento, definições da área de jogo (tamanho e qualidade do campo), áreas destinadas a jogadores, árbitros, espectadores, salas VIP e mídia. São, ainda, mencionados padrões de iluminação, de instalações efêmeras localizadas no entorno imediato do estádio, e de infraestrutura – como energia e comunicação. Somente o item 1.2, no capítulo 1, faz alguma referência ao espaço urbano, ao tratar especificamente da localização dos estádios sede do torneio.

Um primeiro quesito se refere à área ocupada pelo estádio. Segundo a FIFA (2011), não é recomendável que o estádio esteja localizado no tecido urbano consolidado, com pouca área livre para expansão futura. Caso o estádio esteja localizado numa área pouco urbanizada ou pouco servida de infraestrutura de transporte, aconselha uma maior área destinada a estacionamento. Portanto, o desejado é que a área do empreendimento seja ampla o suficiente para possibilitar futuras expansões e que se localize nem tão fora da malha urbana, nem sufocado por ela.

Ainda segundo o *Caderno de Encargos* (FIFA, 2011, p. 32), “idealmente, a localização perfeita seria provavelmente um local em um grande centro urbano com bom acesso ao transporte público, ruas largas e rodovias e estacionamento”; indica, também, que “um estádio que pretenda sediar eventos internacionais é mais interessante para os realizadores dos eventos se houver

hotéis e centros comerciais e, pelo menos, um aeroporto internacional nas proximidades”. Como o desenvolvimento de infraestrutura é dispendioso, “sugere que a decisão final sobre a localização do estádio considere a proximidade da infraestrutura de transporte público (trem, ônibus, táxi – seja aquático ou terrestre – e aeroporto)”. A Figura 8 mostra a estrutura urbana sugerida para o entorno dos estádios.

FIGURA 8 – SUGESTÃO DA FIFA PARA ESTRUTURA URBANA NO ENTORNO DOS ESTÁDIOS



Fonte: FIFA (2011, p. 33).

Portanto, o *Caderno de Encargos* não faz exigências sobre a infraestrutura no entorno dos estádios, faz sugestões. Estas sugestões dão liberdade aos decisores locais sobre como articular os projetos para receber o torneio. Neste cenário, o Governo Federal, através do chamado Plano de Aceleração do Crescimento da Copa (PAC da Copa), liberou linhas de crédito para a execução de obras da Matriz de Responsabilidade, envolvendo recursos provenientes da Caixa Econômica Federal (CAIXA), para as obras de mobilidade urbana, e do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), para a construção de estádios nas cidades sede, como mostrado no Quadro 3.

QUADRO 3 – OBRAS E INVESTIMENTO DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE NAS 12 CIDADES SEDES.

CIDADE	OBRA			
	Mobilidade Urbana (Un.)	Custo (R\$ Milhões)	Estádio (Un.)	Custo (R\$ Milhões)
Manaus	2	1.537,0	1	515,0
Salvador	1	567,7	1	591,7
Fortaleza	8	713,6	1	623
Brasília	2	467,1	1	1.015,6
Belo Horizonte	8	1.482,2	1	695,0
Cuiabá	5	1.788,8	1	518,9
Recife	5	840,9	1	529,5
Curitiba	8	566,5	1	234,0
Rio de Janeiro	1	1.883,6	1	808,4
Natal	3	439,6	1	350,0
São Paulo	1	2.860,0	1	820,0
Porto Alegre	10	887,9	1	330,0
TOTAL	54	14.034,9	12	7.031,1

Fonte: Elaborado com base em BRASIL(2010a, 2010b, 2010c, 2010d, 2010e, 2010f, 2010g, 2010h, 2010i, 2010j, 2010k ;2010l) e BRASIL(2012).

Como se percebe no Quadro 3, São Paulo e Rio de Janeiro lideram os investimentos em mobilidade urbana, R\$2.860,0 e R\$1.883,6 milhões, respectivamente, embora tais recursos sejam destinados para apenas uma obra. No montante de investimentos, de forma decrescente, mas ainda bastante expressivos (em média R\$1.600 milhões), seguem Cuiabá, Manaus e Belo Horizonte, com cinco, duas e nove obras, respectivamente. No grupo intermediário, com investimentos em média de R\$800 milhões, estão Fortaleza com oito obras, Recife com cinco e Porto Alegre com dez. O último grupo representa as cidades sede que receberam menor linha de crédito, em média R\$500 milhões: Salvador com uma obra, Curitiba com cinco obras, Brasília com duas e Natal com três.

Conforme mostrado no Quadro 3, Porto Alegre seria a cidade sede que sofreria o maior número de intervenções. Parte das obras previstas relaciona-se ao transporte coletivo,

compreendendo vinte e dois corredores de *Bus Rapid Transit* (BRT), duas ampliações de linha de metrô, duas novas linhas de monorail e três linhas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Além disso, foi prevista a implantação de dois sistemas de monitoramento e uma central de controle do tráfego. No que diz respeito a obras envolvendo a mobilidade do transporte individual (leia-se automóvel), estão propostas vinte e uma obras de vias expressas e corredores. Foram previstos investimentos em ciclovias apenas nos casos em que uma via é duplicada ou construída.

Com relação aos estádios de futebol, seis foram reformados (Porto Alegre, Brasília, Belo Horizonte, Fortaleza, Curitiba e Rio de Janeiro), dois reconstruídos (Manaus e Salvador), e quatro foram construídos (Cuiabá, Recife, Natal e São Paulo). Entretanto, o tipo de obra não se expressa nos custos da mesma forma, uma vez que os de Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo se destacam como os mais caros, e os de Porto Alegre, Curitiba e Natal os menos dispendiosos. Dentre todos os estádios, apenas os de Porto Alegre, São Paulo e Curitiba contarão com investimentos realizados pelos clubes de futebol que os explorarão.

Além da Matriz de Responsabilidade e suas revisões ou atualizações, em dezembro de 2012 o Ministério dos Esportes revisou a Matriz adicionando nove obras, com um montante de investimento total de R\$ 794,7 milhões e envolvendo a mobilidade urbana no entorno dos estádios de seis cidades sedes, sendo que Cuiabá, Porto Alegre e São Paulo contarão com uma obra cada, e Recife, Rio de Janeiro e Salvador com duas (BRASIL, 2012).

Segundo a Matriz de Responsabilidade Consolidada (BRASIL, 2012) o Governo Federal também investe em outros setores, mas nestes casos sem a participação das esferas distrital, estadual ou municipal. Estes setores são: aeroportos, portos, telecomunicações, segurança.

No setor de aeroportos, todas as cidades sede receberão investimentos oriundos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), com exceção das obras no aeroporto de Brasília, Natal e São Paulo (Aeroporto de Guarulhos e Viracopos) que receberão investimentos do setor privado por meio de parcerias público-privadas. O montante investido pela Infraero será de R\$ 3.165,2 milhões, e pela iniciativa privada de R\$ 3.640,0 milhões. As obras se diversificam em ampliação ou construção de novos terminais de passageiros, ampliação ou restauração de pistas de pouso, construção de estacionamento, implantação de módulo operacional e construção de novas torres de controle (BRASIL, 2012).

No setor portuário, os investimentos de R\$ 675,9 milhões serão feitos totalmente pelo Governo Federal e contemplarão obras de terminais turísticos em seis cidades sede (Fortaleza, Manaus, Natal, Recife, Rio de Janeiro, Salvador) e Santos. No setor das telecomunicações será feita a modernização da infraestrutura e serviços e o suporte às competições, com um montante de R\$ 371,2 milhões do Governo Federal. Na área de segurança pública, envolvendo inclusive Aeronáutica, Exército e Marinha, o investimento será em todas as cidades sede, num valor total de R\$ 1.879,1 milhões (BRASIL, 2012).

Por fim, o setor do turismo englobado na Matriz de Responsabilidade inclui investimento em infraestrutura, como a implantação, reforma e adequação dos Centros de Atendimento ao Turista, a sinalização turística e a acessibilidade nos atrativos turísticos. O investimento total é de R\$ 212,5 milhões, sendo o montante que corresponde ao Governo Federal de R\$ 194,5 e, por parte dos governos municipais, de R\$ 18 milhões. Neste quadro, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Natal e Fortaleza receberão mais de R\$ 20 milhões, Curitiba, Belo Horizonte, Recife e São Paulo, uma média de R\$ 17 milhões, e Cuiabá, Salvador, Brasília e Manaus receberão uma média de R\$9,0 milhões (BRASIL, 2012).

Constata-se, portanto, que o governo brasileiro seguiu o modelo internacional de preparação das cidades para o megaevento. Como aconteceu em outros países, os setores de saúde e habitação também não foram contemplados. No setor de habitação, em especial, o investimento só ocorre quando uma favela ou outro tipo de área de uso residencial precisa ser usado para a abertura ou duplicação de uma via, implicando em remoção de moradores. Ou seja, os investimentos em habitação aparecem como decorrência de uma obra de mobilidade e, geralmente, excluem mais ainda as famílias envolvidas, deslocando-as para casas construídas na periferia das cidades, por vezes sem acesso à escola e posto de saúde. O Quadro 4 mostra uma síntese dos setores contemplados e o montante de investimentos previstos, que chega a R\$25 bilhões. Neste montante não estão contabilizados os incentivos fiscais às construtoras interessadas em construir os estádios e à rede hoteleira.

QUADRO 4 – SÍNTESE DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE

SETOR	INVESTIMENTO (R\$ MILHÕES)
Mobilidade urbana	8.605,9
Estádio de futebol	7.031,1
Aeroportos	6.805,2
Portos	675,9
Telecomunicações	371,2
Segurança	1.879,1
Turismo	212,5
TOTAL	25.580,9

Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2012).

O Ministério dos Esportes encomendou um estudo de impactos econômicos da realização da Copa no Brasil para o Consórcio Copa 2014. O estudo foi elaborado pela empresa consorciada Value Partners Brasil Ltda. e analisa os benefícios diretos e indiretos da realização do evento. Além do impacto econômico direto e indireto, o estudo aponta para os benefícios intangíveis que permeariam quatro setores, como mostrado no Quadro 5.

QUADRO 5 – BENEFÍCIOS INTANGÍVEIS RELACIONADOS AO MEGAEVENTO

Visibilidade internacional	<ol style="list-style-type: none"> Mudança na imagem brasileira no exterior: <ul style="list-style-type: none"> Fortalecimento da imagem de país alegre e receptivo Adição de novos atributos à imagem brasileira: competência, organização e desenvolvimento. Maior exposição de produtos e serviços, sobretudo daqueles os quais o Brasil tenha vantagens competitivas. Implementação e divulgação de tecnologias verdes (combustíveis, construção,...)
Turismo	<ol style="list-style-type: none"> Maior aproveitamento do potencial turístico do Brasil Divulgação das atrações turísticas regionais e ampliação do turismo interno Salto de qualidade dos serviços ligados ao setor (hoteleria, alimentação, taxis,...)
Infraestrutura	<ol style="list-style-type: none"> Melhoria da qualidade de serviços/ qualidade de vida da população: <ul style="list-style-type: none"> Tecnologias modernas de transporte Maior conforto dos estádios Plataforma de ganhos de produtividade no setor privado Criação de novos polos/vetores de desenvolvimento
Aperfeiçoamento institucional	<ol style="list-style-type: none"> Aprimoramento dos controles da gestão pública Ampliação da integração entre as regiões do país Fortalecimento do orgulho da nação (de ser brasileiro)

Fonte: Value Partners Brasil Ltda. (2010, p. 9).

No quesito visibilidade internacional, o governo brasileiro segue a mesma linha adotada por outros países, como foi mencionado anteriormente. Nos Jogos de Barcelona 1992 a ideia era competir com Madrid. Nos Jogos de Sidney 2000, era mostrar a diversidade cultural e a importância dos aborígenes para o país, com uma imagem de alinhamento com os direitos humanos. Em Atenas 2004, a imagem era de uma nova Grécia, pronta para assumir os desafios da globalização. Nos Jogos de Londres 2012, a mensagem era de que a crise financeira de 2008 não tinha afetado a *city*. Para o Brasil, país que quer se afirmar no cenário global como integrante do pequeno e seleto grupo das potências mundiais, a mensagem não poderia ser outra: **um país com atributos de competência, organização e desenvolvimento**. Ou seja, um país favorável aos negócios com produtos e serviços competitivos no mercado internacional e com um grande foco no turismo, difundindo a imagem de um povo alegre e receptivo.

O estudo da Value Partners Brasil Ltda. (2010) aponta, também, para a melhoria na qualidade de vida, indicando tecnologias de transporte e conforto dos estádios. Entretanto, como afirma Souza (2010), qualidade de vida se mede por acesso à educação, moradia e saúde, jamais por conforto nos estádios. Tecnologias de transporte, por sua vez, não garantem qualidade na mobilidade urbana, mas corroboram a imagem de país desenvolvido.

Ao relacionar os Quadros 4 e 5 pode-se fazer a leitura de que o governo brasileiro liderado pelo Partido dos Trabalhadores (PT), bem como os setores empresariais mais diretamente envolvidos nos negócios relacionados ao megaevento, utilizam a estratégia de espetacularização das cidades com a finalidade de promover o crescimento econômico e obter lucros extraordinários, ainda que efêmeros. Segundo Ferreira (2010), essa é a mais intrigante expressão do urbanismo às avessas: um fenômeno liderado por um partido de esquerda que transforma a cidade na base especulativa e mercadológica para que ocorra o incremento de exportação de produtos e serviços, bem como sua exploração pelo setor turístico. Os massivos investimentos em infraestrutura urbana, estádios, segurança e turismo corroboram nesta linha, bem como o pronunciamento de Orlando Silva, Ministro dos Esportes, na ocasião da escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo: “A Copa do Mundo do Brasil será uma grande oportunidade para nós promovermos o Brasil no mundo, modernizarmos nossas arenas e investirmos em serviços nas cidades que receberão milhares de turistas” (MINISTRO..., 2007).

Urbanismo às avessas que também acontece em Porto Alegre, antes mesmo da possibilidade de sediar um megaevento, como se verá a seguir.

4.2 Práticas recentes de planejamento urbano em Porto Alegre

A capital gaúcha foi governada por 16 anos consecutivos (1989-2003) pela Frente Popular, coligação liderada pelo PT. Nesse período Porto Alegre se tornou referência por adotar políticas que não privilegiassem exclusivamente as elites locais. Em especial, o mandato de Olívio Dutra (1989-1992) tratou de temas até então inovadores no Brasil, como o enfrentamento com os empresários do setor de transporte urbano, uma política voltada para o setor da habitação de interesse popular que promoveu a urbanização de vilas nos seus locais de origem, mesmo que em áreas valorizadas, e a implementação do OP. O governo Olívio foi seguido pelo de Tarso Genro (1993-1996), que iniciou o processo de revisão do 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1º PDDU) que sofria diversas críticas. (ALBANO, 1999; POZZOBON, 2008)

O governo Tarso formulou o *Projeto Porto Alegre – Cidade Constituinte*, que tinha como objetivo debater a cidade do futuro. Em dezembro de 1993, no 1º Congresso da Cidade, foram aprovadas proposições e diretrizes para a revisão do 1º PDDU. Segundo Albano (1999), este processo compreendeu o período de 1993 até o envio da lei para apreciação da Câmara Municipal, em 1997. Diversas atividades foram elaboradas nesse período, sempre com a preocupação em compartilhar o debate com a sociedade. Segundo Pozzobon (2008), havia o desejo, por parte da PMPA, em aprofundar a experiência de participação e cidadania iniciada por meio da experiência do OP. Foram criados grupos de trabalho com temas norteados pela reforma urbana que contavam com a participação de representantes da sociedade organizada, além de eventos abertos ao público com palestrantes brasileiros e estrangeiros e tratando de diversas questões relacionadas à cidade e ao planejamento urbano.

Na publicação *As ideias que vão mudar a cidade nos próximos anos* encontra-se a memória de um primeiro grande bloco de palestrantes externos. Dentre eles, Jordi Borja, consultor catalão que, junto a Manuel Castells, difundiu o novo papel que as cidades da América Latina deveriam ter, como foi registrado no Capítulo 2. A palestra de Borja trouxe temas como a competitividade interurbana e a formações de coalizões com o setor privado para criar uma ancoragem local para a globalização. Borja (1993, p. 15, grifo meu) afirmou que não se deve

temer grandes investimentos em infraestrutura, pois “uma cidade grande precisa de **grandes obras**”. Tais investimentos seriam “capazes de gerar postos de trabalho, recursos para distribuir ou impostos para fiscalizar, contando com o interesse do setor privado e gerando lucros” (ALBANO, 1999, p. 52).

O consultor catalão apresentou o caso de Barcelona, com a opção por **grandes projetos** nos quais a cidade existente se ligaria com a cidade futura. Além disso, exaltou os Jogos Olímpicos como uma oportunidade para gerar um tipo de dinâmica diferente da até então existente, entre os níveis de governo. Sobre a relação com o setor privado, Borja (1993, p. 16, grifo meu) deixou clara a linha a seguir: “É preciso dizer que existe uma única maneira de obter a **participação do setor privado**, que é **garantindo-lhe lucro**. Estou convencido de que não se pode fazer uma cidade democrática e eficiente a partir do mercado, porém também é impossível construir a cidade sem utilizar o mercado, e **isto obriga a renúncias**”. O consultor indica que a cidade deve ter um planejamento estratégico, menos burocrático e mais orientado para o mercado. Além do que, grandes obras – leia-se GPUs – seriam estratégias necessárias para o crescimento econômico e a competição entre cidades. Para Borja (1993, p. 22) “há que se unir o plano e o projeto, unir durante a execução e o público e o privado, unir na definição o conteúdo e o espaço” e completa, “[...] se deve aprovar um Plano Estratégico, iniciando algumas intervenções urbanas fortes – que mobilizem forças e recursos – e que revelem à sociedade o que se pretende”.

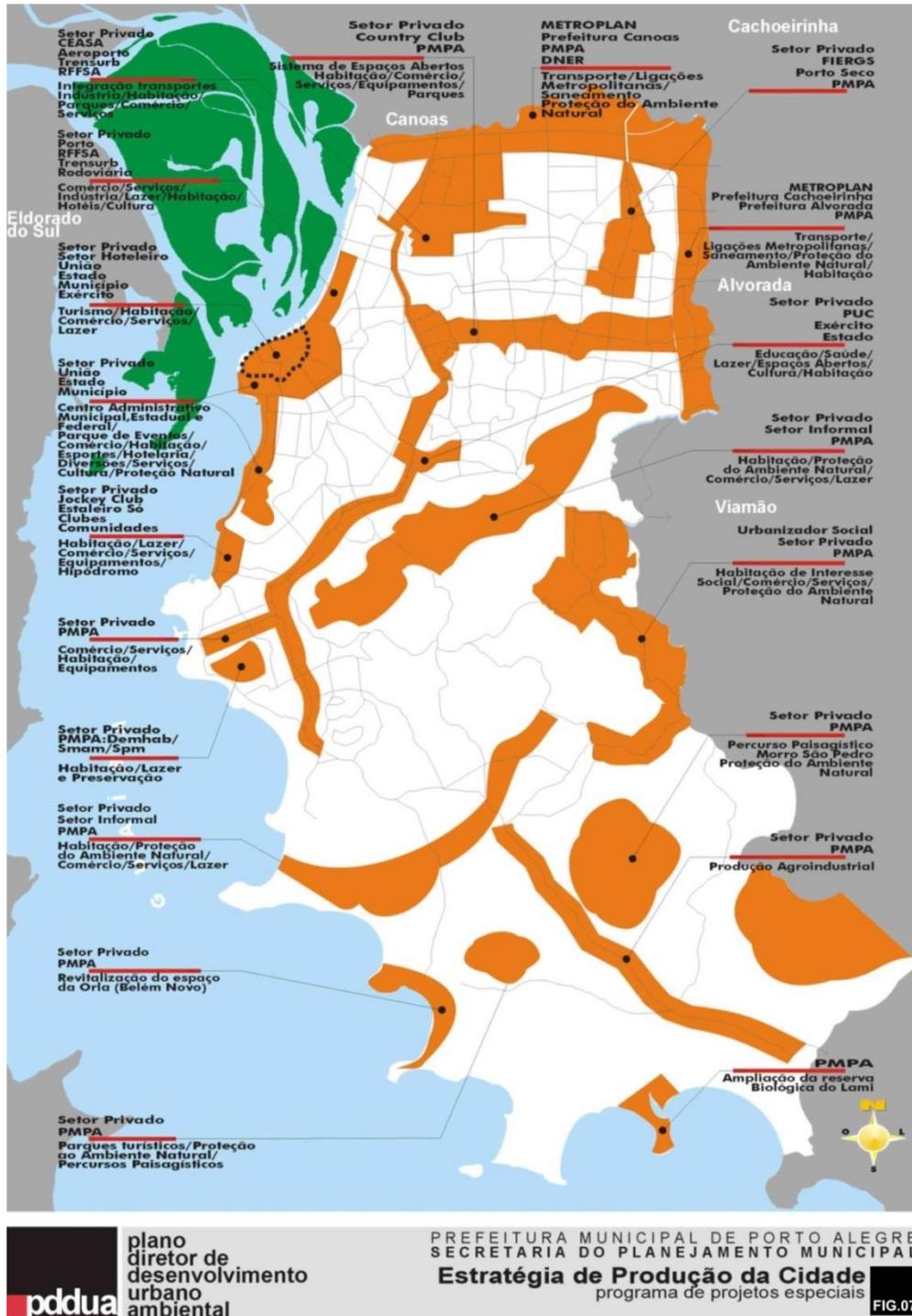
Das críticas ao 1º PDDU formuladas durante o *Cidade Constituinte*, destacam-se aquelas dirigidas aos planos como limitadores de criatividade e como instrumentos incompreensíveis e associados a um urbanismo abstrato e totalizador; ao planejamento, com sua visão autoritária, retrógrada, inflexível e incapaz de absorver a renovação, como expressão de restrita competência técnica e do Estado (ALBANO, 1999).

Na formulação do 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) percebe-se a influência de Borja. Embora o 2º PDDUA não expresse um planejamento estratégico, incorpora, na sua primeira parte, diferentes estratégias para a cidade, tais como: estruturação urbana; qualificação ambiental; promoção econômica; produção da cidade; e sistema de planejamento. A segunda parte contém aspectos normativos típicos dos planos diretores.

Uma dessas estratégias é de especial interesse para este trabalho: a produção da cidade. Pelos seus termos se pode inferir que a palestra de Borja (1993) serviu como inspiração. Segundo o Art. 21 do 2º PDDUA, um dos objetivos é a “promoção, por parte do Município, de **oportunidades empresariais** para o desenvolvimento urbano” (PORTO ALEGRE, 1999, grifo meu). Esta talvez seja a estratégia que mais explicita o urbanismo às avessas, nos termos de Ferreira (2010). Este eixo é composto por um quadro de leis e dois Anexos, sendo que cada um trata dos dois eixos da estratégia: o *Programa de Habitação de Interesse Social*, em que são gravadas as Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS); e o *Programa de Projetos Especiais*. Note-se que, se por um lado, é formalizada uma política pública de reforma urbana; por outro, ocorre uma flexibilização de leis a serviço do mercado e do crescimento econômico.

A Figura 9 sintetiza o Programa de Projetos Especiais que, conforme o Art. 23 do Plano, “busca promover intervenções que, pela **multiplicidade de agentes envolvidos** no seu processo de produção ou por suas **especificidades ou localização**, necessita critérios especiais e passam por acordos programáticos estabelecidos com o Poder Público, tendo como referência os padrões definidos no Plano Regulador” (PORTO ALEGRE, 1999, grifo meu). O mapa apresentado na referida figura identifica áreas em que o plano considera como estratégica em termos de adoção de GPUs onde o poder público deveria ter uma interação com o setor privado. Nota-se que a maioria das zonas destinadas a esta estratégia corresponde a áreas em sua maioria pertencentes ao setor privado, a regiões mais valorizadas da cidade, ou ainda referentes aos corredores de centralidade definidos pelo próprio plano diretor.

FIGURA 9 – PROGRAMA DE PROJETOS ESPECIAIS DO 2º PDDUA



Fonte: PORTO ALEGRE (1999).

Segundo o Art. 55 do Plano, “são chamados de Projetos Especiais aqueles que envolvem **grandes áreas** (podendo atingir todo um bairro); **os projetos de grande porte de uma única empresa, ou mesmo aqueles em áreas menores que tenham uma característica especial**. Isto significa que áreas ou terrenos com problemas ou conflitos serão solucionadas por projetos especiais, enquanto as situações normais serão analisadas pelas regras gerais” (PORTO ALEGRE, 1999, grifo meu).

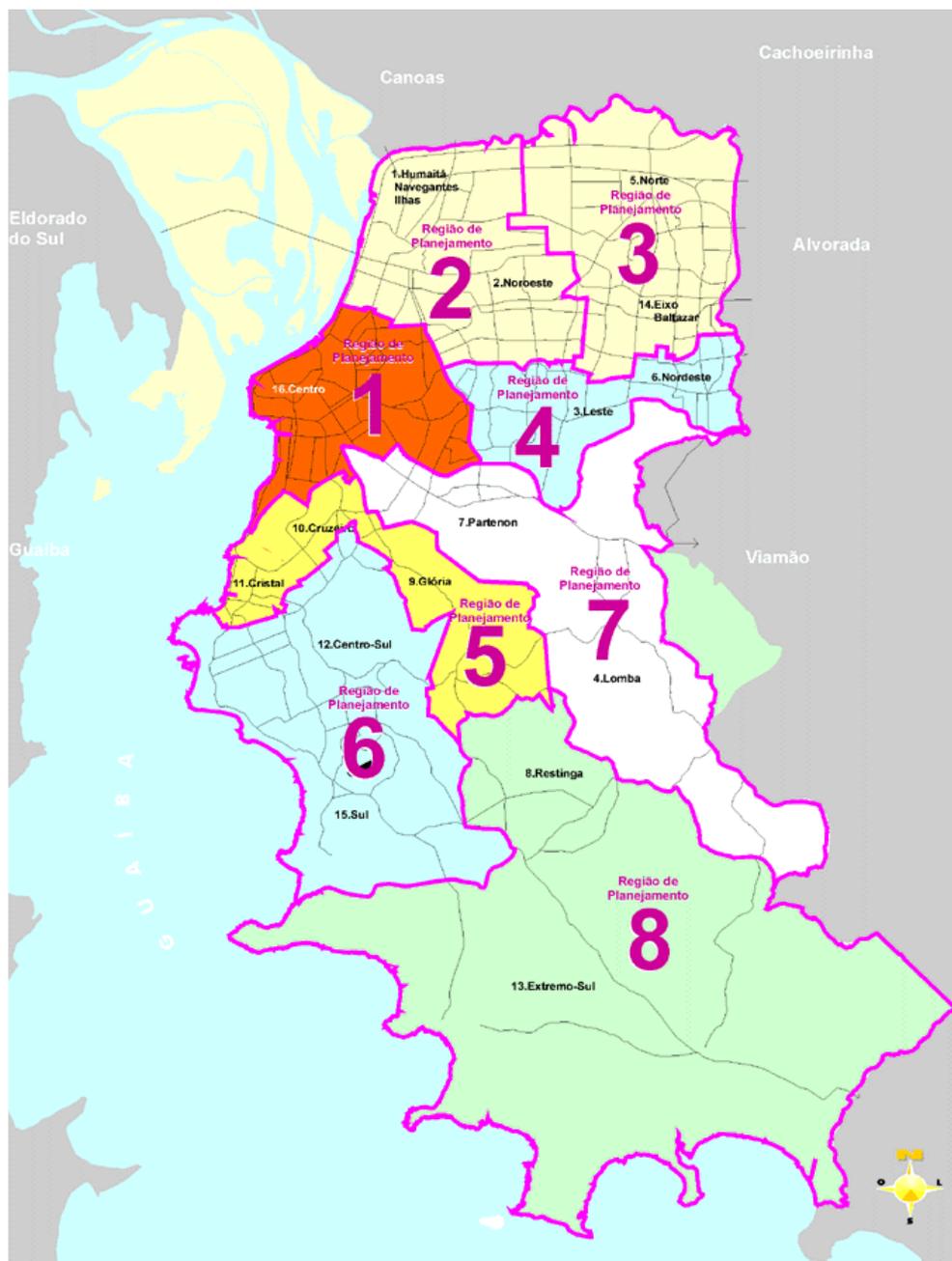
Percebe-se, portanto, que o 2º PDDUA inclui uma proposta normativa com a finalidade de flexibilizar o Plano Diretor, incorporando a possibilidade de grandes projetos e grandes obras, ou mesmo GPUs – dada a multiplicidade de agentes envolvidos –, com dimensões não necessariamente grandes, mas com importantes impactos no espaço urbano, para além de sua área específica. O *Programa de Projetos Especiais* trata do tema de maneira que a chamada burocracia não limite as oportunidades de crescimento econômico da cidade. Aqui se identifica o discurso do gerencialismo, a crítica à rigidez da administração pública burocrática da NAP e a adoção de práticas que possibilitam o planejamento de facilitação – nos termos de Brindley, Rydin e Stoker (2004).

No início, para a aprovação dos projetos especiais, segundo o Art. 56, era “necessária a apresentação de um estudo, que será examinado pelos diversos setores da Prefeitura e indicará quais as condições que deverão ser atendidas para sua aprovação” (PORTO ALEGRE, 1999). Esta situação se caracterizava tanto para projetos de empreendimentos pontuais como para empreendimentos com impacto urbano. Entretanto, o processo de avaliação e aprovação dos projetos especiais sofreu alterações. Atualmente, os projetos de empreendimentos de impacto urbano de primeiro nível¹⁷ devem ser aprovados pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA) – um fórum onde a população participa do planejamento, debatendo políticas para organização da cidade e examinando projetos de empreendimentos que provocam mudanças onde serão situados, entre outros (PORTO ALEGRE, 1999). O CMDUA é composto por 28 membros distribuídos igualmente entre entidades não governamentais, órgãos dos três níveis de governo, representantes das comunidades distribuídos em 8 Regiões de

¹⁷ Empreendimento de Impacto Urbano é aquele que precisa atender condições especiais para ser executado e é feito através de acordos ou parcerias, chamados de Operações Concertadas. Os parâmetros que definem o nível de impacto constam nos artigos 59, 60, 61 e 62 do 2º PDDUA (PORTO ALEGRE, 1999).

Planejamento (RP) e um do OP. As regiões de planejamento foram instituídas igualmente no 2º PDDUA de 1999 e se organiza no território conforme a Figura 10.

FIGURA 10 – REGIÕES DE PLANEJAMENTO PDDUA



pddua plano diretor de desenvolvimento urbano ambiental

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL
Estratégia de Sistema de Planejamento
regiões de gestão do planejamento out 97

Fonte: PORTO ALEGRE (1999).

Além de aprovados pelo CMDUA, os empreendimentos de impacto urbano nível 1 também devem ser aprovado pela Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento (CAUGE), que foi criada e regulamentada em 2005¹⁸, pelo Decreto nº 14.826/05. A CAUGE é ligada à Secretaria Municipal de Gestão e Acompanhamento Estratégicos (SMGAE), com representantes nomeados diretamente pelo Prefeito, sendo presidida pelo Gabinete do Prefeito (GP). A CAUGE é responsável também por aprovar os empreendimentos de impacto urbano nível 2 e 3¹⁹, mas para esses casos deve ser juntamente com a Câmara de Vereadores, ao invés do CMDUA (PORTO ALEGRE, 2011) .

A participação da comunidade em geral pode acontecer por meio de audiências públicas, que seriam oportunidades para que os interessados no empreendimento conheçam o projeto e esclareçam dúvidas (é regulamentada pela Resolução CONAMA 09/87 e pela Lei Estadual 11520/00). A audiência pública seria um instrumento de planejamento participativo na formulação e decisão sobre projetos de impacto urbano. Porém, não é mais do que um momento para que os interessados conheçam o projeto e esclarecer dúvidas, sem caráter deliberativo.

A Figura 11 ilustra a organização que começou a tomar forma a partir no governo Fogaça, iniciado em 2005. Em apresentação do balanço dos 100 dias de governo, na Federasul, em 2005, a PMPA apresentou seu novo modelo de gestão. Com base no planejamento estratégico foram organizados eixos, programas e ações muito similares ao da Figura 12. Segundo a apresentação, o modelo tradicional tinha uma organização vertical, agrupado por órgãos (secretarias) com sobreposições de ações. O novo modelo de gestão seria baseado na organização horizontal (integradora), sendo agrupado por programas a fim de proporcionar serviços públicos mais ágeis. Este novo modelo transformaria o OP em Governança Solidária Local, criando um novo orçamento. A mesma apresentação aponta projetos para o futuro e destaca, dentre eles, as Parcerias Público-Privadas (PPPs). Ocorria, portanto, o predomínio explícito do gerencialismo como prática de administração pública.

¹⁸ Primeiro ano de mandato de José Fogaça (PMDB) após os 16 de administração da Frente Popular.

¹⁹ Conforme anexo A.

FIGURA 11 – PROGRAMAS ESTRATÉGICOS PMPA



Fonte: CIDADÃO...(2013).

FIGURA 12 – MAPA ESTRATÉGICO PMPA



Fonte: PORTO ALEGRE (2005b, p. 11)

As PPPs se constituem através de mecanismos formais de contratualização previstos na Lei nº. 11.079 de 30/12/2004. As PPPs foram introduzidas na administração de Fernando Henrique Cardoso através das leis federais nº 8.897/1995 e nº 9.0774/1995; em 2004, no governo de Luís Inácio Lula da Silva, a Lei nº 11.079/2004 ampliou suas possibilidades para incluir contratos administrativos de concessão na modalidade patrocinada ou administrativa.

No Portal da PMPA se encontram esclarecimentos sobre a modalidade patrocinada, apresentada como “um contrato de concessão de serviços públicos em que o parceiro privado planeja, executa e opera uma atividade de caráter público, precedida, ou não, de obra pública, em que parte da remuneração do serviço entregue a população, será paga pelo parceiro público, na forma de contraprestação adicional, em espécie” (AS MODALIDADES..., 2013). Nesse caso, cabe ao usuário pagar o restante dos custos do investimento ou, então, a administração pode completar o custo da tarifa. Os exemplos são concessão de linhas de metrô ou estacionamentos subterrâneos.

A modalidade administrativa se refere ao “contrato de Concessão em que a Administração Pública é a usuária direta ou indireta do serviço público concedido, ainda que envolva o projeto, a execução, a instalação e a operacionalização da obra, ou serviço”. Neste caso, o parceiro privado deve ser remunerado unicamente pelos recursos públicos orçamentários. Os exemplos são a concessão para remoção de lixo e a construção de presídios (AS MODALIDADES..., 2013).

Em Porto Alegre, a regulamentação das PPPs aconteceu no governo Fogaça através da Lei Municipal nº 9.875/2005, que “dispõe sobre o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, cria o Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas do Município de Porto Alegre (CGPPP/POA) e autoriza o Poder Executivo a instituir Fundo de Garantia de Parceria Público-Privada Municipal (FGPPM)” (PORTO ALEGRE, 2005); e da Lei Municipal nº 15.370/2006, que regulamenta o CGPPP/POA, entre outras providências.

A difusão de PPPs como uma opção e um modelo de gestão gera efeitos para além das parcerias formais. Segundo Lawless (1994), existem, ainda, as PPPs informais – arranjos financeiros legais e administrativos bastante variáveis entre parceiros diversos que, geralmente, são representados pelo governo, o mundo econômico, a mídia local e organismos de formação superior. Nesses casos, os parceiros são livres, sem imperativos legais que estabeleçam a parceria, nem movem formalmente algum poder de autoridades locais.

Feitas estas considerações sobre as PPPs, que serão úteis no decorrer das análises da dimensão econômica e socioambiental, retoma-se os desdobramentos da implantação do novo modelo de gestão pelo Governo Fogaça. Segundo Rovati (2011), esta nova organização acarretou na fragmentação das instancias de gestão e planejamento na PMPA. Ao longo dos anos, novas secretarias foram criadas e outras foram perdendo relevância.

Por ocasião da Copa do Mundo e do conjunto de projetos que a PMPA teve que planejar e gerir, novos órgãos foram criados. Um deles é a Secretaria Especial da Copa (SECOPA), criada pela Lei Municipal 10.062/2008 como “o órgão central de planejamento, coordenação articulação, gerenciamento e controle para a preparação do Município de Porto Alegre para a realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014” (PORTO ALEGRE, 2008). Entretanto, segundo um ex-técnico da SECOPA, em apresentação realizada em reunião interna na PMPA no dia 18 de outubro de 2012, na prática, nenhuma das funções básicas determinadas pela Lei é executada pela Secretaria. Conforme o ex-técnico, a finalidade de “coordenar, desenvolver e implementar as ações do Executivo Municipal referentes à preparação do Município de Porto Alegre para a Copa do Mundo de Futebol de 2014” (PORTO ALEGRE, 2008) era de fato desenvolvida pela Secretaria de Municipal de Gestão e Acompanhamento Estratégico (SMGAE) e pelo Gabinete de Articulação Institucional (GAI), que coordena as obras, ou pelo Gabinete de Planejamento Estratégico (GPE), que gerencia o programa. Ainda, a finalidade de “ordenar despesas relacionadas com a Copa do Mundo de Futebol de 2014, no âmbito do Executivo Municipal” (PORTO ALEGRE, 2008) é realizada pela Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), posteriormente incorporada à SMURB, como se verá a seguir, e pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC).

Na ocasião da criação da SECOPA, como que para comprovar sua importância política, a pasta foi liderada por José Fortunati, então vice-prefeito de Fogaça. Fortunati conduziu a pasta até 2010, quando Fogaça saiu do cargo para concorrer ao Governo do Estado. Em 2012, Fortunati foi eleito prefeito.

É importante notar que antes de liderar a SECOPA, em 2006, Fortunati era secretário da SPM e trabalhou na revisão do 2º PDDUA, concluída em 2009 e transformada em lei em 2010. Nesta Revisão ocorreu a incorporação dos novos instrumentos de avaliação do *Programa de Projetos Especiais*, citado anteriormente.

Após a saída de Fortunati da SECOPA, em 2010, a secretaria foi perdendo espaço. Em pesquisa realizada no Portal da PMPA, no início de 2011, o Portal da SECOPA era o principal interlocutor dos projetos para a cidade vinculados ao megaevento. Em pesquisas posteriores, no mesmo site da PMPA, ficam evidentes as afirmações feitas pelo ex-técnico da SECOPA, mencionadas anteriormente. As informações sobre os projetos migraram para o Portal da SMGAE e da Secretaria Municipal de Gestão (SMGES), além do Portal da Transparência.

Atualmente, a SECOPA responde a questões como treinamento profissional, voluntários, e outros temas que envolvem o bem receber, como mostrado pelo Secretário do órgão João Bosco Vaz, em evento da CEFOR. A Secretaria, juntamente com a EPTC, SMOV, Secretaria Municipal da Saúde (SMS) e Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB), compõe o *Programa Porto Alegre Copa 2014* associado ao eixo estratégico ambiental, conforme Figura 11. Percebe-se que a instituição de planejamento urbano, a SPM, não faz parte do programa. Segundo Rovati (2011, p. 17),

[...] a SPM, por seu orçamento e por sua débil inserção nos programas estratégicos, parece ter menos importância que alguns dos programas e projetos operados pelo Gabinete de Planejamento Estratégico. Ao mesmo tempo, o quadro de servidores da SPM é numeroso. Entre os 140 técnicos alocados no setor encontram-se 40 arquitetos e 20 engenheiros. Trata-se, portanto, de um grupo profissional qualificado cujo trabalho parece pesar pouco no que se refere à prática efetiva do planejamento urbano.

Ao analisar quais secretarias coordenam ou gerenciam cada subunidade das unidades de análise, se percebe a diversidade de secretarias, sem saber ao certo qual é a função de cada uma. (ver Apêndices 1 a 18). Mas, um fato é evidente: a SPM pouco contribuiu no processo de planejamento dos projetos vinculados à Copa do Mundo. Os técnicos da SPM, em especial os do Setor de Desenvolvimento Urbano (SDU), segundo depoimentos, não têm acesso à informação dentro da própria PMPA sobre como são os projetos: eles são informados dos GPUs da Copa pelas páginas de jornal. Por isso montaram, na Secretaria, um painel com reportagens da *Zero Hora* para conhecer como será a nova Porto Alegre – ver Figura 13.

FIGURA 13 – MURAL DE PROJETOS NA SPM

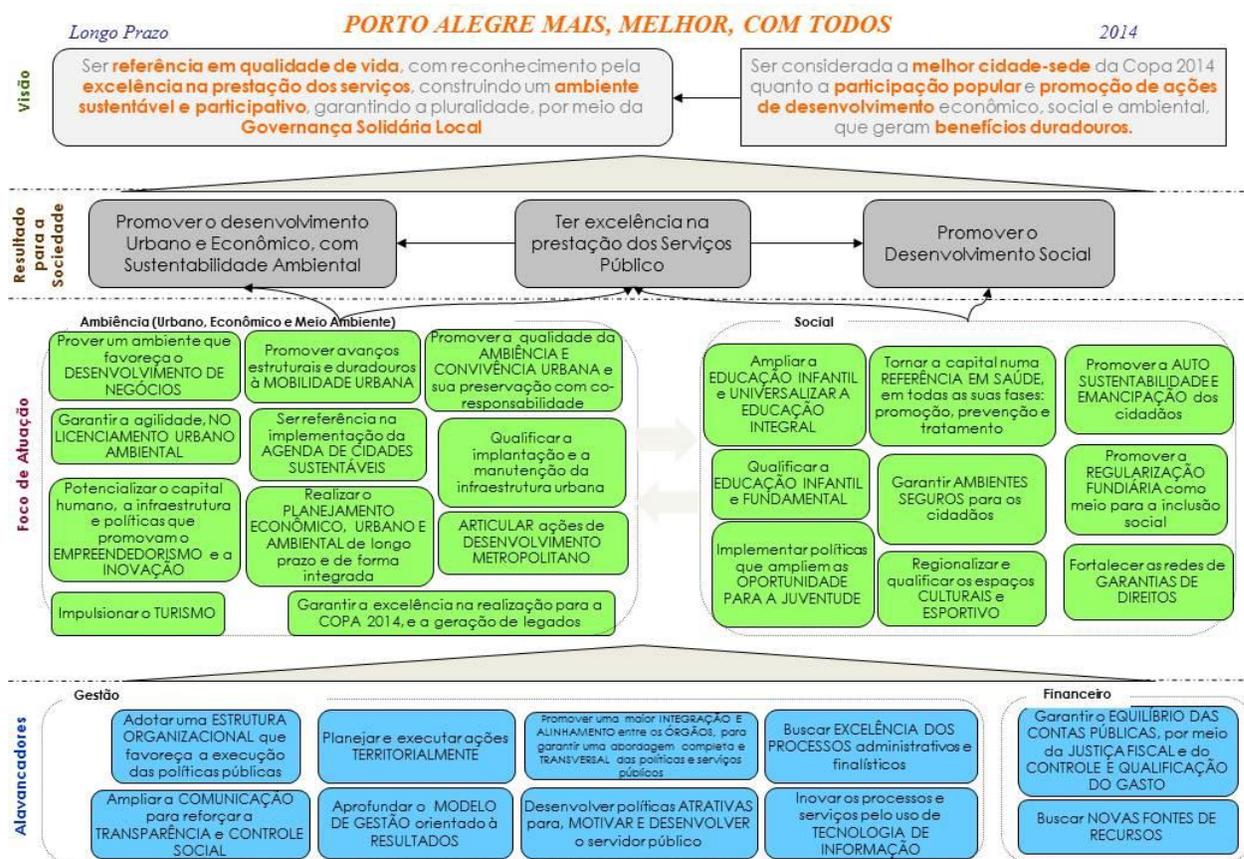


Fonte: Foto disponibilizada por técnico da SPM.

Percebe-se, portanto, que o processo de transformação das práticas de planejamento urbano iniciadas na segunda gestão da Frente Popular, nos anos 1990, incorporou práticas de flexibilização e facilitação com enfoque no crescimento econômico. Esse processo de empresariamento da gestão urbana introduziu instrumentos gerencialistas e pretendeu que a administração pública da cidade adotasse uma lógica de organização que segue os princípios do mercado e do crescimento das oportunidades para lucro privados. Mais que isso, esse processo abriu as portas para as práticas de empreendedorismo urbano que serão observadas a seguir. Nesse contexto, a SPM perdeu espaço na tomada de decisões sobre a produção da cidade. Na nova forma de organização, através de projetos pontuais, outras secretarias assumiram papel central: a SMGAE e, posteriormente, a SMGES. Tanto é que, imediatamente após a eleição municipal, o novo governo indica a consolidação da organização por projetos com a criação, na SMGAE, do Escritório de Projetos e com o aprofundamento do esvaziamento da SPM, que dá lugar a uma nova Secretaria de Urbanismo. Seria, também, formado o Instituto de Planejamento, embora quase um ano após as alterações pouco evoluiu nesse sentido. O Escritório de Projetos, por sua vez, segundo um dos entrevistados, foi criado para aliviar as pressões exercidas pelo setor da construção civil e suas cobranças por mais agilidade na aprovação dos projetos e nos licenciamentos ambientais.

O Governo Fortunati lançou, também, um novo mapa estratégico das ações da PMPA. Este mapa explicita a promoção do desenvolvimento urbano e econômico através de um ambiente favorável aos negócios, com avanços na mobilidade urbana, agilidade no licenciamento urbano e ambiental, impulsionando o turismo e a promoção do empreendedorismo e da inovação. Percebe-se que a Copa 2014 integra este foco de atuação, conforme Figura 14.

FIGURA 14 – NOVO MAPA ESTRATÉGICO 2012 PMPA.



Fonte: MAPA... (2011).

Ao analisar o mapa estratégico para Porto Alegre (Figura 14), percebe-se a realização da Copa do Mundo 2014 no foco de atuação que tem como objetivo promover o desenvolvimento urbano e econômico, com sustentabilidade ambiental. Este foco envolve estratégias como a impulsão do turismo, a melhoria de infraestrutura e de mobilidade urbana, a criação de um ambiente favorável aos negócios, agilidade nos licenciamentos urbanos ambientais e a promoção da inovação e do empreendedorismo. Nota-se que o desenvolvimento social está totalmente

separado da realização do megaevento e, como se verá no decorrer deste trabalho, a sustentabilidade ambiental se encontrará subjugada ao crescimento econômico.

Consolida-se, assim, uma prática de administração pública sobre a organização da cidade que assume, plenamente, a lógica do mercado no marco do empresariamento e do gerencialismo e que vai, gradativamente, reconfigurando a estrutura do governo de modo a privilegiar iniciativas pontuais de setores que conseguem estabelecer vínculos privilegiados com os núcleos centrais de decisão.

Para além do planejamento estratégico de caráter empresarial, o que se constitui em Porto Alegre é uma lógica de balcão de negócios, na qual os espaços formais de participação da população e o exercício profissional dos técnicos perdem espaço. Nesse contexto, a oportunidade de investimentos e visibilidade mundial atrelada ao megaevento suscita o uso do *marketing* urbano (KOTLER; HAIDER; REIN, 1994) e, principalmente, das estratégias de empreendedorismo urbano (HARVEY, 2006) que podem ser identificadas, como se verá a seguir.

4.3 Mobilidade

Quando Porto Alegre foi confirmada como cidade sede, o Governo Municipal teve menos de um ano para a elaboração do conjunto de projetos que comporiam a Matriz de Responsabilidade. Como mostrado na linha do tempo (Figura 7), Porto Alegre foi confirmada cidade sede em 31 de maio de 2009 e a Matriz de Responsabilidade foi assinada sete meses depois, em 13 de janeiro de 2010. Conforme entrevista realizada com grupo de técnicos do escritório MetrôPoA da EPTC, a PMPA optou por apresentar apenas projetos de mobilidade urbana, deixando os empréstimos para construção de estádio a cargo dos clubes de futebol e do setor privado.

Em entrevista com técnico da EPTC, obteve-se o relato de que os projetos de mobilidade urbana foram elaborados em reuniões a portas fechadas, envolvendo o alto escalão da PMPA e alguns técnicos da EPTC. Segundo este relato, os dez projetos foram idealizados a partir de um *brain storm* entre os participantes, cujos parâmetros foram a lembrança de projetos antigos que nunca tiveram a oportunidade de investimentos para sair do papel. Este é o caso da maioria dos projetos, como os viadutos da III Perimetral, presentes no projeto original da avenida; da

duplicação da Av. Beira-Rio e da abertura da Av. Tronco, propostas em Planos Diretores anteriores. Segundo o entrevistado, exatamente porque esses projetos tinham origem em planos antigos, eles deveriam ter passado por uma avaliação de sua pertinência para a Porto Alegre do século XXI, quando os conceitos de mobilidade urbana são diferentes dos conceitos utilizados na época da elaboração desses projetos. O entrevistado também garantiu que nenhum estudo do impacto dessas obras no território como um todo foi realizado.

O discurso do Secretário Urbano Schmitt e da Gerente de Planejamento de Trânsito da EPTC, Carla Meineke, em audiências públicas e eventos sobre mobilidade urbana ou obras da Copa, corroboram as informações disponibilizadas pelo ex-técnico da EPTC. Seus discursos defendem as necessidades das obras porque constavam em planos anteriores que só depois de 20, 30 ou 40 anos, finalmente, terão a oportunidade de sair do papel. Urbano Schmitt, em evento realizado pela CEFOR, afirmou que Porto Alegre passou por “um período muito grande sem obras” (referindo-se, indiretamente, aos 16 anos de administração do PT) e que este período sem investimentos foram prejudiciais à cidade. Os conceitos utilizados para apresentar os projetos quase sempre remetem aos objetivos de aumentar a fluidez e desafogar o trânsito. A fluidez, por sua vez, é considerada por muitos técnicos um conceito de mobilidade urbana ultrapassado, pois já foi constatado que quando uma avenida é duplicada, rapidamente tem o seu fluxo saturado e sua fluidez prejudicada. Quando foram solicitados os estudos de impacto ou qualquer outro estudo que comprovasse a necessidade dessas obras, nada além de quantos veículos passam por dia no local era apresentado, ou seja, esses estudos não existem.

Dos instrumentos de planejamento referentes à mobilidade, pouco ou nada Porto Alegre tem a oferecer. No 2º PDDUA apenas uma página é dedicada ao tema, apenas abordado em linhas gerais. A cidade dispõe somente de um Plano Diretor Ciclovitário e do Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana (PITMurb)²⁰ que, além de tratar do sistema de transporte coletivo isoladamente, não é lei. Ou seja, Porto Alegre não dispõe de nenhum estudo que trate os diferentes meios de circulação e transporte de maneira integrada. Como não conta com instrumentos de planejamento sólidos e articulados, criam-se condições para a realização de obras

²⁰ Plano que trata da questão do transporte coletivo de maneira integrada para a Região Metropolitana de Porto Alegre. O estudo foi elaborado entre os anos 2003 e 2006 pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB) em conjunto com a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (METROPLAN). Embora se trate de um Plano de Mobilidade Urbana, o plano jamais foi votado para ser transformado em lei e trata da mobilidade via transporte coletivo exclusivamente.

oportunistas que, como será visto neste caso, privilegiam o transporte individual, além de deixar a administração municipal refém de interesses imediatos de políticos e grandes empreendedores. A existência de um Plano Diretor, por si só, não garante sua implementação, mas ele é, pelo menos, um instrumento de planejamento que pode balizar reivindicações da execução de suas leis pelos moradores da cidade²¹.

A desvalorização de planejamento se reflete na estrutura da prefeitura. A responsável pelo planejamento da mobilidade urbana na cidade era a Secretaria Municipal dos Transportes (SMT). Conforme Portal da PMPA: “A SMT tem como atribuição a elaboração e gestão do Plano Diretor de Circulação, a elaboração de projetos visando o acompanhamento das condições de qualidade de vida da cidade, bem como a articulação e proposição da implantação de projetos integrados entre o planejamento urbano, o desenvolvimento econômico e a política de circulação” (FINALIDADES..., 2013)

Segundo um dos entrevistados, a SMT, criada em 1957, foi sendo esvaziada ao longo de décadas e acabou se resumindo, hoje, a um pequeno grupo de funcionários e técnicos incorporados pela EPTC. A EPTC foi criada em 1998, “visando regular e fiscalizar as atividades relacionadas com o trânsito e os transportes do Município de Porto Alegre, atendendo a uma tendência internacional de municipalização da mobilidade urbana” (APRESENTAÇÃO..., 2013). Ou seja, atualmente não existe em Porto Alegre uma secretaria responsável pelo planejamento da mobilidade. Existe uma empresa para monitorar o trânsito.

Quando apresentados pelas autoridades municipais, os projetos do *Bus Rapid Transit* (BRT) são associados ao aumento do conforto dos passageiros. Entretanto, das nove obras que compõem a Matriz de Responsabilidade de mobilidade urbana, apenas três tratam do transporte coletivo através da implantação do Sistema BRT em corredores de ônibus já existentes. Segundo o manual do BRT, elaborado pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2008, p. 1), ele “é um sistema de transporte de ônibus que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável e com custo eficiente através da provisão de infraestrutura segregada com prioridade de passagem, operação rápida e frequente e excelência em marketing e serviço ao usuário”. O sistema “imita as

²¹ Veja-se o caso do Plano Diretor Cicloviário, em que a lei que exige o emprego de 20% do valor arrecadado em multas de trânsito em campanhas de educação e construção de ciclovias. A lei não estava sendo cumprida. Atualmente tramita na Justiça um processo porque a PMPA quer tirar este item do Plano, o que indica, novamente, o desejo da administração municipal, de flexibilizar ao máximo as decisões sobre a organização do espaço urbano .

características de desempenho e conforto dos modernos sistemas de transporte sobre trilhos, mas com uma fração de custo”. A maior velocidade e conforto do BRT seriam possíveis graças a uma combinação de fatores, como a utilização de via única para o ônibus, preferencialmente com espaço para ultrapassagem; uma rede de estações altas de embarque e desembarque, que viabilizam a utilização de um tipo de veículo com motor de rápida propulsão; veículo biarticulado, com maior capacidade de passageiros; estações fechadas e alinhadas com o nível do ônibus, com bilhetagem eletrônica dentro da estação e múltiplas portas para entrada e saída do veículo; e, por fim, um sistema fechado, similar a um metrô, ou seja, o ônibus nunca sai do corredor. Esta é a situação ideal de um sistema de BRT, mas que podem ter variações para se adequar a cada caso.

Em Porto Alegre, a implementação do sistema acontecerá pela substituição dos corredores de ônibus da Av. João Pessoa, Av. Bento Gonçalves e Av. Protásio Alves, sem trechos para ultrapassagem. Atualmente, muitas linhas de ônibus saem do corredor, em algum momento, para circular nos bairros. Por conta deste fato, o sistema BRT a ser implantado em Porto Alegre será o de estação baixa, o que diminui a potência de arranque do BRT por se tratar de modelo de ônibus com motor baixo, de sistema aberto. O escritório MetrôPoA e a Metroplan trabalham, entretanto, numa otimização das linhas para que muitos ônibus não circulem até o centro, contribuindo para uma melhor eficiência do sistema. Porém, é necessário observar que, como a cidade já conta com a bilhetagem eletrônica, esta otimização poderia ter sido feita independentemente da implantação do sistema BRT. A PMPA ainda busca uma solução para a questão dos ônibus da região metropolitana que vão até o centro da capital por causa da cobrança de valores da passagem diferentes.

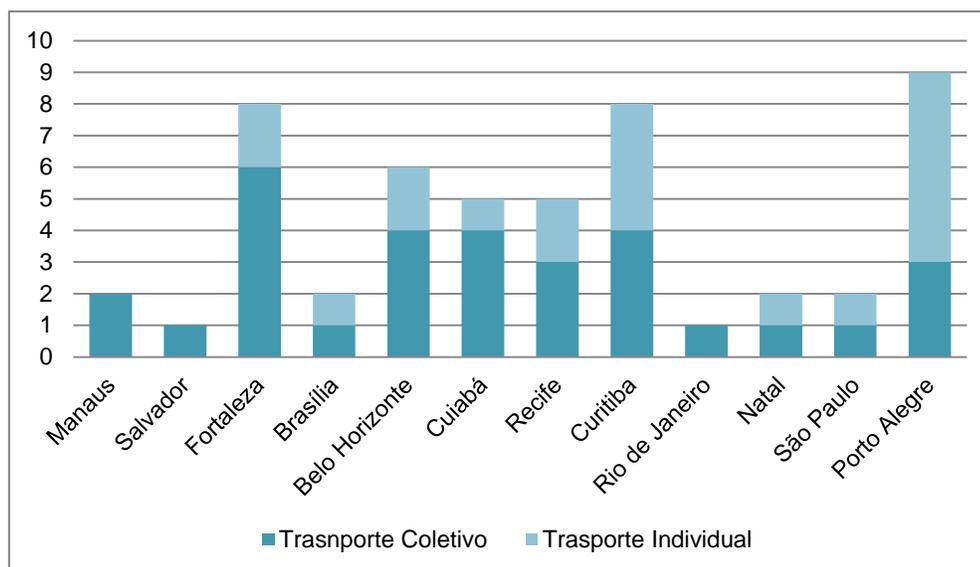
Percebe-se, portanto, que a implantação do sistema BRT pouco tem a contribuir para a mobilidade via transporte coletivo, uma vez que a cidade já conta com sistema de corredores de ônibus. Apenas 2,6km de BRT serão agregados ao sistema existente, conectado com outros 2,1Km de corredor de ônibus na Av. Padre Cacique. É importante notar que estes 2,6Km, desconexos do sistema, estão localizados juntos ao estádio Beira-Rio e ao Barra Shopping Sul, pontos de maior fluxo de pessoas, mas também pontos de interesse para a Copa do Mundo. Pode-se afirmar, portanto, que a principal função do BRT será mudar a imagem do sistema de transporte coletivo da cidade, modernizado e exibindo a arquitetura contemporânea das novas

estações de passageiros e terminais de ônibus (especialmente o Terminal Cristal, localizado nas proximidades do Barra Shopping Sul). Para conhecer melhor os projetos, consultar os Apêndices 4, 5, 9 e 10.

Os seis projetos restantes da Matriz priorizam o transporte individual (automóvel) com a construção de sete viadutos ou passagens de nível e alargamento de avenidas. Alguns projetos contarão com ciclovias e corredores de ônibus por exigência do Governo Federal, como no caso da duplicação da Av. Voluntário da Pátria e Av. Tronco, o que não diminui seu caráter rodoviário, pois os corredores e as ciclovias estão desconectados dos respectivos sistemas.

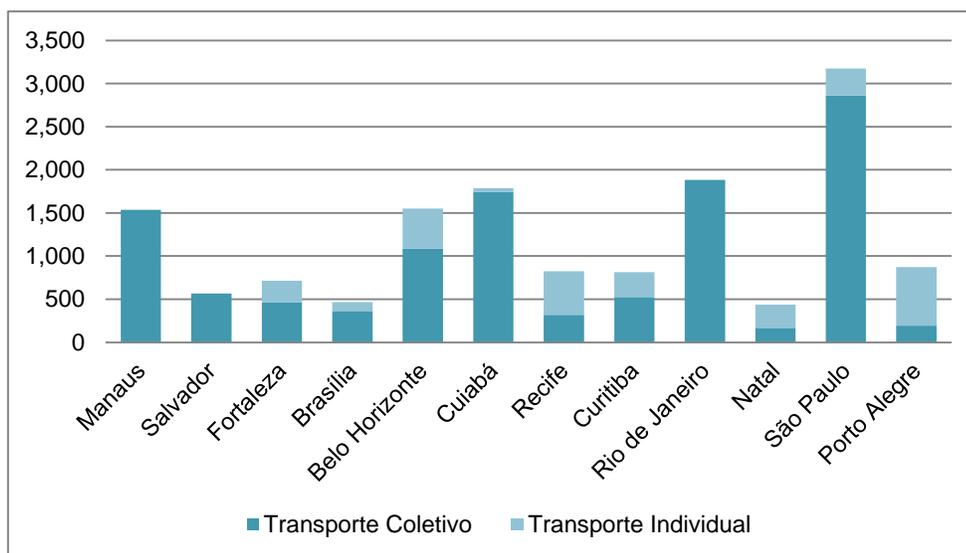
Ao cruzar estas informações com a adoção de conceitos de mobilidade urbana, como o de fluidez no trânsito, a implementação de projetos com mais de trinta anos e a pequena quantidade de projetos que beneficiam o transporte coletivo, constata-se a implantação de um projeto claramente rodoviário. Esse fato fica mais evidente ao se comparar a Matriz de Responsabilidade de todas as cidades sede para a Copa do Mundo 2014: Porto Alegre é a capital que mais investirá em transporte individual (automóvel), quando a lógica na maioria das cidades é a de investimento em infraestrutura para o transporte coletivo – ver Gráficos 1 e 2.

GRÁFICO 1 – PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADE



Fonte: Elaborado com base em BRASIL(2010a, 2010b, 2010c, 2010d, 2010e, 2010f, 2010g, 2010h, 2010i, 2010j, 2010k ;2010l); BRASIL(2012).

GRÁFICO 2 – VALORES (R\$ MILHÕES) DAS OBRAS DE MOBILIDADE URBANA DA MATRIZ DE RESPONSABILIDADES



Fonte: Elaborado com base em BRASIL(2010a, 2010b, 2010c, 2010d, 2010e, 2010f, 2010g, 2010h, 2010i, 2010j, 2010k ;2010l); BRASIL(2012).

Nesse contexto, a imagem da nova Porto Alegre aparece associada a estações de ônibus climatizadas com estilo alinhado à arquitetura contemporânea (ver Apêndices 4, 5 e 10); uma cidade, além de moderna, organizada e repleta de viadutos estaiados à moda Calatrava e avenidas largas de livre fluxo – ver Figura 15.

FIGURA15 – IMAGEM DE DIVULGAÇÃO DA PMPA SOBRE A PORTO ALEGRE DO FUTURO



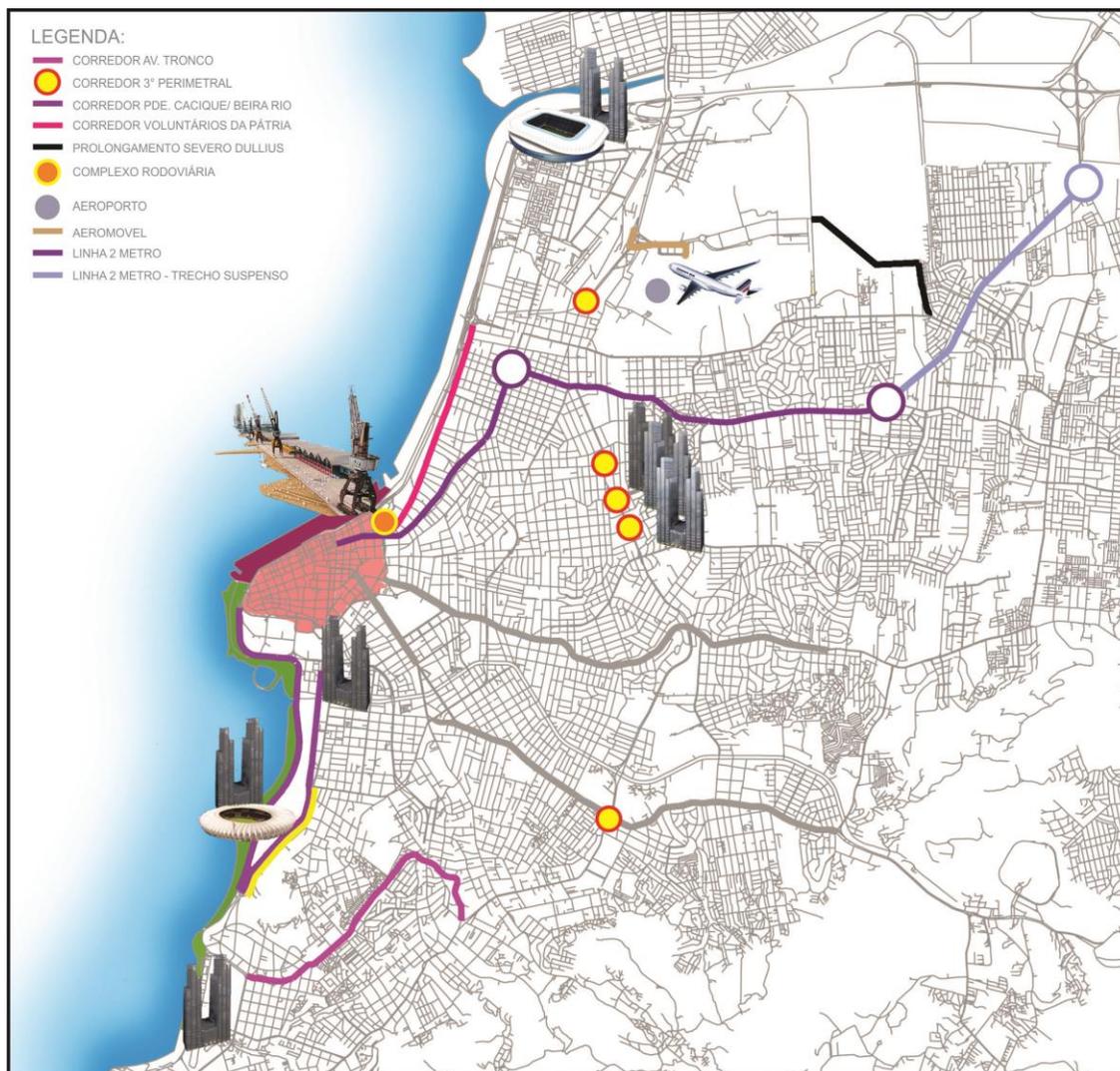
Fonte: PMPA (AMPLIAÇÃO..., 2013).

O critério de escolha dos projetos também pode ser associado à terceira estratégia de empreendedorismo urbano, definida por Harvey (2006): **a obtenção de atividades de controle e comando**. O sucesso dessa estratégia requer investimentos em transporte (aeroporto) e comunicações. A Matriz de Responsabilidade das Comunicações cobre este quesito, pois, por conta da realização do torneio, será implantado o sistema 4G na cidade.

Para o quesito transportes se tem as obras no aeroporto (Apêndice 12) e outros projetos que fazem a sua conexão com locais que se destacam pela construção de novos edifícios de alto padrão de escritórios ou com o centro da cidade, um local de escritórios consolidado. Estes são os casos de projetos como o Corredor Perimetral (Apêndice 2), Corredor Voluntários da Pátria (Apêndice 6) e Complexo Rodoviária (Apêndice 8). A Av. Tronco (Apêndice 1) faz a conexão entre os centros empresariais da zona sul, como o da Av. Carlos Gomes e o Corredor Padre Cacique/Beira-Rio, além de fazer a conexão do centro empresarial do Centro Histórico com o da zona sul. Estas são obras importantes para impulsionar a crescente expansão da cidade para a zona sul. Nesse sentido, o projeto da Av. Tronco parece ser ainda mais emblemático, pois a nova avenida corta a Vila Grande Cruzeiro. Para colocá-lo em prática, 1.400 famílias da Grande Cruzeiro estão sendo removidas para áreas afastadas da cidade. É importante notar que a Vila Grande Cruzeiro localiza-se junto ao Barra Shopping Sul e próximo do Museu Iberê Camargo, duas obras finalizadas recentemente que valorizaram o mercado imobiliário local.

Além disso, o Corredor Voluntários da Pátria beneficiará diretamente o complexo da Arena do Grêmio e a expansão imobiliária para o bairro Humaitá, enquanto que o Corredor Padre Cacique/ Beira-Rio beneficiará o empreendimento Gigante para Sempre. Além disso, essas obras privilegiarão os investidores do setor privado dos respectivos empreendimentos, que ficarão liberados de realizar obras de mitigação. Os projetos Aeromóvel (Apêndice 13) e Prolongamento Av. Severo Dullius (Apêndice 7) melhorarão a acessibilidade no entorno imediato ao aeroporto, facilitando a entrada e saída da cidade. O conjunto destas obras pode ser visualizado na Figura 16.

FIGURA 16 – LOCALIZAÇÃO DOS PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA QUE PRIORIZAM O AUTOMÓVEL.



Fonte: Elaborado com base em OBRAS...(2013a, 2013b), APRESENTAÇÃO...(2012) e PROJETOS...(2013).

Por fim, a notícia do Portal da PMPA sobre as obras de mobilidade corrobora a associação com a estratégia de **obtenção de atividades de controle e comando** (Harvey, 2006): “As intervenções em vias públicas, que hoje alteram a rotina da população, **vão dar novo impulso econômico, modificar a paisagem e tornar a cidade ainda mais moderna**” (FEIJÓ, 2013, grifo meu). Afinal, como Harvey (2006, p. 175) aponta, “a busca por essas atividades atrai cada vez mais como caminho dourado para a sobrevivência urbana”.

Sobre os casos do **aeromóvel** e do **Metrô Linha 2**, as notícias do Portal da PMPA destacam a sua relevância:

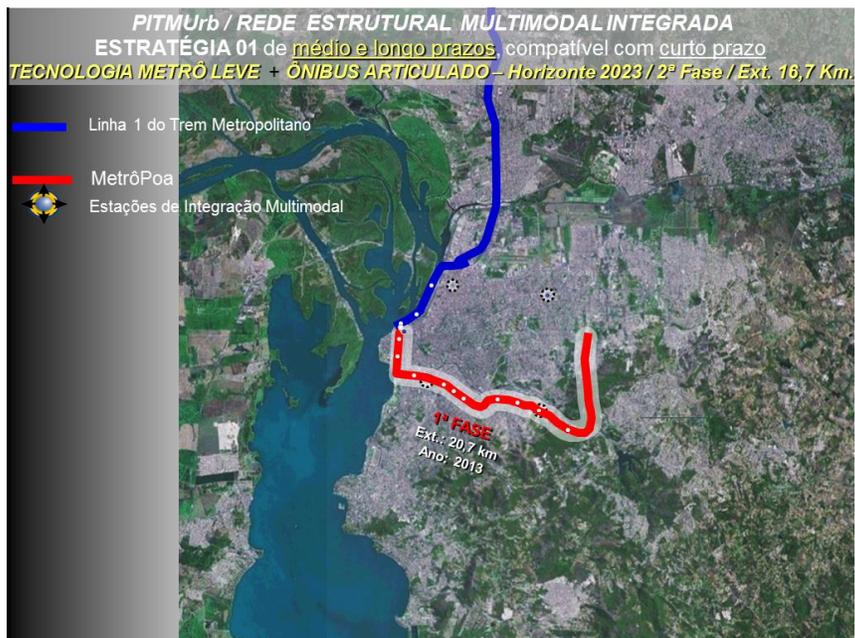
Fortunati resgatou que os debates para viabilizar a obra começaram em 2008 na avaliação de investimentos em infraestrutura que marcassem o futuro de Porto Alegre, para inclusão no projeto de preparação para a Copa de 2014. ‘Começamos a interlocução sobre projetos importantes para ficar como legado à cidade. **Com a oportunidade de sediar a Copa do Mundo Porto Alegre pediu ao Governo Federal para que o metrô e o Aeromovel fizessem parte da preparação da cidade**’, lembrou o prefeito (PORTO ALEGRE..., 2011, grifo meu).

Em outra notícia no Portal da Prefeitura se encontra uma valorização do significado desta obra: “A infraestrutura da obra também será importante para a Copa de 2014, por facilitar o acesso dos turistas ao Centro Histórico de Porto Alegre” (INICIAM..., 2011).

No caso do **Metrô Linha 2**, houve uma tentativa, por parte do Governo Municipal, em colocá-lo na Matriz de Responsabilidade. Em 2009, o projeto compreendia uma área de 15,3Km de extensão, com dezesseis estações conectando o Centro à Zona Leste e contemplando o Estádio Beira-Rio. O projeto, que teria um custo de R\$2,5 bilhões era chamado, inclusive, de **Linha da Copa**. Este projeto não foi aprovado pelo PAC da COPA e a Linha 2 do metrô ficou por ora sem recursos. Em 2011 foi lançado o PAC da Mobilidade, que destinava recursos exclusivos para projetos que melhorassem a mobilidade das Regiões Metropolitanas. Naquela oportunidade a Metrô Linha 2 de Porto Alegre ganhou um novo trajeto e foi, finalmente, aprovado. No entanto, até o momento de finalizar esse estudo, ainda não houve a provisão de fundos para sua execução, apesar de reiteradas promessas do Governo Federal.

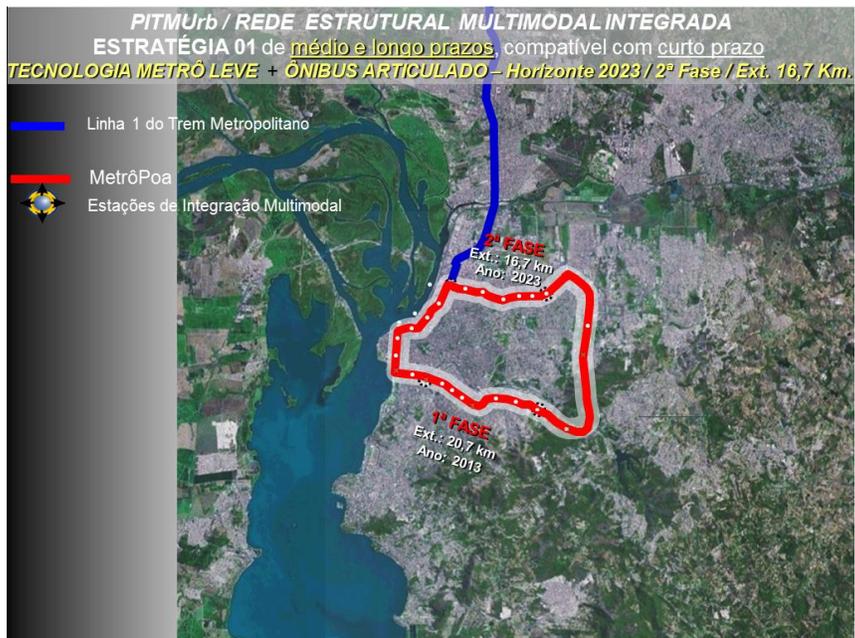
As articulações do projeto **Metrô Linha 2** (Apêndice 14) tem características particulares. Originalmente, o traçado da Linha 2 foi estabelecido no PITMurb. No referido estudo, o projeto deveria ser implantado em duas fases. Na primeira a linha percorreria a Av. Borges de Medeiros, a Av. Bento Gonçalves passando pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) e Campos do Vale da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) até o Terminal na zona norte Baltazar Oliveira – ver Figura 17. No segundo, sairia do Terminal e percorreria a Av. Assis Brasil e Av. Farrapos até o centro de Porto Alegre, fechando o anel – ver Figura 18.

FIGURA 17 – FASE 1 METRÔ LINHA 2



Fonte: PITMurb (PORTO ALEGRE, 2006.).

FIGURA 18 – FASE 2 METRÔ LINHA 2



Fonte: PITMurb (PORTO ALEGRE, 2006.).

Na ocasião da formulação da Matriz de Responsabilidade o TRENSURB em parceria com a PMPA lançou a Linha da Copa, alterando o traçado da FASE 1 de forma que passasse no Viaduto Dom Pedro II, último ponto de acesso ao Beira-Rio durante os jogos da Copa – ver Figura 19, com a finalidade de aproveitar a oportunidade de investimentos do Governo Federal.

FIGURA 19 – LINHA DA COPA



Fonte: TRENSURB (NOTÍCIAS...,2009, p.1).

Em princípio, a Linha da Copa seria qualificada como uma obra da Matriz de Responsabilidade, mas o Governo Federal vetou o projeto. Caso a Linha da Copa fosse aprovada beneficiaria o Internacional, Andrade Gutierrez e a Melnik Even, pois o desvio da linha passaria próximo ao Estádio Beira-Rio e a poucas quadras da área do Estádio Eucaliptos; e a Grêmio Empreendimentos e a OAS S.A., pois a linha passaria na frente da área do Estádio Olímpico (agora, propriedade da OAS para a realização de empreendimentos imobiliários)²². Como o incremento de infraestrutura aumenta o preço da terra, os clubes de futebol que estavam negociando seus terrenos com as construtoras teriam suas áreas valorizadas, assim como as empresas que posteriormente explorariam a área, seja por meio de construção de habitações ou

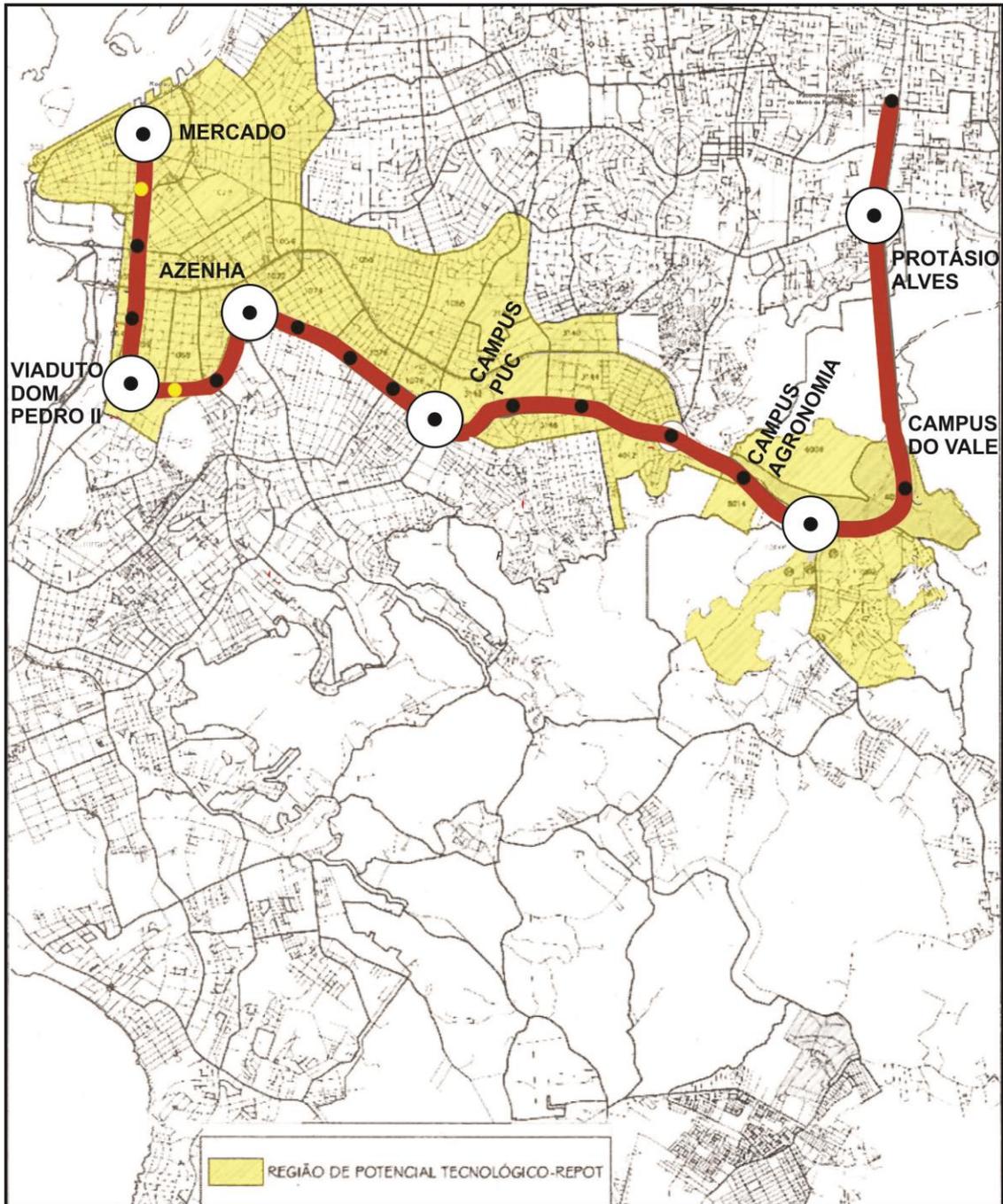
²² As transações imobiliárias envolvendo as áreas dos estádios Eucaliptos e Olímpico serão tratadas no item 4.4 Estádios, a seguir.

exploração de áreas comerciais como shopping e lojas. Além disso, incrementaria o Programa Cidade Inovadora da PMPA que tem como princípio promover o desenvolvimento “da inovação e da tecnologia em busca de **novas vocações para a cidade**, dinamizando a matriz econômica, setores produtivos, aproveitando a concentração de universidades e centros de pesquisas, gerando novas oportunidades de trabalho e renda” (O PROGRAMA..., 2013) Este programa se enquadra na estratégia de empreendedorismo urbano definida por Harvey (2006, p. 172) e referente à “criação de ambientes para a exploração de vantagens específicas para a produção de bens e serviços”.

Como parte da criação deste ambiente, em 2012, o Governo Municipal apresentou à Câmara de Vereadores um Projeto de Lei que altera o PDDUA, gravando Zonas de Potencial Tecnológico (REPOT) nas quais são flexibilizados índices e alturas, além de outros benefícios para empreendimentos imobiliários. O Projeto, que ainda não foi votado, conta também com uma emenda do vereador Newton Braga, do Partido Progressista (PP), que estipula a criação de Área de Interesse Tecnológico (AITEC) no PDDUA, a exemplo da Área Especial de Interesse Cultural (AEIC) e da Área Especial de Interesse Social (AEIS), atualmente presentes no plano. Nas áreas gravadas como AITEC haveria maior flexibilidade dos parâmetros urbanísticos e agilidade nos trâmites envolvendo aprovações das licenças necessárias. Em reportagem ao *Jornal Sul21*, o vereador defende o projeto de lei afirmando que “**Porto Alegre precisa atrair empresas como condição de se tornar mais competitiva**, gerar emprego, renda e receitas para o município” (OLIVEIRA, 2012, grifo meu).

Ao cruzar o mapa que define as REPOT em Anexo no PL 004/2012 com a Linha da Copa, percebe-se que o trajeto permeia toda a área a ser gravada como REPOT – ver Figura 20. Portanto a Linha da Copa também pode ser associada à estratégia de empreendedorismo urbano, definida por Harvey (2006).

FIGURA 20 – REPOT E LINHA DA COPA



Fonte: Adaptado de PORTO ALEGRE (2012b) e NOTÍCIAS...(2009, p.1).

Após o veto do Governo Federal foram realizados estudos de fluxo de passageiros nos trechos do projeto do Metrô Linha 2. Foi constatado que o trajeto que mais necessitaria do novo meio de transporte seria o da Fase 2. Projeto que foi, então, aprovado pelo PAC da Mobilidade. Embora a Linha 2 do metrô beneficie o transporte entre o aeroporto e o centro da cidade, se

associando à estratégia de obtenção das atividades de controle (HARVEY, 2006), ela foi escolhida pela demanda de passageiros, a maioria proveniente da Região Metropolitana. Esta definição aconteceu após intervenção do Ministério das Cidades, que alertou para a realização de estudos para as principais demandas da capital, uma vez que o PITMurb, estudo de referência utilizado para a formulação do projeto, não apresentava a demanda por trecho da Linha 2, oferecendo apenas dados genéricos de demandas associadas ao transporte metropolitano ou da capital.

Portanto, a falta de um projeto e de estudos que revelem as deficiências do transporte coletivo em Porto Alegre abriu margem para investimentos oportunistas, visando o favorecimento de determinados setores da economia da capital. Dessa maneira, o projeto Metrô Linha 2 não se associa à estratégia de empreendedorismo urbano relacionada à obtenção das atividades de controle (HARVEY, 2006), mas as tentativas realizadas, ao longo de seu processo, como a Linha da Copa, permitem associá-lo à estratégia de exploração de vantagens específicas para a produção de bens e serviços (HARVEY, 2006).

É importante notar que a PMPA está investindo fortemente na estratégia de Turismo de Negócios. Em evento da CEFOR, o Secretário de Turismo, Kalil Sehbe, apresentou os projetos para incrementar este setor. Sehbe alertou para o fato de que as políticas voltadas para o desenvolvimento do turismo de estrangeiros, aplicadas pelo Governo Federal, não atingem Porto Alegre. Propagandas usualmente associadas ao samba, praias e país tropical não correspondem às características da capital gaúcha, nem do Rio Grande do Sul. Por isso, a estratégia de investir no turismo de negócios aproveitando a localização da cidade em relação ao Mercosul.

Para completar, Harvey (2006) define que as estratégias de empreendedorismo urbano são baseadas em parcerias público-privadas que enfocam no investimento e no desenvolvimento econômico. No caso dos projetos em análise, a grande maioria é executada através de PPPs, sejam elas formais ou informais – ver Quadro 6. Os únicos projetos que não se fundamentam em PPPs são o do Aeroporto Salgado Filho²³ e do Aeromovel.

A grande maioria das PPPs é de caráter informal, sendo PPP formal apenas o projeto Metrô Linha 2. Parcerias permeiam também os BRTs, no qual será concedido o uso dos espaços em troca de sua manutenção, a exemplo de casos precedentes como o Largo Glênio Peres e o

²³ Cabe ressaltar que se encontra em curso o início do processo de privatização dos aeroportos.

Parque Farroupilha. As parcerias informais para projetos de mobilidade urbana são caracterizadas, em sua grande maioria, pelo Termo de Cooperação Técnica assinado entre a PMPA e o Centro das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (CIERGS), em 26 de outubro de 2009, três meses antes da assinatura da Matriz de Responsabilidade.

QUADRO 6 – PPPS PARA OS PROJETOS DE MOBILIDADE

Projeto	Participação		PPP
	Setor Público	Setor Privado	
Corredor Av. Tronco	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
Corredor 3º Perimetral	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
Corredor Padre Cacique/ Av. Beira-Rio	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
BRT – Protásio Alves	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS/ATP	INF
BRT – João Pessoa	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS/ATP	INF
Corredor Rua Voluntários da Pátria	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
Prolongamento Av. Severo Dullius	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
Complexo da Rodoviária	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
BRT – Bento Gonçalves	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS/ATP	INF
BRT- Padre Cacique	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS/ATP	INF
3 vias Beira-Rio	PAC da COPA	Projeto básico doado pelo CIERGS	INF
Aeroporto Salgado Filho	PAC da COPA	_____	_____
Aeromovel	TRENSURB	_____	_____
Metrô Linha 2	PAC Mobilidade	Empresa que vencer a licitação	FOR

Fonte: Elaborado com base em MATRIZ (2010a), SAEGER (2012b). Legenda: INF-Informal; FOR-Formal.

O Quadro 6 também mostra quais projetos receberam verbas do Governo Federal ou Estadual. Através do PAC da COPA, do PAC Mobilidade e do Trensurb, todos os projetos de

mobilidade ganharam recursos do Governo Federal. Não por acaso, todos os projetos referentes à estratégia de obtenção de atividades de controle e comando são baseados em PPPs. Com exceção do projeto da Linha 2 Metrô e Aeromóvel, todos estão presentes na Matriz de Responsabilidade e tiveram seus projetos básicos e executivos doados pelo CIERGS. O Termo de Cooperação, documento que firma o acordo entre as partes, não está disponível no Portal de Transparência da PMPA. Quando solicitada uma cópia do Termo através do Serviço de Informação ao Cidadão (SIC), o contato foi feito 4 meses após a solicitação.

Segundo o Termo de Cooperação, foi a iniciativa privada quem procurou a PMPA para se oferecer como parceira “no sentido de agilizar a realização dos projetos considerados prioritários e necessários em termos de sistema viário e mobilidade urbana do Município” (PORTO ALEGRE, 2009). Segundo reportagem do Correio do Povo, **cabe à prefeitura planejar e identificar as obras necessárias para a copa, e ao CIERGS doar os projetos básicos e executivos.** O “convênio viabilizará a realização das licitações de cada obra, facilitando a implementação dos projetos, com economia para as finanças municipais, já que a prefeitura não investirá recursos nessa etapa. Segundo o secretário extraordinário da Copa, José Fortunati, **o convênio proporcionará maior agilidade**” (PARCERIA..., 2009, grifo meu). Entretanto, até o momento, esta suposta agilidade aparentemente serviu apenas para os interesses do setor privado. Interesses esses declarados pelo Presidente do Sistema FIERGS/CIERGS, Paulo Tigre, na ocasião da assinatura do Termo: “a Copa de 2014 será um momento de ‘**vender a cidade**’, que já é conhecida mundialmente devido à realização do Fórum Social Mundial. ‘O evento será um momento para se **mostrar a potencialidade e o nível de industrialização de Porto Alegre**’” (PARCERIA..., 2009, grifo meu).

Em síntese, a suposta agilidade proporcionada pelo Termo se daria graças à ausência de necessidade de licitação – de fato, se evitaria uma etapa do processo legal da administração pública. Ou seja, a escolha do setor privado como doador de projetos propicia não apenas uma economia ao município, como propiciaria maior eficiência. No entanto, esta suposta agilidade foi perdendo espaço. Conforme o documento firmado, o CIERGS deveria entregar os projetos básicos e executivos dos projetos, porém em termo aditivo altera a redação do Termo de Cooperação ficou “alterada a redação no seguinte contexto: onde se lê projeto(s) básico(s) e executivo (s), leia-se projeto(s) básico (s)” (PORTO ALEGRE, 2011).

Percebeu-se no decorrer do processo que o convênio não se mostrou eficiente. O Tribunal de Contas do Estado (TCE) apresentou um documento sobre os andamentos das obras da Matriz de Responsabilidade, que acompanhou até julho de 2013. Segundo o jornal *Zero Hora*, o documento aponta que “‘o atraso generalizado dos projetos e das obras evidencia falhas de planejamento e organização’ e registra que o descumprimento de cronogramas favorece o aumento de custos por meio de ‘reajustes de contratos que se perpetuam além dos prazos previstos e em razão do incremento de serviços’” (MOREIRA, 2013). Na mesma matéria, o engenheiro Paulo de Tarso Dutra, responsável pela elaboração dos contratos por parte do CIERGS rebate a crítica da falta de informações dos projetos feita pelo TCE, afirmando que os projetos “foram feitos com grande cuidado e dentro de um prazo mínimo. Se fosse fazer com exatidão de 100%, demoraria 10 anos. São projetos básicos com força de executivo” (MOREIRA, 2013). O TCE aponta, também, “sobrepreço em dois serviços executados pelos consórcios que venceram a licitação – fresagem e sinalização” (IMPASSE..., 2013). Os itens estariam 100% e 30% acima do preço de mercado, respectivamente. O impasse entre PMPA e TCE paralisou as obras nos corredores de ônibus.

É importante notar que os projetos entregues pelo CIERGS dizem respeito apenas às obras de mobilidade urbana que priorizam o automóvel. Nenhum dos projetos do sistema BRT foi entregue. As obras que estão em execução dizem respeito apenas à pavimentação e tiveram seus projetos elaborados pela PMPA. Sobre os projetos das estações de BRT e terminais existe, inclusive, uma dúvida sobre quem realmente os doará. Na Matriz de Responsabilidade consta que será o CIERGS. Mas, segundo a Equipe do Escritório MetrôPoA, os projetos que ainda não existem (leiam-se BRTs) seriam doados pela Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP), associação das empresas que exploram o transporte coletivo em Porto Alegre. Entretanto, no Portal da PMPA, existem imagens em 3d de divulgação das estações e dos terminais com projeto realizado pelo arquiteto Jorge Debiagi. Informação que não consta no Portal da PMPA, mas disponibilizada em reunião realizada na extinta SPM, na qual foram apresentadas pranchas de projeto com selo do escritório do arquiteto Debiagi, datadas de julho de 2012. A Equipe do Escritório MetrôPoA desconhece este projeto e não sabe de quem será a autoria do projeto a ser entregue para a PMPA. Contudo, cabe a esta Equipe avaliar se o projeto está de acordo com os parâmetros estabelecidos. Parâmetros estes já definidos, porém ainda não

informados, uma vez que se desconhece o possível autor. Inclusive, fica uma dúvida: sob quais parâmetros o escritório Debiagi Arquitetos e Urbanistas desenvolveu os projetos?

Há outra questão importante envolvendo a participação do setor privado. Como foi acordado, por não terem participado de licitações para esta etapa, os autores dos projetos básicos e executivos se tornariam aptos a participar da licitação de suas obras, concorrendo de forma desigual com outras empresas. O Portal da Transparência da PMPA não informa quais são as empresas que realizaram os projetos básicos e executivos dessas obras, divulga apenas as que passaram por licitação. Quando a autora desta dissertação solicitou esta informação ao SIC, a resposta à pergunta (que tramitou na SMOV e passou para a SMGes) foi que todos os projetos da COPA 2014 estariam disponibilizados no Portal de Transparência da PMPA. Coincidência ou não, após o recebimento desta resposta, o Portal de Transparência da Copa parou de funcionar.

Ao se comparar as empresas vencedoras de licitação com as empresas doadoras de recursos financeiros para a campanha eleitoral de José Fortunati de 2010, encontram-se dados significativos. Conforme Quadro 7, 1/3 das empresas vencedoras de licitação para as obras de mobilidade urbana foram doadoras de campanha, somando um montante de R\$ 1.049.000,00. Na campanha anterior, apenas uma empresa foi doadora. Estas doações de grandes valores provavelmente indicam que as empresas têm certeza do retorno deste “investimento”. Note-se que nas eleições de 2008, os candidatos Fogaça e Fortunati receberam poucas doações de empresas do setor da construção civil, o que pode ser considerado como outra evidência da relação entre as obras da Copa e o financiamento. No caso de Fogaça-Fortunati, o setor da construção civil e grandes empreendimentos, representados por 11 empresas, financiaram 36% da campanha, sendo que 22% do total são provenientes da Multiplan, construtora do Barra Shopping Sul, do Praia de Belas, que construiu torre de escritório junto ao seu shopping, e do grupo Zaffari, responsável pelo Bourbon Shopping. Já para a campanha Fortunati-Melo, a participação do setor da construção civil no financiamento foi para 60%, através de 29 empresas. Em conjunto com os grandes empreendedores como OAS (construtora do Arena do Grêmio) e Melnick Even (construtora do Grand Park Eucaliptos), para esse caso, percebe-se uma profusão de empresas de engenharia e setores afins. Explicita-se, aqui, um dos principais problemas do sistema político brasileiro, que permite campanhas milionárias patrocinadas pelo setor privado e seguindo a lógica do balcão de negócios.

QUADRO 7 – DOAÇÕES DE CAMPANHA PARA COLIGAÇÃO POR AMOR À POA.

Empresa	Obra	Doação de Campanha 2010 (R\$ mil)
Construtora Brasília Guafba Ltda.	Av. Tronco BRT J. Pessoa	-----
Construtora Pelotense Ltda.	Av. Tronco III Perimetral	199
Toniolo Busnello S.A.	Av. Tronco III Perimetral Pde. Cacique Severo Dullius	221
Sultepla Construção e Comércio Ltda.	III Perimetral Pde. Cacique BRT P. Alves BRT B. Gonçalves	42
EPT Engenharia e Pesquisa Tecnológica S.A.	III Perimetral	30
SERENGE – Serviços Técnicos Ltda.	III Perimetral	-----
SERKI- Fundações Ltda.	III Perimetra	-----
Conpasul Construção e Serviços Ltda.	III Perimetral BRT P. Alves BRT B. Gonçalves	213
SOGEL	III Perimetral	-----
Construtora Cidade Ltda.	III Perimetral Pde. Cacique	324
Cristel Sistemas de Comunicação Ltda.	III Perimetral Av. Voluntários da Pátria	-----
Pedrasul Construtora S.A.	Pde. Cacique	-----
Montebrás Montagens Elétricas	Pde. Cacique Complexo Rodoviária	-----
Construtora Giovanella	BRT J. Pessoa	-----
CC Pavimentadora Ltda.	Av. Voluntários da Pátria Severo Dullius	20
Procon Construções Industria e Comércio Ltda.	Av. Voluntários da Pátria Severo Dullius	-----
DP Barros Pavimentação e Construtora Ltda.	Av. Voluntários da Pátria	-----
FBS Construção Civil e Pavimentação Ltda.	Av. Voluntários da Pátria	-----
SOEBE Construção e Pavimentação Ltda.	Av. Voluntários da Pátria	-----
Arteleste Construtora Ltda.	Complexo da Rodoviária	-----
Mavilis Construções Ltda.	Complexo da Rodoviária	-----

Fonte: Elaborado com base em PRESTAÇÃO... (2013).

Este episódio também revela a falta de transparência nas ações da PMPA. Embora os projetos que mais dados foram disponibilizados sejam justamente os presentes na Matriz de Responsabilidade, as informações são incompletas. Por exemplo, o Caderno de Encargos da FIFA, guardado a sete chaves pela PMPA, é disponibilizado em portais de transparência de outras cidades sede e a própria Matriz de Responsabilidade, desatualizada no Portal da PMPA, está disponível no site do Ministério dos Esportes. Da mesma maneira, o único lugar em que se

tem conhecimento do projeto de três vias do Beira-Rio é através do Ministério dos Esportes. Embora o Portal de Transparência da Copa do Governo Federal careça de informação, ele é um dos mais completos.

A população, que recebe informações sobre os projetos quase que exclusivamente através da mídia, é chamada para audiências públicas que são realizadas geralmente quando os projetos já estão finalizados e as licitações realizadas. Quase nada é discutido com a população, o que tem gerado manifestações de grupos atingidos e descontentes com o futuro da cidade. Estes são os casos de obras como a Trincheira da Anita Garibaldi e a Duplicação da Av. Beira-Rio. Em ambos os projetos centenas de árvores foram derrubadas. Com relação à obra da Anita Garibaldi, os moradores do entorno estão descontentes com o fluxo de veículos que a obra trará para o interior do bairro, bem como com a derrubada de 60 árvores. Os moradores reclamam ainda da passagem de nível projetada, afirmando que ela, embora concebida para melhorar a fluidez do tráfego (este é o principal argumento da PMPA para a realização da trincheira) não seria assim tão eficiente, pois ainda haverá a necessidade de uma sinaleira para o fluxo de pedestres. O projeto consta no 2º PDDUA de 1999 e nunca foram elaborados estudos de impacto ambiental para a obra. Segundo relato de delegada da RP1, presente em audiência pública, um técnico da SMOV teria afirmado que, como o projeto fazia parte do 2º PDDUA, não seriam necessários os estudos de impacto ambiental e atividades compensatórias. Esta afirmação foi prontamente questionada por vereadores presentes (Sofia Cavedon, Fernanda Melchionna, Carlos Todeschini), uma vez que o 2º PDDUA, além de ser uma lei que não está mais em vigência, estabelece apenas diretrizes, não projetos.

Algo semelhante acontece no projeto de duplicação da Av. Padre Cacique e da Av. Beira-Rio que, igualmente, não dispõe de EIA-RIMA. Segundo informou Urbano Schmitt, em audiência pública, projetos vinculados à Copa do Mundo estariam liberados desses estudos e de atividades compensatórias. O projeto de duplicação, segundo afirmou Meineke, em reunião de trabalho na COSMAM, tem como principal objetivo aumentar a fluidez e favorecer a expansão imobiliária para a zona sul, já que, atualmente, os problemas de engarrafamento ocorrem apenas em horário de pico e por conta dos semáforos para pedestres. Em seminário da CEFOR, o secretário Urbano Schmitt apontou para a possibilidade de construção de uma passarela quando a obra ficar pronta, uma vez que será muito difícil acessar a Orla do Guaíba atravessando pelo

menos 20m de avenida. A avenida atual, que já representa uma barreira entre o Centro e a Orla do Guaíba, se tornará uma via expressa e cortará uma área que deveria constituir o Parque do Gasômetro, previsto no 2º PDDUA e nunca implantado. Para as obras da Av. Beira-Rio foram derrubadas 115 árvores, que serão compensadas por cerca de 400 mudas (sendo que apenas 10 plantadas no bairro em que foram cortadas, as outras serão em outras áreas da cidade).

Os moradores, não apenas do Centro Histórico, como de outros bairros, somente ficaram sabendo do corte das árvores quando os funcionários da SMAM começaram a trabalhar na área. No caso do corte de árvores junto ao Gasômetro, pessoas que passavam de carro na avenida tiraram fotos e começaram a divulgar o fato nas redes sociais. Ao final da tarde formou-se no local um grupo de manifestantes, que tentou impedir que os cortes acontecessem. A PMPA paralisou os trabalhos e uma audiência pública foi chamada pela COSMAM da Câmara de Vereadores. Nessa audiência, a PMPA não apresentou nenhum estudo de impacto ambiental, de impactos no trânsito ou qualquer outra justificativa técnica para o projeto. Não apresentou, também, estudos alternativos com menor dano ao meio ambiente e aos espaços de lazer do bairro. Em audiência pública no Ministério Público Estadual, a EPTC, quando questionada sobre a possibilidade de passar a avenida no nível abaixo do Parque do Gasômetro, afirmou ser tecnicamente impossível por conta do risco de enchente. A afirmação da gerente de projeto da EPTC, entretanto, não procede. Na segunda audiência pública na câmara de vereadores foi deliberada a criação de um grupo de trabalho para prever alternativas para o Parque do Gasômetro, contrapartida da PMPA estabelecida em reunião de conciliação no MP. Entretanto, o IAB e AGAPAN não estão sendo convocados para as reuniões.

Por conta desses casos, ambientalistas, moradores, Comitê Popular da Copa, ativistas envolvidos com questões de mobilidade urbana, entre outros, criaram o grupo *Quantas Copas por uma Copa?*, que articula informações e eventos entre participantes. Em resposta, um anúncio publicitário da PMPA mostrava as obras para a Copa e apresentava Porto Alegre como “uma cidade com os olhos na Copa e num futuro melhor para todos”. A mensagem finalizava com a seguinte frase: “as conquistas de nossa cidade vão valer por muitas copas” (NOSSA..., 2013).

Outro projeto que está sendo debatido é a duplicação da Av. Tronco. Neste caso, por incorrer em prejuízos a 1.400 famílias da Grande Cruzeiro, mais especificamente das Vilas Cristal, Cruzeiro do Sul, Comerciais, Tronco, Gastão Mazon, Maria e Silva Paes. A PMPA

fez um levantamento socioambiental da área e disponibilizou três opções para que as famílias deixassem as suas casas: 1) aluguel social no valor de até R\$500,00; 2) alojamento em casas de passagem, até que as novas habitações construídas via programa federal Minha Casa Minha Vida (MCMV) ficassem prontas, entretanto sem indicar qual seria sua localização; 3) bônus moradia, no valor de até R\$52.000,00, para que as famílias comprem outra casa desde que tenham escritura e outras exigências legais. Em agosto de 2011, Raquel Rolnik visitou a cidade e as obras na condição de Relatora da ONU. Nessa ocasião, Rolnik afirmou, em audiência pública, que ouviu as queixas e relatos dos moradores e que a PMPA apresentou uma proposta para o caso da Av. Tronco, objetivando reassentar as famílias nas proximidades. A obra, desde então considerada prioritária pela PMPA, começou em local onde não eram necessárias desapropriações. Ao longo das obras, a PMPA montou um escritório na região para tratar das desapropriações. Contudo, até o presente momento, nenhuma casa via MCMV começou a ser construída. Os moradores estão deixando suas moradias sem garantias de onde serão as novas casas, sem qualquer previsão. Os moradores que optaram pelo bônus moradia não conseguem, com o valor, comprar uma casa na região. Em pior condição estão os que optaram pelas casas de passagem, geralmente cubículos de 3x4m, sem janela, banheiro ou cozinha, construídas com um composto de papelão e fibra, sem piso e telha de fibrocimento. Surgiu, neste contexto, o movimento popular *Chave por Chave*, composto por moradores das comunidades atingidas e pelo Comitê Popular da Copa. O movimento visa conscientizar os moradores a não aceitarem o aluguel social ou a casa de passagem, pois além de ficar muito tempo nessa condição correm o risco de ter que aceitar opções fora de região em que moravam originalmente. Região esta que conta com infraestrutura básica, adquirida ao longo dos anos através do OP.²⁴

Outro projeto marcado por conflitos e violações de direito foi o caso da remoção dos moradores da Vila Dique, em decorrência da expansão da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Salgado Filho, que passaria de 2.280 metros para 3.200 metros de extensão. O objetivo da ampliação seria possibilitar o pouso de aviões de maior porte, como aeronaves de voos internacionais e de carga. Para viabilizar a obra, a Prefeitura necessitaria remover as 1.500 famílias da Vila Dique, localizada junto à cabeceira da pista do aeroporto. Porém, ao invés do governo local remover apenas as famílias que ocupavam a área correspondente à área de pista e

²⁴ A esse respeito ver: (<http://comitepopularcopapoa2014.blogspot.com.br/>), (<http://www.apublica.org/2013/02/chave-por-chave-porto-alegre-copa-2014/>)

urbanizar o restante da Vila, removeu as 1.500 famílias para um bairro vizinho, em um novo reassentamento. As remoções para o Bairro Rubem Berta foram feitas em grupos, conforme as casas novas ficavam prontas. Porém, com o atraso das obras, diversas famílias foram encaminhadas para casas de passagens, pois as obras de ampliação da pista do aeroporto não poderiam esperar as obras do reassentamento serem concluídas. Por conta desta mudança e do atraso das obras, a comunidade vem enfrentando problemas de diversas naturezas, como a falta de segurança dos moradores remanescentes nas proximidades do aeroporto; a falta de acesso à infraestrutura como escola, creche e posto de saúde (ausentes na nova área); habitações com áreas insuficientes (todas possuem 40m² de área útil, uma dificuldade para famílias de mais de quatro pessoas); falta de local para os catadores de lixo, residentes na Vila, estacionarem suas carroças ou guardarem seus cavalos; impossibilidade de ampliação do espaço físico das novas casas (WISSHEIMER, 2011; VOZES..., 2009a, 2009b, 2009c, 2009d).

Estes casos expressam o descaso da PMPA com o meio ambiente, com as condições básicas de vida e do direito à moradia digna para a população de baixa renda e a prática de promover limpezas do que considera obstáculos para os negócios, seja porque se encontram em seu caminho, seja porque não devem ser visíveis. Sobretudo, expressam a ausência de participação das comunidades na formulação dos projetos e a centralização autoritária em núcleos selecionados da PMPA. A ausência de disponibilidade de informações por parte da PMPA é providencial para que os projetos não sofram interferências. Percebe-se, também, uma valorização da suposta neutralidade técnica, quando alguns (usualmente os mesmos) técnicos falam como se representassem o corpo profissional da PMPA e como se soubessem mais sobre o que é melhor para a cidade, mesmo sem ter realizado estudos diversificados e exigidos pela legislação (tais como projetos alternativos e estudos de impacto). A população não tem voz e não deve opinar, pois, ao contrário do que a PMPA afirma, os projetos não são para toda Porto Alegre. Os projetos até podem estar distribuídos pelo território, mas sempre privilegiam grupos corporativos identificáveis. Percebe-se, também, uma tentativa em mudar a imagem de Porto Alegre para viabilizar o crescimento econômico, mesmo que desigual, privilegiando um projeto rodoviário de mobilidade, expulsando pobres para a periferia e querendo mostrar uma cidade moderna, organizada e sem pobreza. Estratégias típicas do empreendedorismo urbano (Harvey, 2006) são postas em práticas. A combinação de seu caráter especulativo com a falta de instrumentos de planejamento urbano que se contraponham, de alguma forma, ao privilégio de

interesses de grupos específicos, bem como a flexibilização de estudos de impacto ambiental e a falta de abertura para a população na tomada de decisão caracterizam as práticas do planejamento de facilitação (BRINDLEY; RYDIN; STOKER, 2004). A falta de estudos de impacto dos projetos de mobilidade indica que a PMPA não sabe se estes projetos irão beneficiar a fluidez no trânsito e, nem mesmo, quanto tempo durará este suposto benefício. Pode-se, portanto caracterizar a perda de relevância do planejamento urbano e a utilização de GPUs (LECROART; PALISSE, 2007) sob a lógica do empreendedorismo urbano.

4.4 Estádios

A unidade de análise estádios é, talvez, a que tenha relação mais direta com o megaevento: por ser cidade sede da Copa do Mundo, Porto Alegre deve dispor de um estádio “padrão FIFA” para receber o evento esportivo.

Em visitas à capital, antes mesmo do anúncio da escolha das cidades sede, a comissão da FIFA apontou para o Estádio Beira-Rio (ver Apêndice 15) como o favorito a sediar a Copa. Os motivos variaram entre localização do estádio, próximo a infraestrutura urbana, e a característica de ser uma reforma, ao invés de um estádio construído do zero, como o caso da então futura Arena do Grêmio (ver Apêndice 16) (BENITES, 2011). Mesmo assim, a “oportunidade Copa” serviu para o clube gremista construir novas instalações. Para a PMPA, apareceu como um modo de reforçar a candidatura da cidade, e, além disso, “dotar a cidade de Porto Alegre e a região Metropolitana de moderníssimo complexo esportivo, de eventos e empresarial” (PORTO ALEGRE, 2008) e “consolidar uma **nova centralidade** de importância regional, redefinindo o perfil e o potencial de **desenvolvimento** de toda a zona norte” (PORTO ALEGRE, 2008).

Segundo Harvey (2006), arenas esportivas se enquadram na estratégia de empreendedorismo urbano referente à divisão espacial do consumo, com enfoque, além do turismo, também na melhoria de atividades de lazer e consumo. Este tipo de equipamento é capaz de desenvolver o crescimento econômico da região em que se localiza, como afirmam Logan e Molotch (1993).

Os dois clubes, para implementar suas novas instalações, se associaram a construtoras multinacionais capazes de investir nos projetos, mesmo que via linha de crédito do BNDES. Nos

dois casos, para tornar o negócio viável e lucrativo, tanto para os investidores, quanto para os clubes, foram associados novos empreendimentos às instalações esportivas, exploradas nos próximos 20 anos pelas construtoras associadas (ver Apêndices 15 e 16). Da mesma maneira, os dois clubes negociaram terrenos de antigos estádios como fonte de capital. Segundo a Equipe do Escritório MetrôPoA, a PMPA optou por não investir em estádio, como a maioria das cidades sede no país. Contudo, embora a PMPA não tenha se responsabilizado financeiramente pela construção dos estádios, de fato teve participação direta na disposição de capital para os clubes, mesmo que de modo indireto. Como mostrado no quadro 8, os clubes e as construtoras envolvidas tiveram isenção de impostos, doação de terrenos, liberação de obras de mitigação, alteração de regime urbanístico, entre outras.

QUADRO 8 – PARCERIA PÚBLICO PRIVADA: ESTÁDIOS

Projeto	Participação		PPP
	Setor Público	Setor Privado	
Gigante para Sempre	Isenção de ISSQN, IPTU, ITBI, CIP 3 vias Beira-Rio Doação de terreno Aumento de Índices urbanísticos	Inter Andrade Gutierrez S.A.	INF
Arena do Grêmio	Isenção de ISSQN, IPTU, ITBI, CIP Isenção de obras de entorno Doação de terreno Aumento de Índices urbanísticos	Grêmio Empreendimentos Grêmio OAS S.A.	INF

Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2012), PORTO ALEGRE (2010b; 2010c; 2010d; 1963; 2008a; 2008b; 2008c) e PROJETO...(2009a). INF- Informal; FOR- Formal.

As alterações de regime urbanístico, por sua vez, só foram possíveis, pois os terrenos dos clubes, sejam os de estádios antigos ou das novas instalações, localizavam em áreas especiais, passíveis de alterações, com exceção da área do estádio dos eucaliptos, que recebeu nova subunidade para acomodar os novos parâmetros. O quadro 9 mostra o regime urbanístico para cada área.

QUADRO 9 – REGIME URBANÍSTICO 2º PDDUA

Projeto	2º PDDUA					
	Arena do Grêmio	Área Especial de Interesse Institucional	Regime urbanístico próprio a critério do SMGP			
Empreendimento Olímpico	Área Especial	Regime urbanístico próprio definido por lei específica				
Gigante para Sempre	Área Especial	Regime urbanístico próprio				
Grand Park Eucaliptos	Predominante Residencial, Mistas, Predominante Produtiva.	IA	SC	TPC	IA máx.	Quota ideal
		1,3	Sim	Sim	2,0	75m ²
Orla do Guaíba	Área Especial	Regime urbanístico próprio				
Cais Mauá	Área Especial	Regime urbanístico próprio				

Fonte: Elaborado com base em PORTO ALEGRE (1999) Legenda: IA- Índice de Aproveitamento. SC- Solo Criado Adensável. TPC-Transferência de Potencial Construtivo. IA máx.- Índice de Aproveitamento Máximo.

O projeto Empreendimento Olímpico e Grand Park Eucaliptos são os empreendimentos construídos e explorados pelas construtoras OAS S.A e Melnick Evens, respectivamente, e faz parte das estratégias dos clubes, Grêmio e Internacional, nessa mesma ordem, para obter recursos para as obras de suas novas instalações. A seguir, uma síntese narrativa de como estas tratativas foram articuladas.

O Grêmio Football Clube abriu concorrência para proposta de projetos e modelo de negócio com empresas dispostas a construir um novo estádio para o clube. Em 2007 o clube contratou a empresa holandesa Amsterdam Arena Advisory (AAA) para fazer os estudos de viabilidade técnica e econômica da futura arena. No início de 2008 duas propostas foram entregues. Uma pelo consórcio TBZ-OAS e outro pela construtora Norberto Odebrecht. O consórcio entre a empresa portuguesa de merchandising esportivo e a construtora multinacional OAS propôs a demolição do Estádio Olímpico e construção da nova arena esportiva no mesmo local. Já a proposta da Odebrecht envolvia a demolição no estádio no bairro azenha, a venda do terreno e a compra de uma nova área no bairro Humaitá, um terreno pertencente à Habitasul junto à Avenida Castelo Branco. O Grêmio escolheu o consórcio TBZ-OAS, mas ao longo do processo acabou optando pela construção do estádio em outra área que não onde hoje se localiza o estádio Olímpico. Como o estádio está localizado numa região consolidada da cidade, pouca é a área de entorno que propicie a construção de novos empreendimentos agregados ao estádio.

Em meados de 2008, a empresa TBZ saiu do consórcio, pois estava sendo investigada em Portugal e corria risco de falência. A construtora OAS ficou responsável pela construção do estádio. Ao longo do processo o clube avaliou que a melhor solução seria de fato construir o estádio em outra área da cidade menos consolidada. A OAS e o Grêmio escolheram um terreno localizado igualmente no bairro Humaitá, mas que pertencia à Federação do Circulo dos Operários do Rio Grande do Sul (FCORS), pois as tratativas com a Habitasul indicavam a compra de um terreno de 27 hectares por R\$ 80 milhões, enquanto o terreno pertencente ao FCORS seria de 38 hectares e que ao final de muitas negociações, envolvendo o setor público, foi comprado pela Novo Humaitá Empreendimentos Imobiliários S.A. empresa da OAS S.A. por R\$ 40 milhões.

A questão envolvendo o setor público é que o terreno foi doado pelo Governo do Estado à FCORS pela Lei 4.610 de 21 de novembro de 1963, que exigia à contrapartida do donatário a construção da Universidade do Trabalho na área. Os termos da Lei também gravavam as cláusulas de **inalienabilidade** e **impenhorabilidade**, devendo a área retornar ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, caso não fossem observados os requisitos expressos na lei. Portanto, o terreno não podia ser vendido à OAS, Grêmio, ou qualquer outro empreendedor.

Para resolver este empasse, a Assembleia Legislativa aprovou a Lei 13.093 no dia 18 de novembro de 2008, modificando a Lei 4.610/1963. Nos novos termos, a FCORS deve construir a Universidade do Trabalhador em outra área, pertencente ao Circulo Operário Porto Alegre (COPA), que em 2010 foi adquirida pelo FCORS, conforme Registro de Imóveis da 3ª Zona de Porto Alegre. A Lei de 2008 também retira as cláusulas de inalienabilidade e impenhorabilidade do terreno da FCORS e aplica estas cláusulas para o terreno do COPA. Além disso, o art. 4 grava que o donatário deve entregar ao doador: 1) um prédio escolar novo com dimensões idênticas a da Escola Estadual Oswaldo Vergara; 2) oito salas de aula e demais dependências em substituição ao prédio de madeira que será demolido, existente junto ao Colégio Estadual Carlos Fagundes de Mello; 3) Realizar a ampliação de duas salas de aula no atual prédio da Escola Estadual Danilo Antônio Zaffari. E por fim, a Lei de 2008 também grava que a área expressa na Lei de 1963 “deverá ser destinada, no todo ou em parte, à construção do complexo esportivo Arena do Grêmio Foot-Ball Porto Alegre”.

Atualmente existe uma ação popular na justiça acerca dos trâmites envolvendo o terreno da construção da Arena, assim como outras questões de caráter ambiental que diz que “o terreno escolhido, nas proximidades de um rio, é um ‘pântano drenado’ e fica em área de preservação permanente, na rota de migração de aves. Afirma ainda que o solo é contraindicado para construções e que, se chover em excesso, há riscos” (BÄCHTOLD, 2011), que segundo o engenheiro civil e perito ambiental Enrique Wittler “Cobrir o lixão (com a obra) fará com que o chorume vá para o rio. Não poderiam, sem um laudo especial, liberar a área” (BÄCHTOLD, 2011). É importante assinalar que as posições dos atores envolvidos no processo se confundem. Fortunati, o chamado “homem da copa” (PIRES, 2009), é também conselheiro do Grêmio. E Paulo Odone, diretor do clube na ocasião da formulação do projeto Arena, era também Secretário Extraordinário da Copa, no governo estadual (YEDA..., 2009).

Onze dias após a Assembleia Legislativa aprovar a lei viabilizando a construção da Arena no bairro Humaitá, foi a vez da Câmara de Vereadores aprovar o novo regime urbanístico para as áreas de construção do Gigante para Sempre, Grand Park Eucaliptos, Arena do Grêmio e Empreendimento Olímpico. Todos os projetos de lei, encaminhados pelo Prefeito em exercício na época Eliseu Santos, foram elaborados a partir de Estudos de Viabilidade Urbanística (EVU) com diretrizes estabelecidas pela CAUGE, junto à SPM.

O Sport Clube Internacional, antes mesmo da Copa do Mundo 2014 no Brasil ser anunciada, elaborava com o escritório Hype Studio Arquitetura o projeto da nova cobertura para o estádio. Com a possibilidade de a cidade ser sede do torneio, o projeto ganhou possibilidades mais concretas de viabilização. O clube e o escritório desenvolveram inclusive uma espécie de plano diretor para áreas com novos empreendimentos incorporados (ver Apêndice 15). O estádio, além de receber nova cobertura teve de se adequar as exigências da FIFA. Parceiros de peso entraram no negócio, como a construtora multinacional Andrade Gutierrez S.A. A nova arquitetura do estádio, alinhada com as tendências contemporâneas ganhou destaque pelo canal de TV à Cabo Discovery Channel, que elencou o novo Beira-Rio entre os cinco estádios mais imponentes do mundo (CANAL..., 2013).

Para o caso do Gigante para Sempre, foi apresentado um projeto de lei para o novo regime urbanístico da área do Estádio Beira-Rio, Gigantinho, Parque Gigante e Campos Complementares como também para áreas adjacentes ao Parque Gigante e para áreas concedidas às escolas de

samba Academia de Samba Praiana e Imperadores do Samba. Segundo o projeto de lei, a possibilidade de Porto Alegre ser cidade sede da Copa do Mundo 2014, “a partir de vistoria realizada pela FIFA ao Estádio Beira-Rio bem como da apresentação do projeto de modernização do complexo, torna **incontornável** e **premente** a elaboração dos Estudos Urbanísticos e Ambientais” (PORTO ALEGRE, 2008, grifo meu). Para o terreno do Estádio Eucaliptos, outro projeto de lei foi apresentado, uma vez que a área dos Eucaliptos não é designada pelo 2º PDDUA como Área Especial. Portanto a lei cria uma nova subunidade com parâmetros urbanísticos distintos dos presentes no plano até então.

Para o caso do Grêmio, é apresentado um único projeto de lei que contempla novo regime urbanístico para o terreno do Humaitá e do Estádio Olímpico, onde será erguido novo empreendimento. O projeto de lei exalta a importância dos empreendimentos para a cidade, um como promotor de uma nova centralidade e desenvolvimento da Zona Norte, outro como alavanca de revitalização do Bairro Azenha.

O Quadro 10 mostra os tramites envolvendo os setores público e privado, com a alteração de legislação e ainda a doação de terrenos tanto para o Grêmio como para o Internacional.

QUADRO 10 – PARCERIAS PÚBLICO – PRIVADA INFORMAIS

Projeto	Empreendedor privado	Alterações de lei	Transações públicas e/ou privadas
Arena do Grêmio	Grêmio e OAS	Altura máx. das edificações de 70m (20 a mais da altura permitida no PDDUA) IA máx. = 3,0 Isenção de impostos (ISSQN, IPTU, ITBI, CIP)	Trâmites envolvendo o terreno da FCORS. PMPA libera OAS de obras mitigatórias ao empreendimento
Empreendimento Olímpico	OAS	Altura máxima das edificações 72m	PMPA doa para Grêmio dois terrenos que integram o complexo Olímpico. A área total foi cedida para OAS
Complexo Gigante para Sempre	Inter e Andrade Gutierrez	Altura máx. das edificações 52m ao longo da Av. Padre Cacique Isenção de impostos (ISSQN, IPTU, ITBI, CIP)	A PMPA concede uso de uma área entorno do Estádio Beira-Rio, entre Av. Padre Cacique e Av. Edvaldo Pereira Paiva, equivalente a 43.228,74m ²
Grand Park Eucaliptos	Melnick Even	I.A. passou de 1,3 para 1,9 e I.A. máx = 3,0. Alt. Máx. das edificações de 18 para 33m	Melnick Even comprou o terreno do Inter.

Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2012), PORTO ALEGRE (2010b; 2010c; 2010d; 1963; 2008a; 2008b; 2008c), INTER... (2012), TIRE...(2013) e PROJETO...(2009a; 2013a; 2013b).

É importante notar que essas leis foram aprovadas em 29 de dezembro de 2008, quando Porto Alegre ainda não havia sido escolhida como sede da Copa. A cidade, mesmo assim, contaria com dois estádios de futebol “padrão FIFA”, quando a própria FIFA requeria apenas um. Estas alterações foram impulsionadas pelas organizações que controlam os dois times de futebol – Grêmio e Internacional – que tradicionalmente polarizam os torcedores. Segundo Maennig (2009), associa-se à realização de grandes eventos esportivos o *feel-good factor*, que consiste no sentimento coletivo de bem estar, esperança e otimismo sobre o futuro. Os clubes de Futebol, os agentes da especulação imobiliária e os vereadores favoráveis a estes projetos souberam aproveitar muito bem este fenômeno para aprovar as alterações do 2º PDDUA. Contribuiu também para esta aprovação a histórica rivalidade entre os torcedores dos dois times, já que ambos precisavam ser aprovados para não descontentar um ou outro. Em decorrência, os movimentos de defesa do direito à cidade e do meio ambiente que problematizaram as suas consequências foram calados pelo massivo apoio da população e da grande imprensa. As forças e os atores envolvidos nas alterações de tais legislações articulam o que Logan e Molotch (1993) denominam de coalizão para crescer, onde as elites e a imprensa pressionam os políticos para defender seus interesses capitalistas, que por sua vez, se aproveitam do sentimento de orgulho da população (*civic pride*) que é sediar um megaevento e ter a sua cidade difundida mundialmente.

Para viabilizar o projeto Arena do Grêmio foi aumentada a altura das edificações para 72 metros – vinte metros acima da altura máxima até então permitida na cidade – na área do Estádio Olímpico e também no terreno do Bairro Humaitá. O Olímpico se localiza no bairro azenha, uma área consolidada próxima ao centro da cidade. O novo empreendimento possivelmente promoverá a gentrificação no bairro, que tem um forte característica de uso comercial, além de habitacional.

O Bairro Humaitá, por sua vez, se localiza na Zona Norte da cidade, próximo ao Bairro Navegantes e Farrapos, bem como o município da região metropolitana como Canoas. O bairro foi criado por um decreto de lei no de 1988, e situa-se na entrada da cidade entre barreiras como a estrada *FreeWay* e os trilhos do Trensurb. A região que foi, segundo o PDDU, zoneada como área industrial, se caracteriza hoje por uma multiplicidade de usos dispostos de maneira fragmentada. Uma parte de edificações vazias, devido ao esvaziamento do uso industrial e antigos lixões, e algumas atividades industriais que permanecem no local. A região pode ser

classificada como um *brownfield*. Sobreposto a isso, a área apresenta uma grande concentração de subhabitações ou pequenas vilas, que se apropriaram da região por falta de condições econômicas e sociais. Como esta parte da cidade é ainda bastante desprovida de infraestrutura urbana, o custo da moradia tende a ser menor. A partir dos anos 90 o ramo imobiliário passou a ter interesse na região com grandes áreas livres propiciando novos empreendimentos como os grandes condomínios fechados para classe B. Por conta destas tipologias predominantes e por estar limitado por autoestrada e via férrea à configuração espacial do bairro é bastante fragmentada (CASTELO; CASTELO, 2008).

Atualmente a Prefeitura está pondo em prática o Programa Integrado Portais da Cidade que tem como missão promover o desenvolvimento urbano, socioeconômico e ambiental da região com a finalidade de dar uma nova face para a entrada da cidade. No projeto constam entre outras intervenções, a abertura de vias, construção de viadutos e a construção de habitações de interesse social para 12,55% do déficit habitacional da cidade, estimado em aproximadamente 30mil casas (PROGRAMA..., 2004). A construção do Viaduto Leonel Brizola conectará os Bairros Humaitá e Navegantes com a Terceira Perimetral e a autoestrada Freeway, aumentando a acessibilidade da região. Ao lado da Arena do Grêmio, o empreendimento de maior porte na região, desemboca a Rodovia do Parque que liga os municípios da região metropolitana de Sapucaia do Sul, Esteio, Canoas e Porto Alegre, formando um anel rodoviário que receberá parte do tráfego da Serra Gaúcha, Vale dos Sinos, Caí e Paranhana (CONSÓRCIO..., 2013). A Figura 21 mostra a relação da Rodovia do Parque, da Arena do Gremio de do entorno imediato de habitações de população de baixa renda.

FIGURA 21 – ENTORNO IMEDIATO DA ARENA DO GRÊMIO



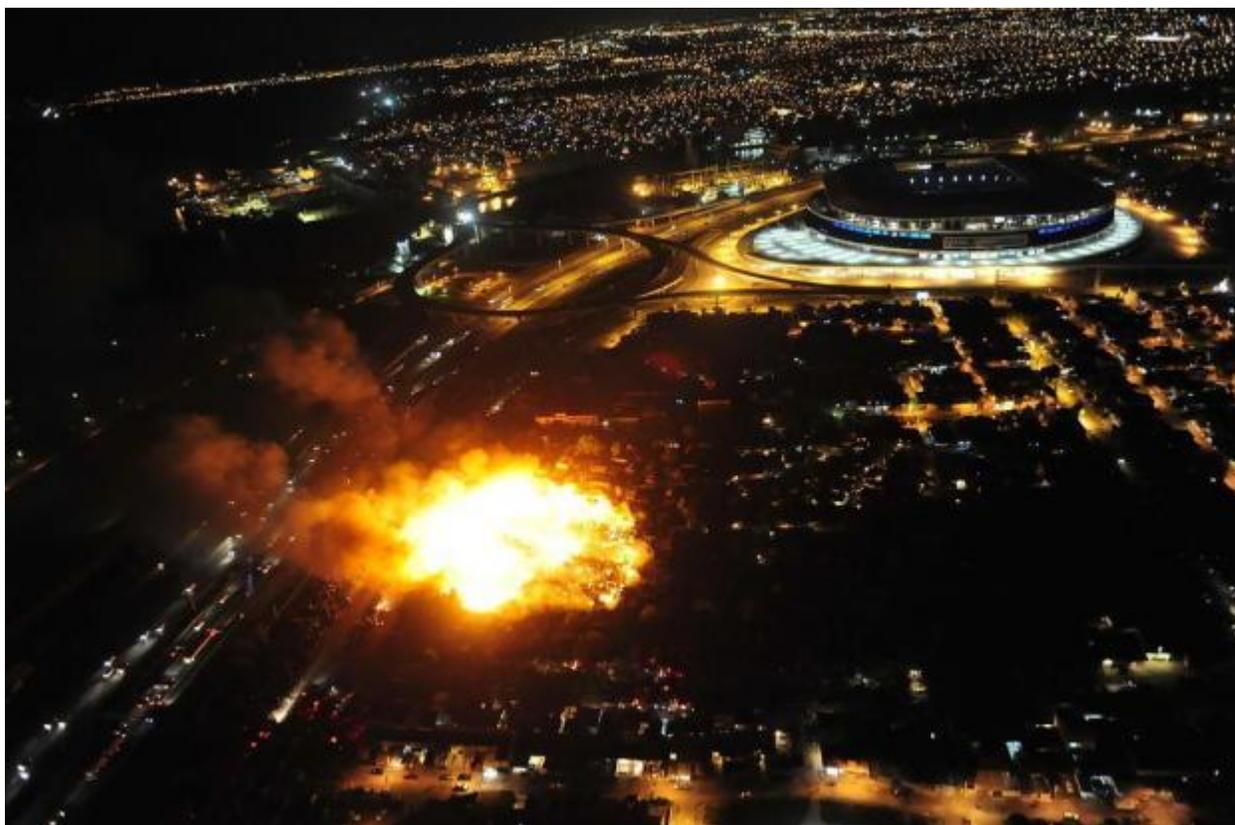
Fonte: LOTE... (2013).

É neste contexto urbano que a Arena do Grêmio está sendo construída. O Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) realizado pela empresa Profill Engenharia e Ambiente confirma as características da área como uma região com potencial de expansão e facilidade de acesso. O estudo indica ainda que a Arena representará um marco na paisagem da entrada da cidade – contribuindo para o marketing urbano – e as edificações de hotéis e habitação representarão forte verticalização na região, uma vez que foram aprovadas no PDDUA as alturas de 70 metros – atualmente as edificações predominantes são de até 2 pavimentos. A indicação é de que o empreendimento promova esta verticalização pela substituição de edificações e novas construções nos próximos anos para famílias de renda mais elevada do que as que residem atualmente no bairro. O resumo do EIA indica também impacto negativo na circulação e acessibilidade da região causando congestionamento na infraestrutura disponível, supressão de 490 árvores, incorrendo em prejuízos na fauna, na qualidade do ar, no aumento de ruídos. No geral, o empreendimento apresenta prejuízos ao meio ambiente que devem ser mitigados por outras atividades compensatórias, de responsabilidade do empreendedor. O único item que o EIA-RIMA indica como amplamente positivo é o que trata dos aspectos sociais e econômicos. Entretanto, ao considerar como positiva a alteração do perfil socioeconômico do Bairro Humaitá por elevação de renda média da população, desconsidera que esta melhoria será na verdade por uma troca de população, ao invés do incremento econômico e social da população ali residente atualmente. População está que será expulsa da região, seja de maneira direta ou indireta, resultando em um processo de gentrificação. Segundo Harvey (2009), deveria ser evidente que ao mudar a forma espacial de uma cidade (por realocar habitações, rotas de transporte, oportunidades de emprego, fontes de poluição, etc) se modifica o preço da acessibilidade e o custo da proximidade para qualquer proprietário.

Há indícios que este processo já começou. Logo após a inauguração da Arena, a Vila Liberdade pegou fogo, deixando desabrigadas 200 famílias, ver Figura 22. Tramita na Polícia Civil um inquérito criminal para descobrir as causas do incêndio. Mas segundo a polícia, a dificuldade nas investigações se deve à dispersão das famílias. O Demhab, que construirá novas casas, ofereceu às famílias atingidas a opção de aluguel social no valor de R\$ 400,00 ou abrigo em casas de passagens de 15m² de área para comportar famílias inteiras. Das opções, 52 escolheram o aluguel social e o restante está ainda hoje em casas de passagem (SCIREA, 2013). O diretor-geral do Demhab, Éverton Braz, informa que “O local tem problemas no solo, pois era

um antigo aterro sanitário. Nesse momento, aguardamos que a área ambiental libere um levantamento com a análise do terreno. Já há uma pré-seleção de empresas interessadas no empreendimento” (OLIVEIRA, 2013). As novas habitações não serão no terreno em que se localizava a vila, que se encontra atualmente entre muros, para que não haja novas invasões. Resta saber se no futuro, outros empreendimentos poderão ser construídos no local.

FIGURA 22 – INCÊNDIO NA VILA LIBERDADE



Fonte: Luiz Armando Vaz/ Agência RBS (INCÊNDIO..., 2013).

Embora o Demhab e o PIEC tratem das políticas públicas para o setor da habitação na região, os resultados mostram que as novas instalações são ainda insuficientes para promover a melhoria da qualidade de vida da população de baixa renda. Casas muito pequenas, que não comportam o número de habitantes, que não possibilitam o estacionamento de carroças, por exemplo, muito utilizado por catadores de lixo como instrumento de trabalho. A implantação apresenta arborização precária, quando não inexistente, agrupamento de habitações com infraestrutura deficiente de escola, saúde e lazer associada. Pouco também se incorpora no que

diz respeito a criação de espaços com destino à uso comercial pelos próprios moradores, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social.

Por fim, a extensão das práticas do planejamento de facilitação para o caso Arena do Grêmio, resultaram na ação do MPE em recomendar a suspensão das obras de entorno que a PMPA realiza. O MPE afirma que

As ações tratam sobre desvio de finalidade e fraude no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), e seguem tramitando. Além disso, há um inquérito civil em andamento na Promotoria de Justiça do Patrimônio Público, que apura a ocorrência de atos de improbidade administrativa pela injustificada desoneração do empreendedor OAS S.A. de obrigações que assumiu para obtenção do licenciamento ambiental para o empreendimento, com grandes prejuízos aos cofres municipais. (RECOMENDAÇÃO..., 2013).

Já o Complexo Beira-Rio se localiza em uma posição estratégica: junto à Orla do Rio Guaíba e próximo do centro da cidade, nas proximidades do Museu Iberê Camargo e do Pontal do Estaleiro. Esta área apresenta importante potencial turístico para lazer. Os empreendimentos associados visam explorar tais potenciais e incluem três torres – duas para hotéis de 700 apartamentos cada e outra para um centro de medicina esportiva; o agrupamento das escolas de Samba que hoje ocupam galpões na área no Centro Cultural do Samba; centro de eventos; e estacionamento para 2.000 veículos.

Para a área do Gigante para Sempre foram aprovadas importantes alterações de zoneamento e de índices para viabilizar a modernização e readequação do Estádio Beira-Rio. A Prefeitura concedeu permissão para a construção de edificações mais altas e com índices construtivos superiores: o índice construtivo passou de 1,3 para 1,9 e a altura permitida de 18 para 33 metros. No que diz respeito ao zoneamento, é considerada APP uma faixa de pelo menos 500m a partir dos cursos das águas; para o projeto do Gigante para Sempre a faixa foi reduzida para 255 metros da Orla.

À oeste a área está delimitada pelas margens do Rio Guaíba e a leste pelos 74 hectares referentes ao Morro Santa Tereza, conhecido também como Morro da TV, uma vez que nele se localizam as sedes dos principais meios de comunicação via TV e rádio da cidade. As partes mais elevadas do Morro propiciam vistas abrangentes do *skyline*, do pôr-do-sol no rio, e do próprio Estádio. A maior parte da área do Morro Santa Tereza é pertence ao Governo do Estado e nela estão instalados seis sedes da extinta FEBEM, atual Fundação de Atendimento Sócio-Educativo (FASE). Um dos prédios é de interesse histórico cultural, tendo sido construído no século XIX

por Dom Pedro II para abrigar uma escola, cujo nome, Santa Tereza, em homenagem à esposa do imperador, batizou o morro e o bairro em que está localizado. O projeto original do prédio é do arquiteto Frances Granjean de Montigny, um dos introdutores do estilo neoclássico no Brasil. (RODRIGUES, 2010)

Parte do terreno do Morro Santa Tereza é de Preservação Permanente e parte é de Preservação Ambiental. Um relatório realizado pela Fundação Zoobotânica afirma que mais da metade do espaço ainda está bastante conservado, mantendo as características de mata e campo nativos, e que a área é uma das últimas a possuir resquícios de vegetação original e característica dos morros de Porto Alegre. O terreno abriga 17 espécies vegetais com status de conservação em ambiente natural, algumas ameaçadas de extinção, nascentes e cursos d'água. (RODRIGUES, 2010)

Além disto, há mais de 50 anos, cerca de 4.000 famílias ocupam partes do Morro, vivendo de maneira precária e sem acesso a infraestrutura urbana. Estas famílias têm sido historicamente negligenciadas pelo poder público, localizando-se em cinco comunidades: Vilas Gaucha, Figueira, Ecológica, Padre Cacique e Grande Cruzeiro.

Um ano após as alterações do PDDUA para esta região, o Governo do Estado iniciou negociações para trocar suas terras no Morro pela construção de nove unidades em outras áreas, descentralizadas, para atender os cerca de 800 jovens que estão hoje na FASE. Para efetivar esta permuta com o setor privado, o Governo do Estado apresentou Projeto à Assembléia. Duas construtoras de grande porte estão interessadas e já planejam a privatização das áreas naturais transformando-as em condomínios de luxo, aproveitando a valorização de mercado decorrente dos empreendimentos já mencionados.

Em oposição a estas negociações e em defesa do Morro constituiu-se uma frente de lutas composta por diferentes organizações. O Sindicato dos Trabalhadores da Fase demanda que a proposta de descentralização seja debatida, opondo-se tanto à especulação imobiliária quanto ao que afirmam ser um desejo do governo de esconder um grupo social – jovens infratores – que incomoda a sociedade. Os moradores do Morro defendem seu direito à moradia, uma vez que não havia menção alguma no projeto sobre a situação dos moradores irregulares do lugar. O movimento ambientalista defende a preservação da última área da cidade onde se encontra a vegetação original característica de seus morros. As organizações em luta construíram uma

plataforma comum: retirada do Projeto da Assembleia; preservação do patrimônio público; debate com a sociedade; projeto de reestruturação da FASE; regularização fundiária e urbanização das comunidades; e preservação das áreas verdes.

Outra frente de lutas foi a da informação. A mídia gaúcha, dominada pelo Grupo RBS, pertence a um grupo empresarial familiar que também possui uma empresa de construção e que manifestou interesse na área. A escassez de informações nos veículos da RBS sobre o Projeto e as disputas que o envolvem foram denunciadas pela mídia alternativa e pelas organizações que lutaram contra o Projeto. Por fim, o Projeto de Lei foi declarado pelo Ministério Público como ilegal, pois a área em questão está em disputa judicial – os moradores reivindicam a regularização de uso das terras onde vivem. Atualmente estão sendo gravadas as Áreas Especiais de Interesse Ambiental e de Interesse Social. Mas é importante notar que, caso não fosse a mobilização dos movimentos populares, o Morro Santa Tereza seria hoje base para exploração do mercado imobiliário, promovendo igualmente a exploração via espoliação como definida por Harvey (2012b). De qualquer maneira, o empreendimento Gigante para Sempre, promoveu a expulsão das famílias da ocupação 20 de novembro e a realocação dos galpões de escolas de samba.

Neste contexto (unidade estádio), portanto, encontram-se casos emblemáticos das práticas de empreendedorismo urbano envolvendo um planejamento de facilitação, onde os GPUs são utilizados para promover o crescimento da cidade para uma nova região, focando na exploração de novas áreas por parte do setor da construção civil. Os GPUs, apresentados como catalizadores de um processo de renovação urbana por estratégias que envolvem projetos de *design* alinhados à moda contemporânea, promovem não somente o espetáculo urbano por meio da fetichização de um pedaço da cidade (HARVEY, 2011), mas também a acumulação por espoliação (HARVEY, 2012b) através da disponibilização de índices construtivos, isenções de impostos, entre outros meios. O Estado, assim, participa ativamente da resolução do problema da sobreacumulação em processos de renovação urbana que incluem a exploração de terras desvalorizadas, a expulsão dos mais pobres, a gentrificação e dinâmicas especulativas do mercado imobiliário.

4.5 Orla

Assim como os estádios de futebol, os GPUs da unidade de análise Orla se enquadram na estratégia de empreendedorismo urbano proposta por Harvey (2006) e tem, neste caso, ênfase na divisão espacial do consumo, que se relaciona com o tema do lazer e turismo. A associação destes GPUs com o megaevento é exaltada pela PMPA como essencial. A revitalização do **Cais Mauá** (Apêndice 17), por exemplo, conforme notícia do Portal da PMPA, aparece como uma das prioridades para a Copa de 2014:

[...] o processo de revitalização do Cais Mauá está entre as principais preocupações para a preparação de Porto Alegre para a Copa do Mundo de 2014, especialmente por representar uma **profunda transformação na área central da cidade**. Por isso, assumiu o compromisso de colocar o projeto do Governo do Estado como uma das prioridades no processo de **qualificação** a que a Capital terá que ser submetida para atender às pesadas exigências da FIFA (REVITALIZAÇÃO..., 2008, grifo meu).

Para Fogaça, Prefeito naquela época, o projeto Cais Mauá “vai mexer profundamente com a autoestima dos porto-alegrenses” (FOGAÇA..., 2009a). Já para a então Governadora Yeda Crusius “o projeto pode ser **considerado um dos maiores e mais revolucionários em revitalização urbana**, seja pelo tamanho da área ou pelo impacto econômico e social que vai gerar” (FOGAÇA..., 2009a, grifo meu). Fortunati também ressaltou a relação do Cais Mauá com o megaevento: “a revitalização do Cais é prioridade absoluta para darmos **um salto de qualidade em nossa cidade**, especialmente por causa da Copa de 2014” (OFICIALIZADA..., 2010, grifo meu).

Fortunati, em outro momento, afirmou que a “**modernização sustentável** do cais irá recuperar a relação da sociedade com o rio, promovendo **intensa atividade cultural, econômica e turística** na nossa Capital [...] e que a iniciativa eleva para um novo patamar o processo de **revitalização** do Centro Histórico que a Prefeitura promove” (CONCESSIONÁRIA..., 2011, grifo meu). O Prefeito também destacou que o Cais Mauá “é um **projeto estratégico**, que irá mudar o cenário de Porto Alegre” (OBRAS..., 2012, grifo meu).

Já o projeto de **Revitalização da Orla do Guaíba** (Apêndice 18) é visto de forma integrada com o Cais Mauá e, igualmente, importante para a Copa do Mundo, conforme notícias do Portal da PMPA: “A implantação do **projeto de revitalização irá transformar esse espaço nobre da cidade**, resgatando o convívio da população com o Guaíba, disse o Prefeito, lembrando que a **qualificação estará associada ao empreendimento da Revitalização do Cais Mauá**”

(REVITALIZAÇÃO..., 2008, grifo meu); ou, ainda: “A revitalização da orla faz parte do **conjunto de obras** projetadas para preparar a cidade à **Copa do Mundo 2014**” (PREFEITO..., 2010, grifo meu).

De fato, tanto o GPU Cais Mauá quanto o Orla do Guaíba são projetos antigos que passaram por muitas administrações do município e do estado. A cada nova administração novos estudos eram feitos.

A história do projeto Cais Mauá iniciou em 1991, quando, durante o governo da Frente Popular, a PMPA lançou o *Caminho do Porto*. Naquela versão, cinco dos onze armazéns seriam transformados em restaurantes, museu, centro de educação para jovens e adultos e terminal turístico/fluvial. Em 1995, o governo estadual liderado por Antônio Brito anunciou um novo plano de revitalização, compreendendo a área do Pórtico Central e dois conjuntos de armazéns que seriam transformados em centro gastronômico e cultural. Foi promovido um concurso, vencido pelo projeto *Porto dos Casais*. Em 1998, o governo estadual anunciou a implementação do projeto vencedor com um programa que previa casa noturna, centro de compras, marina, dois hotéis, um prédio comercial de alta tecnologia, restaurantes, teatro, uma sede para a Ospa e a substituição do Muro da Mauá por blocos móveis. Mas a proposta não foi implementada e, em 2003, no governo de Germano Rigotto, foi criada uma comissão para reavaliar o projeto Porto dos Casais. Decidiu-se reaproveitar o projeto, porém indicando a manutenção do Muro da Mauá. No governo Yeda Crusius, em 2007, ano de confirmação da Copa do Mundo 2014 no Brasil, o projeto ganhou novos contornos. Na ocasião, a iniciativa privada foi convocada para participar da elaboração do edital de *Revitalização do Cais Mauá*, a nova identidade do antigo projeto *Porto dos Casais*. A concorrência para a Solicitação de Manifestação de Interesse foi internacional. No ano seguinte, foi anunciado o consórcio vencedor, liderado pelo M. Sortti Business Consulting Group, do qual o arquiteto Jaime Lerner fez parte. O grupo apresentou um plano de negócios através de PPP, prevendo a reforma dos armazéns para implantação de lojas, bares e restaurantes; duas torres comerciais para escritórios perto da rodoviária; um hotel de luxo com 300 apartamentos, um shopping com cerca de 13 mil m², um centro de convenções para mil pessoas, museu, terminal hidroviário; trem elétrico ligando todo o complexo; estacionamentos e a redução da altura do muro de três para um metro e cinquenta centímetros (CAIS..., 2013).

O passo seguinte foi alterar o PDDUA para viabilizar o projeto:

O prefeito José Fogaça enviou à Câmara Municipal o Projeto de Lei Complementar que estabelece o regime urbanístico para a revitalização do Cais Mauá. Entregue à Prefeitura em maio, pelo Governo do Estado, a proposta foi aprovada pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente (Comam), pela Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento (Cauge), da Secretaria do Planejamento Municipal (SPM), pelo Conselho Municipal do Patrimônio Histórico Cultural (Compahc) e pelo Conselho do Plano Diretor. (FOGAÇA..., 2009b).

A Lei Complementar nº 638/ 2010 (Anexo B) definiu, então, as regras de usos da área do projeto Cais Mauá e instituiu o novo regime urbanístico. O local era gravado no PDDUA como Área Especial com regime urbanístico próprio. A Lei instituiu usos com apelo turístico, tais como centro de convenções, centro de educação ambiental, museu de tecnologia, centro de referência de artesanato, espaço para incubadoras de empreendimento de base de tecnologia. Ficou assegurada uma área para embarque e desembarque de transporte hidroviário, espaço para realização de feiras e outras atividades públicas, e espaço reservado para a Feira do Livro. A Lei também contemplou diferentes parâmetros para cada subunidade, sendo uma delas libera a construção de edificações com altura de até 100m com Índice de Aproveitamento 1,9.

Uma vez legalizado os novos usos e concedidos índices construtivos atraentes para a construção civil, foi aberta a licitação para a empresa responsável pela construção do projeto que poderia, inclusive, alterar o programa de necessidades proposto pela licitação anterior. A empresa vencedora, o Consórcio Cais Mauá, formado por grupo espanhol (responsável pelo *Port Vell*, em Barcelona) e integrado pelo arquiteto Jaime Lerner, terá o direito de exploração da área por 25 anos.

Ainda em 2010, “a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), órgão ligado ao Ministério dos Transportes e que regula os portos do país, entrou com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) contestando o edital do Cais, alegando que a área é propriedade da União, e não do estado” (CAIS..., 2013). No ano seguinte, o Supremo Tribunal Federal (STF) determinou a instalação de uma câmara de conciliação. Por fim, a Antaq realizou a desafetação da área por meio de Decreto da Presidência da República sob a garantia de recebimento de R\$ 2,5 milhões anuais pagos pelo arrendamento da área. Após o fim da concessão de uso, os bens construídos pertencerão à Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) (CAIS..., 2013).

O caso do GPU Cais Mauá é mais um exemplo das alianças formadas entre as diferentes esferas de governo para a viabilização do projeto. Neste caso, o articulador principal foi o governo estadual, e o papel da PMPA se destaca por legalizar no PDDUA o novo negócio,

tornando-o atrativo do ponto de vista da exploração pelo setor privado. Uma vez legalizado, a PMPA ficou responsável pelas aprovações de Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), entre outros licenciamentos necessários para o início das obras. A necessidade de agilidade e flexibilidade nas aprovações se traduz na estrutura organizacional da PMPA.

Em 2012, sob a Lei nº 11.397/ 2012 foi criado o Gabinete de Desenvolvimento e Assuntos Especiais (Gades), subordinado diretamente ao Gabinete do Prefeito. Conforme Art. 5 da Lei, “é finalidade básica do Gades a captação de recursos externos, para ampliar a capacidade de investimentos no Município de Porto Alegre, por meio da articulação e do fomento de parcerias público ou privadas, viabilizando a execução de projetos especiais” (PORTO ALEGRE, 2012, p. 2). O Gades se torna, então, o setor responsável por projetos especiais como Cais Mauá e Revitalização da Orla do Guaíba. É importante notar que foi nomeado para o cargo Edeimar Tutikian, integrante da Comissão de Revitalização do Cais do Porto no Governo do Estado durante a gestão de Yeda Crusius. Nesse cenário, os técnicos da ex-SPM, atual SMURB, são mais uma vez colocados à parte do processo.

No que diz respeito aos impactos do projeto na cidade, a PMPA caracteriza o GPU como estratégico e segue outros exemplos de empreendimentos que recuperam frentes portuárias em desuso (METRÓPOLIS..., 2011). Muitos são os projetos de regeneração urbana que seguem esse modelo, como Port Vell, em Barcelona; Inner Harbour, em Baltimore; Puerto Madero, em Buenos Aires; e Estação das Docas, em Belém do Pará. Existe a expectativa, por parte da PMPA e demais empreendedores, de que o projeto atue catalisando um novo processo de revitalização do Centro Histórico.

Como definem Merlin e Choay (2010, p. 659), “a revitalização de um lugar não pode ser espontânea, ela é planejada”. Os autores, no verbete *réanimation*, um sinônimo para o termo, descrevem a revitalização como “uma ação de devolver animação, de dar vida a edifícios abandonados ou a conjuntos urbanos em processo de esvaziamento”; pode se tratar de devolver as funções originais do lugar, como comércio e habitação ou, até mesmo, instituir novas funções, como as culturais, por exemplo.

O Centro de Porto Alegre, na década de 1990, sofreu intervenções para promover a revitalização da área, uma vez que, com o crescimento da cidade e com a criação de shoppings centers, ocorreu a migração de moradores de maior renda e de atividades comerciais para outros

bairros. Assim, o Centro perdeu o vigor que teve no passado. Com um projeto que incluía a reforma de prédios antigos e sua transformação em centros culturais, como o Hotel Majestic transformando na Casa de Cultura Mário Quintana, por exemplo, a revitalização se constituiu em um esforço para propiciar novos atrativos a uma área da cidade com infraestrutura consolidada, porém em crescente desuso. Além disso, no 2º PDDUA, o Centro Histórico foi gravado pelo Art. 83 como área de revitalização, apontando para a necessidade de um plano específico envolvendo a multiplicidade de características que o configura.

Embora o GPU Cais Mauá possa vir a promover a revitalização do Centro Histórico, ele possui características diferentes das implantadas no passado. Além do que, trata-se de uma intervenção pontual de grande porte e não de um plano específico contemplando a disseminação de seus efeitos no território. A principal diferença é a participação do setor privado. Por se tratar de uma PPP na qual o setor privado irá explorar o local, há possibilidade de que as atividades realizadas no Cais Mauá sejam bastante elitistas, a exemplo dos casos listados acima, como Puerto Madero e Estação das Docas. Assim, um espaço da orla do rio que poderia ser amplamente utilizado pela população, sem barreiras de acesso pela renda, corre o risco de ser elitizada. A construção de um shopping ao lado da Usina do Gasômetro (Figura 23), loja da concessionária de carros Hyundai e da microcervejaria Dado Bier apontam nessa direção.

FIGURA 23 – SHOPPING CENTER NA ORLA – EMPREENDIMENTO CAIS MAUÁ



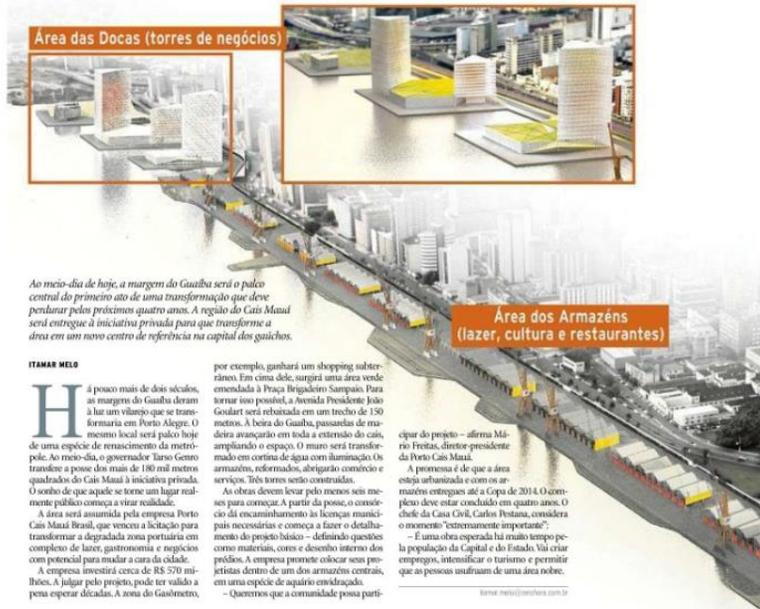
Fonte: TÉCNICOS...(2011)

Na coalizão para a implantação de GPUs sob a ótica do empreendedorismo urbano, o Grupo RBS mais uma vez atuou com força. Em reportagem especial (ver Figura 24) sobre o lançamento do projeto, afirma que o Cais Mauá “(...) será palco hoje de uma espécie de **renascimento da metrópole**” (MELO, 2011, grifo meu), acrescentando: “ao meio-dia, o Governador Tarso Genro **transfere a posse** dos mais de 180mil metros quadrados do Cais Mauá **à iniciativa privada, o sonho de que aquele se torne um lugar realmente público começa a virar realidade**” (MELO, 2011, grifo meu).

FIGURA 24 – REPORTAGEM ESPECIAL CAIS MAUÁ

Reportagem Especial

PONTAPÉ INICIAL Novo cais até a Copa



Até meio-dia de hoje, a margem do Guaíba será o palco central do primeiro ato de uma transformação que deve perdurar pelos próximos quatro anos. A região do Cais Mauá será entregue à iniciativa privada para que transforme a área em um novo centro de referência na capital dos gaúchos.

ITAMAR MELÓ

Há pouco mais de dois séculos, as margens do Guaíba deram à luz um vilarejo que se transformaria em Porto Alegre. O mesmo local será palco hoje de uma espécie de renascimento da metrópole. Ao meio-dia, o governador Tarso Genro transfere a posse dos mais de 180 mil metros quadrados do Cais Mauá à iniciativa privada. A área será assumida pela empresa Porto Cais Mauá Brasil, que venceu a licitação para transformar a degradada zona portuária em complexo de lazer, gastronomia e negócios com potencial para mudar a cara da cidade. A empresa investirá cerca de R\$ 570 milhões. A julgar pelo projeto, pode ter valido a pena operar décadas. A zona do Gasômetro,

por exemplo, ganhará um shopping subterrâneo. Em cima dele, surgirá uma área verde emendada à Praça Brigadeiro Sampaio. Para tornar isso possível, a Avenida Presidente João Goulart será rebaixada em um trecho de 150 metros. A beira do Guaíba, possuída de modo inteiro em toda a extensão do cais, ampliado e espaço. O muro será transformado em cortina de água com iluminação. Os armazéns, reformados, abrigarão comércio e serviços. Três torres serão construídas. As obras devem levar pelo menos seis meses para concluir. A partir da posse, o consórcio de encaminharão às licenças municipais necessárias e começa a fazer o detalhamento do projeto físico – definindo questões como materiais, cores e desenho interno dos prédios. A empresa promete colocar seus projetos dentro de um dos armazéns centrais, em uma espécie de aquário envidraçado. – Queremos que a comunidade possa parti-

cipar do projeto – afirma Mário Freitas, diretor-presidente do Porto Cais Mauá. A promessa é de que a área esteja urbanizada e com os armazéns entregues até a Copa de 2014. O consórcio deve estar concluído em quatro anos. O chefe da Casa Civil, Carlos Pestana, considera o momento “extremamente importante”. – É uma área esperada há muito tempo pela população da Capital e do Estado. Vai criar empregos, intensificar o turismo e permitir que as pessoas usufruam de uma área nobre.

Modelos para Porto Alegre

BALTIMORE
Um dos principais portos dos Estados Unidos no passado, o Free Harbor de Baltimore se transformou em símbolo de cidade. Sua revitalização é considerada modelo mundial de renascimento de áreas degradadas e gerou milhares de empregos. A zona portuária hoje inclui parques e praças cercadas por edifícios de escritórios, hotéis, museus e espaços de lazer. Iniciada há meio século, de forma pontual, a revitalização influenciou mais de cem cidades no mundo.

BARCELONA
Duas décadas atrás, o Port Vell era uma zona portuária decadente e abandonada, com pouca gente por lá. Hoje, recebe mais de 18 milhões de visitantes ao ano. Em uma área perfeitamente planejada, os visitantes encontram lojas, cinemas, bares, restaurantes, aquário e uma infinidade de outras atrações. A revitalização foi realizada como parte das preparações de Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992 e ajudou a transformar toda a cidade.

BUENOS AIRES
Construído no final do século 19, o Puerto Madero estava desabitado até o início dos anos 2000. Por causa do aumento do tamanho das navios, o renascimento da área demorou quase um século. Hoje, há mais de 100 prédios, galerias de arte, universidades e outros serviços. Armazéns e prédios adaptados por arquitetos de ponta transformaram a área em bairro sofisticado.

BELÉM DO PARÁ
O Estádio das Docas, em Belém, é uma prova de que a tendência de remodelar zonas portuárias decadentes pode ser transplantada com sucesso para o Brasil. Três armazéns, totalizando 32 mil metros quadrados, foram recuperados ao longo de 800 metros de areia. Desde a inauguração, em 2000, o local viveu um boom de comércio, cultura e lazer. Cada um dos três armazéns ganhou destinação específica. O complexo conta ainda com teatro e anfiteatro.

ENTREVISTA

José Munné, presidente do conselho de administração do Porto Cais Mauá Brasil

“Toda a cidade vai passar por aqui”



Entre 1986 e 1996, como presidente do porto de Barcelona, José Munné comandou um projeto de remodelação que virou referência internacional. Aos 67 anos, quer repetir a dose. Presidente do conselho de administração do Porto Cais Mauá Brasil, Munné diz ter uma inclinação especial pela obra gaúcha, por ser seu “projeto de final de carreira”. *Então, começa a entrevista a seguir:*

ZH – Quais serão seus primeiros passos a partir de agora?
Munné – É como se descessem a ladeira de uma corrida. Primeiro tem de preparar o motor, que significa obter as licenças ambientais e de mobilidade. Quando tivermos as licenças, o que cresço que vai levar um mês ou sete meses, aí, sim, começaremos a trabalhar.

ZH – O que será feito primeiro?
Munné – A urbanização deste espaço, para que depois se possa atacar em cima dele. Abrange fazer todos os acessos da cidade ao porto, que são caros e difíceis de executar e a ampliação da beira do cais, com praias de madeira original. Com a urbanização, a cara do lugar já vai ter mudado. O cais terá a permeabilidade com a cidade que hoje não existe e estará acessível aos cidadãos. O trabalho nos armazéns vai ocorrer com essa urbanização.

ZH – O que estará pronto para a Copa?
Munné – Teremos de 60% a 65% do projeto entregue. Os armazéns e os acessos estarão prontos. O hotel poderá estar concluído. E a área do Gasômetro, em estado avançado.

ZH – É o projeto inteiro?
Munné – Em quatro anos.

ZH – O senhor presidia o porto de Barcelona na remodelação. Que comparação se pode fazer com Porto Alegre?
Munné – Há muito em comum. A primeira semelhança é serem portos inacessíveis aos cidadãos. A segunda, é que o centro vivo da cidade está ao lado do porto. A terceira comparação é a magnitude. São quase dois quilômetros de longitude, como em Barcelona.

ZH – Em que medida o projeto é inspirado em Barcelona?
Munné – Nesse tipo de projeto, não se pode inventar demais. Se colocarmos aqui atividades intensas para jovens, a cidade não vive. Seria só para jovens. O conceito é familiar, o que quer dizer que é para passar, para lazer, com atrações, coisas para toda a família. Será um espaço para os cidadãos, como os praças e os parques. Não será exclusivo de ninguém. Ninguém vai precisar pagar nada. É igual a Barcelona. Não entrará em um lugar que se chama Porto Cais Mauá. Tudo será cidade.

ZH – Mas o muro permanente?
Munné – O muro foi um problema para nós. Teríamos preferido tirá-lo. Mas as autoridades, crises que com bom critério, disseram que o muro é insubstituível. Por sorte, Jaime Lerner apresentou uma solução, criando uma cascata de água, uma pequena obra de arte. Certo que em pouco tempo esse será um ícone de Porto Alegre. Hoje, a cidade não tem ícones. Quer dizer, há ícones. Mas em Paris, há a Torre Eiffel, em Nova York, a Estátua da Liberdade. Cada grande cidade tem um ícone que a identifica. O muro será o ícone de Porto Alegre. Ele é muito original. Não existe outro lugar que tenha uma tela de água como essa. Centros comerciais há muitos, hotéis há muitos, mas uma tela de água só Porto Alegre tem.

ZH – O que se pode esperar em número de visitantes em Porto Alegre?
Munné – A questão é que o espaço esteja integrado na cidade e tenha vida o tempo todo, com eventos, festivais e feiras. Se tiver vida, toda a cidade vai passar por aqui. Não tem um lugar de centralidade forte, ponto de encontro e referência. O Porto Cais Mauá será isso.

ZH – Houve postergações no projeto. Você tirou meio de que ele não saísse?
Munné – Houve momentos críticos. Ficamos preocupados, passamos quatro anos trabalhando nisso. Já me considero cidadão de Porto Alegre, porque tenho vindo aqui nestes quatro anos. Para mim, este projeto é muito importante. É um projeto final de carreira.

Rodrigo Mucelli
Editor de Copa
rodrigo.mucelli@zerohora.com.br

Um novo cartão-postal

Porto Alegre deve receber investimentos de R\$ 1 bilhão em infraestrutura para a Copa do Mundo. Mas é o Cais Mauá, um projeto que não foi pensado para o Mundial e não está no PIA da Copa, que deve dar aos turistas de 2014 uma revolução duradoura. Visitantes e eventos são fundamentais para qualquer cidade, e os recursos públicos para o Mundial têm ênfase certo ao beneficiar a população que fica depois que os jogos terminam. Portos, corredores de ônibus e visitantes não impressionam visitantes – um destino turístico precisa de algo mais. Lugares como o espaço entre os armazéns do antigo porto e as águas do Guaíba, com o pôr-do-sol que faz suspirar quem foi à Beiral recém-encerrada, fazem a visita se estender além dos 15 dias de jogos que Porto Alegre terá – nas lembranças e nas mídias sociais. É isso que importa: que um Cais Mauá revitalizado tem para a Copa: dar a quem virá, além de um belo cartão-postal, um bom motivo para voltar.



Fonte: Jornal ZH (MELO, 2011, p.4-5)

Observa-se uma inversão de termos e uma retórica mistificadora. O local, que até então abrigava diversas atividades efêmeras de caráter aberto e público, como Feira do Livro, Bienal do Mercosul, Feira Brasil Rural Contemporâneo, além de atividades permanentes como marina pública, vai se tornar “um lugar verdadeiramente público” ao ser entregue para o setor privado? O que de fato está acontecendo é uma privatização do espaço público, a exemplo de outras ações da atual administração municipal, que utiliza amplamente a modalidade de PPP patrocinada para renovar espaços públicos. Estes são os casos da Pepsi-Cola na Orla do Guaíba e Parque da Redenção, Oi e Opus Promoções no Auditório Araújo Vianna, e Coca-Cola no Largo Glênio Peres. Estas empresas, ao investir na manutenção e reforma dos espaços públicos, ganham espaço no mesmo local para propaganda e marketing da marca, além de lucrar com seu uso, como no caso do Auditório.

O próprio grupo Vonpar, representante da Coca-Cola no estado, estuda a possibilidade de se retirar como investidor no Cais Mauá Brasil, por conta dos atrasos do início das obras. O grupo tinha o projeto de construir dentro de um dos pavilhões uma mini fábrica da Coca-Cola, justamente para a Copa do Mundo. Além disso, outro motivo explicitado pelo presidente do grupo indica que

A revisão de planos para o Cais Mauá faz parte de um movimento maior do grupo empresarial. Vontobel admitiu estar repensando a atitude do grupo nas ações para a comunidade gaúcha, diante de críticas permanentes feitas em redes sociais às iniciativas em projetos como a restauração do Largo Glenio Peres e a remodelação do auditório Araújo Vianna. “Fizemos um investimento grande na reconstituição do largo e todos os dias somos criticados na internet como se tivéssemos privatizado a área pública”, observou o dirigente. “Estamos repensando este tipo de investimento, já que somos tão criticados. Não fazemos isso para sermos apedrejados.” (COMUNELLO, 2013)

No que se refere aos impactos na região central da cidade, além de aumentar o fluxo de automóveis e pessoas de alta renda que consumirão os produtos oferecidos no empreendimento Cais Mauá, ao que tudo indica, ocorrerá junto o fenômeno da gentrificação.

Assim com ocorre no projeto Cais Mauá, a qualificação da Orla do Guaíba também é um projeto antigo. Em 1986, o Prefeito Alceu Colares lançou o Projeto Orla do Guaíba. Na ocasião, só foi construída a Av. Beira-Rio. O projeto sofreu fortes críticas da população e de ambientalistas que fizeram um “abraço” de 3km junto ao rio. As críticas se referiam à participação da sociedade em um projeto de área pública e à demolição da Usina do Gasômetro (atualmente tombada como patrimônio histórico), entre outros. Embora o projeto

tenha sido amplamente criticado, a população provavelmente apoiaria um projeto realizado de maneira participativa que devolvesse o rio para a cidade (PACHECO, 2003).

A qualificação da orla continuou, portanto, como pauta e ganhou espaço no 2º PDDUA, onde foi gravada no Art. 83 como Área de Revitalização. Para o caso da Orla, a Lei prevê que o local “deverá ser objeto de planos e projetos específicos a fim de integrar a cidade com o seu lago através da valorização da paisagem e visuais urbanas, exploração do potencial turístico e de lazer e o livre acesso da população” (PORTO ALEGRE, 1999).

Uma vez aprovado o 2º PDDUA, segundo Allet et al. (2013), a técnica da SPM Lígia Ebsen, por iniciativa própria, começou a trabalhar no plano e no projeto específico para a área. Quando Lígia se aposentou, Marcelo Allet deu continuidade ao trabalho e assumiu a coordenação do então chamado GT Orla, um grupo de trabalho envolvendo outras Secretarias para desenvolver o plano de diretrizes para a Orla do Guaíba.

Quando foi Secretário da SPM, Fortunati conheceu o trabalho do GT Orla e se empenhou em arrecadar recursos para colocar em prática o projeto. Em 2008, em reunião na Federasul, o então Secretário apresentou o projeto na intenção de atrair investidores para uma futura PPP. Na ocasião, quando questionado sobre a diferença desse projeto para outros que não saíram do papel, Fortunati

[...] explicou que, pela **primeira vez, a orla é pensada de modo global e não a partir de empreendimentos específicos**. ‘Além disso, o estudo possui um grande embasamento técnico, fruto de uma aprofundada análise da área’, destacou o secretário. Fortunati lembrou também que a SPM busca, juntamente com a Fundação Getúlio Vargas, a melhor fórmula de parceria público-privada para executar o projeto, o que garantiria sua viabilidade. O **principal diferencial** apresentado pelo secretário, contudo, foi o **debate público que será iniciado sobre o tema** (EMPRESÁRIOS, 2008, grifo meu).

Na mesma ocasião, Fortunati anunciou que uma das maneiras de ampliar o debate público, na busca de melhores soluções para o projeto, “culminará na realização de um concurso Público de Ideias para a Orla, que está em fase de captação de recursos e deverá ser realizado ainda em 2008” (EMPRESÁRIOS, 2008).

Entretanto, três meses após esta declaração, foi anunciado o vencedor do modelo de negócio do GPU Cais Mauá, integrado pelo arquiteto Jaime Lerner. Um ano depois, Porto Alegre foi confirmada como cidade sede da Copa do Mundo 2014. O concurso público nunca aconteceu. O então secretário da SPM, que se tornou Secretário da Secopa e, posteriormente, Prefeito, desarticulou o projeto da orla nos moldes iniciais, que seguia uma lógica de planejamento urbano e envolveria participação da sociedade. Em novembro de 2011 foi

assinado o contrato com o consórcio vencedor da licitação de projeto e construção do Cais Mauá, consórcio do qual o arquiteto Jaime Lerner também fazia parte. Apenas um mês após a assinatura deste contrato, a PMPA contratou os serviços do arquiteto para realizar o projeto Orla do Guaíba. Como contou Allet, “o projeto da orla central foi bater asas sozinho” (ALLET et al., 2013). A justificativa da PMPA foi de uma contratação por notório saber, prevista na legislação para dispensa de licitação. Segundo Allet et al. (2013) “a continuidade do trabalho da orla central foi dada ao escritório do arquiteto Jaime Lerner. A PMPA achou por bem contratar o escritório para desenvolver os projetos arquitetônicos. Em tese, os projetos estão sendo executados a partir das diretrizes de desenho urbano que a gente entregou. Mas eu não tenho certeza se isto está acontecendo”.

Quando Lerner foi designado para projetar a Orla, os técnicos da SPM foram afastados do processo. O projeto passou a ser comandado por Tutikian, no Gades. O arquiteto curitibano apresentou estudos iniciais, no nível básico, ao CMDUA e à CAUGE. O jornal *Zero Hora* deu amplo destaque para a obra, que mereceu reportagem especial (ver Figura 25). Segundo um dos entrevistados, em 2013 Lerner realizou uma apresentação na SMURB. Todos aguardavam a possibilidade de conhecer o projeto, mas a apresentação foi focada no trabalho como um todo do escritório do arquiteto. Ao fim da reunião, Allet perguntou ao arquiteto se os estudos e o plano de diretrizes realizado pelo GT Orla estariam sendo levados em consideração. Lerner, ao responder, deu a entender que não conhecia o estudo.

FIGURA 25 – REPORTAGEM ESPECIAL EM ZH SOBRE A ORLA DO GUAÍBA

Reportagem Especial
 SEM-FRAN GUÍBA-FEIRA, 10 DE DEZEMBRO DE 2012

ORLA REPAGINADA
Parque 24h para curtir o Guaíba

ARQUIBANCADA PARA O POENTE
 Uma das intervenções mais marcantes do projeto de revitalização da orla é o aproveitamento de estruturas existentes. Assim, a antiga doca de madeira, que servia para a construção de um antigo mercado que, além de facilitar o acesso, poderia ser utilizada como estacionamento para os usuários do parque.

LUZES EM CHÃO DE ESTRELAS
 A iluminação é uma das principais marcas do projeto e se repete em toda a extensão. Para isso, os postes especiais e iluminados de LED foram o produto escolhido para ser usado. Cada poste do projeto é uma peça única e se trata de um produto desenvolvido especialmente para este projeto, a fim de valorizar a orla como um espaço de lazer.

ENTREVISTA
Jaime Lerner, arquiteto responsável pelo projeto e ex-governador do Paraná
"Gosto muito do pôr do sol de Porto Alegre"

A TRINCA DE NOVIDADES

NO CAS, A SEGUNDA OBRA

Fonte: Gonzatto (2012, p. 4-5).

É importante destacar que desde esta primeira reunião com os conselhos, que aconteceu três meses após a assinatura do contrato, não houve nenhuma outra apresentação. O Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) do Rio Grande do Sul solicitou duas vezes à PMPA a realização de audiência pública para que o arquiteto Lerner pudesse explicar o projeto à sociedade, uma vez que as imagens em 3d do projeto são ainda muito incipientes. Segundo o Presidente do IAB, Tiago Holzmann, os dois pedidos não foram atendidos. O IAB decidiu, então, fazer uma convocação nas redes sociais para a realização de audiência pública sobre o projeto de revitalização da orla do Guaíba. O intuito era mostrar a quantidade de pessoas interessadas em conhecer o projeto e participar da sua construção. O IAB solicitou, então, uma audiência pública à Câmara de Vereadores, que atendeu o pedido. A audiência ocorreu no dia 14 de outubro de 2013, no plenário da Câmara de Vereadores. Lerner e sua equipe apresentaram os mesmos 3ds datados de abril de 2012. Pouco ou quase nada explicaram sobre o projeto. Fez-se uma apresentação sumária, pobre em informações, sejam elas conceituais ou de projeto arquitetônico. Lerner apresentou o zoneamento geral e o detalhamento da primeira faixa de 1.500m. Ao fim da apresentação o arquiteto alertou que esta etapa estava finalizada e

que, por isso, não poderia mais sofrer modificações. Na audiência, delegados e conselheiros da RP1, IAB, AGAPAN e vereadores de oposição expuseram seus descontentamentos, que podem ser resumidos da seguinte maneira:

- 1) Contratação do arquiteto Jaime Lerner por notório saber pelo valor de R\$ 2,15 milhões, ou seja, sem a realização de concurso público de projeto, para que se pudesse debater e escolher a melhor proposta.
- 2) Crítica a um processo de planejamento que exclui os técnicos da SPM e as instâncias de participação, como o CMUDUA e Câmara de Vereadores e, por fim, exclui a população em geral.
- 3) Ausência de EIA-RIMA para prevenir os impactos socioambientais. O ex-secretário da SMAM, Zácchia, teria fornecido a liberação ambiental sem que fossem realizados os estudos e relatórios necessários.

No dia seguinte à audiência, o prefeito Fortunati declarou que o executivo não participará mais de Audiências Públicas na Câmara de Vereadores. A justificativa de Fortunati foi a seguinte: “Jaime Lerner é um dos urbanistas mais respeitados do mundo, recebido com tapete vermelho em todos os lugares. Ontem, quem foi desrespeitado foi a prefeitura” (ROCHA, 2013). Entretanto, é preciso alertar para o fato de que esta audiência foi a mais tranquila dentre todas as presenciadas durante este trabalho. A diferença foi que ao invés da maioria de manifestações exaltadas e por vezes incoerentes, a audiência do projeto da orla foi a de argumentos mais especializados, coerentes e acima de tudo contundentes.

Há temor de que o projeto da nova orla tenha um caráter elitista. Segundo um dos conselheiros da RP1, no projeto apresentado o único lugar para sentar seriam mesas em bares – na apresentação, em nenhum momento se fez menção a bancos. Outra situação bastante polêmica é a transformação da Praça Júlio Mesquita, em frente à Usina do Gasômetro, em estacionamento. Atualmente, a praça, mesmo abandonada pela PMPA, é bastante utilizada pelos moradores do Centro Histórico e representa um importante espaço de transição entre o bairro e uma área de lazer como a orla, que abrange a população de toda a cidade. Allet também se preocupa com a elitização da orla e questiona que não viu, no projeto, estratégias que promovam a acessibilidade ao local através de opções para ultrapassar a barreira do dique da Av. Beira-Rio, possibilitando o acesso para além dos que se locomovem de automóvel.

Por fim, vale ressaltar, que a contratação de Lerner vai além de acordos políticos. A contratação deste profissional se relaciona com o que Harvey (2011) chama de espetáculo

urbano, referindo-se à fetichização do espaço via design de arquitetos de renome internacional. Lerner foi o único arquiteto brasileiro Presidente da União Internacional dos Arquitetos (UIA) e tem seu trabalho reconhecido mundialmente.

O caso da unidade orla se baseiam na parceria público-privada formal – ver Quadro 11. Ou seja, existe a concessão de exploração da área, em troca da execução do projeto ou mesmo de sua manutenção. O projeto Cais Mauá será construído inteiramente com investimentos do setor privado. Já o da Orla do Guaíba recebeu grandes investimentos do Ministério do Turismo e de emendas parlamentares para sua construção. Mesmo assim a PMPA estuda a possibilidade de conceder espaços à iniciativa privada em troca de sua manutenção ou mesmo construção. Este modalidade se aplicará para equipamentos pontuais com pistas de skates, quadras de esportes etc.

QUADRO 11 – PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA: ORLA

Projeto	Participação		PPP
	Setor Público	Setor Privado	
Cais Mauá	Concessão de uso da área Aumento de Índices urbanísticos	Consórcio Porto Cais Mauá Brasil – exploração da área por 20 anos	FOR
Orla do Guaíba	Ministério do Turismo	Parcerias futuras pelo uso dos espaços para publicidade em troca de investimentos na construção de projetos específicos, ou mesmo na sua manutenção	FOR

Fonte: Elaborado com base em CAIS...(2013) e LISTA...(2013). Legenda: FOR- Formal.

Os tramites envolvendo o projeto Cais Mauá exemplificam mais uma vez as práticas do planejamento de facilitação. Alterações de índices, concessão de área, e definição de novos usos que sejam atrativos necessários para os futuros parceiros privados garantindo-lhes mais lucro. Esse mesmo caso indica, também, a incorporação do planejamento de administração privada, uma vez que o setor privado formulou o projeto e será seu gestor pelos próximos 20 anos. Já o GPU Orla do Guaíba é outro exemplo de estratégia de empreendedorismo urbano relacionada à competição por superávits de governos centrais (Harvey, 2006). Para o GPU Cais Mauá, o governo federal não investiu capital direto, mas atuou na facilitação junto à Antaq para a liberação da área. Além disso, ambos os GPUs Orla do Guaíba se enquadram na estratégia de empreendedorismo no que se refere à divisão espacial do consumo (HARVEY, 2006). Por fim, os dois casos, principalmente o da Orla do Guaíba, exemplificam que em

meio à práticas de planejamento mercadófilo, o corpo técnico e a estrutura organizacional da PMPA envolvida diretamente com o planejamento urbano é colocada a parte do processo.

CONCLUSÃO

Esta dissertação abordou o tema das práticas de planejamento urbano e seu processo de transformação no contexto da realização de um megaevento como a Copa do Mundo, analisando o caso de Porto Alegre.

Como vimos, o Mundial de Futebol é utilizado como uma maneira de difundir a imagem da cidade seguindo a lógica da concorrência interurbana em uma nova geografia de centralidades periféricas. A imagem almejada pelos governantes é a de uma cidade moderna, desenvolvida e eficiente que possa vir a ser considerada a melhor cidade sede da Copa do Mundo. Nesse contexto, a participação popular e a promoção de ações sociais e ambientais, bem como de crescimento econômico, expressas no mapa estratégico, são consideradas instrumentais para garantir excelência na realização dos jogos e na geração de legados. Esses legados, por sua vez, são usualmente associados a todos os estratos sociais em declarações, como a dos governantes municipais de Porto Alegre, que afirmam que a Copa será “para todos” e que as obras realizadas são “para toda a cidade”.

Entretanto, este trabalho mostrou também que os objetivos e as intenções declaradas nem sempre caminham nesta direção, o que pode ser identificado no próprio mapa estratégico da administração. Nele, o tema do desenvolvimento social é apresentado sem conexão com o

conjunto de ações organizadas em torno da realização do mundial. Portanto, caso venham a ocorrer impactos benéficos, certamente estes terão sido resultados indiretos e não planejados. Como mostrado anteriormente, no mapa associam-se à Copa apenas os temas relacionados ao crescimento econômico, ao empreendedorismo, à inovação e à criação de um ambiente favorável aos negócios, todos considerados mais do que positivos, segundo a lógica do empreendedorismo. Uma vez que, como visto anteriormente, a criação de um modelo de sucesso e de um consenso acerca dos efeitos benéficos da realização de um megaevento tem base no empreendedorismo que se configurava nos Estados Unidos, tendo como marco inicial o caso das Olimpíadas de Los Angeles, em 1984, que transformou a relação dos jogos com a organização política e espacial das cidades sedes, inserindo fortemente o setor privado na sua realização. Embora a literatura de megaeventos usualmente aborde Barcelona 1992 como um marco na história dos jogos e do desenvolvimento urbano, a transformação fundamental aconteceu em 1984. O caso de Barcelona é fruto de um aprimoramento dos jogos de Los Angeles, portanto construído também a partir da lógica do empreendedorismo.

Ao analisar o caso de Porto Alegre, percebe-se que o momento de realização do megaevento inspirou a adoção das práticas do empreendedorismo urbano, mas, sobretudo, para a difusão do empresariamento e o aprofundamento do gerencialismo. As páginas do *Jornal Zero Hora* do Grupo RBS, principal veículo de informação e formador de opinião no Estado, usualmente indicava a empresa e o setor privado como competentes para a promoção da transformação da cidade. Neste contexto, a PMPA por conta da burocracia inerente ao setor público seria menos capaz de responder às demandas do megaevento. A RBS, integrante da coalização para crescer (LOGAN; MOLOTCH, 1993), preparou a opinião pública para os novos contornos adotados pela atual gestão na PMPA. Como expressado no mapa estratégico, a reorganização institucional da PMPA e a preferência por parceiras público-privadas são exemplos importantes do aprofundamento do gerencialismo na administração pública de Porto Alegre. O gerencialismo, já presente no governo Tarso Genro (1993-1996), inclusive no que se refere aos debates e propostas para a cidade – o denominado urbanismo às avessas de Ferreira (2010) – foi aprofundado no governo de Fogaça (2005-2008), e encontrou terreno fértil no governo seguinte (Fogaça e Fortunati, 2009-2012) e atual (Fortunati, eleito em 2012), para consolidar-se e diversificar-se, impulsionado pela realização da Copa do Mundo.

No que se refere à reorganização administrativa, se constata a centralização da tomada de decisão no alto escalão da Prefeitura em coalizão com seus associados, sejam eles do setor público ou privado. Aos técnicos comprometidos com uma prática de planejamento urbano

não ditado pelo mercado, restou conhecer os novos projetos pelas páginas dos jornais. Como parte da consolidação e aprofundamento do gerencialismo, o empreendedorismo urbano ganhou espaço. Como visto anteriormente, e sintetizado no Quadro 12 todos os projetos se associam a pelo menos uma das estratégias de empreendedorismo urbano propostas por Harvey (2006).

QUADRO 12 – SÍNTESE DAS PRÁTICAS DE EMPREENDEDORISMO URBANO

Unidade de Análise	Projeto	EEU1	EEU2	EEU3	PPP
Mobilidade	Corredor Av. Tronco				
	Corredor 3º Perimetral				
	Corredor Padre Cacique/ Av. Beira-Rio				
	BRT – Protásio Alves				
	BRT – João Pessoa				
	Corredor Rua Voluntários da Pátria				
	Prolongamento Av. Severo Dullius				
	Complexo da Rodoviária				
	BRT – Bento Gonçalves				
	BRT- Padre Cacique				
	3 vias Beira-Rio				
	Aeroporto Salgado Filho				
	Aeromovel				
	Linha 2 metrô				
Estádio	Gigante para Sempre				
	Arena do Grêmio				
Orla	Cais Mauá				
	Orla do Guaíba				

Legenda: **EEU1** = Estratégia de Empreendedorismo Urbano referente à divisão espacial do consumo. **EEU2** = Estratégia de Empreendedorismo Urbano referente à obtenção das atividades de controle e comando. **EEU3** = Estratégia de Empreendedorismo Urbano referente à redistribuição de superávits do governo. **PPP** = Parceria Público-Privada.

Como mostrado no Quadro síntese, para a unidade de análise mobilidade, todos os projetos se enquadram na estratégia referente à obtenção das atividades de controle e comando. Segundo Harvey (2006) e Sassen (2010), o investimento em mobilidade e comunicações é primordial para a atração do setor de negócios. Todas as obras desta unidade de análise, que se referem à ações articuladas pela PMPA têm como base a parceria público privada. Nela, o CIERGS aparece como ator diretamente interessado. A falta de instrumentos de planejamento para o setor da mobilidade urbana propiciou que a estratégia adotada fosse exatamente a da especulação em prol do crescimento econômico. Ao justificar as escolhas das obras, a PMPA desengavetou uma série de projetos propostos por antigos planos diretores, datados e em larga medida superados, na tentativa de associá-las a algum tipo de planejamento. Como mostrado, Porto Alegre é a cidade no país que mais está investindo em transporte individual, baseado no automóvel, implantando um projeto rodoviaria que

interessa a setores econômicos particulares em detrimento da qualidade de vida da população como um todo.

Verifica-se que o legado da Copa não beneficiará as populações de baixa renda, como tem sido divulgado, uma vez que dentre os dez projetos de mobilidade urbana da Matriz de Responsabilidade, apenas três tratam do transporte coletivo. Os projetos do BRT trarão pouquíssimas melhorias para o dia a dia do trabalhador, mas transformarão a imagem de Porto Alegre, exibindo estações modernas e terminais com arquitetura contemporânea. Mesmo o projeto do Metrô, antes da intervenção do Ministério das Cidades, seria implantado em área com menor demanda. Como a PMPA explicita, a cidade do futuro será uma cidade de pontes estaiadas e vias expressas; nela, o carro será o ator principal. O pedestre ficará condenado a atravessar largas faixas de asfalto ou, mesmo, fazer grandes contornos para chegar de um ponto a outro por conta de um viaduto ou uma troca de nível. Nem mesmo a Orla do Guaíba, um dos principais locais de lazer da cidade, ficou livre da interferência exacerbada do projeto rodoviário. A orla agora será marcada por uma nova *freeway* de seis faixas que cortará o que deveria ser um parque, por um viaduto estaiado e um terminal de ônibus junto ao espaço de lazer.

Levando em consideração os aspectos ambientais envolvendo o automóvel, que são amplamente conhecidos, é difícil afirmar que o projeto rodoviário incorpore a lógica da sustentabilidade ambiental. Mais difícil, ainda, se for considerada a derrubada de centenas de árvores para a construção de novas vias. Além disso, sabe-se que o conceito de fluidez utilizado pela PMPA está ultrapassado, pois quanto mais se alargar uma rua, mais carros ela terá. Portanto, se a cada vez que aumentar o contingente de automóveis se alargar a rua, a cidade estará condenada. Nesse sentido, o objetivo de promover intervenções de mobilidade duradouras de maneira alguma foi contemplado, pois as vias hoje alargadas em poucos anos estarão deficitárias para este modal de transporte.

O projeto rodoviário tem consequências adversas não somente para o meio ambiente, mas também para as condições sociais de vida. Como se tem notado, a supressão de parques e praças para dar lugar ao automóvel, seja como avenida ou estacionamento, reduz cada vez mais os espaços públicos de lazer e encontro da comunidade. Ao mesmo tempo, o baixo investimento em transporte coletivo deixa a população de baixa renda e os que vivem na periferia e realizam extensos deslocamentos, ainda mais desfavorecida.

O incremento da desigualdade social fica ainda mais evidente se levarmos em conta os casos da Vila Grande Cruzeiro e Vila Dique, diretamente impactadas pelas obras de mobilidade. Famílias foram removidas para outras áreas, como no caso de moradores da Vila Grande Cruzeiro, sem garantias de quando terá uma casa ou, mesmo, se a terá. Embora a PMPA afirme que existe uma política habitacional para esta situação, esta política tem uma direção contrária à da promoção do desenvolvimento social, aproximando-se das políticas higienistas do início do século XIX (o objetivo era afastar os pobres dos centros urbanos e das vistas da população mais privilegiada). Atualmente, a expulsão dos mais pobres tem relação direta com a especulação do mercado imobiliário na zona sul, se levar-se em consideração o caso da Vila Grande Cruzeiro. É importante notar que este não é o primeiro episódio deste tipo na região nos últimos anos. Primeiramente a Vila Foz, ao lado do Barra Shopping Sul, foi removida para a Vila Nova em um projeto de contrapartida da empresa Multiplan. Em seguida, a tentativa frustrada de permuta da área do Morro Santa Tereza para a construção de condomínio de luxo. No local seriam afetadas seis vilas, dentre elas a Vila Gaúcha com mais de 500 famílias. Percebe-se, portanto, que esta limpeza se faz necessária, não para melhorar as condições de vida e salubridade das famílias afetadas, mas para viabilizar o projeto de acumulação do capital por grandes empresas envolvidas no setor da construção civil.

Práticas como estas indicam a utilização de um planejamento de tendência (BRINDLEY, RYDIN, STOKER, 2004) que reorienta o planejamento de interesse público para atender interesses privados. Ou seja, ações e políticas habitacionais como estas implementam processos de acumulação por espoliação (HARVEY, 2012b) e preparam o terreno de uma área com forte potencial de mercado para a intervenção das empresas de construção uma vez livre da cidade informal. O planejamento trabalha, portanto, na configuração e confirmação de uma tendência de mercado e, nesse sentido, abandona, contraditoriamente, a própria razão de ser do planejamento. Ou seja, ao seguir tendências e subordinar-se a interesses com capacidade de definir estas tendências, o planejamento – entendido como a concepção de caminhos para um futuro desejado – é reconvertido em um espaço de interlocução privada (entre agentes públicos e parceiros selecionados) que resulta em uma lista de ações pontuais ditadas por interesses também pontuais.

Percebe-se, portanto, ao analisar a unidade de mobilidade em conjunto com as outras unidades, que o atual governo da cidade de fato coloca em prática o planejamento de facilitação (BRINDLEY, RYDIN, STOKER, 2004). Por exemplo, ao investir em obras como Av. Farrapos, Padre Cacique, Edvaldo Pereira Paiva e no entorno do Estádio Beira-Rio e da

Arena do Grêmio, de fato liberam os clubes e as empresas responsáveis pelas construções das obras de mitigação.

Ao analisar as unidades de análise Estádio e Orla, o planejamento de facilitação (BRINDLEY, RYDIN, STOKER, 2004) fica ainda mais evidente. Os projetos se enquadram na estratégia de empreendedorismo urbano associados à divisão espacial do consumo e, com exceção do GPU Orla do Guaíba, foram viabilizados através de isenções de impostos, doações de terrenos, ganhos em índices construtivos, entre outras medidas, tomadas sempre com o objetivo de tornarem os investimentos atraentes para o setor privado. Já o projeto Orla do Guaíba foi liberado pela SMAM de EIA-RIMA, indicando uma flexibilização no processo de planejamento. É importante notar que a flexibilização no regime urbanístico se consolidou antes mesmo do governo PMDB-PDT. Como mostrado anteriormente, foi no governo do PT que as chamadas “áreas especiais” foram incorporadas aos instrumentos de planejamento urbano na cidade. Como mencionado acima, esta abertura do planejamento urbano à lógica do mercado, ao lado de políticas alinhadas com os ideários da reforma urbana, é denominada por Ferreira (2010) de urbanismo às avessas. A questão é que se um governo dito popular e democrático adota instrumentos para a acumulação via espoliação (HARVEY, 2012b), em um contexto em que essas práticas são legitimadas pela população porque havia ações concomitantes de combate à desigualdade social, fica mais fácil para que, na sequência, estas práticas sejam aprofundadas sem grande oposição.

Para os GPUs das unidades estádio e orla, pode-se afirmar que seus efeitos adversos serão sentidos no território como um todo. Projetos relacionados à divisão espacial de consumo tem o poder catalizador de promover novos investimentos e transformações no território do entorno. A revitalização e renovação de áreas geram novas centralidades no território. Para o caso dos estádios, em especial no da Arena do Grêmio por se tratar de um estádio novo localizado em área pouco consolidada, pode-se reconhecer o início de práticas de planejamento de administração privada (BRINDLEY, RYDIN, STOKER, 2004). Embora o governo não tenha transferido ao setor privado a gestão de processos de renovação urbana de áreas específicas, o GPU Arena do Grêmio foi integralmente idealizado pelo setor privado. Seus efeitos no território já estão sendo sentidos e por hora são geridos pelo setor público. Ou seja, o processo de renovação não foi entregue ao setor privado, mas foi criado por ele. Já para o caso Cais Mauá, o planejamento de administração privada (BRINDLEY, RYDIN, STOKER, 2004) se aplica totalmente. Embora o projeto tenha sido impulsionado pelo setor

público, o modelo de negócio e exploração da área, bem como sua construção e gestão pelos próximos 20 anos são de responsabilidade do setor privado.

É importante notar que a grande maioria dos GPUs estudados só foi colocada em prática pela realização da Copa do Mundo. Não porque fossem exigências da FIFA, com exceção do Estádio Beira-Rio, mas porque o megaevento atraiu investidores e viabilizou linhas de créditos para colocar em prática vários projetos, inclusive projetos antigos. A criação do consenso acerca dos benefícios associados ao mundial resultou também no alinhamento entre as diferentes esferas de governo, unindo esforços em prol de um objetivo comum. O que leva à outra estratégia de empreendedorismo urbano, a competição por superávits dos governos centrais (HARVEY, 2006). Para esta estratégia, constata-se que todos os projetos, com exceção do Cais Mauá, receberam verba do governo federal, seja via PAC da Copa, PAC da Mobilidade, ou mesmo Ministério do Turismo, Emendas Parlamentares e financiamentos via CAIXA e BNDES. Constata-se, também, que todos os projetos, com exceção do aeroporto e aeromóvel, se baseiam em parcerias público-privadas, sejam elas formais ou não.

A ampla utilização de PPPs e a atração de novos investidores para a cidade, expressa pelos atores envolvidos no processo, que incluem empresas multinacionais, em especial do setor da construção civil, a mídia local, empresários do turismo e da indústria. Por outro ângulo, os novos arranjos institucionais indicam a exclusão da participação dos técnicos da PMPA que não corroboram esta trajetória. O processo fica a cargo de pessoas de confiança do alto escalão da Prefeitura e envolve, inclusive, a participação direta do próprio Prefeito, seu Vice e Secretários. A coalizão para crescer (LOGAN; MOLOTCH, 1993) é formada, portanto, pelas três esferas de governo, a federal, a estadual e a municipal, pelos interesses do setor privado, seja ele nacional, ou multinacional e pelo alto escalão da prefeitura.

Na coalizão para crescer (LOGAN; MOLOTCH, 1993), se até mesmo os técnicos do setor de planejamento urbano são colocados à parte, imagine-se o que resta para a população. A falta de informação a respeito dos projetos parece crucial para que a população e suas organizações não “atrapalhem” o projeto da PMPA. Afinal, um projeto debatido com a comunidade demora muito mais tempo para ser elaborado e implementado, além da possibilidade de ter características diferentes das inicialmente desejadas. Como o atual Prefeito foi eleito no primeiro turno e com a votação, em termos relativos, mais expressiva do país, parece crer que tem carta branca para colocar em prática todo e qualquer projeto sem a

participação popular. Nesse contexto, o OP e as audiências públicas, onde pouco ou nada é deliberado, foram utilizados como únicos espaços de participação. Geralmente, as audiências foram realizadas quando os projetos já estavam elaborados e as obras licitadas. Ainda de maneira a reafirmar a falta de interesse da participação da população no processo de planejamento da cidade, o prefeito Fortunati anunciou recentemente, após a audiência sobre o projeto da Orla, que a PMPA não participará mais de audiências públicas promovidas pela Câmara de Vereadores.

Contata-se, portanto, o emprego das práticas de empreendedorismo urbano impulsionadas pela realização do megaevento, resultado de um aprofundamento do empresariamento na administração pública. A partir da utilização do instrumento de intervenção na cidade como GPUs, o território é tratado de maneira fragmentada sob a égide da especulação. A grande variedade de usos e de dimensões dos GPUs se destaca, assim como suas similaridades, em que as práticas de planejamento urbano vão perdendo relevância. Os inúmeros casos apresentados neste trabalho colocam o espaço urbano como mercadoria. O GPU, nesse contexto, ganha traços de empreendedorismo urbano. As práticas que ganham força são as do planejamento mercadófilo, onde o poder público não regula mais o mercado, mas toma posições orientadas para ele. Com a ausência de instrumentos que dominem esta situação e com a articulação de coalizões de atores interessados no processo, consolida-se a lógica do balcão de negócios.

Espera-se que este trabalho tenha contribuído para uma visão mais abrangente e articulada dos 18 projetos em andamento na cidade através da aproximação das referências da administração pública e da geografia urbana, que em tempos de empresariamento precisam ser articuladas com as do planejamento urbano. Esforço, necessário, para compreender as origens da criação do consenso e de um modelo acerca da realização dos megaeventos, para que a pesquisa não se baseasse em manifestações de senso comum, além de possibilitar a identificação de possíveis interferências nas estruturas organizacionais da cidade para muito além de seu espaço. Afinal, este trabalho é, sobretudo, um primeiro estudo sobre o significado do megaevento nas práticas de planejamento urbano em Porto Alegre.

A metodologia empregada se mostrou apropriada para possibilitar um estudo focado nas práticas de planejamento urbano a partir de um grande número de projetos de naturezas e características diversificadas. Nesse sentido, a categorização em unidades de análise foi central. Além do que a organização das análises e a descrição dos fatos a partir das múltiplas

dimensões do GPU se mostraram fundamentais para construir uma narrativa complexa como esta aqui apresentada. Uma vez realizado este apanhado geral, novos horizontes e novas frentes de pesquisa se abrem. Ao que tudo indica, a implantação do planejamento mercadófilo está apenas ganhando seus primeiros contornos. A partir de estudos de casos específicos como Arena do Grêmio e Cais Mauá, poder-se-á avaliar o aprofundamento dessas práticas nos processos de renovação urbana que seguirão tais GPUs e seus impactos. Por um lado, é importante saber o impacto real das obras de mobilidade no sistema da cidade como um todo; por outro, verificar a formação de novas centralidades. Outro fenômeno a conhecer é como tais projetos alterarão a dinâmica do mercado imobiliário, a imagem da cidade, a atração de investimentos, e o incremento no turismo. É possível, também, acompanhar os impactos gerados nas 3.000 famílias nos casos da Av. Tronco e da Vila Dique. Muitas são as possibilidades, mas o desafio central será conhecer os desdobramentos da desestruturação e perda de relevância do planejamento urbano, seus efeitos adversos para a organização da cidade e para os grupos populacionais mais vulneráveis e, centralmente, reconhecer que práticas irão se instituir em substituição ao que até agora tem sido definido como planejamento urbano.

REFERÊNCIAS

- ALTSHULER, A; LUBEROFF, D. *Mega-projects: the changing politics of urban public investments*. Harrisonburg: R.R. Donnelley, 2003.
- ALBANO, T. *O processo de formulação do 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre: rupturas, reunião de fragmentos, inovação ou manutenção de uma tradição secular?* Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura UFRGS, Porto Alegre, 1999.
- AMARAL, M. D. B. *Estado e políticas urbanas na Amazônia: a experiência das intervenções urbanas na orla fluvial de Belém*. Belém: Anais XII ENANPUR, 2007.
- ASCHER, F. *Projet publics et réalisations privées: Le renouveau de la Planification des villes*. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 51: 1992, 4-15.
- ASCHER, F. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Armand Colin Editeur, 1995.
- AVITABLE, A. *La mise en scène du projet urbain: pour une structuration des démarches*. Paris: L'Harmattan, 2005.
- BARBOSA, R. *Convergências de políticas públicas no modo de fazer e refazer a cidade*. Rio de Janeiro: Anais XIV ENANPUR, 2011.
- BARZELAY, M. *Atravesando la burocracia: una nueva perspectiva de la administración pública*. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica: 1998.
- BORJA, J; CASTELLS, M. *As cidades como atores políticos*. *Novos Estudos CEBRAP*, n.45, p. 153-174, jul.1996.
- BORJA, J. *Participação Popular e Planejamento Participativo: a experiência de Barcelona*. In: *As ideias que vão mudar a cidade nos próximos anos*. Porto Alegre: Publicação da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.
- BRINDLEY, T; RYDIN, Y; STOKER, G. *Remaking planning: the politics of urban change*. Nova York: Routledge, 2004.
- CANTILLON, R. *Essai sur la nature du commerce em général*. Paris: Institut Coppet, 2011. Disponível em: (<http://www.institutcoppet.org/wp-content/uploads/2011/12/Essai-sur-la-nature-du-commerce-en-gener-Richard-Cantillon.pdf>)
- CASTELLO, I; CASTELLO, L. *Compacting Porto Alegre, The new "City Gates Project"*. Anais do 44 Congresso ISOCARP, 2008.
- CHALKLEY, B; ESSEX, S. *Urban development through hosting international events: a history of the Olympic Games*. *Planning Perspectives*, n.14, p. 369-394, 1999.

- CHOAY, F. "Urbanisme". In: MERLIN, P; CHOAY, F. *Dictionnaire de L'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: PUF, 2010, pp. 797-802
- COMPANS, R. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.
- COOK, I. G; MILES, S. Beijing 2008. In: GOLD, J. R; GOLD, M. M. *Olympic Cities: City agendas, planning and the world's games, 1896 – 2016*. Oxon: Routledge, 2011. p. 340-358.
- EVANS, G. *London 2012*. In: GOLD, J. R; GOLD, M. M. *Olympic Cities: City agendas, planning and the world's games, 1896 – 2016*. Oxon: Routledge, 2011. p. 359-389.
- FERREIRA, J. S. W. Cidades para poucos ou para todos? Impasses da democratização das cidades no Brasil e os riscos de um "urbanismo às avessas". In: OLIVEIRA, F; BRAGA, R; RIZEK, C. (orgs.). *Hegemonia às avessas*. São Paulo: Boitempo, 2010, p. 185-213.
- FILHOS, G. *O banco mundial e a difusão de modelos de planejamento urbano e de gestão urbana para as cidades: o caso do Produr, BA*. Belém: Anais XII ENANPUR, 2007.
- FIX, M. *Parceiros da exclusão*. São Paulo: Editora Boitempo, 2001
- FRIEDMANN, J. The World City Hypothesis. *Development and Change*, 1986. In: Brenner, N; Keil, R. (Eds.) *The Global Cities Reader*. Oxon: Routledge, 2010. p. 67-71.
- GARCIA, F. S; HERDY, F; SANTOS, R; GOMES, T. *Rio 2016: o projeto olímpico e sua economia simbólica*. Rio de Janeiro: Anais XIV ENANPUR, 2011.
- GOLD, M. Athens 2004. In: GOLD, J. R; GOLD, M. M. *Olympic Cities: City agendas, planning and the world's games, 1896 – 2016*. Oxon: Routledge, 2011. p. 315-339.
- GONDIM, L. M. P. *O Dragão do Mar e a Fortaleza Pós-Moderna. Cultura, Patrimônio e imagem da cidade*. São Paulo: Annablume, 2007.
- GOMES, P; GOMES, F. *As faces do planejamento urbano (metropolitano) e o papel do Estado-planejador: análise crítica sobre a implantação de grandes projetos urbanos e o contexto de seus impactos derivados*. Rio de Janeiro: Anais XIV ENANPUR, 2011.
- HARVEY, D. From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Human Geography*, vol. 71, n.1, 1989. Disponível em: (<http://www.jstor.org/discover/10.2307/490503?uid=3737664&uid=2&uid=4&sid=21101452823407>), acesso em 16 nov. 2012.
- HARVEY, D. Do gerencialismo ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço e Debates*, ano XVI, n.39, 1996 p.48-64.

- HARVEY, D. The New Urbanism and the Communitarian Trap. *Harvard Design Magazine*, winter/spring, N. 1, 1997. Disponível em:
<http://wsm.wsu.edu/stories/2008/Spring/1harvey.pdf> (consultado em 5 maio 2012)
- HARVEY, D. *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume Editora, 2006.
- HARVEY, D. *A brief history of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press, 2007.
- HARVEY, D. *Social Justice and the City. Revised edition*. Athens: The University of Georgia Press, 2009.
- HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 2011.
- HARVEY, D. *Rebel Cities: From de right to the city to the urban revolution*. Nova York: Verso, 2012a.
- HARVEY, D. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2012b.
- HINKELAMMERT, H.; *Crítica al sistema económico capitalista desde la ética: mundialización de mercados, neoliberalismo y legitimación del poder en la sociedad capitalista actual*. Ponencia presentada en el XII Congreso de Teología de Madrid, septiembre, 1993. Disponível em <http://www.eumed.net/cursecon/textos/Hink-critica.htm>
- INGALINA, P. *Le projet urbain*. Paris: Presses Universitaires de France, 2001.
- KOTLER, P; HAIDER, D; H; REIN, I. *Marketing Público: Como atrair investimentos, empresas e turismo para as cidades, regiões, estados e países*. São Paulo: Makron Books, 1994.
- LECROART, P; PALISSE, J.P. Grands Projets Urbains em Europe: quels enseignements pour l'île-de-France. In: *Les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la region d'ile-de-france*. Pg. 5-27 Paris: Point 44, 2007.
- LAWLESS, P. Partenariats public-privé au Rouyaume-Uni : analyse et critique. In : *Partenariats Public-Privé dans L'aménagement urbain*. HEINZ, W (org). Paris : Editions L'Harmattan, 1994.
- LEAL, S. M. R. *Papel dos agentes econômicos na governança das metrópoles brasileiras: inovações e impactos territoriais dos grandes empreendimentos imobiliários*. Rio de Janeiro: Anais XIV ENANPUR, 2011.
- LOGAN, J. R; MOLOTCH, H. L. *The City as a Growth Machine*. In: FAINSTEIN, S. S; CAMPBELL, S. *Readings in Urban Theory*. Oxford: Blackwells, 1993.

LUNGO, M. *Grandes projetos urbanos: desafio para las ciudades latino-americanas*. 2012. Disponível em:

(https://www.lincolnst.edu/pubs/946_Grandes-proyectos-urbanos--Desaf%C3%ADo-para-las-ciudades-latinoamericanas), acesso em 10 ago. 2013.

MACHIMURA, T. The urban restructuring process in Tokio in the 1980s: transforming Tokio into a World City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1992. In: Brenner, N. Keil, R. (Eds.) *The Global Cities Reader*. Oxon: Routledge, 2010. p. 145-153.

MAENNIG, W. *World Cup 2010: South African economic perspectives and policy challenges informed by the experience of Germany 2006*. Hamburg: Universität Hamburg, 2009.

MARTINS, C; LIMA, L. *Que imagem vende a cidade-mercadoria? Dois estudos de caso: Maceió (AL) E João Pessoa (PB)*. Belém: Anais XII ENANPUR, 2007.

MERLIN, P; CHOAY, F. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France, 2010.

MIERTON, R. K; KENDALL, P. L. The focused interview. *American Journal of Sociology*, v. 51, 1946, p. 541-547. Disponível em:

(<http://pt.scribd.com/doc/17069384/Merton-The-Focused-Interview>), acesso em 15 out. 2013.

MISOCZKY, M. C. A construção simbólica da administração pública gerencial. *IX Colóquio Internacional sobre poder local*, Salvador, 2003.

MONCLÚS, F. Barcelona 1992. In: GOLD, J. R; GOLD, M. M. *Olympic Cities: City agendas, planning and the world's games, 1896 – 2016*. Oxon: Routledge, 2011. p. 268-286.

MOURA, S. A construção de redes públicas na gestão local: algumas tendências recentes. *Revista de Administração Contemporânea*, vol.2, no. 1. Curitiba, Jan./Apr. 1998. Disponível em:

(<http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65551998000100005>), acesso em 14 fev. 2013.

MURPHY, J. *The World Bank and global managerialism*. Londres: Routledge, 2008.

NOVAIS, P. *Uma estratégia chamada planejamento estratégico. Deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2010.

NERI, R.V.V. *A (re)produção do espaço como mercadoria: Pólo 3 – projeto orla extensões – latências*. Florianópolis: Anais XIII ENANPUR, 2009.

OLIVEIRA, C. Hegemonia às avessas. In: *Hegemonia às avessas*. OLIVEIRA, F; BRAGA. R; RIZEK, C. (orgs.). São Paulo: Boitempo, 2010,p. 21-27.

OLIVEIRA, F. L; NOVAIS, P. *Grandes Projetos Urbanos: Panorama da Experiência Brasileira*. Trabalho apresentado no congresso LASA – Associação de Estudos Latino-Americanos. Rio de Janeiro: 2009. Disponível em:

(www.lasa.internaciona.pitt.edu/member/congresspapers/lasa2009/files/OliveiraFabricioLeal.pdf), acesso em 15 mai. 2011.

OLIVEIRA, C. M. Reconfigurações do Espaço Urbano Decorrentes dos Preparativos para a Copa do Mundo: O caso da Vila Gaúcha (Porto Alegre-RS). In: *Simpósio Íbero-Americano Cidade e Cultura: Novas Espacialidades e Territorialidades Urbanas*, 2010, São Carlos. Anais do SILLAC, 2010.

OLIVEIRA, C. M; MISOCZKY, M. C. Trabalhadores, Ambientalistas e Comunidades em Luta Contra a Especulação Imobiliária: O caso do Morro Santa Teresa – Porto Alegre. In: *Conferência Internacional Megaeventos e a Cidade*, 2010, Niterói – UFF. Anais Mega Eventos e a Cidade, 2010.

OSBORNE, D; GAEBLER, T. *Reinventing Government. How the entrepreneurial spirit is transforming the public sector*. New York: Plume, 1993.

PAULA, A. N. P. *Por uma nova gestão pública*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

PARKER, M. *Against management: organization in the age of managerialism*. Oxford: Polity Press, 2002.

PORTAS, N. El surgimiento del proyecto urbano. In: *Perspectivas urbanas/ Urban perspectives* n°3, Barcelona: 2003. 13p. Disponível em:

(www.Etsav.upc.edu/urbpersp/num3/index.htm), acesso em 15 mar. 2012.

POZZOBON, R. M. *Participação e planejamento urbano: o processo de elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura UFRGS, Porto Alegre, 2008.

RIBEIRO L. C. Q; CARDOSO A. L. Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO L. C. Q; PECHMAN R. (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, pp. 53-78.

ROLNIK, R. *Report of the Special Rapporteur on adequate housing as a component of the right to na adequate standard of living, and on the right to non-discrimination in this context*. New York: Human Rights Council/ United Nations, 2009.

ROSA, M.C; ARNOLD, M.C. *A entrevista na pesquisa qualitativa: mecanismos para validação de resultados*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2008.

ROVATI, J. F. Mundial de Fútbol 2014: los grandes proyectos como estrategia de gestión y planificación urbana. In: *1er. Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos: Pensar la ciudad*,

cambiar la ciudad. Los retos de la investigación en América Latina a comienzos de siglo XXI. Buenos Aires, Campus de la UNGS, 24, 25 y 26 de agosto de 2011, 19 p.

ROVATI, J. F. Urbanismo versus Planejamento Urbano? In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Vol. 15, nº 1. Maio 2013, p. 33-58.

SANCHEZ, F. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2010.

SASSEN, S. Locating Cities on Global Circuits. *Environment and Urbanization*, 2002. In: BRENNER, N.; KEIL, R. (Eds.) *The Global Cities Reader*. Oxon: Routledge, 2010. p. 89-95.

SCHUMPETER, J. A. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Londres e Nova York: Routledge, Taylor & Francis e-library, 2003.

SILVA, E. *Planejamento estratégico sem plano, arquitetura e mercado imobiliário: um ensaio sobre os atributos urbanos da cidade do sol*. Rio de Janeiro: Anais XIV ENANPUR, 2011.

SOLÉ, A. L'enterprisation du monde. In: Chaize, J. Felix, T. *Repenser l'entreprise*. Paris: Le Cherche Midi, 2008.

SOUZA, M. L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

STAKE, R. E. *The art of case study research*. London: Sage, 1995.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursivas do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

VAINER, C. Grandes proyectos urbanos. ¿ Qué son y cómo evaluarlos? In: CUENYA, B; NOVAIS, P; VAINER, C. (compiladores). *Grandes Proyectos Urbanos: Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2012.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEAK, C. SCHIFFER S. (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUS/FUPAN, 1999, p 171-243.

WEBER, M. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. Volume 2. São Paulo: Editora UNB, 2004.

YIN, R. K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman, 2002.

FONTES CONSULTADAS

AEROMÓVEL. Obras, Portal Trensurb, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www.trensurb.gov.br/paginas/galeria_projetos_detalhes.php?codigo_sitemap=87), acesso em 15 jul. 2013.

AGUIAR, P. Metrô terá nova Proposta de Manifestação de Interesse. Notícias Portal PMPA, 15 abr. 2013. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=159882&METRO+TERA+NOVA+PROPOSTA+DE+MANIFESTACAO+DE+INTERESSE), acesso em 22 jun. 2013.

ALLET. M; OSÓRIO, M; BENSIMON, C; SUMAN, K. Cidade elétrica n 10. *Radio Elétrica*, Porto Alegre, 29 ago. 2013. Disponível em:

(<http://www.radioeletrica.com/blog/2013/08/31/cidade-eletrica-10-carol-bensimon-e-katia-suman-marcelo-allet-e-joao-marcelo-osorio-29-08-13-radioeletrica-com/>), acesso em 30 ago. 2013.

AMPLIAÇÃO da Edvaldo: PoA se preparando para o futuro! *Prefeitura Municipal de Porto Alegre*, Porto Alegre, 2013. Disponível em

(https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=5SdFzB6XDF0), acesso em 23 jun. 2013.

APRENDENDO a ser Global. Revista EXAME, edição 677, 16dez. 1998. Disponível em (exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/0677/), acesso em 30 jul. 2013.

APRESENTAÇÃO. EPTC, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=142), acesso em 25 jul. 2013.

APRESENTAÇÃO. *Secretaria Municipal de Gestão*, Portal PMPA, Porto Alegre 2012. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smgae/default.php?p_secao=58), acesso em 30 out. 2012.

APRESENTADO projeto de revitalização do Cais Mauá. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 08 dez. 2009. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=119381&APRESENTADO+PROJETO+DE+REVITALIZACAO+DO+CAIS+MAUA), acesso em 22 jun. 2013.

AS MODALIDADES de parceria. Parcerias Público Privadas Porto Alegre, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www.ppp.portoalegre.rs.gov.br/default.php?p_secao=55), acessado em 15 jul. 2013.

BÄCHTOLD, F. Ação diz que Grêmio ergue sua arena em antigo lixão. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 23 set. 2011. Disponível em:

(<http://www1.folha.uol.com.br/esporte/979655-acao-diz-que-gremio-ergue-sua-arena-em-antigo-lixao.shtml>), acesso em 22 set. 2013.

BARROS, B. Obras no Cais Mauá começam no mês de julho. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 17 jun. 2013. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=161466&OBRAS+NO+CAIS+MAUA+COMECAM+NO+MES+DE+JULHO), acesso em 15 jul. 2013.

BARROS, B. Revitalização da orla: últimos acertos antes da licitação. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 18 out. 2012. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=155628&REVITALIZACAO+DA+ORLA:+ULTIMOS+ACERTOS+ANTES+DA+LICITACAO), acesso em 24 jun. 2013.

BARROS, B. Fortunati mostra preparação da cidade a um ano da Copa do Mundo. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 12 jun. 2013a. Disponível em

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=161355&FORTUNATI+MOSTRA+PREPARACAO+DA+CIDADE+A+UM+ANO+DA+COPA+DO+MUNDO, acesso em 15 jun. 2013.

BENITES, D. Arena x Beira-Rio: uma comparação incomparável. Blog Grêmio 1903, Porto Alegre 13 set. 2011. Disponível em:

(<http://blog.gremio1903.net/2011/09/13/arena-x-beira-rio-uma-comparacao-incomparavel/>), acesso em 15 out. 2013.

BRASIL. Resolução Conama/N.º 009. Brasília, DF, 1987. Publicada no D.O.U, de 05 jul 1990, na Seção I, Pág. 12.945.

BRASIL. Ministério das Cidades. Manual do BRT Bus Rapid Transit. Guia de Planejamento. Brasília, DF, 2008. Disponível em

(http://www.sedhab.df.gov.br/mapas_sicad/conferencias/manual_de_brt.pdf), acesso em 4 set. 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Rio Grande do Sul. Brasília 2010a. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Bahia. Brasília 2010b. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Ceará. Brasília 2010c. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Distrito Federal. Brasília 2010d. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Minas Gerais. Brasília 2010e. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Mato Grosso. Brasília 2010f. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Pernambuco. Brasília 2010g. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Paraná. Brasília 2010h. Disponível em (<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Rio de Janeiro. Brasília 2010i. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Rio Grande do Norte. Brasília 2010j. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Amazonas. Brasília 2010k. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade São Paulo. Brasília 2010l. Disponível em

(<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 maio 2013.

BRASIL. Ministério dos Esportes. Matriz de Responsabilidade Consolidada. Brasília, 2012. Disponível em

(http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/arquivos/Resolucao%20GECOPA%2015%20ANE_XO.pdf), acesso em 15 maio 2013

BRT Av. Bento Gonçalves. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013c. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/brt-avenida-bento-goncalves/78>), acesso em 15 jul. 2013.

BRT Av. Bento Gonçalves. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2012c. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/brt-avenida-bento-goncalves/78>), acesso em 16 maio 2012.

BRT Protasio Alves. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012a. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/brt-avenida-protasio-alves/73>), acesso em 16 maio 2012.

BRT Protasio Alves. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013a. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/brt-avenida-protasio-alves/73>), acesso em 15 jul. 2013.

BRT João Pessoa. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013b. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/brt-avenida-joao-pessoa/93>), acesso em 15 jul. 2013.

BRT João Pessoa. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012b. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/brt-avenida-joao-pessoa/93>), acesso em 16 maio 2012.

CAIS Mauá. Viva o Centro, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=114), acesso em 17 jun. 2013.

CODE of Ethics. *Comitê Executivo do Internacional Sociological Association*, 2011. Disponível em: (http://www.isa-sociology.org/about/isa_code_of_ethics.htm), acesso em 15 out. 2013.

CANAL de TV a cabo aponta novo Beira-Rio como um dos cinco estádios mais imponentes do mundo. *Zero Hora*, Porto Alegre, 05 abril 2013. Disponível em:

(<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/esportes/inter/noticia/2013/04/canal-de-tv-a-cabo-aponta-novo-beira-rio-como-um-dos-cinco-estadios-mais-imponentes-do-mundo-4117852.html>), acesso em 30 out. 2013.

CIDADÃO: Veja no painel abaixo o mapa estratégico. *Portal de Gestão PMPA*, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (<https://www1.prefpoa.com.br/portalgestao/login.seam?cid=15156>), acessado em 13 jul. 2013.

COMUNELLO, P. Vonpar vai rever projeto para empreendimento no Cais Mauá. *Jornal do Comércio*, Porto Alegre, 20 ago. 2013. Disponível em:

(<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=132297>), acesso em 20 out. 2013.

CONCESSIONÁRIA entrega projeto de revitalização do Cais Mauá. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 12 set. 2011. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=145253&CONCESSIO+NARIA+ENTREGA+PROJETO+DE+REVITALIZACAO+DO+CAIS+MAUA), acesso em 30 jul. 2013), acesso em 10 jun. 2013.

CONSELHO de Desenvolvimento Urbano aprova revitalização. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 20 mai. 2009. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=107783&CONSELHO+DE+DESENVOLVIMENTO+URBANO+APROVA+REVITALIZACAO), acesso em 17 jun. 2013.

CONSÓRCIO gerenciador. *Rodovia do Parque*, Ministério dos Transportes, Brasília, 2013. Disponível em: (<http://www.br448rodoviadoparque.com.br/siteBr448/importanciaObra.php>), acesso em 13 jul. 2013.

CONTRATO de revitalização da Orla é assinado hoje. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 16 dez. 2011. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=148195&CONTRATO+DE+REVITALIZACAO+DA+ORLA+E+ASSINADO+HOJE), acesso em 24 jun. 2013.

CRONOLOGIA da candidatura do Brasil à Copa do Mundo de 2014. *Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, 30 out. 2007. Disponível em: (<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/noticia/2007/10/cronologia-da-candidatura-do-brasil-a-copa-do-mundo-de-2014-1662987.html>), acesso em 12 jun. 2011.

DADO o primeiro passo para a revitalização da Orla do Guaíba. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 19 dez 2007. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=84006&DADO+O+PRI+MEIRO+PASSO+PARA+A+REVITALIZACAO+DA+ORLA+DO+GUAIBA), acesso em 24 jun. 2013.

DUPLICAÇÃO da Rua Voluntários da Pátria. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013b. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/duplicacao-da-rua-voluntarios-da-patria/90>), acesso em 15 jul. 2013.

DUPLICAÇÃO da Av. Tronco. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/duplicacao-da-avenida-tronco/80>), acesso em 15 jul. 2013.

DUPLICAÇÃO Edvaldo Pereira Paiva e Obras na Av. Padre Cacique. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013a. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/duplicacao-da-avenida-edvaldo-pereira-paiva-e-obras-na-avenida-padre-cacique/74>), acesso em 15 jul. 2013.

DUPLICAÇÃO Edvaldo Pereira Paiva e Obras na Av. Padre Cacique. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012a. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/duplicacao-da-avenida-edvaldo-pereira-paiva-e-obras-na-avenida-padre-cacique/74>), acesso em 16 jun. 2012.

DUPLICAÇÃO da Rua Voluntários da Pátria. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012b. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/duplicacao-da-rua-voluntarios-da-patria/90>), acesso em 16 maio 2012.

DUPLICAÇÃO Voluntários da Pátria. *Secretaria Especial da Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013c. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=73&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

EDUARDO Antonini concede entrevista à rádio gaúcha. *Notícias Site Grêmio Foot-ball Porto Alegrense*, Porto Alegre, 26 fev 2008. Disponível em: (<http://www.gremio.net/news/view.aspx?id=4181&language=0>), acesso em 23 jun. 2013.

EIXO ambiental. *Gabinete de Planejamento Estratégico*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/gpe/default.php?p_secao=46), acesso em 15 jul. 2013.

EMPRESÁRIOS apóiam projeto de revitalização da Orla. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 16 abr. 2008. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=88715&EMPRESARIO+S+APOIAM+PROJETO+DE+REVITALIZACAO+DA+ORLA), acesso em 24 jul 2013.

ESTÁDIO Beria Rio. *Site Hype Studio Arquitetura*, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (<http://hypestudio.com.br/portfolio-post/estadio-beira-rio/>), acesso em 23 jul. 2013.

FEIJÓ, J. BRT Av. Bento Gonçalves. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 03 mar. 2013c. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=158801&BRT+-+AVENIDA+BENTO+GONCALVES), acesso em 15 jul. 2013.

FEIJÓ, J. BRT Av. Protasio Alves. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 03 mar. 2013a. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=158799&BRT+-+AVENIDA+PROTASIO+ALVES), acesso em 15 jul. 2013.

FEIJÓ, J. BRT Av. Padre Cacique e Av. João Pessoa. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 03 mar. 2013b. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=158802&BRT+-+AVENIDA+PADRE+CACIQUE+E+AVENIDA+JOAO+PESSOA), acesso em 15 jul. 2013.

FEIJÓ, J. Porto Alegre a um ano da Copa do Mundo, *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 12 jun. 2013. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=161296&PORTO+ALEGRE+A+UM+ANO+DA+COPA+DO+MUNDO), acesso em 30 jul. 2013.

FERNANDES, M. Metrô: Prefeitura vai analisar duas propostas para obras. *Notícias Portal PMPA*, 07 fev. 2013. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=158331&METRO:+PREFEITURA+VAI+ANALISAR+DUAS+PROPOSTAS+PARA+OBRAS), acesso em 22 jun. 2013.

FINALIDADES. *Secretaria Municipal dos Transportes*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013.

Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/governo_municipal/default.php?reg=4&p_secao=28), acesso em 04 jun. 2013.

FORTUNATI participa de reunião almoço no Sinduscon. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 17 ago. 2009. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=112390&FORTUNATI+PARTICIPA+DE+REUNIAO+ALMOCO+NO+SINDUSCON), acesso em 18 jul. 2013.

FOGAÇA recebe projeto de revitalização do Cais Mauá. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 06 maio 2009a. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=106974&FOGACA+RECEBE+PROJETO+DE+REVITALIZACAO+DO+CAIS+MAUA), acesso em 30 jul. 2013.

FOGAÇA envia projeto de revitalização à Câmara. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 13 ago 2009b. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=112167&FOGACA+EN+VIA+PROJETO+DE+REVITALIZACAO+A+CAMARA), acesso em 30 jul. 2013.

GONZATTO, M. Orla repaginada: Parque 24h para curtir o Guaíba. *Zero Hora*, Porto Alegre, 16 fev. 2012, p 4-5.

GRUPO RBS lança projeto Liga dos Fanáticos para a Copa 2014. *Zero Hora*, Porto Alegre, 02 mar. 2013a. Disponível em: (<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/esportes/copa-2014/noticia/2013/03/grupo-rbs-lanca-projeto-liga-dos-fanaticos-para-a-copa-2014-4061410.html?impressao=sim>), acesso em 15 mar. 2013.

GRUPO de trabalho agiliza tramitação do projeto Cais Mauá. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 13 jun 2011. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=143389&GRUPO+DE+TRABALHO+AGILIZA+TRAMITACAO+DO+PROJETO+CAIS+MAUA), acesso em 30 jul. 2013b.

INCÊNDIO atinge Vila Liberdade, próximo à Arena do Grêmio. *Diário Gaúcho*, Porto Alegre, 27 jan. 2013. Disponível em: (<http://diariogauchoclicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2013/01/incendio-atinge-vila-liberdade-proximo-a-arena-do-gremio-4024806.html>), acesso em 15 set. 2013.

IMPASSE atrasa obras nos corredores de ônibus do sistema BRT, em Porto Alegre. *Zero Hora*, Porto Alegre, RS, 19 set. 2013. Disponível em

(<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2013/09/impasse-atrasa-obras-nos-corredores-de-onibus-do-sistema-brt-em-porto-alegre-4274400.html>), acesso em 29 set. 2013.

IMPLANTAÇÃO de 5 Obras de Arte na III Perimetral. Portal Transparência na Copa, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em:

(<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/implantacao-de-5-obras-de-arte-na-iii-perimetral/82>), acesso em 15 jul. 2013.

IMPLANTAÇÃO de 5 Obras de Arte na III Perimetral. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/implantacao-de-5-obras-de-arte-na-iii-perimetral/82>), acesso em 16 maio 2012.

INICIAM as obras do Aeromóvel em Porto Alegre. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 15 ago. 2011. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=144351&INICIAM+AS+OBRAS+DO+AEROMOVEL+EM+PORTO+ALEGRE), acesso em 15 jun. 2013.

INTER anuncia venda do Estádio dos Eucaliptos. *Site Oficial do Sport Clube Internacional*, Porto Alegre, 28 ago. 2010. Disponível em: (<http://www.internacional.com.br/pagina.php?modulo=2&setor=18&codigo=12154>), acesso em 14 nov. 2012.

LICITAÇÕES da Copa. *Secretaria Municipal da Fazenda*, Portal PMPA, Porto Alegre 2013. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smf/default.php?p_secao=214), acesso em 15 jul. 2013.

LISTA de convênios recebidos. *Portal da Transparência PMPA*, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://cnc.procempa.com.br/cnc/servlet/cnc.procempa.com.br.wwwconvenios_portal), acesso em 31 jul 2013.

LOTE 3. *Rodovia do Parque*. Ministério dos Transportes, Brasília, 2013. Disponível em: (<http://www.br448rodoviadoparque.com.br/siteBr448/ lote3.php>), acesso em 15 set. 2013

MACEDO, P. F. Revitalização da orla: prefeito recebe projetos da primeira etapa. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 25 abr. 2012. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=151379&REVITALIZACAO+DA+ORLA:+PREFEITO+RECEBE+PROJETOS+DA+PRIMEIRA+ETAPA), acesso em 24 jun. 2013.

MAIS recursos para a Orla do Guaíba. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 12 mai. 2008. Disponível em:

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cs/default.php?reg=89694&p_secao=3&di=2008-05-12, acesso em 31 jul 2013.

MAPA estratégico. Gabinete de Planejamento Estratégico, Portal PMPA, Porto Alegre, 06 out. 2011. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/gpe/default.php?p_secao=21), acesso em 16 jul. 2013.

MATRIZ de Responsabilidade. *Ministério dos Esportes*, Governo Federal, Brasília, 2013b. Disponível em: (<http://www.esporte.gov.br/futebolDireitosTorcedor/copa2014/compromissosCopa2014.jsp>), acesso em 15 jul. 2013.

MATRIZ de Responsabilidade. *Secretaria Municipal da Fazenda*, Portal PMPA, Porto Alegre 2013a. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smf/default.php?p_secao=213), acesso em 15 jul. 2013.

MELO, I. Pontapé inicial: Novo cais até a Copa. *Zero Hora*, Porto Alegre, 23 nov. 2011, p. 4-5.

MINISTRO dedica Copa no Brasil à torcida. *globoesporte.com*, Rio de Janeiro, 26 out 2007. Disponível em

([http://globoesporte.globo.com/ESP/Noticia/Futebol/Selecao Brasileira/0..MUL159974-4482,00.html](http://globoesporte.globo.com/ESP/Noticia/Futebol/Selecao_Brasileira/0..MUL159974-4482,00.html)), acesso em 15 set 2010.

METROPOLIS: prefeitos conhecerão projeto do Cais Mauá. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 26 nov. 2011. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=147412&METROPOLIS:+PREFEITOS+CONHECERAO+PROJETO+DO+CAIS+MAUA), acesso em 22 jun. 2013.

MOREIRA, C. Aprovada PPP do Metrô de Porto Alegre. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 18 ago. 2013a. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=154161&APROVADA+PPP+DO+METRO+DE+PORTO+ALEGRE), acesso em 17 jun. 2013.

MOREIR A, C. A. Multidão no Parque da Redenção comemora escolha de Porto Alegre como sede da Copa. *Zero Hora*, Porto Alegre, 31 maio. 2009. Disponível em

(<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/esportes/noticia/2009/05/multidao-no-parque-da-redencao-comemora-escolha-de-porto-alegre-como-sede-da-copa-2529350.html>), acesso em 30 jul. 2013.

MOREIRA, P. Cinco das obras de mobilidade previstas para a Copa de 2014 na Capital podem ficar para 2015. *Zero Hora*, Porto Alegre, RS, 30 set. 2013c. Disponível em:

(http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2013/09/cinco-das-obras-de-mobilidade-previstas-para-a-copa-de-2014-na-capital-podem-ficar-para-2015-4285415.html#cxrecs_s), acesso em 30 set. 2013.

MOREIRA, C. Obras da Tronco beneficia mais de 1,5 mil famílias. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 03 jul. 2013b. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=161881&OBRA+DA+TRONCO+BENEFICIA+MAIS+DE+1,5+MIL+FAMILIAS&OBRA+DA+TRONCO+BENEFICIA+MAIS+DE+1,5+MIL+FAMILIAS), acesso em 15 jul. 2013.

NOSSA Porto Alegre, Porto Alegre. PMPA. Disponível em

(https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=PZae2qnAx9k), acesso em 15 set. 2013

NOTÍCIAS Trensurb. *Encarte Notícias Trensurb n° 508*. Ministério das Cidades. Porto Alegre 20 fev. 2009.

OBRAS Av. Tronco. *Secretaria Especial da Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013b. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=68&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

OBRAS da Avenida Pereira Paiva. *Secretaria Especial da Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013c. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=71&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

OBRAS Complexo Rodoviária. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013e. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=67&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

OBRAS da Severo Dullius . *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013d. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=72&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

OBRAS do Aeroporto Salgado Filho. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013f. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=64&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

OBRAS no Cais Mauá começam em agosto. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 24 jan. 2012. Disponível em (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=149189&OBRAS+NO+CAIS+MAUA+COMECAM+EM+AGOSTO), acesso em 23 jul. 2013.

OBRAS. *Secretaria Municipal de Gestão*, Portal PMPA, Porto Alegre 2013a. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smgae/default.php?p_secao=59), acesso em 15 jul. 2013.

ORIGEM de recursos. *Portal da Transparência e Acesso à Informação PMPA*, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (<http://portaltransparencia.procempa.com.br/portalTransparencia/copaObraLista.do?viaMenu=true>), acesso em 15 jul. 2013.

OFICIALIZADA a comissão de licitação do Cais Mauá. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 28 ago. 2010. Disponível em (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=131649&OFICIALIZADA+A+COMISSAO+DE+LICITACAO+DO+CAIS+MAUA), acesso em 30 jul. 2013.

OLIVEIRA, S. Moradores da Vila Liberdade tentam recomeçar após incêndio. *Jornal Sul21*, Porto Alegre, 29 jan. 2013. Disponível em: (<http://www.sul21.com.br/jornal/destaques/moradores-da-vila-liberdade-tentam-recomecar-a-vida-apos-incendio/>), acessado em 15 set. 2013.

OLIVEIRA, S. Vereadores discutem projeto que altera regime urbanístico de Porto Alegre. *Jornal Sul21*, Porto Alegre, 28 nov.2012. Disponível em (<http://www.sul21.com.br/jornal/2012/11/vereadores-discutem-projeto-que-altera-regime-urbanistico-de-porto-alegre-para-atracao-de-empresas/>), acesso em 30 nov.2012.

O PROGRAMA. Planejamento Estratégico e Orçamento, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smpeo/default.php?p_secao=98), acesso em 23 jul. 2013.

O SONHO está em obras: Bem vindo à Porto Alegre de 2017. *Zero Hora*, Porto Alegre, 15 out. 2011.

PACHECO, E. Abraço ao Guaíba em 1988. Blog do Emilio Pacheco. 12 jan. 2008. Disponível em (<http://emiliopacheco.blogspot.com.br/2008/01/abrao-ao-guaba-em-1988.html>), acesso em 17 out.2013.

PARCERIA Prefeitura/Ciergs na Copa. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 27 out. 2009. Disponível em (<http://www.correiodopovo.com.br/Impresso/?Ano=115&Numero=27&Caderno=0&Noticia=47778>), acesso em 12 set 2013.

PORTO ALEGRE. Assembléia Legislativa. Lei Estadual 4.610, de 21 de novembro de 1963. Autoriza o Poder Executivo a doar área de terras à Federação dos Círculos Operários do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS, 1963. Disponível em: (<http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegisComp/Lei%20n%C2%BA%2004.610.pdf>), acesso em 18 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Assembléia Legislativa. *Lei Estadual nº 11.520*, de 03 agosto de 2000. Dispõe sobre audiências públicas. Porto Alegre, 2000. Disponível em: (<srv00.tce.rs.gov.br:8081/.../47-LEI-11520-2000.d>), acesso em 23 out. 2012.

PORTO ALEGRE. Assembléia Legislativa. Lei Estadual 13.093 , de 18 de novembro de 2008, modificando a Lei 4.610/1963. Porto Alegre, RS, 2008a. Disponível em: (<http://www.al.rs.gov.br/filerepository/repLegis/arquivos/13.093.pdf>), acesso em 18 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Lei Complementar 667, de 03 de janeiro de 2011. Porto Alegre, RS, 2011b. Altera regime urbanístico de Macrozona 1 em caso de aquisição de Índices Adensáveis. Disponível em: (<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000031476.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahhtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=at os&SECT1=TEXT>), acesso em 13 mai 2013.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores Lei Complementar Nº 434, de 1º de dezembro 1999. Institui o 2º PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL (PDDUA). Porto Alegre, RS, 1999. Disponível em (<http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/spm/default.htm>), acessado em 15 out 2012.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Lei Complementar Nº 6.189, de 29 dezembro de 2008. Institui novo regime urbanístico para terreno da Arena do Grêmio. Porto Alegre, RS, 2008b. Disponível em:

(<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/98737>), acesso em 25 jul. 2011.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Lei Complementar N° 029, de 06 dezembro de 2010. Autoriza doação de terreno à Sport Clube Internacional. Porto Alegre, RS, 2010b.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Lei Complementar N° 042, de 08 dezembro de 2010. Autoriza doação de terreno à Sport Clube Internacional. Porto Alegre, RS, 2010c.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Lei Complementar N° 638, de 04 de março 2010. Estabelece regras para utilização da área do Cais Mauá. Porto Alegre, RS, 2010a. Disponibilizada por delegado RP1.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores Lei Municipal 9.875, de 08 de dezembro de 2005. Dispõe sobre o Programa de Parcerias Público-Privadas e do Comitê Gestor Municipal. Porto Alegre, RS, 2005c. Disponível em:

(http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/ppp/usu_doc/lei_municipal_9_875-05_lei_das_ppps_porto_alegre.pdf), acesso em 14 jul. 2013.

PORTO ALEGRE. Lei Municipal 11.397, de 27 de dezembro de 2012. Porto Alegre, RS, 2012. Cria o Gades. Disponível em:

(http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/724_ce_56145_1.pdf), acesso em 13 jun. 2013.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Lei Municipal 15.370/2006. Traz a composição do Comitê Gestor de Parcerias Público Privadas. Porto Alegre, RS, 2006a. Disponível em: (http://www.ppp.portoalegre.rs.gov.br/default.php?p_secao=13), acesso em 14 jul. 2013.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Projeto de Lei Complementar 017, de 29 de dezembro de 2008. Altera regime urbanístico para área do estádio Beria-Rio e Eucaliptos. Porto Alegre, RS, 2008c. Disponível em: (<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/98736>), acesso em 13 jul. 2011.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Projeto de Lei Complementar 04, de 06 de agosto de 2012. Institui o REPOT. Porto Alegre, RS, 2012b. Disponível em: (<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/115301>), acesso em 13 jul. 2013.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana. Porto Alegre, RS, 2006b. Disponibilizado por Equipe MetrôPoa.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Situação aos 100 dias de governo. Apresentado na FEDERASUL em abril, 2005b. Porto Alegre, RS, 2005b.

PORTO ALEGRE. Procuradoria Geral do Município. *Decreto n° 14.826, de 02 março de 2005*. Institui a CAUGE. Porto Alegre, 2005a. Disponível em:

(<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000027772.DOCN.&l=20&u=/netahtml/sirel/simples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>), acesso em 23 out. 2012.

PORTO ALEGRE. Procuradoria Geral do Município. Segundo Termo Aditivo do Termo de Cooperação firmado entre PMPA e CIERGS. Porto Alegre, RS, 2011a. Disponibilizado pelo Serviço de Atendimento ao Cliente da PMPA.

PORTO ALEGRE. Procuradoria Geral do Município. Termo de Cooperação firmado entre PMPA e CIERGS. Porto Alegre, RS, 2009. Disponibilizado pelo Serviço de Atendimento ao Cliente da PMPA.

PORTO ALEGRE. Procuradoria Geral do Município. Lei Municipal n° 10.602, de 23 dezembro de 2008. Institui a SECOPA. Porto Alegre, 2008a. Disponível em:

(<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000030201.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahhtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>), acesso em 23 out 2012.

PORTO ALEGRE. Registro de Imóveis da 3° Zona de Porto Alegre. Compra e venda de terreno na área da Arena do Grêmio. Porto Alegre, RS, 2010d. Disponibilizado por delegado RPI.

PORTO ALEGRE terá Aeromovel em 2012. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 15 ago. 2011. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=144370&PORTO+ALEGRE+TERA+AEROMOVEL+EM+2012), acesso em 23 jul. 2013.

PORTO ALEGRE só terá sistema BRT após a Copa, admite prefeitura. *Zero Hora*, Porto Alegre, 23 jul. 2013. Disponível em

(<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/esportes/copa-2014/noticia/2013/07/porto-alegre-so-tera-sistema-brt-apos-a-copa-admite-prefeitura-4209387.html>), acesso em 23 jul. 2013.

PORTO ALEGRE terá R\$ 1 bilhão do orçamento do Governo Federal para obras do metrô. *Portal da Copa*, Brasília, 14 out. 2011. Disponível em: (<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/porto-alegre-tera-r-1-bilhao-do-orcamento-do-governo-federal-para-obras-do-metro>), acesso em 22 jun. 2013.

PIRES, E. Entrevista: José Fortunati, o homem da Copa em Porto Alegre. *Notícias Portal Copa 2014*, 13 jun. 2009. Disponível em:

(<http://www.portal2014.org.br/noticias/397/ENTREVISTA+JOSE+FORTUNATI+O+HOMEM+DA+COPA+EM+PORTO+ALEGRE.html>), acessado em 30 out. 2013.

PREFEITO recebe apoio dos deputados estaduais ao Metrô. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 08 set. 2013. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=145172&PREFEITO+RECEBE+APOIO+DOS+DEPUTADOS+ESTADUAIS+AO+METRO), acesso em 17 jun. 2013.

PREFEITO recebe propostas de revitalização da orla. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 20 ago. 2010. Disponível em

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=131780&PREFEITO+RECEBE+PROPOSTAS+DE+REVITALIZACAO+DA+ORLA), acesso em 24 jul. 2013.

PRESTAÇÃO de contas de campanha eleitoral. Tribunal Superior Eleitoral. Porto Alegre, 2013. Disponível em:

(<http://inter01.tse.jus.br/spceweb.consulta.receitasdespesas2012/resumoreceitasbycomite.action>), acesso em 29 ago. 2013.

PROFILL. *Relatório de Estudos de Impacto Ambiental para a Arena do Grêmio*. Porto Alegre. Biblioteca SMAM, 2010.

PROGRAMA integrado entrada da cidade (PIEC). *Comunicação Social*, Portal PMPA, Porto Alegre, 14 jan. 2004. Disponível em:

(<http://www.portoalegre.rs.gov.br/noticias/interna.asp?proj=762&secao=1989&m1=18357>), acesso em 20 set. 2013.

PROJETO Arena do Grêmio surpreende secretários do estado e da Prefeitura. *Notícias Site Grêmio Foot-ball Porto Alegrense*, Porto Alegre, 05 fev 2009b. Disponível em: (<http://www.gremio.net/news/view.aspx?id=12026&language=0>), acesso em 23 jun. 2013.

PROJETO da Arena do Grêmio. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013b. Disponível em: http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=51&p_secao=7, acesso em 15 jul. 2013.

PROJETO arena fifa recebe investidor. *Notícias Site Grêmio Foot-ball Porto Alegrense*, Porto Alegre, 21 dez 2007. Disponível em: (<http://www.gremio.net/news/view.aspx?id=1305&language=0>), acesso em 23 jun. 2013.

PROJETO Bus Rapid Transit. *Secretaria Especial da Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=65&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

PROJETOS de mobilidade. *EPTC*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=230), acesso em 15 jul. 2013.

PROJETO de reforma do Estádio Beira-Rio. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013a. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=52&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

PROJETO de revitalização do Cais Mauá avança importante etapa. PMPA, Porto Alegre, 23 nov. 2011. Disponível em: (<http://www.youtube.com/watch?v=CG2VKHUenrk>), acesso em 15 jul. 2013.

PROJETO Municipal beneficia Arena. *Notícias Site Grêmio Foot-ball Portense*, Porto Alegre, 17 jun. 2009 a. Disponível em: (<http://www.gremio.net/news/view.aspx?id=10837&language=0>), acesso em 23 jun. 2013.

PROLONGAMENTO da Severo Dullius. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/prolongamento-da-avenida-severo-dullius/81>), acesso em 15 jul. 2013.

PROLONGAMENTO da Severo Dullius. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/prolongamento-da-avenida-severo-dullius/81>), acesso em 16 maio 2012.

RECOMENDAÇÃO sugere que Prefeitura não realize obras do Complexo da Arena. *Notícias do Ministério Público do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 18 out. 2013. Disponível em (<http://www.mprs.mp.br/noticias/id33603.htm>), acesso em 30 out. 2013.

REVITALIZAÇÃO do Cais Mauá. PMPA, Porto Alegre, 18 jun. 2013. Disponível em: (<http://www.youtube.com/watch?v=AXuRBZCx8jo&feature=youtu.be>), acesso em 15 jul. 2013.

REVITALIZAÇÃO do Cais Mauá entre as prioridades para a Copa de 2014. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 11 dez. 2008. Disponível em (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=100631&REVITALIZACAO+DO+CAIS+MAUA+ENTRE+AS+PRIORIDADES+PARA+A+COPA+DE+2014), acesso em 23 jul. 2013.

REVITALIZAÇÃO da orla: últimos acertos antes da licitação. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 18 out. 2012. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=155628&REVITALIZACAO+DA+ORLA:+ULTIMOS+ACERTOS+ANTES+DA+LICITACAO), acesso em 24 jun. 2013.

ROCHA, P. Após vaias a Lerner, prefeitura decide não participar de audiências na Câmara. *Gaúcha*, Porto Alegre 15 de out. 2013. Disponível em:

(<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/apos-vaia-a-lerner-prefeitura-decide-nao-participar-de-audiencias-na-camara-27300.html>), acesso em 25 out. 2013.

RODRIGUES, C. P. Os craques da especulação: estudo aponta riscos sócio-ambientais na desapropriação de área no entorno do Beira-Rio. *Carta Capital*, p. 34-35, edição de 21 de abril de 2010.

SAEEGER, C. Metrô e mobilidade estão na pauta de reuniões em Brasília. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 11 abr. 2012b. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=151017&METRO+E+MOBILIDADE+ESTAO+NA+PAUTA+DE+REUNIOES+EM+BRASILIA), acesso em 17 jun. 2013.

SEEGGER, C. MetrôPoa: manifestação de interesse inicia processo de licitação. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 10 set. 2012a. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_noticia=154765&METROPOA:+MANIFESTACAO+DE+INTERESSE+INICIA+PROCESSO+DE+LICITACAO), acesso em 17 jun. 2013.

SANCIONADA lei com regras para uso da área do Cais. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 04 mar. 2010. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=123703&SANCI ONADA+LEI+COM+REGRAS+PARA+USO+DA+AREA+DO+CAIS), acesso em 22 jun. 2013.

SCIREA; B. Seis meses após incêndio, moradores da Vila Liberdade, em Porto Alegre, continuam em casas provisórias. *Zero Hora*, Porto Alegre, 5 ago. 2013. Disponível em

(<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2013/08/seis-meses-apos-incendio-moradores-da-vila-liberdade-em-porto-alegre-continuam-em-casas-provisorias-4223492.html>), acesso em 15 set. 2013.

SISTEMA Rápido de Transporte (BRT): conforto e agilidade. . *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 01 mar. 2013. Disponível em:

([http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=158798&SISTEMA+RAPIDO+DE+TRANSPORTE+\(BRT\):+CONFORTO+E+AGILIDADE](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=158798&SISTEMA+RAPIDO+DE+TRANSPORTE+(BRT):+CONFORTO+E+AGILIDADE)), acesso em 17 jul. 2013.

TRANSFERÊNCIAS das Vilas Diques e Nazaré. *Secretaria Especial da Copa*. Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (http://www.secopapoa.com.br/default.php?reg=63&p_secao=7), acesso em 15 jul. 2013.

TRENSURB busca isenção de tributos e nas obras do aeromovel e na aquisição de nova frota. *Notícias Trensurb*, Portal Trensurb, Porto Alegre, 06 nov. 2012. Disponível em: (Trensurb, Porto Alegre, 2013), acesso em 15 jul. 2013.

TÉCNICOS internacionais conhecem projeto de revitalização do Cais. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 25 nov. 2011. Disponível em:

(http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=147675&TECNICOS+INTERNACIONAIS+CONHECEM+PROJETO+DE+REVITALIZACAO+DO+CAIS), acesso em 22 jun. 2013.

TIRE suas dúvidas. *Site Oficial do Sport Clube Internacional*, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <http://www.internacional.com.br/pagina.php?modulo=16&setor=203&secao=&subsecao=>, acessado em 21 jun. 2013.

VALUE PARTNERS BRASIL LTDA. Impactos econômicos da realização da Copa 2014 no Brasil. Ministério dos Esportes. Brasília, 2010.

VIADUTO e Estação de Transporte Coletivo – Complexo da Rodoviária. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2013. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/viaduto-e-estacao-de-transporte-coletivo-complexo-da-rodoviaria/88>), acesso em 15 jul. 2013.

VIADUTO e Estação de Transporte Coletivo – Complexo da Rodoviária. *Portal Transparência na Copa*, Portal PMPA, Porto Alegre, 2012. Disponível em: (<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/viaduto-e-estacao-de-transporte-coletivo-complexo-da-rodoviaria/88>), acesso em 16 maio 2012.

VOZES da Dique: A remoção. *Escola Imigrantes*, Porto Alegre, RS, 30 nov. 2009a. Disponível em (http://www.youtube.com/watch?v=17d3_9um7Sw), acesso em 23 jul 2011.

VOZES da Dique: A remoção (Parte 2). *Escola Imigrantes*, Porto Alegre, RS, 30 nov. 2009b. Disponível em (<http://www.youtube.com/watch?v=w9nSTGUZ6G4>), acesso em 23 jul 2011.

VOZES da Dique: A remoção (Parte 3). *Escola Imigrantes*, Porto Alegre, RS, 30 nov. 2009c. Disponível em: (<http://www.youtube.com/watch?v=YiQpZhmUwm8>), acesso em 23 jul 2011.

VOZES da Dique: A remoção (Parte 4). *Escola Imigrantes*, Porto Alegre, RS, 30 nov. 2009d. Disponível em: (<http://www.youtube.com/watch?v=t7Zuej2HUzQ>), acesso em 23 jul 2011.

YEDA anuncia Paulo Odone como secretário extraordinário da Copa 2014. *Notícias Governo do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 26 jun. 2009. Disponível em

(<http://www.rs.gov.br/noticias/1/75803/Yeda-anuncia-Paulo-Odone-como-secretario-extraordinario-da-Copa-2014>), acesso em 30 out. 2013.

ZAGO, L. Metrô: propostas serão recebidas no início de fevereiro. *Notícias Portal PMPA*, Porto Alegre, 06 jan. 2013. Disponível em: (http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=157551&METRO:+PROPOSTAS+SERAO+RECEBIDAS+NO+INICIO+DE+FEVEREIRO), acesso em 17 jun. 2013.

WISSHEIMER, M. A. Moradores da Vila Dique sofrem com atraso. Empresa não tem estrutura para tocar a obra, diz Demhab. *RS Urgente*, Porto Alegre, RS, 9 jun. 2011. Disponível em (<http://rsurgente.opsblog.org/2011/06/09/moradores-da-vila-dique-sofrem-com-atraso-empresa-nao-tem-estrutura-para-tocar-a-obra-diz-demhab/>), acesso em 24 jul 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE 1: CORREDOR AVENIDA TRONCO

DESCRIÇÃO	<p>Via de ligação com a Zona Sul, com uma extensão de 5,3Km e largura média de 40m. Projetada no Plano Diretor de Porto Alegre a mais de quatro décadas. O projeto contempla: Implantação de ciclovia, implantação de corredor de ônibus e tratamento paisagístico.</p> <p style="text-align: center;">Figura 26 - Rótula Av. Tronco.</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: DUPLICAÇÃO...(2013).</p>		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 156 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECUSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal		EMPRESA: NÃO INFORMA
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal		EMPRESA: Construtora Brasília Guaíba Ltda Construtora Pelotense Ltda Toniollo Busnello S.A.
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO: Reassentamento de 1,5 mil famílias via MCMV ou bônus moradia.	
STATUS	Estrutura de pavimentação e calçadas em andamento		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	SIM

Fonte: Elaborado com base em ORIGEM... (2013), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ...(2013a), OBRAS...(2013a), EIXO..., (2013), DUPLICAÇÃO... (2013), MOREIRA... (2013), OBRAS... (2013b), APRESENTAÇÃO..., (2012)e PROJETOS..., (2013).
 Legenda: NI - NÃO INFORMA

APÊNDICE 2: CORREDOR 3º PERIMETRAL

DESCRIÇÃO	<p>Construção de 5 (cinco) obras-de-arte nos cruzamentos da Terceira Avenida Perimetral: Passagem Subterrânea Viária Av. Ceará sob Av. Farrapos, na Rua Anita Garibaldi sob Av. Carlos Gomes e na Av. Cristóvão Colombo sob Av. Dom Pedro II, Viaduto Rua Salvador França / Av. Aparício Borges x Av. Bento Gonçalves e na Av. Augusto Meyer / Av. Carlos Gomes x Av. Plínio Brasil Milano</p> <p style="text-align: center;">Figura 27 - 5 obras de arte 3º Perimetral</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: IMPLANTAÇÃO...(2012).</p>		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 194,1 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECURSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal		EMPRESA: NÃO INFORMA
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal		EMPRESA: SulTEPA Construção e Comércio Ltda, EPT Engenharia e pesquisa tecnológica S.A., SERENGE-Serviços Técnicos Ltda., SERKI Fundações Ltda., Compasul Construção e Serviços Ltda, Toniollo Busnello S.A., SOGEL, Construtora Cidade Ltda., Construtora Pelotense Ltda., Cristel Sistemas de Comunicação Ltda.
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Todas em andamento de diferentes estágios com exceção do Viaduto na Plínio Brasil Milano que tinha início previsto para junho 2013.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	SIM

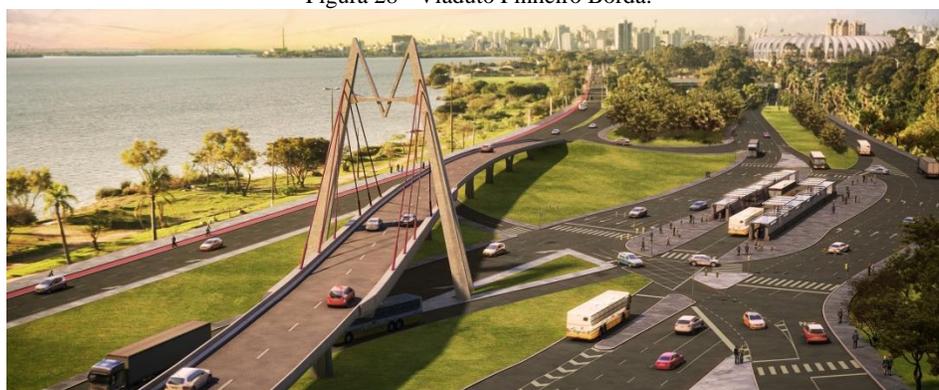
Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), IMPLANTAÇÃO... (2012), IMPLANTAÇÃO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012) e PROJETOS... (2013). Legenda: NI - NÃO INFORMA

APÊNDICE 3: CORREDOR PDE CACIQUE/ AV. BEIRA RIO

DESCRIÇÃO

Construção de corredor exclusivo de ônibus nas avenidas Borges de Medeiros, a partir da confluência com a Av. Ipiranga em direção sul, contando com uma pista em cada sentido, pavimentação de concreto e estações padrões de plataforma baixa, conectando a região central ao corredor Tronco. Duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva da Av. Pinheiro Borda até as proximidades do Estádio Beira-Rio, com três faixas de rolamento em cada sentido, canteiro central, passeios laterais e ciclovias. Construção de um viaduto ligando a Av. Pinheiro Borda à pista sul-norte da Av. Edvaldo Pereira Paiva, sobre a Av. Padre Cacique. A obra tem uma extensão total de 5,8km e conta também com uma ponte sobre o Dilúvio e estacionamento junto ao Trecho 4.

Figura 28 - Viaduto Pinheiro Borda.

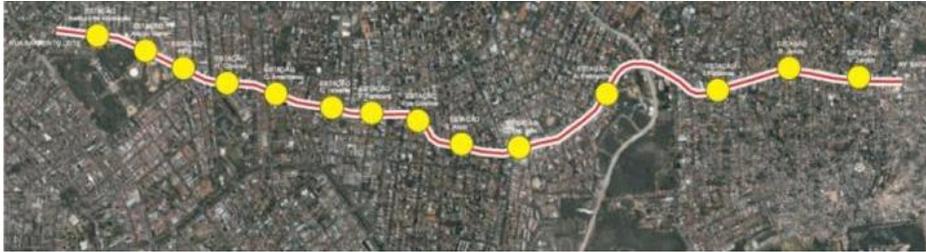


Fonte: DUPLOCAÇÃO...(2012a).

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 119,2 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECURSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Toniollo Busnelo S.A., Pedrasul Construtora S.A., Sultepa Construção e Comércio Ltda., Construtora Cidade Ltda., Montebbras Montagens Elétricas Ltda.	
DESAPROPRIAÇÕES	NÃO	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Trecho 1 e 2 com cerca de 80% concluídos. Trecho 3 demolição de parte da Escola Imperadores do Samba e fase de drenagem. Trecho 4 capeamento, pavimentação, marcação topográfica e confecção de placas para ponte do Arroio Dilúvio.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	SIM

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), OBRAS..., (2013c), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), DUPLICAÇÃO... (2012a), DUPLICAÇÃO... (2013a) e PROJETOS... (2013). Legenda: NI- NÃO INFORMA.

APÊNDICE 4: BRT – PROTÁSIO ALVES E TERMINAL MANOEL ELIAS

DESCRIÇÃO	<p>Qualificação e adequação do corredor exclusivo ao Sistema BRT, no trecho compreendido entre Rua Sarmento Leite e Rua Saturnino de Brito numa extensão de 7,5km de corredor em pavimento de placa de concreto com previsão de 14 estações de embarque e desembarque padrão BRT. Terminal Manoel Elias: Implantação de estação de integração, onde os usuários do transporte coletivo entram e saem do sistema BRT</p> <p>Figura 29 - Trajeto e estações BRT.</p>  <p>Fonte: BRT... (2012a).</p> <p>Figura 30 - 3d Estação BRT.</p>  <p>Fonte: Disponibilizada por técnico da PMPA</p>		
	MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA
INVESTIMENTO	R\$ 77,9 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECURSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS? NÃO INFORMA	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Conpasul Construção e Serviços Ltda Sultepa Construção e Comércio Ltda	
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Estrutura de pavimentação em andamento. Estações, Terminal e Monitoramento ainda sem licitação.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), BRT... (2012a), BRT... (2013a), PROJETOS... (2013) e FEIJÓ (2013a). Legenda: NI= NÃO INFORMA

APÊNDICE 5: BRT – JOÃO PESSOA E TERMINAL AZENHA

DESCRIÇÃO

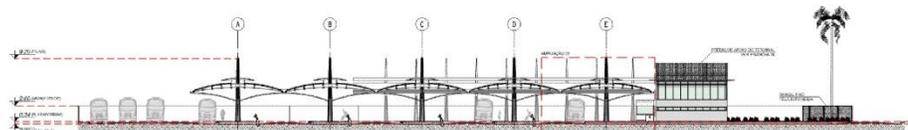
Qualificação e adequação do corredor exclusivo ao Sistema BRT, no trecho compreendido entre a Avenida Azenha e Avenida Salgado Filho numa extensão de aproximadamente 3,2 km de corredor em pavimento de placa de concreto, com previsão de 8 estações de embarque e desembarque padrão BRT e 1 estação de integração multimodal.

Figura 31 - Estação BRT.



Fonte: BRT... (2012b).

Figura 32 - Corte Terminal Azenha.

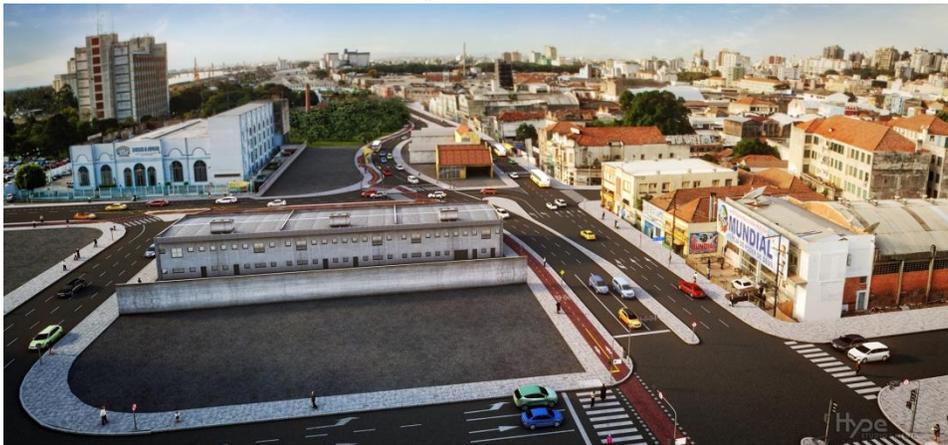


Fonte: Disponibilizado por técnico da PMPA.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 64,5 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECUSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Construtora Giovanela Ltda Construtora Brasília Guafba Ltda	
DESAPROPRIAÇÕES	NÃO	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Estrutura de pavimentação em andamento. Estações, Terminal e Monitoramento ainda sem licitação.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), PROJETOS... (2013), FEIJÓ (2013b), BRT... (2012b) e BRT... (2013b). Legenda: NI- NÃO INFORMA

APÊNDICE 6: CORREDOR VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA E ESTAÇÃO SÃO PEDRO

DESCRIÇÃO	<p>Duplicação da Rua Voluntários da Pátria no trecho entre a Rua da Conceição e a Av. Sertório, numa extensão de aproximadamente 3,5 km, conforme gravame estabelecido no Plano Diretor de Porto Alegre de 1959 e mantido nos planos a ele subsequentes, contando com duas faixas de rolamento de veículos e uma faixa exclusiva para ônibus em cada sentido, 8 estações de ônibus de cada lado da via, ciclovia, canteiro central e passeios laterais, tendo gabarito de 32 metros, e construção do Terminal de Ônibus São Pedro, entre a Av. São Pedro e estação do TRENSURB.</p> <p style="text-align: center;">Figura 33 - Duplicação Av. Voluntários.</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: DUPLICAÇÃO... (2012b).</p>		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 95,3 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECUSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal		EMPRESA: NÃO INFORMA
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal		EMPRESA: Cristel Sistemas de Comunicação Ltda., CC Pavimentadora Ltda., Procon Construções Indústria e Comércio Ltda., DP Barros Pavimentação e Construtora Ltda., FBS Construção Civil e Pavimentação Ltda., SOEBE Construção e Pavimentação Ltda.
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Execução dos blocos de concreto no Trecho 1 e conclusão da licitação no Trecho 2. Estação São Pedro e corredor de ônibus ainda sem licitação.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b); LICITAÇÕES... (2013); MATRIZ... (2013a); EIXO... (2013); APRESENTAÇÃO... (2012); DUPLICAÇÃO... (2012b); DUPLICAÇÃO... (2013b); DUPLICAÇÃO... (2013c); PROJETOS... (2013). Legenda: NI- NÃO INFORMA

APÊNDICE 7: PROLONGAMENTO AV. SEVERO DULLIUS

DESCRIÇÃO	<p>A Av. Severo Dullius, hoje parcialmente implantada, está projetada como ligação entre a Av. dos Estados e a Av. Sertório através da rua Dona Alzira. O prolongamento e a qualificação dessa rota atenderão à demanda dos veículos que hoje saem do aeroporto em direção à Zona Norte de Porto Alegre, reduzindo a necessidade de utilização da Av. dos Estados e criando, um anel viário em torno do Aeroporto. O projeto tem extensão de 2,4km e compreende a implantação de pontes e canalização de esgoto pluvial.</p> <p style="text-align: center;">Figura 34 - Severo Dullius.</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: PROLONGAMENTO... (2012).</p>		
------------------	---	--	--

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 83,0 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECUSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: CC Pavimentadora Ltda., Procon Construções Indústria e Comércio Ltda., Toniollo Busnello S.A.,	
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Rua Dona Alzira em obras. Início do prolongamento da Severo Dullius revogado para junho de 2013.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), OBRAS... (2013d), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), PROLONGAMENTO... (2012), PROLONGAMENTO... (2013) e PROJETOS... (2013). Legenda: NI- NÃO INFORMA.

APÊNDICE 8: COMPLEXO DA RODOVIÁRIA

DESCRIÇÃO

Construção de um viaduto sobre a Rua da Conceição, no Centro de Porto Alegre, conectando as av. Júlio de Castilhos e Presidente Castelo Branco, passando a operar com trânsito no sentido centro-bairro, com duas faixas de rolamento. Uma estação no atual canteiro central da Rua da Conceição, fronteiro à Estação Rodoviária, contando com plataformas alta e baixa e pavimentação em concreto das faixas de rolamento dos ônibus junto a ela.

Figura 35 - Complexo da Rodoviária.



Fonte: Portal Transparência na Copa PMPA.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA	
INVESTIMENTO	R\$ 31,5 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)		
RECUSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Arteleste Construções Ltda., Mavilis Construções Ltda., Montebras Montagens Elétricas Ltda.	
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Viaduto em execução. Estação de BRT ainda sem licitação.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

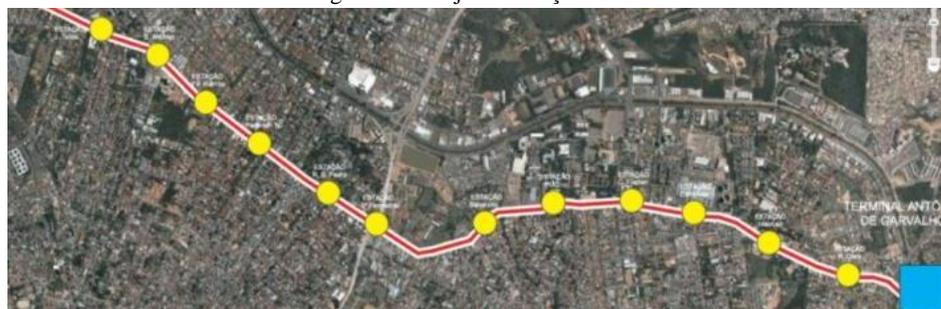
Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), OBRAS... (2013e), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), VIADUTO... (2012), VIADUTO... (2013) e PROJETOS... (2013).
Legenda: NI= NÃO INFORMA

APÊNDICE 9: BRT – AV. BENTO GONÇALVES E TERMINAL ANTÔNIO DE CARVALHO

DESCRIÇÃO

Qualificação e adequação do corredor exclusivo ao Sistema BRT, no trecho compreendido entre os terminais Azenha e o Terminal Antônio de Carvalho, numa extensão aproximada de 6,5 km, de corredor em pavimento de placa de concreto com previsão de 12 estações de embarque e desembarque padrão BRT. Readequação do Terminal Antônio de Carvalho.

Figura 36 - Trajeto e estações BRT.



Fonte: BRT... (2012b).

Figura 37 - Vista Terminal Antônio de Carvalho.



Fonte: Disponibilizado por técnico da PMPA.

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA
INVESTIMENTO	R\$ 52,7 milhões (valor não atualizado no Portal Transparência na Copa)	
RECURSOS	CIERGS, Governo Municipal e Federal via Financiamento CAIXA	
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Conpasul Construção e Serviços Ltda SulTEPA Construção e Comércio Ltda
DESAPROPRIAÇÕES	NÃO	DESCRIÇÃO:
STATUS	Estrutura de pavimentação em andamento. Estações, Terminal e Monitoramento ainda sem licitação.	
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	Programa Porto Alegre COPA 2014	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA
		NI

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), LICITAÇÕES... (2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), PROJETOS... (2013) e FEIJÓ (2013c). Legenda: NI- NÃO INFORMA.

APÊNDICE 10: BRT – PADRE CACIQUE

DESCRIÇÃO

Construção de 2,1 quilômetros de corredor duplo em pavimento de placa de concreto, na Av. Padre Cacique, no trecho compreendido entre a Av. José de Alencar até o viaduto da Pinheiro Borda, e de 2,6 quilômetros de corredor simples, do Viaduto Pinheiro Borda até a Av. Chuí, em um total de 13 estações e implantação do terminal de integração Cristal.

Figura 38 - Terminal Cristal.



Fonte: SISTEMA...(2013).

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	NÃO	QUAL?	
INVESTIMENTO	R\$ 51,6 milhões.		
RECUSOS	NÃO INFORMA		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	NÃO INFORMA
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
DESAPROPRIAÇÕES	NI	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Os trabalhos estarão concluídos em abril de 2014.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	NÃO INFORMA	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013a), OBRAS... (2013b), LICITAÇÕES...(2013), MATRIZ... (2013a), EIXO... (2013), APRESENTAÇÃO... (2012), FEIJÓ(2013b) e PROJETOS... (2013). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 11: 3 VIAS BEIRA RIO

DESCRIÇÃO

Obra de 3 vias de acesso ao Estádio Beira-Rio. Uma delas faz a conexão da Av. Beira Rio com a Av. Padre Cacique, passando pela frente do Gigantinho. Outra rua será onde eram os campos suplementares e o estacionamento do Sport Clube Internacional. Essas duas vias servirão de acesso ao estacionamento do complexo Gigante para Sempre.

Observação: Todas as informações deste quadro estão disponíveis no Portal do Ministério dos Esportes do Governo Federal ou no site do Sport Clube Internacional.

Não consta nenhuma informação no Portal da Prefeitura.

Figura 39 - Entorno Estádio Beira Rio.



Fonte: ESTÁDIO...(2013).

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? MOBILIDADE URBANA – OBRAS DE ENTORNO	
INVESTIMENTO	R\$ 8,0 milhões		
RECURSOS	Governo Municipal		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS? NÃO INFORMA	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: NÃO INFORMA	
DESAPROPRIAÇÕES	NI	DESCRIÇÃO:	
STATUS	NI		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	NÃO INFORMA	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2012). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 12: AEROPORTO SALGADO FILHO

DESCRIÇÃO

Ampliação da pista de pouso e decolagem de 2,7mil metros para 3,5 mil metros, com o objetivo de aumentar o transporte de cargas para exportação que hoje tem que ir até São Paulo via terrestre. A ampliação da pista irá proporcionar maior atração de investimentos, de instalação de indústrias e competitividade dos produtos gaúchos. O projeto conta também com reforma e ampliação do Terminal de Passageiros e implantação do módulo operacional.

Figura 40 - Aeroporto



Fonte: Obras (2013f).

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? AEROPORTOS	
INVESTIMENTO	R\$ 579,2 milhões		
RECUSOS	Governo Federal (Infraero)		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS? NÃO INFORMA	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Federal (Infraero)		EMPRESA: NÃO INFORMA
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Federal (Infraero), Governo Estadual (FEPAM) e Governo Municipal (DEM HAB)		EMPRESA: Ainda sem licitação
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO: Remoção de 1,4mil famílias da Vila Dique e 1,3mil famílias da Vila Nazaré	
STATUS	Reforma e ampliação do terminal de passageiros em fase de licitação. Ampliação da pista em fase de ação preparatória.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	DEM HAB	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	SIM

Fonte: Elaborado com base em OBRAS... (2013f), TRANSFERÊNCIAS... (2013) e MATRIZ... (2013a). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 13: AEROMOVEL

DESCRIÇÃO	<p>Trajetória em via elevada com extensão de 814m. Conta com dois terminais, um na Estação Aeroporto da Trensurb, outro no Terminal 1 do Aeroporto Salgado Filho. O trajeto deve ser realizado em 90 segundos, sem custos aos passageiros. A capacidade é de 150 ou 300 pessoas, conforme a demanda. A tecnologia do aeromovel é nacional e opera com baixo custo energético, além de não emitir poluentes gasosos. O projeto faz parte da melhoria da infraestrutura de transporte para acesso ao aeroporto e para a Copa do Mundo de Futebol de 2014.</p> <p style="text-align: center;">Figura 41 - Trajeto Trensurb.</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: Trensurb (2013).</p>		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	NÃO	QUAL?	
INVESTIMENTO	R\$ 37,8 milhões		
RECUSOS	Governo Federal		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	SIM	QUAIS? PIS e COFINS	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Federal (Trensurb)		EMPRESA: Grupo Coester
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Federal (Trensurb)		EMPRESA: Aeromovel Brasil S.A., Premold S.A., T"Trans e Rumo Engenharia Ltda.
DESAPROPRIAÇÕES	NI	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Conclusão prevista para o segundo semestre de 2013.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	SPM, SMOV, EPTC, SMAM		REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NI

Fonte: Elaborado com base em PROJETOS... (2013), AEROMOVEL...(2013) e TRENURB... (2012). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 14: LINHA 2 DO METRÔ

DESCRIÇÃO

O projeto do Metrô de Porto Alegre está baseado em um modelo de integração com os sistemas de BRTs e com o Trem Metropolitano (Trensurb). Com extensão de 14,88 km, a Fase 1 de implantação do metrô terá 13 estações, distribuídas entre as proximidades da Esquina Democrática e a Fiergs, na zona Norte. A tecnologia empregada será de metrô leve com alimentação elétrica. A expectativa é de que o sistema atenda 300 mil passageiros por dia útil por meio de 25 composições de quatro carros, oferecendo intervalos de 180, 120 e até mesmo 90 segundos entre um embarque e outro. O traçado passará pelas avenidas Borges de Medeiros (extensão Rua da Praia), Voluntários da Pátria, Farrapos, Cairú, Brasileiro Índio de Moraes e Av. Assis Brasil. As estações são: Terminal Intermodal Rua da Praia, Conceição, Ramiro Barcelos, Félix da Cunha, Terminal Intermodal Cairú, Bourbon, Obirici, Cristo Redentor, Terminal Intermodal Triângulo, Dona Alzira, Sarandi, Bernardino S. Amorim, Terminal Intermodal Fiergs.

Figura 42 - Trajeto linha 2.



Fonte: Zago (2013).

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	NÃO	QUAL?	
INVESTIMENTO	R\$ 3 bilhões		
RECUSOS	Governos Federal, Estadual, Municipal e PPP.		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	SIM	QUAIS? Federais (PIS e COFINS), estaduais (ICMS) e municipais (ISSQN)	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Trensurb	EMPRESA: PMI ainda não definido	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Trensurb	EMPRESA: Ainda sem licitação	
DESAPROPRIAÇÕES	NI	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Proposta de Manifestação de Interesse (PMI) a definir		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	ESCRITÓRIO METRÔPOA (EPTC)	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em SEEGER, (2012a), SEEGER(2012b), AGUIAR (2013), FERNANDES(2013), ZAGO(2013), MOREIRA(2013) e PREFEITO... (2013). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 15: GIGANTE PARA SEMPRE

DESCRIÇÃO	<p>Reforma do Estádio do Sport Club Internacional com a finalidade de se adequar às exigências da FIFA. As obras incluem reforma de arquibancadas, cobertura, camarotes, novos setores de imprensa e de hospitalidade, 2mil vagas de estacionamento e construção de edifício garagem com 3 mil vagas. A nova capacidade do Estádio poderá atender até 62mil torcedores. Além da reforma do estádio aprovada na Matriz de Responsabilidade, o clube conta com um projeto de revitalização urbana da área onde está localizado, com a construção de um centro de convenções, um hotel cinco estrelas, um centro de medicina esportiva, prédios comerciais e a recuperação da Orla do Guaíba.</p> <p style="text-align: center;">Figura 43 - Plano urbanístico Gigante para Sempre.</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: ESTÁDIO...(2013).</p>		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	SIM	QUAL? ESTÁDIOS	
INVESTIMENTO	R\$ 330 milhões		
RECUSOS	Sport Clube Internacional, Governo Federal (via Financiamento BNDES), Governo Municipal (via recursos indiretos e diretos)		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	SIM	QUAIS? ISSQN, IPTU, ITBI e CIP	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Sport Clube Internacional		EMPRESA: Hype Studio Arquitetura/ Santini & Rocha Arquitetos
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Sport Clube Internacional e Brio		EMPRESA: Construtora Andrade Gutierrez S.A.
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO: Ocupação 20 de Novembro e barracões de escola de samba	
ALTERAÇÃO DO PDDUA	SIM	DESCRIÇÃO: Ver Quadro 10	
STATUS	74% concluída. Previsão de conclusão para dezembro 2013.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	SMOV, SPM (CAUGE), CMDUA		REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NI

Fonte: Elaborado com base em BRASIL (2010a), PROJETO...(2013a), INTER...(2010), TIRE...(2013) e ESTÁDIO...(2013).
 Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 16: ARENA DO GRÊMIO

A Arena possui capacidade para 60,5mil torcedores e será integrada a um complexo multiuso com um centro de convenções de mais de 20 mil m², um hotel com 240 apartamentos, um Shopping Center, um centro empresarial, uma área residencial e mais de 5mil vagas de estacionamento.

Figura 44 - Complexo da Arena e OAS



Fonte: PROJETO...(2013b).

DESCRIÇÃO	A Arena possui capacidade para 60,5mil torcedores e será integrada a um complexo multiuso com um centro de convenções de mais de 20 mil m ² , um hotel com 240 apartamentos, um Shopping Center, um centro empresarial, uma área residencial e mais de 5mil vagas de estacionamento.		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	NÃO	QUAL?	
INVESTIMENTO	NÃO INFORMA		
RECUSOS	Grêmio Football Clube, Governo Federal (via Financiamento BNDES), Governo Estadual e Municipal, ambos via recursos indiretos e diretos		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	SIM	QUAIS? ISSQN, IPTU, ITBI e CIP	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Grêmio Empreendimentos		EMPRESA: Plarq – Estudos de Arquitetura e Urbanismo
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Consórcio TBZ-OAS		EMPRESA: OAS S.A.
DESAPROPRIAÇÕES	SIM	DESCRIÇÃO: Transferência dos gravames sobre área doada à Fcors	
ALTERAÇÃO DO PDDUA	SIM	DESCRIÇÃO: Ver Quadro 10	
STATUS	Arena concluída. Restante do empreendimento em obras.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	SMGes, SMP, SMED, SME, SMOV, SPM (CAUGE), CMDUA	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	SIM

Fonte: Elaborado com base em PROJETO...(2007; 2009a; 2009b; 2013b) e EDUARDO...(2008). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 17: CAIS MAUÁ

DESCRIÇÃO	<p>Revitalização de uma área de 2,5km de extensão que compreende a reforma dos armazéns, substituído as paredes de alvenaria por vidro, para implantação de lojas, bares e restaurantes, possibilitando admirar a paisagem do Guaíba; duas torres comerciais para escritórios perto da rodoviária; um hotel de luxo com 300 apartamentos, um shopping com cerca de 13 mil m², um centro de convenções para mil pessoas, museu, terminal Hidroviário, perto da Usina do Gasômetro; um trem elétrico ligado todo o complexo; dois estacionamentos com um total de 3,5 mil vagas e redução da altura do muro de três metros para um metro e cinquenta centímetros.</p> <p style="text-align: center;">Figura 45 - Cais Mauá.</p>  <p style="text-align: center;">Fonte: METRÓPOLIS...(2011).</p>		
MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	NÃO	QUAL?	
INVESTIMENTO	Aproximadamente R\$ 560,0 milhões		
RECUSOS	NSG Capital (39%), GSS Holding (51%), Grupo Betin e Contern (10%). Recursos municipais, estaduais e federais indiretos.		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil	EMPRESA: B720 Arquitectos e Jaime Lerner Arquitectos Associados	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil	EMPRESA: Porto Cais Mauá do Brasil S.A.	
DESAPROPRIAÇÕES	NI	DESCRIÇÃO:	
ALTERAÇÃO DO PDDUA	SIM	DESCRIÇÃO: Ver Quadro 11	
STATUS	Previsão de início das obras de reforma dos 12 armazéns para julho/2013.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	GPE, SMOV, SPM (CAUGE), CMDUA, Comam, Compahc, Programa Viva o Centro, Gades	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NI

Fonte: Elaborado com base em FOGAÇA... (2009a), CONSELHO... (2009), REVITALIZAÇÃO... (2013), PROJETO... (2011) e CAIS... (2013). Legenda: NI= NÃO INFORMA.

APÊNDICE 18: REVITALIZAÇÃO DA ORLA DO GUAÍBA

DESCRIÇÃO

A proposta prevê a revitalização unificada de 5,9km entre a Usina do Gasômetro e a foz do Arroio Cavalhada, na Av. Diário de Notícias. O projeto inclui terminal turístico para barcos de passeio, calçadão, ciclovia, banheiros, quadras esportivas, instalação de bancos e quiosques.

Figura 45 - Projeto da Orla do Guaíba.



Fonte: Barros (2012).

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE	NÃO	QUAL?	
INVESTIMENTO	NÃO INFORMA		
RECUSOS	Governo Federal e Federal, e futuras PPPs.		
ISENÇÃO DE IMPOSTOS	NI	QUAIS?	
PROJETO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Jaime Lerner Arquitetos Associados	
EXECUÇÃO	RESPONSABILIDADE: Governo Municipal	EMPRESA: Ainda sem licitação	
DESAPROPRIAÇÕES	NI	DESCRIÇÃO:	
ALTERAÇÃO DO PDDUA	NI	DESCRIÇÃO:	
STATUS	Em fase de formulação do projeto executivo.		
SETOR INSTITUCIONAL RESPONSÁVEL	GPE, SMOV, SPM (CAUGE), CMDUA, SMAM, Programa Viva o Centro, Gades	REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA	NÃO

Fonte: Elaborado com base em BARROS (2012), MACEDO (2012), CONTRATO... (2011), MAIS... (2008) e LISTA... (2013).
 Legenda: NI - NÃO INFORMA.

ANEXOS

ANEXO A

II PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E AMBIENTAL/1999 - CAPÍTULO V

Dos Projetos Especiais

Art. 55. Projeto Especial é aquele que exige uma análise diferenciada, devendo observar acordos e condicionantes específicos.

§ 1º Os Projetos Especiais, conforme a iniciativa, classificam-se em:

I - Projeto Especial de Realização Necessária é aquele que o Município compromete-se a implementar para o desenvolvimento de áreas de interesse prioritário, podendo, para a sua realização, concorrer a iniciativa privada;

II - Projeto Especial de Realização Voluntária é aquele originado a partir de uma iniciativa externa ao Poder Público Municipal, podendo, entretanto, este concorrer para a sua realização.

§ 2º Operação Concertada é o processo pelo qual se estabelecem as condições e compromissos necessários, firmados em Termo de Ajustamento, para a implementação de empreendimentos compreendendo edificações e parcelamentos do solo com características especiais, ou para o desenvolvimento de áreas da cidade que necessitem acordos programáticos, adequados às diretrizes gerais e estratégias definidas na Parte I.

LEI COMENTADA

Artigo 55 - São chamados de Projetos Especiais aqueles que envolvem grandes áreas

(podendo atingir todo um bairro); os projetos de grande porte de uma única empresa, ou mesmo aqueles em áreas menores que tenham uma característica especial, seja em função da atividade que se quer instalar, de uma paisagem, de uma árvore ou um prédio que se queira preservar, por exemplo. Isto significa que áreas ou terrenos com problemas ou conflitos serão solucionadas por projetos especiais, enquanto as situações normais serão analisadas pelas regras gerais.

Os Projetos Especiais são discutidos entre a Prefeitura e todos os envolvidos, para que se encontrem soluções criativas no sentido de solucionar os problemas identificados. Este projetos podem ser de iniciativa do próprio Município ou de particulares. Operação Concertada é o acordo onde se estabelecem os compromissos para cada projeto.

Art. 56. Os Projetos Especiais serão objeto de Estudo de Viabilidade Urbanística, com vistas à análise de suas características diferenciadas e à verificação da necessidade de realização de Estudos de Impacto Ambiental, conforme regulamentação a ser estabelecida pelo Sistema de Avaliação do Desempenho Urbano.

Parágrafo único. Os Projetos Especiais, em função da sua complexidade e abrangência, caracterizam-se por:

- I - Empreendimentos Pontuais;
- II - Empreendimento de Impacto Urbano.

LEI COMENTADA

Artigos 56 - Antes de aprovar um Projeto Especial é necessária a apresentação de um estudo, que será examinado pelos diversos setores da Prefeitura e indicará quais as condições que deverão ser atendidas para sua aprovação. Nos projetos maiores as soluções serão discutidas pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental (CMDUA) e, em alguns casos, serão encaminhados à Câmara de Vereadores.

Art. 57. Caracteriza Empreendimento Pontual o Projeto Especial que necessita de avaliação quanto à edificação ou parcelamento do solo, considerando o cumprimento das normas vigentes com atendimento de condicionantes, face às características especiais do sítio de implantação.

§ 1º. São Empreendimentos Pontuais:

I - as atividades relacionadas no Anexo 5.3;

II - projetos não-residenciais de porte médio;

III - desmembramentos, loteamentos e empreendimentos urbanísticos em terrenos e glebas com área entre 2,25ha (dois vírgula vinte e cinco hectares) e 100ha (cem hectares), não localizados em Áreas de Proteção do Ambiente Natural, loteamentos sem a intervenção do urbanizador social e condomínios por unidades autônomas com qualquer área, localizados na Área de Ocupação Rarefeita.

§ 2º. São também Empreendimentos Pontuais, por solicitação dos interessados, com vistas ao ajuste das normas vigentes:

I - os projetos em imóveis que apresentem patrimônio ambiental - natural ou cultural - a preservar, condições topográficas excepcionais ou forma irregular, entorno constituído por conjunto de prédios de volumetria diferenciada e homogênea, destinados a atividades específicas que requerem volumetrias especiais, ou ainda em função das situações previstas no § 3º do art. 94 e § 2º do art. 52;

II - os projetos de habitação unifamiliar, nos lotes com tal destinação ao vigorar esta Lei, vedados os condomínios por unidades autônomas nas UEUs onde o uso residencial é proibido;

III - os projetos que alterem o recuo para ajardinamento, nos casos que apresentem patrimônio ambiental - natural ou cultural - a preservar, em sítios que tenham condições topográficas excepcionais ou de entorno, tais como frente a verdes públicos vinculados ao passeio, falta de continuidade nas áreas adjacentes, configuração especial do quarteirão ou via pública;

IV - os projetos que solicitem aumento de porte conforme o referido no § 2º do art. 99.

V - as modificações e ampliações de prédios existentes que visem à qualificação do prédio e da paisagem urbana, em especial nas áreas de renovação e revitalização urbana.

§ 3º Consideram-se de porte médio as edificações:

I - com área computável entre 10.000m² (dez mil metros quadrados) e 30.000m² (trinta mil metros quadrados);

II - com guarda de veículos com capacidade de 200 (duzentas) a 400 (quatrocentas) vagas;

III - destinadas a garagens comerciais com capacidade de 100 (cem) a 200 (duzentas) vagas.

Art. 58. O Estudo de Viabilidade Urbanística de Empreendimento Pontual será analisado, em especial, quanto à:

I - adequação do uso na zona de implantação do empreendimento;

II - melhor adequação da edificação ao sítio de implantação que tenha características excepcionais relativas à forma e à estrutura geológica do solo;

III - manutenção e valorização do patrimônio ambiental - natural e cultural;

IV - adequação à estrutura urbana, em especial quanto ao sistema viário, fluxos, segurança, sossego e saúde dos habitantes e equipamentos públicos comunitários;

V - adequação ao ambiente, em especial quanto à poluição;

VI - adequação à infra-estrutura urbana.

§ 1º O regime volumétrico poderá ser alterado na hipótese dos incisos II e III, desde que compatibilizado com o entorno urbano.

§ 2º Os Projetos Especiais de Empreendimento Pontual serão aprovados pelo Poder Executivo Municipal, mediante prévia apreciação das Comissões Técnicas competentes.

LEI COMENTADA

Artigos 57 e 58 - Empreendimento Pontual é o tipo de projeto especial que se refere a um único imóvel com características diferenciadas porque nele se quer manter, por exemplo, uma árvore ou uma edificação significativas.

Existem algumas atividades que podem causar incômodo, como supermercados, oficinas ou alguns tipos de indústrias. Por isto um estudo prévio é exigido para avaliar todas as condições da área onde se pretende construir, tais como o tipo de zona ou de solo. Verifica-se, ainda, se a obra pretendida não vai trazer prejuízos às ruas, aos equipamentos que a comunidade utiliza, ao sossego e à saúde das pessoas, ou mesmo poluir o ambiente. Só depois de um estudo completo, a Administração Municipal decide quais as modificações que o projeto deve atender para ser aprovado. Este estudo também é feito, no caso dos loteamentos, para definir onde estarão localizadas as praças ou escolas.

Art. 59. Caracteriza Empreendimento de Impacto Urbano o Projeto Especial que envolve a proposição de normas próprias ou que requer acordos programáticos prévios à sua urbanização, mediante Operações Concertadas.

LEI COMENTADA

Artigo 59 - Empreendimento de Impacto Urbano é aquele que precisa atender condições especiais para ser executado e é feito através de acordos ou parcerias, chamados de Operações Concertadas.

Art. 60. Os Empreendimentos de Impacto Urbano classificam-se em Empreendimentos de Primeiro e de Segundo Nível.

Art. 61. Caracteriza Empreendimento de Impacto Urbano de Primeiro Nível o Projeto Especial de abrangência local, com adequação de normas quanto ao regime volumétrico, ao uso do solo e ao entorno urbano imediato.

§1º São Empreendimentos de Impacto Urbano de Primeiro Nível:

- I - parcelamento do solo e edificação em AEIS;
- II - loteamentos com urbanizador social;
- III - loteamentos e empreendimentos em Áreas, Lugares e Unidades de Interesse Cultural;
- IV - loteamentos e empreendimentos em Áreas de Proteção do Ambiente Natural;
- V - projetos urbanísticos em glebas com área superior a 100ha (cem hectares);
- VI - empreendimentos de grande porte.

§2º São também Empreendimentos de Impacto Urbano de Primeiro Nível, por solicitação dos interessados:

I - os projetos que apresentem normas próprias relativas ao uso e regime volumétrico, em terrenos ou em somatório de terrenos contíguos, constituindo testada de quarteirão ou com área de terreno igual ou superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados), situados na Área de Ocupação Intensiva;

II - os projetos de passarelas aéreas ligando um prédio a outro, sobre vias públicas.

III - os projetos que tiverem acesso a garagens nas vias com proibição para tal, segundo o Anexo 10.2, quando estiverem relacionados ao processo de revitalização da área central da Cidade".

§3º Consideram-se de grande porte as edificações:

I - com área computável superior a 30.000m² (trinta mil metros quadrados);

II - com guarda de veículos com capacidade superior a 400 (quatrocentas) vagas;

III - destinadas a garagens comerciais com capacidade superior a 200 (duzentas) vagas.

§4º Na hipótese prevista no § 2º, inciso I, o plano conjunto para dois ou mais terrenos equipara-se, para efeitos desta Lei, a um único Estudo de Viabilidade Urbanística para fins de edificação.

§5º Na hipótese do § 4º, o Estudo de Viabilidade Urbanística aprovado vigorará como regime urbanístico.

§6º Os Projetos Especiais que envolvam Empreendimento de Impacto Urbano de Primeiro Nível serão aprovados pelo Poder Executivo Municipal, mediante prévia apreciação dos Conselhos Municipais competentes, que deliberarão sobre a consulta à comunidade nas instâncias de planejamento regional.

OBS. O inciso III foi incluído no § 2º do artigo 61 através da Lei Complementar nº 468 de 27 de novembro de 2001.

Art. 62. Entende-se por Empreendimento de Impacto Urbano de Segundo Nível o Projeto Especial para setor da cidade que, no seu processo de produção e pelas suas peculiaridades, envolve múltiplos agentes, com possibilidade de representar novas formas de ocupação do solo.

§ 1º São Empreendimentos de Impacto Urbano de Segundo Nível:

I - projetos de renovação ou revitalização urbana;

II - projetos de reestruturação urbana ambiental;

III - projetos de preservação de identidades culturais locais;

IV - projetos de áreas destinadas a usos específicos de caráter metropolitano;

V - projetos de Núcleos de Ocupação Rarefeita.

§ 2º Os Empreendimentos de Impacto Urbano de Segundo Nível serão aprovados mediante lei de iniciativa do Poder Executivo, com prévia apreciação dos Conselhos Municipais competentes e ouvidas as instâncias de planejamento regional do Município.

LEI COMENTADA

Artigos 60/61/62 - Estes empreendimentos podem ser de dois tipos. Os de Primeiro Nível são projetos de grande porte que abrangem uma área determinada da cidade e seu entorno como, por exemplo, a construção de um shopping-center.

Os de Segundo Nível são de maior abrangência e atingem várias áreas e muitas pessoas ao mesmo tempo como, por exemplo, a renovação de um bairro.

Art. 63. Os Empreendimentos de Impacto Urbano serão analisados através de Estudos de Viabilidade Urbanística, em especial quanto a:

I - impactos sobre a infra-estrutura urbana;

II - impactos sobre a estrutura urbana;

III - impactos sobre a paisagem e o ambiente;

IV - impactos sobre a estrutura socioeconômica nas atividades não-residenciais.

§ 1º Consideram-se infra-estrutura urbana o conjunto de redes e equipamentos necessários para sustentar a vida urbana, como o sistema viário e as redes de água, esgoto, drenagem, energia e telefone.

§ 2º Consideram-se estrutura urbana a disponibilidade de terra urbanizada ou não, os estoques edificados sobre o espaço e as atividades no interior destes espaços e a circulação e o transporte.

§ 3º Consideram-se ambiente as condições locais urbanas que representam, na maior parte dos casos, a qualidade de vida do cidadão, como as questões relativas à poluição, à ventilação e à insolação urbana, à qualidade e à quantidade de equipamento e serviços e à preservação do patrimônio ambiental.

§ 4º Considera-se estrutura socioeconômica o conjunto de atividades de caráter comercial existentes na cidade ou num determinado espaço urbano.

LEI COMENTADA

Artigo 63 - Os grandes empreendimentos, antes de serem aprovados e liberados, são analisados para saber quais os tipos de impacto que causam à cidade, ou seja, se a obra prejudica ou não a infra-estrutura, a paisagem e o ambiente como um todo, gera empregos, moradias, garante a preservação do patrimônio ambiental, dentre outros.

Art. 64. Os Empreendimentos de Impacto Urbano deverão observar:

I - as diretrizes do PDDUA e dos Planos de Ação Regional;

II - o Índice de Aproveitamento previsto pelo regime urbanístico vigorante na respectiva UEU, bem como os parâmetros de aquisição de Solo Criado e a Quota Ideal mínima de terreno por economia, previstos no Anexo 6;

§ 1º Os custos de redimensionamento ou urbanização de equipamentos que se tornarem necessários em função do projeto serão de responsabilidade do empreendedor.

§ 2º Nos casos de comprovado interesse público e nos Projetos Especiais de Realização Necessária, poderão ser estabelecidas parcerias público-privadas na execução de equipamentos públicos urbanos, mediante autorização legislativa, salvo nos casos de projetos de interesse social analisados e aprovados pelos Conselhos competentes.

§ 3º Nos Projetos Especiais realizados sobre um conjunto de lotes, lei específica poderá autorizar a Transferência de Potencial Construtivo entre os mesmos, desde que o aproveitamento final do conjunto observe o disposto no inciso II deste artigo e não resulte nenhum imóvel sem capacidade construtiva.

§ 4º A Transferência de Potencial Construtivo dentro da área do projeto deverá avaliar as suas repercussões na infra-estrutura, na estrutura urbana, no ambiente e especialmente os impactos ambientais em relação à paisagem.

LEI COMENTADA

Artigo 64 - Tais empreendimentos devem respeitar os princípios do Plano Diretor. Se for necessário fazer alguma obra pública, por exemplo, a responsabilidade será do construtor. Quando a Prefeitura e o particular que constrói decidirem fazer equipamentos públicos urbanos em conjunto, a Câmara Municipal deverá aprovar a negociação. Outra situação que pode acontecer é a obra envolver vários lotes. Neste caso, o empreendedor que está construindo, poderá propor uma troca de índices (que é a quantidade de metros quadrados que ele tem direito de construir) entre terrenos, dentro do mesmo projeto. O somatório final de todos os projetos não poderá ultrapassar os limites previstos na lei.

Art. 65. Os Núcleos de Ocupação Rarefeita serão admitidos em glebas com área igual ou superior a 20ha (vinte hectares), caso em que a densidade bruta poderá chegar ao patamar máximo de 30hab/ha (trinta habitantes por hectare), observadas as seguintes condições:

I - destinação de Áreas, Lugares ou Unidades de Proteção do Ambiente Natural em proporção fixada pelo respectivo Estudo de Viabilidade Urbanística, conforme definição constante no § 1º do art. 90;

II - não ocasionem erosão, desmoronamento, contaminação das águas ou outro deterioramento da gleba;

III - não possuam risco de alagamento ou inundações;

IV - não alterem significativamente a capacidade de absorção do solo;

V - em caso de aterramento, não acarretem problemas de drenagem às glebas lindeiras;

VI - permitam o acesso público aos sítios de valor paisagístico, indicados no Estudo de Viabilidade Urbanística;

VII - sejam auto-suficientes na provisão de infra-estrutura e equipamentos comunitários.

Parágrafo único. Mediante lei específica poderão ser alterados o Índice de Aproveitamento e a Quota Ideal mínima de terreno por economia nos Núcleos de Ocupação Rarefeita, adequando-os à densidade prevista no "caput" deste artigo.

LEI COMENTADA

Artigo 65 - Um dos tipos de Projeto Especial são os Núcleos de Ocupação Rarefeita. Assim como surgiu Lami e Belém Novo poderão surgir novos núcleos nesta área. Estes, no entanto, só serão analisados se demonstrarem capacidade de auto-sustentar-se, ou seja, que não dependem da infra-estrutura básica da área urbanizada da cidade.

