

| 696 | GRANDES PROJETOS FAZEM CIDADES MELHORES?

OS LIMITES DO MEGAEVENTO COPA 2014 EM NATAL-RN

Huda Andrade Silva de Lima

Resumo

O presente trabalho consiste em uma proposta de caracterização dos impactos do megaevento Copa 2014 na cidade do Natal-RN, refletindo sobre a inserção de Grandes Projetos Urbanos previstos. O modelo estratégico de planejamento do megaevento Copa do Mundo 2014 está baseado não em uma visão integrada de cidade, mas na perspectiva futura de formação de legados a partir da dinamização de setores urbanos específicos. Tais setores estão se articulando em coalizões urbanas, tendo no controle sobre a terra urbana, na desapropriação de áreas, relocação de moradias e na ênfase no transporte individual suas marcas mais importantes. Como pano de fundo dessa intervenção física, os negócios internacionais e a economia de serviços – notadamente pelo turismo – evidenciam a pouca relevância social aos graves problemas urbanos já existentes. Neste trabalho destacamos os possíveis efeitos do Megaevento na escala do Planejamento e das questões que envolvem o Legado, seja como justificativa técnica dos projetos seja como formulação ideológica dos consensos, utilizando o caso de Natal como objeto empírico de análise.

Palavras-chave: megaevento, Copa 2014, planejamento estratégico, projetos urbanos.

1. Grandes Projetos em cidades médias? Ajustes do espaço-tempo

Passados mais de trinta anos, será possível afirmar que a onda de urbanização neoliberal, iniciada nos países centrais, chegou à periferia do capitalismo, em especial nas médias cidades brasileiras? Como mito e ideologia (Ferreira, 2007) ou há sinais claros de sua manifestação material?

Saídos da crise dos anos de 1970 e 1980, as principais cidades capitalistas do mundo descobriram no Planejamento Estratégico e nos Grandes Projetos Urbanos (GPU) sua alternativa competitiva ao avanço da globalização. Há em David Harvey (2009, 2005) e em Peter Hall (2002), elementos empíricos para sustentar a tese do empreendedorismo urbano – quando o Estado central não mais aportava recursos suficientes ao desenvolvimento urbano local, forçando os municípios a buscarem novas soluções de financiamento e atração de investimentos privados, na forma de parcerias. A onda neoliberal que assolou a América Latina nos anos 90 trouxe o receituário básico na forma de Planos Estratégicos, denunciados pelos contra-argumentos de Carlos Vainer (2007), mas a crise fiscal e as restrições do Consenso de Washington impediram que tais localidades fossem além dos Planos – foram poucos os projetos urbanos construídos que evidenciassem tais propostas. Poucos exemplos

eram possíveis de análise, notadamente o Rio de Janeiro (Vainer, 2007), São Paulo (Ferreira, 2007) e Curitiba (Sanchez, 2003).

Então, avançamos ou não em direção a cidade-mercadoria como elemento não apenas discursivo, mas fático? Uma das possibilidades de observar esse atraso na aplicação da cidade-mercadoria no Brasil deve-se ao comportamento de “ornitorrinco” da economia nacional, como apontado por Francisco de Oliveira (2008), isto é, uma junção de pedaços do capitalismo contemporâneo expresso pela desigualdade social e excessivo crescimento do consumo. Na definição dada por Oliveira, aos países periféricos cabe copiar o descartável e não a matriz técnico-científica fundamental, essa sim produtora das inovações. Ao consumir os produtos mais avançados, mas sem deter essa matriz, a acumulação ocorrida nos países periféricos é rapidamente tornada obsoleta pela ausência do investimento nacional, reiterando os mecanismos de dependência financeira externa (Oliveira, 2008, p.139-40).

Se for assim, então não teremos a cidade-mercadoria em seu estado pleno ou então a teremos como farsa e tragédia ao mesmo tempo, como costura de arranjos locais e internacionais. Um modelo de planejamento que se associa ao neoliberalismo como estrutura de discurso mas se efetiva no local naquilo que é mais resistente no capitalismo nacional em sua base redistributiva, entre outros, a terra.

A mediação específica feita pelo mercado de terra urbana, alinhado em uma lógica de financeirização da economia, surge pela expectativa da apropriação das rendas disponíveis e futuras. Mas para estender a capacidade de acumulação do capital é necessário ampliar não apenas o mercado consumidor, mas também integrar e homogeneizar esse mercado a um padrão de exigência previamente definido, equivalente na escala global. A convivência do cotidiano se dá no local, mas sob efeito de tendências previamente construídas por um feixe de estratégias nacionais e internacionais.

O mecanismo desse ajuste espacial dá-se, conforme David Harvey relaciona, com o ajuste no tempo de giro desse capital pois, “o tempo de giro de um determinado capital é igual ao tempo de produção mais o tempo de circulação” (2004, p.50) o que por sua vez exige derrubar os obstáculos espaciais, “aplainando” os territórios. O capital fixo preso ao solo precisa ser “gasto”, no sentido de zerar sua possibilidade de giro abrindo assim novas oportunidades para um segundo ciclo de expansão do capital – uma dinâmica de “destruição criativa” que arrasta no processo as próprias cidades. Nesse sentido o empreendedorismo está baseado em uma forte aliança entre o Estado e o capital, sendo que ao primeiro cabe tomar para si o risco associado.

Swyngedouw (et al., 2002) afirma que – no caso dos grandes projetos neoliberais – ocorre uma socialização dos custos e uma apropriação privada dos benefícios, principalmente pela alimentação de fundos públicos ou financiamento a juros muito baixos. Mas para operar nesta parceria, cabe ao Estado mais uma vez instrumentalizar um consenso que arregimenta os grupos de interesses locais, transformando o Grande Projeto Urbano como o carro-chefe daquilo que Logan e Molotch (2007) chamaram de “máquinas de crescimento”. Baseados em projetos emblemáticos, notadamente aqueles criados a partir de eventos internacionais, as cidades assumem a função de gerar um desenvolvimento econômico extraordinário por meio de grandes saltos de competitividade e posição de *status* perante outras cidades.

Ainda segundo Swyngedouw (et al., 2002, p.567, tradução nossa), “Grandes Projetos Urbanos são apresentados como iniciativas lideradas pelo mercado, substituindo o planejamento estatal como principal meio de intervenção nas cidades” atrelados a megaeventos ou a usos simbólicos de alcance global. Desloca-se o planejamento urbano e suas preocupações de macroescala para um microplanejamento estratégico com intervenções pontuais. Coalizões urbanas entre os proprietários fundiários, políticos e comerciantes objetivam ampliar a renda de cada setor a partir da criação de um fato único (evento) centrado na cidade.

Portanto, o lugar age como peça fundamental de ligação (intermediação) entre os interesses dos grupos nacionais e internacionais ao quadro de competição intra-urbana ou metropolitana. É nesse sentido que reflete Otilia Arantes ao comentar que,

“Dizer (com a melhor boa vontade do mundo) que justamente a ambição estratégica dos novos Grandes Projetos Urbanos é promover ‘articulação’ entre vanguarda e retaguarda é ignorar que na verdade estes dois polos – desde que sempre ‘articulados’ – são, tanto quanto as tão decantadas novas centralidades que pretendem estar induzindo, a expressão material e simbólica da concentração espacial de poder e riqueza exigida precisamente pelo comando das cadeias produtivas mundiais” (Arantes, 2007, p.70).

No caso brasileiro, a forma histórica desse ajuste espacial (macro e microescalas de planejamento), não se adequava ao modelo de desenvolvimento regional e sua desigualdade social estabelecida, devido as escolhas do neoliberalismo em sua fase inicial - a excessiva concentração de renda e a ênfase na acumulação externa; foi necessário um governo de esquerda para ampliar o mercado consumidor interno criando novas condições e

oportunidades regionais, em especial ao nordeste, a partir de 2003, favorecendo a acumulação interna. Isso fortaleceu os grupos locais em cidades médias, até então pouco expressivas, colocando-as como possíveis competidoras por nichos de comércio e serviços.

Mas como refletiu Francisco de Oliveira, a aplicação do modelo “ornitorrinco” brasileiro exige uma rápida obsolescência o que por sua vez “exige um esforço de investimento sempre além do limite das forças internas de acumulação, o que reitera os mecanismos de dependência externa” (Oliveira, 2008, p.139). A COPA do Mundo FIFA 2014 constitui-se neste combustível de consumo rápido que conecta os interesses externos e a formação de coalizões internas nas cidades e os Grandes Projetos Urbanos destacam-se de modo inovador nesse processo. Além de combustível, age diminuindo as fricções sociais ao gerar – pela oportunidade política do evento – consenso entre os diferentes grupos de poder das elites locais: à esquerda ou à direita todos passam a defender os interesses da Federação Internacional de Futebol como sendo interesses da cidade.

2. A Copa do Mundo FIFA é o azeite da Máquina de Crescimento Urbano.

Um megaevento é um fato momentâneo, de curta duração, mas de efeitos associados que exigem antecipação em seu planejamento e implementação e poderá também repercutir efeitos sociais e econômicos anos (ou décadas) após sua realização. Especialmente, os megaeventos esportivos e culturais “comportam status simbólicos e escalas espaciais e temporais muito significativas” (Seixas, 2010, p. 6) como a Copa do Mundo de Futebol, as Olimpíadas, os Torneios e Feiras Mundiais, entre outros. A reestruturação do capitalismo de fordista para flexível (Harvey, 2009) permitiu a passagem do setor produtivo ao de serviços e em especial da cultura, do lazer e esportes, ampliando por sua vez a importância e significação dos megaeventos que passaram a ser gigantescos negócios globais.

Pela sua expressividade, os megaeventos canalizam interesses diversos desde o capitalista até o trabalhador informal, na busca por novas oportunidades ou “uma materialização bem visível da vontade dos governos urbanos, com autonomia acrescida, se comportarem como verdadeiros governos globais” envolvendo a cidade como um todo (Seixas, 2010, p.6). Assim, megaeventos são acompanhados por Grandes Projetos Urbanos, como no caso recente da COPA do Mundo de Futebol FIFA 2014.

Ditos como esportivos ou culturais, os megaeventos e os GPUs são uma oportunidade para se (re)produzir o urbano. Os setores da construção civil, turismo, serviços de tecnologia, engenharia e consultoria não se apropriam apenas do ambiente de negócios

criado, mas o megaevento existe para que tais grupos possam ampliar sua base de captação de renda. As coalizões locais em sintonia com os grupos externos pressionam a dimensão pública em dois sentidos: formando consensos públicos, quanto da importância de se receber os megaeventos itinerantes, e forçando a liberação de fundos públicos para financiar a infraestrutura necessária. E mais, “defende-se que o sector de construção civil, genericamente entendido, constitui um elemento determinante no processo de identificação, de planificação e, obviamente, de execução de todo grande evento” segundo Francesco Indovina (1999, p. 130). Mas não são apenas os setores privados que enxergam nos megaeventos um feixe de oportunidades pois o Estado – nacional ou local – permite-se ampliar sua capacidade de intervenção sobre o território firmado na questão da urgência e do interesse público, flexibilizando a legislação, gastando recursos acima de sua possibilidade, sob pena da não realização do megaevento.

Os Megaeventos inserem-se, de modo mais largo, em um modelo de desenvolvimento urbano calcado no empreendedorismo urbano com enormes recursos financeiros (aproximadamente R\$ 27 bilhões, no caso da Copa no Brasil) e técnicos públicos, e com a “participação seletiva” dos segmentos privados da Construção Civil (operado por poucas e grandes construtoras).

Em sua formulação consensual dos projetos, tanto governos estaduais e municipais, à esquerda ou à direita, rivalizaram em assumir a posição de alavancagem transformando estádios de futebol (vários), obras de mobilidade urbana (algumas) e saneamento ambiental (muito poucos) em um duvidoso legado urbano. Duvidoso pois tais Grandes Projetos Urbanos (GPU) necessitam de outros aportes de investimentos associados que, não necessariamente, estão previstos à realização do evento Copa 2014.

Aproximamo-nos, portanto, da visualização de dois tratamentos conceituais seja a cidade como “máquina de crescimento” (Logan e Molotch, 2007), seja de um capitalismo de laços (Lazzarini, 2011), com uma rede de relações entre o público e privado. Embora esboçados no rastro do neoliberalismo econômico desde os anos de 1990, são com os megaeventos que a expressão “empreendedorismo urbano” ganha contornos concretos, tópicos à luz da transformação das cidades contemporâneas, principalmente em cidades médias, como em Natal-RN

Assim, a nossa hipótese de trabalho refere-se ao fato de que os GPUs são a expressão que intermedia dois momentos-chaves – um, baseado no “pensamento único” do Plano Estratégico; e outra, em construção, do tratamento especial dado às áreas motivadas

não por um pensamento sobre ela, mas sim pela pragmaticidade das ações finalistas (os estádios e obras de mobilidade urbana).

No caso da COPA do Mundo de Futebol FIFA, a partir de 2007 o governo brasileiro e as capitais dos estados, passaram a almejar receber o megaevento, buscando o prometido desenvolvimento econômico e urbano a partir da implementação dos GPUs na forma de estádios de futebol (as Arenas), obras de mobilidade urbana (viária, ferroviária), aeroportos, portos e saneamento ambiental, expressos na Matriz de Responsabilidade – acordo entre o governo brasileiro e a FIFA. Tais projetos tornam-se vitais em um momento de crise financeira internacional com retração de investimentos externos em projetos de risco. Nesse sentido, a COPA do Mundo de Futebol 2014 age dinamizando setores de acumulação urbana, menos pelo próprio investimento nos GPUs diretamente associados ao Megaevento (estádios p.exemplo) e mais pela valorização do solo urbano gerada a partir da implantação da infraestrutura implantada pelo Estado. Isso fica evidente se tomarmos os números da Matriz de Responsabilidades como parâmetro, onde se observa que 43% dos recursos são para mobilidade urbana e 26% para aeroportos; desses recursos, apenas 17% viriam do setor privado (Portal da Transparência do Governo Federal, em 24 de setembro de 2012).

Tais números ainda não revela as gastos totais, pois constantemente a Matriz de Responsabilidade vem sem alterada, devido ao aumento dos orçamentos iniciais, baseados em estudos preliminares e só agora com projetos executivos: comparando com a Matriz original já se percebe um aumento de aproximadamente 60% nos custos do investimento, embora não comente sobre a redução na Taxa Interna de Retorno de tais investimentos. A COPA 2014 ainda é um bom negócio para os entes federados (Federal, Estadual e Municipal)? As parcerias ainda serão lucrativas em longo prazo? Alheio a esse debate, a FIFA consegue vitórias como a aprovação, em junho de 2012, da Lei Geral da Copa (Lei n.12.663 e Decreto n. 7.783/12) que prevê flexibilizações à legislação brasileira e incentivos fiscais válidos para o Megaevento.

Do total de estádios em construção ou reforma, as grandes construtoras nacionais e seus parceiros internacionais são hegemônicos; como exemplo, a Odebrecht possui atuação em quatro estados na construção das Arenas, com valor de contrato de R\$ 2,7 bilhões. No mês de novembro de 2012, a Odebrecht Realizações Imobiliárias (braço empresarial criado em 2004) superou todas as suas concorrentes na Bolsa de Valores de São Paulo, terminando o ano como a maior incorporadora do país – R\$ 6 bilhões em projetos (Exame, 2012). Como se estabelecem as relações de acumulação de capital no setor da construção civil e qual a ramificação entre projetos públicos e privados? Quanto da performance empresarial privada

decorre do ambiente de financiamento público, pelas GPUs ou pelos programas habitacionais? A realização de estudos comparativos locais e nacionais permitirá descortinar em parte essa realidade; neste trabalho, observamos o caso de Natal-RN.

3. O projeto Natal e sua expressão material: do improvisado ao Projeto?

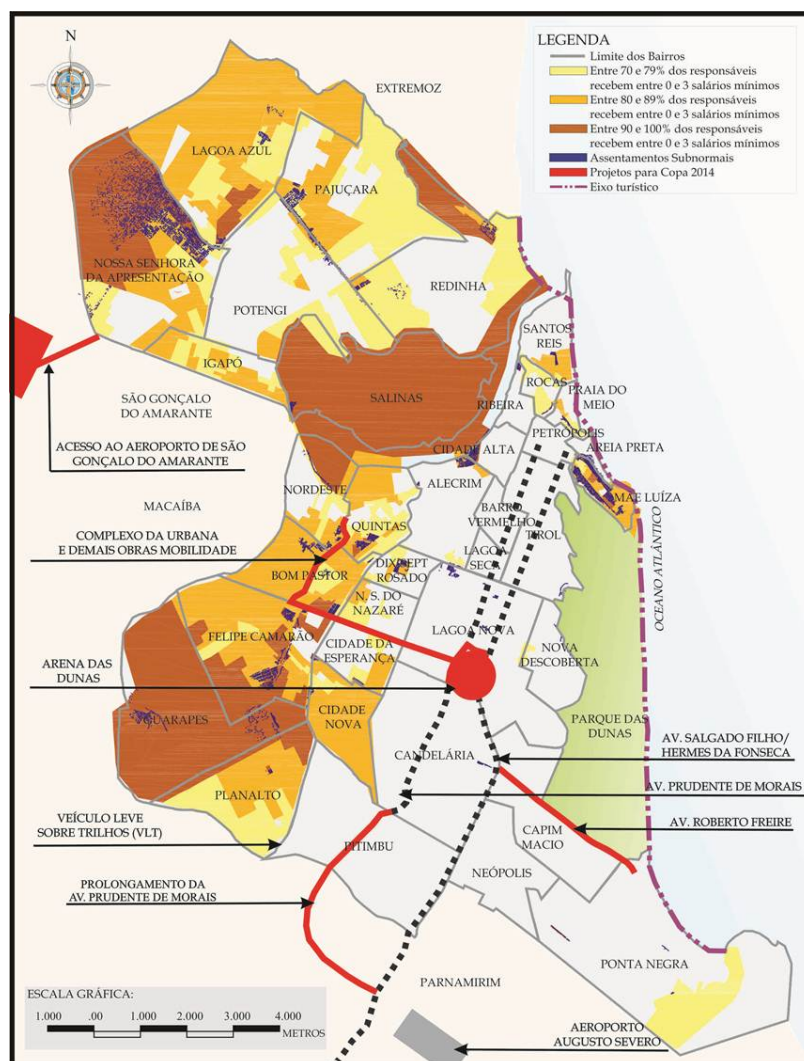
Em maio de 2009, Natal, capital do Rio Grande do Norte (RN), é anunciada pela FIFA como uma das 12 cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. Dois anos antes, o Governo do RN iniciava o processo de candidatura de Natal a partir de algumas “vantagens vocacionais” como “o fato de ser a capital brasileira mais próxima da Europa; as belezas naturais e o grande número de leitos de hotelaria, já existentes”, segundo o Deputado Federal pelo RN Fábio Faria (Faria, 2009, p.19).

Não havia um plano definido. O principal estádio de futebol de Natal, e do estado, era o Machadão - Estádio de Futebol Cláudio de Vasconcelos Machado (construído em 1972), que passava por uma reforma estrutural ao custo de R\$ 17 milhões, desembolsados pelo Ministério dos Esportes e Prefeitura Municipal. Após a candidatura de Natal, o Machadão era fortemente cotado como o estádio para COPA 2014, justamente pelo seu aporte de recursos – recém-executados. Em setembro de 2008, o arquiteto potiguar Moacyr Gomes (autor do projeto Machadão de 1972) apresenta à Confederação Brasileira de Futebol (CBF) a proposta de uma nova reforma no estádio, ao custo de R\$ 86 milhões, conforme os padrões requeridos pela FIFA (Velo, 2010).

O município vizinho de Parnamirim entra na disputa, oferecendo um vasto terreno distante 20 km do centro de Natal, e um novo projeto (preliminar) é posto à mesa do governo estadual que, após sinalizar positivamente, desiste e opta por uma ideia mais radical: demolir o recém-reformado Machadão e erguer uma Arena esportiva no mesmo local ao custo de R\$ 300 milhões. Não se sabe ao certo quais as reais motivações da insistência na polêmica demolição do Machadão, mas o fato é que Governo Estadual e a CBF passaram a unísono reafirmar que esta era a única solução que a FIFA aceitaria (Ciríaco, 2011). Portanto, em 2009, é apresentado o projeto Arena das Dunas, incluindo a demolição do Ginásio Poliesportivo Machadinho (vide figura 2 e 3).

O discurso para formação de consensos públicos operou em dois sentidos; em um primeiro, agremiando os setores econômicos com interesse direto no evento (turismo, construção civil e comércio local); em segundo, a população com a promessa de mais emprego e maior *status* de Natal perante as demais cidades brasileiras.

Figura 01: Mapa social da população de Natal/ RN com renda de até três salários mínimos e identificação das principais obras direcionadas a Copa 2014.



Fonte: Grupo de Estudos Habitação, Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2011), adaptado pelos autores (2012).

Para o governo, já estava clara a pouca utilidade do estádio pós-COPA 2014 quando passou a defender (de modo inédito) a Arena das Dunas como “espaço multiuso” a ser alugado não só para eventos de entretenimento (música, shows de grande porte), mas também com oferta de salas comerciais, para restaurantes, serviços, etc. Segundo Charles Maia, diretor-presidente da Arena das Dunas, esse conceito de multiuso proporcionará “rentabilidade constantemente”, ao contrário do Machadão que a receita máxima girava em torno de duas vezes por semana (Tribuna do Norte, 2012, p. 06), ou seja, a rentabilidade para

eventos esportivos é inexistente pós-COPA 2014, pois os principais times de futebol do estado ou já possuem seu próprio estádio ou estão em processo de construção independente.

A construção do Arena das Dunas está sendo possibilitada devido à realização de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), em que o Governo do Estado e o Consórcio OAS/ Coesa - vencedor da licitação para edificar o estádio - são os protagonistas.

Figuras 02 e 03: Vista do Estádio Machadão e do Ginásio Poliesportivo Machadinho (a esquerda) e perspectiva a Arena das Dunas (a direita).



Fonte: Canindé Soares, <http://canindesoares.com/> (a direita) e Secretaria de Estado de Infra-Estrutura, Governo do Estado do Rio Grande do Norte (a esquerda).

Desse modo, a OAS/ Coesa contraiu junto ao BNDES o financiamento de R\$ 396 milhões. Assim, com a conclusão da obra, será encerrada a Sociedade, sendo repassada para o Consórcio a operação do equipamento por um prazo de 20 anos, e ainda: 1) o compromisso de administrar a Arena das Dunas; 2) uma contrapartida financeira por parte do Governo Estadual; e, 3) a aquisição pela metade do lucro auferido com o aluguel do espaço e das demais atividades. Ao final do período do contrato, incluindo os três anos de carência durante a construção, o governo do Rio Grande do Norte terá que desembolsar cerca de R\$ 1,3 bilhão para solver a dívida, equivalendo o montante mais que o triplo do gasto com a obra (Tribuna do Norte, 2012, p. 04).

Há, portanto, uma parceria público-privado para a construção da Arena das Dunas, sendo esta a primeira da história do Estado. Segundo os agentes públicos da Secretaria Extraordinária para Assuntos Relativos à Copa do Mundo 2014 do RN (SECOPA/RN), essa significativa fusão do poder público com investidores privados contribuirá para promoção da imagem da cidade, alterando o espaço urbano no sentido de valorização da área e melhorias do entorno. Como também, para criação de padrões locais de investimentos públicos e privados, não apenas em infraestruturas físicas, como transportes e comunicações, instalações portuárias, saneamento básica, fornecimento de água, mas também em infraestruturas sociais de educação, ciência e tecnologia, controle social, cultura e qualidade de vida.

Contudo, as ações e os investimentos com vistas para Copa, compreendem, basicamente, da ampliação do sistema de transporte para integrar a futura Arena das Dunas, ao setor de hotelaria - predominante este na orla marítima - e aos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante e Augusto Severo. E ainda, vale mencionar que o quadro geral de despesas, para preparar a cidade por parte das três instâncias de Governo, está em torno de R\$ 1,5 bilhão, sendo R\$ 440 milhões destinados às obras de mobilidade.

Logo, ao analisarmos outros processos intra-urbanos em função da demanda da Copa 2014 na cidade-sede de Natal, destacamos que existem 16 projetos de mobilidade urbana (11 sob a responsabilidade do município e os demais pelo Estado) que irão interferir principalmente no cenário urbano da capital quanto dos municípios contíguos. Todavia, às propostas de intervenções em infraestrutura ocorrerão de maneira pontual, como no entorno da Arena, área esta com intensa especulação imobiliária, e em outros trechos com predominância de moradores com renda de até três salários mínimos.

Em relação ao último caso, identificamos intervenções urbanísticas a serem implantadas em áreas com população de baixo poder aquisitivo, como as obras do Complexo da Urbana e do seu entorno (ver figura 01). Sob a responsabilidade da Prefeitura Municipal do Natal, a obra está orçada em aproximadamente R\$ 340 milhões e visa à desapropriação de aproximadamente 435 edificações, dentre estas se encontram residências e comércios/serviços. Porém, em decorrência das ações públicas, os agentes atingidos pelas obras organizaram movimentos expressivos de resistência por parte de lideranças comunitárias, como: a Associação Potiguar dos Atingidos pela Copa (APAC); o Comitê Popular da Copa; e, demais entidades. A partir de audiências públicas e diálogos entre os atingidos pelas obras e os agentes da Prefeitura e a ausência de um plano de reassentamento, ocorreu o embargo da obra, tendo como consequência a elaboração de uma nova proposta que visa à redução do número de desapropriados (informações até dezembro de 2012).

Até o presente momento, a população local não tomou conhecimento dos espaços a serem desapropriados, por isso há uma forte resistência daqueles a serem atingidos pelas obras. Existindo, assim, a formação de um campo de conflito entre aqueles que veem o espaço como uma mercadoria lucrativa e aqueles que se interessam pelo espaço como o lugar de viver, como um suporte para uma vida de qualidade e de relações sociais humanizadas e mais solitárias.

Nesse contexto, existem outros processos de produção do espaço urbano com vista a COPA 2014, como a conclusão da primeira fase do Complexo Aeroportuário de São Gonçalo do Amarante (ASGA), cujo orçamento gira em torno de R\$ 560 milhões. Apesar das

obras arrastaram-se desde 1997, o Consórcio Inframérica, responsável pela construção e administração do complexo aeroportuário pelo prazo de 25 anos, informa que a conclusão do terminal de passageiros se dará em março de 2014. Além disso, as obras viárias de acesso ao aeroporto por parte do Governo do Estado, estando esta estimada em R\$73,1 milhões (ver figura 01).

Já em áreas com predominância da população com elevador poder aquisitivo, existem projetos de mobilidade com a finalidade de garantir maior acessibilidade aos bairros do entorno e da orla marítima, como é o caso das intervenções em uma das principais vias de acesso a Zona Sul da cidade, a Avenida Engenheiro Roberto Freire (ver figura 04). A obra, a ser custeada pelo Governo Estadual, consistirá na ampliação e duplicação de 4 km da via, adentrando cerca de 30 metros numa Zona de Proteção Ambiental (Parque das Dunas). Ademais, não prevê desapropriações das edificações do entorno que possuem variados equipamentos de serviços e comércios, como postos de gasolina, supermercados, shoppings, universidades, concessionárias e veículos, entre outros estabelecimentos. Além disso, a implantação do *Bus RapidTransit* (BRT), a construção de três túneis (o maior deles com 1,15 km), ciclovias, passarelas, etc., chegando a ser estimada sua totalidade em torno de R\$ 221,7 milhões.

Figura 04: Vista parcial do projeto da Avenida Engenheiro Roberto Freire.



Fonte: Secretaria de Estado de Infra-Estrutura, Governo do Estado do Rio Grande do Norte.

Em vista disso, a expectativa de rentabilidade que a obra propiciará, acarretará na intensificação do uso do solo em benefício do setor privado, favorecendo, por um lado, a valorização fundiária e a produção de investimentos imobiliários do entorno. Tomando como base Ferreira (2007, p. 146), podemos constatar que a elaboração desses significativos projetos evidenciam a produção de espaços urbanizados capazes de criar vantagens e garantias locacionais. Espaços, estes, dependentes cada vez mais da infraestrutura

apropriada e menos da localização, quando a pretensão é de atrair a riqueza e o bem-estar, tanto em termos humanos quanto físicos. Assim, verificamos uma intensa articulação entre o Estado e a sociedade civil, sobretudo, em relação ao interesse dos agentes de mercado por produções urbanas a partir das intervenções estatais que visam atrair capital e valorização do solo urbano.

Então, por um lado, devemos questionar se este "clima de bons investimentos na infraestrutura urbana" dará suporte socioeconômico para todos os cidadãos ou apenas para os agentes locais sem criar dimensões de conflitos sociais? Neste caso, podemos utilizar também os questionamentos de Logan e Molotch (2007, p. 50) referentes a quem governa a cidade e com que regras. De acordo Ferreira (2007, p. 153), quem são aqueles que efetivamente possuem o "controle da cidade é, portanto, uma questão fundamental, ainda mais se os objetivos fixados por quem governa forem exatamente os de transformá-la em uma máquina de crescimento que pode gerar significativos ganhos agregados". E por último, quem serão os privilegiados com os ganhos agregados?

No caso de Natal, podemos auferir que há uma composição de instrumentos direcionados a canalização de fundos públicos em favor da apropriação privada. E ainda, afirmar que esses esquemas de intervenções urbanas, nos quais empreendedores, planejadores e políticos realizam, possibilitam a aquisição de rendimentos financeiros significativos para os agentes e promotores da imagem da cidade, podendo aumentar substancialmente seus recursos financeiros, devido às ações do setor público em função dos interesses do setor privado. Sendo válido ressaltar, que as intervenções gerarão uma elitização urbana na área, por meio da valorização fundiária e da substituição da população original por outra de maior poder aquisitivo – a chamada gentrificação – e, portanto uma segregação socioespacial significativa, uma vez que, se bem sucedido ou não os projetos de desenvolvimento urbano, estes muitas vezes não contribuem para atenuar o processo de segmentação e exclusão social. Visto que, conforme Swyngedouw (et al., 2002, p. 572), teremos a formação cada vez mais "ilhas" de riqueza contornadas pela população pobre, acarretando, assim, na constituição de mosaicos urbanos com elevada diversidade socioeconômica.

De fato, a partir Harvey (2001, p. 232-235), podemos afirmar que a produção de elementos arquitetônicos para recepcionar megaeventos internacionais favorece para formação de capital simbólico, e conseqüentemente, determina os segmentos da população a serem beneficiados pelos excedentes, já que o ponto de referência mais evidente onde esse processo funciona é no turismo contemporâneo e no empreendedorismo imobiliário. Nas

circunstâncias atuais da cidade do Natal, os discursos por parte dos Governos Estadual e Municipal são totalmente vinculados às vantagens e aos ganhos que as obras relacionadas à Copa do Mundo trarão para cidade, como a atração de fluxos de capital de modo mais geral, isto é, emprego, investimentos imobiliários, turísticos, entre outros, promovendo assim “Natal para o mundo”.

Apesar dessa “promoção” e “crescimento” da cidade, a partir das dinâmicas da produção de espaços para receber megaeventos internacionais, existe, sobretudo, esquemas de competitividade intra-urbana com base na criação de espaços urbanos capazes de valorizar o capital, como é caso da Arena das Dunas, do Aeroporto de SGA, das obras de mobilidade urbana, etc. Logo, há fatores a considerar na dinâmica de Natal e entorno que vão além dos projetos relacionados com a Copa, como as ações de agentes na condução de coalizões entre as chamadas “classes rentistas” e poder público, já que existe uma canalização dos fundos públicos em favor da apropriação privada dos ganhos que o espaço propicia.

4. À guisa de conclusão

O interesse fundamental deste trabalho – inserido na Pesquisa Metropolização e Megaeventos do Observatório das Metrópoles – é contribuir não apenas com a descrição do caso Natal, mas fundamentalmente apontar que se a onda de Planejamento Estratégico (na sua formalização em Planos) apresentou sinais de mito ou ideologia, no final dos anos de 1990, o megaevento COPA do Mundo de Futebol 2014 permite a formação de coalizões locais empreendedoras (políticos, empresários da construção civil e turismo, donos de terras, etc.) com uma prática de intervenção na cidade baseada na venda de seus atributos locacionais, como forma de valorização do espaço. Sob o manto do consenso do futebol, como “paixão nacional” os negócios urbanos são ampliados e passam a fazer parte da combustão do capital nacional e internacional nos seus circuitos de acumulação urbana (Harvey, 2004). Mas um detalhe ainda está para ser evidenciado: o que permite que o megaevento atue como um catalizador do consenso urbano? Apenas o futebol como expressão cultural? O ganho do voto político? É preciso voltar para discussão do próprio capitalismo contemporâneo não apenas como sistema de produção, mas como produtor de vida social.

Nesse sentido, auxilia a reflexão de Slavoj Žižek (2012, p.18) quando caracteriza o capitalismo atual como apresentando a “tendência duradoura de retorno do lucro à renda,” seja pela apropriação da terra ou da cultura, seja jogando com o desemprego, isto é, com o medo do desemprego na classe trabalhadora; e por fim pelo acesso de uma nova classe

burguesa, que não detêm os meios de produção mas sim lutam pelo “mais-salário” – recompensa na forma de bônus sobre a lucratividade no mercado financeiro de suas ações. Megaeventos são fundamentais – e serão cada vez mais – ao capitalismo contemporâneo menos pela “formação bruta do capital fixo” e mais pelas redes e conexões abertas para ligar os locais (Natal, p.exemplo) ao circuito internacional de acumulação via setor financeiro.

Nesse sentido, o recente esforço do Movimento de Reforma Urbano no Brasil e do Estatuto da Cidade está ameaçado por essas coalizões urbanas, devido a sua descoberta fundamental em operar também no simbólico como elemento de alavancagem com as três características apontadas por Žižek. Como um Plano Diretor poderá impor ao capital imobiliário suas novas regras, se o território deverá estar sempre aberto ao interesse externo, vide manter a TIR dos GPUs em alta? As cidades médias – com os GPUs – se obrigam agora a estabelecer um regime urbano não apenas pressionado pelas forças internas (os rentistas urbanos, donos de construtoras médias, etc.) mas sim ligadas a um circuito de consumo de produtos imateriais de interesse global – era isso que o Planejamento Estratégico sozinho não conseguia operar; é por esse motivo que as Arenas – no caso de Natal, inexpressiva ao esporte local – deve ser adaptada para shows, espetáculos, etc. para que não se tornem “elefantes brancos”.

Em Natal, o Tribunal de Contas da União já havia apontado (em 24 de fevereiro de 2012) a possibilidade da Arena das Dunas tornar-se uma obra com pouca utilidade pós-COPA 2014. O governo do RN, desde 2011, defende que o estádio de futebol não será apenas para esportes, e sim multiatividades como afirmou Demetrio Torres, coordenador do projeto COPA 2014 no governo estadual do RN:

“Esta Arena é mais um equipamento para que se possa incentivar nosso maior negócio que é o turismo. A empresa que vai administrar a Arena das Dunas também vai administrar as arenas Fonte Nova (Salvador) e o Beira-Rio (Porto Alegre). Então ela vai ter três estádios em três capitais. Isso é importante porque será uma empresa com equipamentos para grandes eventos no Nordeste e no Sul do país. Uma das sócias dessa empresa para eventos é a Amsterdam Arena, responsável pelos eventos no estádio do PSV. É uma empresa holandesa que tem toda capacidade de contribuir com o funcionamento da Arena das Dunas depois da Copa” (Diário de Natal online, 2012).

A clareza da fala revela que existe ao entorno do Megaevento COPA 2014 um universo de negócios – um capitalismo de laços – que excede o interesse esportivo e conecta o espaço local ao internacional de modo inédito. Com os GPUs está-se elevando o nível de equivalência da acumulação urbana, seja em metrópoles como São Paulo ou cidades médias como Natal. Nesse caso, a diferença fundamental é de que nas grandes metrópoles a diversificação do capital é de tal ordem que tais interesses não se tornam hegemônicos; mas em Natal, qual outro capital que rivalizará com essa lógica? Otilia Arantes (2011, p.77), refletindo sobre o megaeventos na China, pondera que “só a embriaguez do momento de fusão, entre os grandes negócios de uns poucos e a procissão de milagres que as populações esperam desses ritos de passagem, impede de ver o quanto a multiplicação indefinida de tais festivais é mera confissão de que no fundo já não há nada a festejar”, com exceção dos verdadeiros donos dessa festa.

5. Agradecimentos

A realização deste trabalho ocorreu como desdobramento da Pesquisa Metropolização e Megaeventos do INCT Observatório das Metrópoles, com apoio da FINEP, que visa estabelecer um quadro comparativo nacional sobre o megaeventos COPA do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016, grupo este que agradecemos o apoio.

6. Referências

- Arantes, O. 2007. Uma estratégia fatal. In. Arantes, O. et al. 2007. *A Cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ, Vozes.
- Arantes, O. 2011. *Chai-na*. São Paulo, Edusp.
- Ciríaco, I. As muitas faces de Natal. 2011. Tribuna do Norte [em linha]. Disponível em <http://tribunadonorte.com.br/noticia/copa-2014-as-muitas-faces-de-natal/184963>. Consult. em 18 de novembro de 2012.
- Faria, F. 2009. *Gol de Placa*: como Natal chegou até à Copa de 2014. Natal, [s.ed.].
- Hall, P. 2002. *Cidades do amanhã*: uma história intelectual do planejamento. São Paulo, Perspectiva.
- Harvey, D. 2005. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo, Annablume.
- Harvey, D. 2004. *O Novo Imperialismo*. São Paulo, Loyola.
- Harvey, D. 2009. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola.

Ferrera, J. S. W. 2007. O mito *da cidade-global*: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis, Vozes.

Indovina, F. 1999. Os grandes eventos e a cidade ocasional. In. Ferreira, V. M. et al. *A cidade da Expo 98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa*. Lisboa, Editorial Bizâncio.

Lazzarini, S. G. 2011. *Capitalismo de laços*. Os donos do Brasil e suas conexões. Rio de Janeiro, Elsevier.

Leite, C. 2012. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes*. Porto Alegre, Bookman.

Logan, J. Molotch, H. *Urban fortunes: the political economy of place*. California: University of California Press, 2007.

Oliveira, F. 2008. *Crítica à razão dualista. O ornitorrinco*. São Paulo, Boitempo.

Sánchez, F. 2003. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos.

Seixas, João. 2010. Os megaeventos na cidade: imagética social, política econômica e governança urbana. *E-Metrópoles*, ano 2, n.1. setembro de 2010.

Swyngedouw, E. et al. 2002. Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode*, v.34, issue 3, p. 577-582.

Velooso, M. et al. 2010. Crônica de uma morte anunciada: arquitetura moderna em Natal x Copa 2014. [em linha]. João Pessoa: 3º Docomomo, João Pessoa 2010. Disponível em: http://www.docomomonortenordeste.com.br/artigos/TC_SEC2_7.pdf. [consult. em: 15 de novembro de 2012].

Tribuna do Norte. 2012. Um estádio de futebol para muitos usos. Motores do RN Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014. Natal, 22 abril 2012, p. 06.

Tribuna do Norte. 2012. Parceria viabiliza construção da Arena., Natal/RN, , Motores do RN Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014. Natal, 22 abril 2012, p. 04.

Vainer, C. Pátria, empresa e mercadoria. In. Arantes, O. et al. *A Cidade do pensamento único*. Desmanchando consensos. 2007. Petrópolis, RJ, Vozes.

Žižek, S. 2012. *O ano em que sonhamos perigosamente*. São Paulo, Boitempo.

Sites:

Portal da Transparência do Governo Federal [em linha]. Disponível em: <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/home.seam?cidadeSede=7>. Acesso disponível 15 de novembro de 2012.

Canindé Soares. Disponível em: <http://canindesoares.com/>. Consult. em: 15 de novembro de 2012

Diário de Natal. Consult. em http://www.diariodenatal.com.br/2012/03/18/esportes1_0.php, em 18 de março de 2012, acessado em 16 de novembro de 2012).

Exame. 2012. A incorporadora OR, novata do grupo Odebrecht, virou líder. [em linha]. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1028/noticias/a-novata-virou-lider>. Consult. em 18 de novembro de 2012.