

# COPA E OLIMPÍADAS NÃO TRARÃO LEGADO SOCIAL NECESSÁRIO

Por Luiza Monteiro

**T**ransporte público, saneamento básico, habitação: alguns dos principais problemas brasileiros de infraestrutura, presentes desde o início do processo de urbanização de cidades de todas as regiões do país: de Porto Alegre à Manaus, de Cuiabá à Salvador. No entanto, os investimentos para a Copa do Mundo de 2014 e para os Jogos Olímpicos de 2016, prometem ameaçar os investimentos necessários a suprir as carências infraestruturais do Brasil.

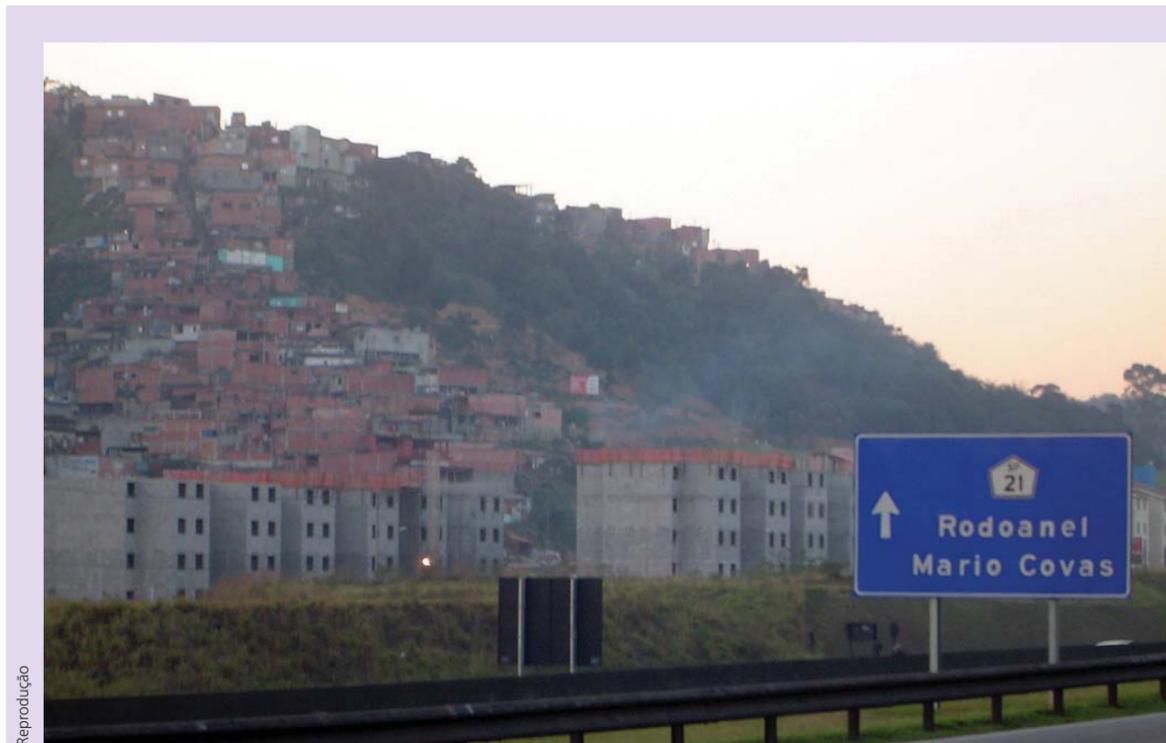
Investimentos em aeroportos, redes hoteleiras, estradas, rodovias e nas construções de estádios gigantescos estão na lista de prioridades a serem financiadas pelo governo a fim de que o Brasil seja bem sucedido nos eventos esportivos de 2014 e 2016.

O jornal britânico *Financial Times* produziu uma série de matérias especiais analisando o que necessita ser investido na infraestrutura brasileira, para que corra tudo bem nos jogos olímpicos e na Copa. A matéria intitulada "World Cup/Olympics: Country struggles to rise to sporting occasions" ("Copa do Mundo/Olimpíadas: País luta por ascensão em eventos desportivos") mostra que "o orçamento do Rio para realizar os jogos é de R\$ 2,8 bilhões, um quarto vindo do governo federal. Mas muito mais será gasto em investimentos relacionados a ambos os eventos". Afirmar também que "o Banco Mundial emprestou 485 milhões de dólares ao governo do Rio de Janeiro para que fossem investidos em desenvolvimento humano e na gestão fiscal dos dois eventos".

Outra observação feita na matéria do periódico britânico diz respeito à preocupação dos organizadores dos eventos e dos futuros visitantes em relação à violência e à ininterrupta "guerra sangrenta de 'pacificação'" em cidades brasileiras onde dominam os narcotraficantes. Para solucionar o problema, o governo busca aumentar o número de policiais militares (de 38.000 para 54.000 homens) nas ruas do Rio de Janeiro, cidade onde o narcotráfico domina as favelas e de fato trava uma guerra entre civis e militares. Contudo, será essa a melhor alternativa?

**Urbanização de favelas: uma questão fundamental** – A professora titular em arquitetura e urbanismo da Universidade de São Paulo (USP), ex-secretária de Habitação e Desenvolvimento Urbano do município de São Paulo e ex-secretária executiva do Ministério das Cidades, Ermínia Maricato, em seu artigo "Conhecer para resolver a cidade ilegal", aponta várias questões pelas quais seria possível resolver diversos problemas sociais, políticos e de infraestrutura, caso os projetos de urbanizar favelas brasileiras fossem de fato implantados. "As favelas e os loteamentos ilegais conti-

*Planos para 2014 e 2016 ofuscará a necessidade de se investir em urgências infraestruturais de demanda social*



**Periferia: ocupações em áreas irregulares trazem riscos aos moradores**

nuarão a se reproduzir enquanto o mercado privado e os governos não apresentarem alternativas habitacionais", afirma. Observa, ainda, que "a habitação, juntamente com transportes públicos e saneamento urbano, deveriam ser os temas prioritários do urbanismo brasileiro."

A urbanização de favelas foi uma alternativa encontrada pelo governo brasileiro para melhorar a vida dos que as habitam. Até os anos 80, a política pensada pelo Estado consistia na remoção dos moradores de favelas para outras regiões. Entretanto, devido ao grande número de pessoas nessa situação, os projetos de remoção tornaram-se inviáveis. Percebeu-se que melhorar a qualidade de vida dentro das favelas seria mais fácil e mais barato, além de resolver questões fundamentais de infraestrutura como "iluminação, água tratada, esgoto, drenagem, coleta de lixo, circulação viária e de pedestres e eliminação dos riscos de vida", de acordo com Maricato.

Ela afirma em seu artigo que, de um modo genérico, é comprovado que a vida e a situação dos habitantes das favelas melhoram com a urbanização: "Após as obras de urbanização, é frequente os moradores passarem a investir na melhoria de suas casas, especialmente nas fachadas e acabamentos. O sentimento de segurança, a elevação da auto-estima e a satisfação são notáveis. Até mesmo a segurança decorrente de violência melhora com a iluminação, a limpeza, a circulação de veículos", afirma, comprovando que há alternativas "não sangrentas" ao Estado brasilei-

ro para resolver ou ao menos diminuir de forma significativa os quadros de violência e pobreza nas grandes cidades brasileiras.

**Outros problemas** – Junto com as políticas de urbanização de favelas, devem ser considerados outros problemas de infraestrutura que assolam o Brasil. Em entrevista ao site do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Rio de Janeiro (SINDUSCON-RIO), Maricato afirma que devem ser levados em conta "os custos com saúde, educação, saneamento básico, preservação ambiental e outros que deveriam fazer parte de uma política habitacional consequente".

Muitas das favelas ou das políticas habitacionais implantadas pelo governo são feitas em áreas impróprias, áreas de mata nativa, o que, além de degradar o meio ambiente, é perigoso às populações que ali habitam. As chuvas que todo ano causam enormes desastres em grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, só o fazem em áreas onde a permeabilidade do solo é alta e também onde há ocupação irregular.

A questão do saneamento básico também é preocupante. Em acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), o Brasil se comprometeu a reduzir pela metade a proporção de pessoas sem acesso a saneamento e água potável, no período entre 1990 e 2015. A matéria do SINDUSCON-RIO mostra que, de acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD de 2009), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

(IBGE), o número de moradias que recebem o abastecimento de água cresceu de 83,9% para 84,4%. Contudo, o número de moradias ligadas à coleta de esgoto, ou fossa séptica permaneceu estável no período analisado: em torno de 59%.

**PAC: a solução?** – O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, promete continuar os investimentos feitos no período de 2007 a 2010, quando buscou-se investir, em quatro anos, um total de R\$ 503,9 bilhões nas áreas de transporte, energia, habitação, saneamento e recursos hídricos.

O PAC promete “continuar investindo na urbanização de favelas e em saneamento ambiental e ainda priorizar obras de pavimentação, drenagem e de contenção de encostas, para que as cenas dramáticas das enchentes e dos

deslizamentos do último verão sejam esquecidas”, de acordo com o edital do programa. Espera-se investir R\$ 30,5 bilhões de urbanização de acenos precários, onde o foco se encontra na produção e melhoria habitacionais; nos investimentos em água, esgoto, drenagem, viário e iluminação; na qualificação dos sistemas de saúde, educação, esporte, lazer e cultura; e na regularização fundiária. Com esses investimentos, busca-se a transformação de favelas em bairros populares e a melhoria da qualidade de vida da população.

Os planos de investimentos se dão em seis eixos: PAC Cidade Melhor, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 57,1 bilhões; PAC Comunidade Cidadã, onde se espera investir cerca de R\$ 23 bilhões; PAC Minha Casa, Minha Vida, onde se acredita receber R\$ 278,2 bilhões; PAC Água e Luz Para Todos, com previsão de receber R\$ 30,6

bilhões; PAC Transportes, com estimativas de investimentos da ordem de R\$ 104,5 bilhões; e PAC Energia, com previsão de R\$ 461,6 bilhões.

Até 2014, o governo federal espera investir R\$ 3 bilhões na expansão da capacidade do sistema de aeroportos, outro problema urgente que, se não for resolvido, pode acarretar em grandes dificuldades para os eventos esportivos. A expansão da capacidade consiste em ampliar ou construir novos terminais de passageiros e cargas; construir estruturas modulares que atendam às emergências da demanda; reformar e construir pistas, pátios de aeronaves e torres de controle; e modernizar tecnologicamente os sistemas operacionais de transporte de bagagens, pontes de embarque, entre outros. Os investimentos darão preferência às cidades-sede da Copa de 2014. Estão previstos 22 novos empreendimentos e 14 novos aeroportos.

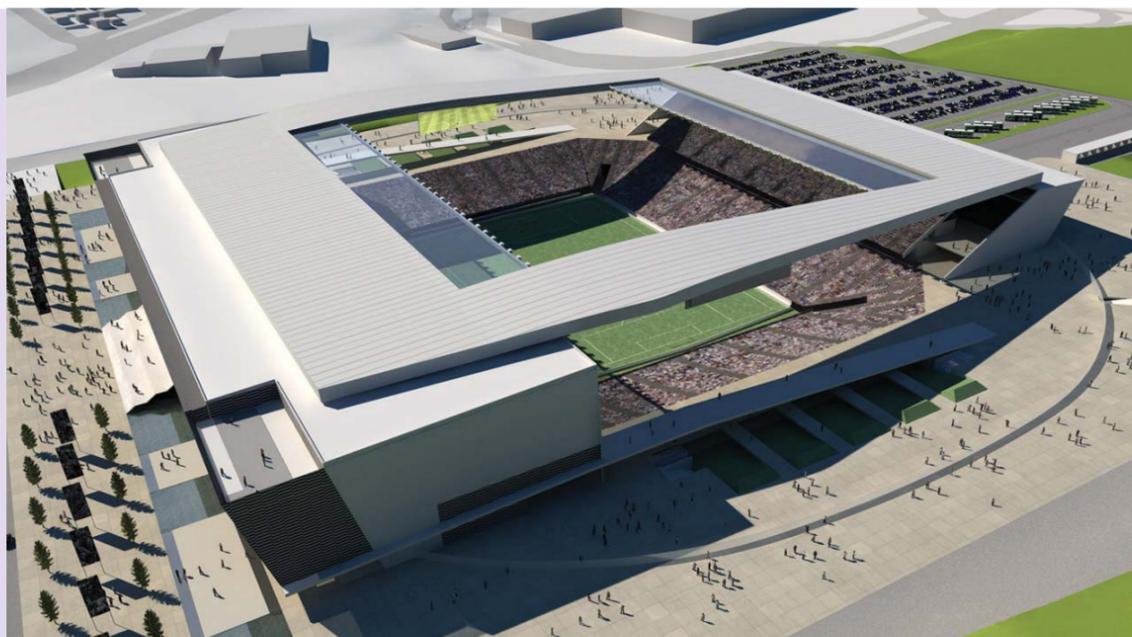
**2014 e 2016: hotelaria e novos estádios** – Além dos investimentos básicos em infraestrutura previstos pelo PAC, a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 demandarão avanços na rede hoteleira de diversas cidades brasileiras, além da construção de novos estádios esportivos. A melhoria no transporte público interno das cidades que sediarão os eventos esportivos também será necessária, já que muitos estádios serão localizados em zonas afastadas, difíceis de serem acessadas até mesmo pelos habitantes locais.

A Fédération Internationale de Football Association (FIFA) exige que haja 32.000 quartos de hotéis nas cidades-sede e nos seus arredores. Atualmente, só São Paulo atende a essa exigência, uma vez que nas outras cidades há falta de hospedagens. Outro problema é a falta de mão de obra capacitada para atuar no setor.

O Ministério do Turismo criou o programa “Bem Receber Copa”, que visa à qualificação profissional do Ministério, em parceria com entidades do turismo. O objetivo é atingir “os padrões internacionais de qualidade nos serviços turísticos, focando em Pessoas, Empresas e Destinos”, segundo o site do programa.

A construção de estádios é outra prioridade nos investimentos para 2014 e 2016. A FIFA pede que haja estacionamentos e hospitais próximos, bem como corredores de circulação em boas condições. Dentro dos estádios, fazem-se necessários assentos numerados e vestiários para atletas. Nos arredores, uma área livre para os torcedores. Mas, nenhum estádio brasileiro atende às exigências da Federação. O Morumbi e o Maracanã não possuem a área livre exigida para os torcedores. O governo federal, em parceria com empresas privadas, busca investir R\$ 5,8 bilhões na construção e reformas dos estádios. De acordo com o site Portal 2014 o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) abriu uma linha de crédito de R\$ 400 milhões por arena construída.

Muito será investido, muito será gasto, mas não necessariamente muito será melhorado. Investir bilhões em estádios e em hotéis talvez seja perigoso num país que não dá à grande parcela de sua população uma habitação digna com água tratada e saneamento básico. Eventos esportivos, como os que irão acontecer no Brasil nos próximos anos, movimentam a economia, trazendo turismo e investimentos externos. No entanto, é necessário que a euforia não tome conta, pois, a exemplo de países como a Grécia, que recentemente passou por uma crise financeira, há grandes chances de que os bilhões investidos não retornem nas mesmas proporções.



Reprodução

**Projeto do “Itaquerão” (SP): custo de R\$ 600 milhões será financiado pelo BNDES**

## Um problema chamado “trem-bala”

O Trem de Alta Velocidade (TAV), popularmente conhecido como “trem-bala”, tem causado polêmica. Com o projeto de ligar as duas capitais de São Paulo e Rio de Janeiro, o trem-bala terá como estações obrigatórias o centro do Rio de Janeiro, o aeroporto do Galeão (RJ), a cidade de Aparecida (SP), o aeroporto de Guarulhos (SP), o Campo de Marte, no centro de São Paulo, o aeroporto de Viracopos (SP) e o centro da cidade de Campinas (SP). O percurso de 510,8 km será percorrido em 93 minutos e deverá atingir a velocidade de 350 km/h. A obra é orçada em R\$ 33 bilhões.

A polêmica em torno do TAV está relacionada ao adiamento do leilão que iria definir o grupo empresarial que irá comandar a obra. Adiado para abril de 2011, o leilão deveria acontecer em 16 de dezembro de 2010. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a nova data não atrapalhará o início das obras previsto para o começo de 2012. Espera-se que tudo esteja pronto para as Olimpíadas de 2016, que acontecerão no Rio de Janeiro, já que Bernardo Figueiredo, diretor-geral da ANTT, afirmou em entrevista ao programa “É Notícia” (RedeTV!), que não será possível terminar o trem para a Copa de 2014.

O relatório do PAC 2 prevê a criação de mais trens de alta velocidade. Com o objetivo de ligar os principais centros urbanos do país, busca oferecer maior “mobilidade, conforto, tempo e segurança” aos que viajarem de São Paulo (SP) à Curitiba (PR), de Campinas (SP) à região do Triângulo Mineiro e de Campinas (SP) à Belo Horizonte (MG). A previsão de investimentos é da ordem de R\$ 46 bilhões.

**Trajeto do TAV deve priorizar alguns dos maiores e mais ricos centros urbanos do país**



Reprodução