

VITRINE OU VIDRAÇA

Desafios do Brasil para a Copa de 2014

VITRINE OU VIDRAÇA

Desafios do Brasil para a Copa de 2014



Uma oportunidade para o Brasil


Temos o orgulho de apresentar este documento, que resume as discussões realizadas pelo Sinaenco (Sindicato da Arquitetura e Engenharia) em 16 capitais brasileiras, em sua pregação pelo planejamento para a Copa de 2014. Não é um documento técnico. Trata-se, sobretudo, de uma reflexão sobre os desafios que o Brasil terá de vencer fora dos gramados para sediar a Copa de 2014 e atender ao país dos anos subsequentes.

Somos uma nação ainda em desenvolvimento, com grandes potenciais. Mas não temos, até agora, um projeto nacional, um planejamento estratégico de longo prazo. O país teve a grande oportunidade para inaugurar um efetivo planejamento no início de 2007, quando o Governo Lula lançou o PAC. Um programa meritório, sem dúvida, mas que se limitou a reunir as obras em andamento, projetadas, propostas ou apenas estudadas, sem uma perspectiva estratégica. O objetivo era reduzir as carências e atender às demandas reprimidas pela crônica falta de investimentos públicos na infraestrutura.

A oportunidade se ampliou pela perspectiva da confirmação do Brasil, em 2007, como sede da Copa do Mundo de Futebol. A Colômbia havia desistido e o Brasil era o único candidato. Pensando estrategicamente, em fevereiro de 2007, o Sinaenco abraçou o tema da Copa de 2014. Para a mobilização do setor e da sociedade, iniciou um processo de disseminação de informações e reflexão, inspirado na bem-sucedida experiência da Espanha e, particularmente, de Barcelona, com as Olimpíadas de 1992, cuja preparação e planejamento foram iniciados em 1985.

Promovemos um levantamento sobre os estádios brasileiros, mostrando que nenhum atendia aos requisitos da Fifa e alguns, em péssimas condições de manutenção, já estavam com seus prazos de validade vencidos. O pior deles foi palco de um grave acidente logo após a apresentação do estudo.

No 8º Enaenco, realizado em novembro de 2007, com a presença dos ministros do Esporte e do Turismo, enfatizamos a necessidade de iniciar o planejamento da infraestrutura - esportiva, urbana e regional - para o grande salto de modernidade que o Brasil poderia e deveria dar. Propusemos então que se formulasse um PAC da Copa 2014, o que não foi aceito, de imediato.



O Sinaenco insistiu na campanha pelo planejamento da Copa 2014, promovendo uma caravana que percorreu 16 das cidades-candidatas, entre 2008 e 2009, buscando conscientizar as autoridades estaduais e municipais sobre o real significado do Mundial e as oportunidades que abriria. Buscamos identificar os principais desafios que cada cidade teria (e tem) para sediar a Copa 2014.

Aqui nos associamos às autoridades e às comunidades técnicas locais para estudar as demandas de obras de infraestrutura necessárias para a Copa em setores como transportes, energia, saneamento, hotelaria, saúde e educação, além de esportes. Nessas visitas e debates, procuramos levar a mensagem da urgência para o desenvolvimento de planos e projetos executivos, de forma que as obras realizadas para a Copa fiquem como legados para a sociedade e não se transformem em "elefantes brancos".

Um dos mais significativos exemplos de sucesso em eventos esportivos pode ser acompanhado em Londres, que se prepara para receber os Jogos Olímpicos de 2012. Além de construir um conjunto esportivo, a capital britânica está refazendo parte significativa de sua área urbana em ousada operação urbana. O prefeito Boris Johnson tem dito que a cidade já está colhendo o legado das Olimpíadas graças ao correto planejamento, em tempo hábil.

Após o encerramento das Olimpíadas em Pequim, agora Xangai é outro exemplo a ser seguido. A cidade chinesa se prepara desde 2003 para acolher a Expo Universal de 2010, com uma intensa renovação urbana. Receberá, durante seis meses, 60 milhões de pessoas, sendo 3 milhões (5%) do exterior e 95% de chineses. O Metrô, que já tem mais de 80 km, ultrapassará até 2015 a marca dos 200 km. São quase 120 km de linhas em menos de 6 anos graças ao planejamento antecipado e à correta definição dos projetos.

Como preconiza o Sinaenco, "antes de uma boa obra, existe sempre um bom projeto". E, para se ter um bom projeto, é imperativo respeitar o tempo para a sua elaboração, enfim respeitar a engenharia. Não menos importantes são os critérios para a contratação dos projetos, diretamente pelo empreendedor, público ou privado. Nunca pelo executor da obra.

As cidades da Copa de 2014 já estão escolhidas. Cabe agora aos governos estaduais ou municipais a responsabilidade de lançar os editais para as concessões e/ou para as parcerias público-privadas. Em seguida, os empreendedores terão de contratar imediatamente a complementação dos projetos básicos e os projetos executivos.

Desde 2007, o Sinaenco tem lutado para que o planejamento da Copa fosse completado em 2008, com a conclusão dos projetos básicos e executivos em 2009, e a execução das obras iniciadas, no mais tardar, no início de 2010. Infelizmente esse cronograma já está atrasado, em função de uma série de postergações nos vários níveis de governo.

Agora, com o anúncio das cidades-sede pela Fifa, nossa missão é trabalhar para desenvolver rápida e eficientemente os projetos de cada estádio, praça, rodovia ou aeroporto, entre outras obras que precisaremos para 2014. Há aqui um grave risco para a arquitetura e engenharia consultiva brasileira. Alguns tenderão a contratar, sem licitação, escritórios estrangeiros, sob a alegação de que estes já têm experiência no projeto de estádios-padrão Fifa. A justificativa será a de sempre: "Como já estamos atrasados, não há tempo a perder com demoradas licitações".

O governo federal, na formulação do PAC da Copa dirá, mais uma vez, que tem recursos, mas faltam projetos. Tivemos mais de um ano para elaborar os projetos, que não foram contratados. Mas, temos de seguir otimistas. Organizar a Copa é um desafio que o Brasil "tira de letra". O principal problema está na infraestrutura. Corremos o risco de fazer a Copa 2014 e não deixar nenhum legado importante para as cidades.

Continuaremos na luta pelo planejamento, pela contratação oportuna e adequada dos projetos e pela defesa da arquitetura e da engenharia nacionais.

O melhor resultado da Copa 2014 será o Brasil 2015, o legado positivo desse evento para nosso país.

José Roberto Bernasconi
Presidente Nacional do Sinaenco

maio 2009

Brasil 2014: Uitrine ou Vidraça

7

Belém

15

Belo Horizonte

21

Manaus

67

Brasília

27

Natal

73

Campo Grande

33

Porto Alegre

79

Cuiabá

37

Recife

85

Curitiba

43

Rio Branco

91

Florianópolis

49

Rio de Janeiro

95

Fortaleza

55

Salvador

103

Goiânia

61

São Paulo

109

O Brasil para a Copa de 2014

119

Brasil 2014: vitrine ou vidraça

A Copa do Mundo de Futebol disputa com os Jogos Olímpicos o título de maior acontecimento desportivo do planeta. As Olimpíadas ganham pela quantidade de competidores, pelo número de países participantes e pela própria diversidade esportiva. Quase 12 mil atletas de 204 nações competiram nos Jogos Olímpicos de Pequim, em 2008. Dois anos antes, a Copa da Alemanha reuniu 32 seleções nacionais para 64 partidas.

De fato, o porte olímpico é bem impressionante, mas as emoções do futebol despertam mais intensamente o interesse e a paixão do público, o que pode ser comprovado pelos índices de audiência registrados pelas emissoras de TV em todo o mundo. Para cada torcedor nos estádios, estima-se que outros 10 mil assistem ao mesmo jogo pela TV ou por telões em locais públicos.

Segundo dados da Fifa - Federação Internacional de Futebol, cerca de 560 milhões de pessoas de 240 países assistiram pela TV a cada um dos jogos da Copa da Alemanha, o que resultou em uma audiência acumulada em quase 30 bilhões de espectadores. De acordo com informações veiculadas pela imprensa, as transmissões das Olimpíadas de Pequim obtiveram um total cerca de sete vezes menor, com algo em torno de 4,4 bilhões de espectadores em todo o mundo.

Os números do turismo também convergem a favor da tese de que o futebol exerce maior atração sobre o público. Dados da Administração Nacional de Turismo da China revelam que 450 mil turistas estrangeiros visitaram o país exclusivamente em função dos Jogos Olímpicos. Já a Alemanha recebeu cerca de 1 milhão de visitantes estrangeiros para a Copa, segundo a organização do evento. Somente a arrecadação com o turismo foi estimada em 1 bilhão de euros, sem contar outras receitas como venda de ingressos, direitos de transmissão televisiva e patrocínios.

Os números comprovam que a Copa do Mundo pode não ser o acontecimento esportivo de maior porte do planeta, mas com certeza é o que tem maior apelo midiático e maior capacidade de gerar recursos para os setores direta e indiretamente envolvidos em sua realização. Para qualquer país onde seja realizado, o evento tem o apelo de uma vitrine capaz de mostrar a milhões de telespectadores, de todos os cantos do planeta, aspectos que vão muito além de estádios e disputas esportivas.

O Sinaenco entende a Copa de 2014 como oportunidade única para o avanço do planejamento de nosso país e de sua infraestrutura. Um ótimo exemplo dos bons frutos que podem ser colhidos é a experiência vivida pela Espanha, que em 1985 desenvolveu um plano estratégico visando à sua inserção no mundo

A Copa do Mundo é o evento esportivo de maior visibilidade do planeta. Que projeto o Brasil está preparando para 2014?



Como resultado da mobilização espanhola, em 1992 Madri foi capital cultural da Europa, Sevilha foi sede da Exposição Universal Barcelona, a sede das Olimpíadas

globalizado, elegendo como data-marco o ano de 1992, quinto centenário da descoberta da América.

Como resultado da mobilização espanhola, em 1992 Madri foi capital cultural da Europa, Sevilha foi sede da Exposição Universal e Barcelona, a sede das Olimpíadas. A Espanha renovou sua infraestrutura e a economia foi substancialmente alavancada. Atualmente, o país recebe 40 milhões de turistas/ano e a renda per capita é de US\$ 27 mil.

Exemplos de planejamento equivocado não faltam para comparação com a bem-sucedida experiência da Espanha. Entre eles, está o estádio Ninho de Pássaro, maior obra realizada para os Jogos Olímpicos de Pequim e cuja arquitetura o transformou em um dos símbolos do evento e da própria capital chinesa. Sua construção durou quase quatro anos e consumiu aproximadamente 500 milhões de dólares, porém, desde o encerramento dos jogos, o equipamento tem permanecido ocioso a maior parte do tempo. No início de 2009 havia a previsão de que apenas dez eventos seriam realizados na arena no decorrer do ano.

Outro parâmetro negativo está no próprio Brasil e envolve a preparação da cidade do Rio de Janeiro para os Jogos Pan-Americanos de 2007. O planejamento priorizou a construção de novos equipamentos, mesmo quando havia possibilidade de adequação dos já existentes. Dessa maneira, os investimentos na ordem de 3,6 bilhões de reais não se converteram no legado de infraestrutura urbana necessário e esperado. O exemplo mais representativo é o estádio João Havelange, mais conhecido como *Engenhão*, e erguido especialmente para o Pan de 2007 no bairro de Engenho de Dentro, na zona norte do Rio.

O equipamento custou cerca de 380 milhões de reais, quase o dobro dos 200 milhões de reais previstos inicialmente, e sua construção não trouxe a prometida revitalização do bairro. Pelo contrário, o estádio entrou para a história

como um “elefante branco” devido a fatores como localização em área considerada violenta, degradação do entorno decorrente de sua implantação e ainda pela ociosidade a que está sujeito na maior parte do tempo – é usado somente para grandes jogos e permanece fechado para a comunidade local, carente de equipamentos para a prática de esportes e lazer.

Futebol se joga no campo. Como serão os estádios da Copa de 2014?

Independentemente de o Brasil conquistar legados permanentes da Copa de 2014, é certo que as cidades-sede deverão construir ou reformar estádios conforme as rígidas exigências do manual da Fifa. Essas instalações deverão comportar cerca de 40 mil pessoas confortavelmente instaladas e serem dotadas de áreas para o público vip e para a imprensa, conforme padrões internacionais.

Segundo o manual, esses estádios deverão estar situados em locais suficientemente amplos para atender às necessidades de circulação, atividades e serviços públicos e devem considerar que a chegada dos espectadores é parcelada, mas a saída ocorre em poucos minutos.

Há ainda a necessidade de que esses equipamentos estejam bem conectados com o sistema viário e com os sistemas de transporte público, além de serem dotados de estacionamentos compatíveis com o volume de público e que sejam úteis também no dia-a-dia das cidades, uma vez que a utilização para os jogos se limita a 100 ou 200 horas por ano. Para estádios com mais de 60 mil espectadores, devem ser previstas 10 mil vagas para automóveis, além de 500 lugares para ônibus.

Os integrantes do Comitê Organizador da Copa do Mundo de 2014 visitaram os 17 estádios pré-selecionados e produziram um relatório de avaliação. As análises foram entregues ao comitê executivo da Fifa em Zurique, na Suíça, para a indicação dos 12 escolhidos.

Dezessete cidades brasileiras se candidataram para receber as partidas da Copa. As candidatas apresentaram um projeto ao Comitê Executivo que inclui todas as obras consideradas essenciais para sediarem os jogos da Copa – entre elas a do estádio. Boa parte das arenas apresentadas para a Fifa precisam apenas de reformas. Outras, no entanto, deverão ser construídas.

Boa parte das arenas apresentadas para a Fifa precisam apenas de reformas. Outras, no entanto, deverão ser construídas





Wladimir de Souza

Situação dos estádios para a Copa de 2014

Cidade	Estádio	Capacidade (mil pessoas)	Situação	Conclusão
Belém	Mangueirão	43.700	Construído em 1971 e reformado em 2005. Passará por nova reforma para atender aos requisitos da Fifa	
Belo Horizonte	Mineirão	74.000	Construído em 1965. Será totalmente remodelado	
Brasília	Mané Garrincha	60.000	Construído em 1974. Será reformado	prevista para 2012
Campo Grande	Moreirão	44.000	Construído em 1971. Será totalmente remodelado	
Cuiabá	Verdão	40.000	Construído em 1974. Será remodelado	prevista para 2012
Curitiba	Arena da Baixada	41.000	Construído em 1999. Será remodelado	não há data definida
Florianópolis	Orlando Scarpelli	41.700	Construído em 1978 Deverá ser totalmente remodelado	
Fortaleza	Castelão	60.000	Construído em 1973. Passou por reformas em 1980 e 2000	
Goiânia	Serra Dourada	40.000	Construído em 1975 e reformado em 2005. Será remodelado para atender aos requisitos da Fifa	
Manaus	Vivaldão	40.000	Construído em 1970, será demolido e reconstruído	
Natal	Estádio das Dunas		Obras ainda não iniciadas	prevista para 2012
Porto Alegre	Beira-Rio	60.000	Construído em 1969. Será completamente remodelado	prevista para 2012
Recife	Cidade da Copa	45.000	Obras não iniciadas	
Rio Branco	Arena da Floresta	25.000	Aguarda início da reforma	
Rio de Janeiro	Maracanã	86.100	Construído em 1950	reformado em 2005/2007
Salvador	Fonte Nova	55.000	Obras não iniciadas	prevista para 2012
São Paulo	Morumbi	67.000	Construído em 1960. Será remodelado	reformado em 2007/2008

Praças para a Fan-Fest

Entre os desafios comuns a todas as prefeituras, destaca-se uma das exigências da Fifa: todas as cidades-sede devem prever espaços para a realização da Fan Fest, denominação dada pela Fifa para a reunião da população em praças públicas para acompanhar os jogos por telões. Elas podem reunir um público muito maior que o dos estádios e, portanto, requerem cuidadoso planejamento dos locais, em função da sua capacidade, segurança, acessibilidade, estacionamentos e equipamentos de hospitalidade. Se os locais forem planejados com antecedência, a Copa do Mundo de 2010, que será realizada na África do Sul, poderá funcionar como um ensaio geral para as nossas cidades.

Um dos principais legados que se espera da Copa 2014 é um substancial e permanente fluxo de turistas estrangeiros, atraídos pela visibilidade do evento. O desafio é planejar e implantar a melhoria da infraestrutura geral e de hospitalidade para bem atender a esses turistas, visando ao seu retorno permanente.

O Brasil já vem registrando dados cada vez mais positivos no setor do turismo e o objetivo é fazer com que os números cresçam ainda mais. Ao longo de 2008, cerca de 5 milhões de estrangeiros ingressaram no país e geraram 5,7 bilhões de dólares em divisas, total quase 17% superior ao obtido em 2007. Durante os 30 dias da Copa 2014, o país deve receber 10% desse contingente. Segundo o Departamento de Estudos e Pesquisas do Ministério do Turismo, a expectativa é que 500 mil estrangeiros cheguem ao Brasil para acompanhar o evento, e a projeção é que, na média, cada um deles gaste US\$ 112 por dia.

Cerca de meio milhão de turistas estrangeiros devem vir ao Brasil para acompanhar as emoções da Copa 2014. O que mais devemos oferecer a eles?





Ricardo Azoury

Entre 133 países, o Brasil ocupa a 45ª posição no mundo e o 5º lugar nas Américas no ranking de competitividade em turismo. Condição de estradas, dificuldades de transporte e falta de saneamento são os pontos críticos

Renovar a infraestrutura para o turismo

O relatório The Travel & Tourism Competitiveness Report (Relatório de Competitividade em Viagem e Turismo), publicado pelo Fórum Econômico Mundial, apresenta anualmente dados mundiais do turismo. Na edição de 2009, a comparação entre 133 países coloca o Brasil na 45ª classificação geral e em quinto lugar nas Américas no ranking de competitividade.

Entre as características favoráveis, a publicação destaca os recursos naturais, a diversidade cultural, os sítios tombados como Patrimônio Mundial, a fauna e a flora de grande variedade. No sub-índice que considera a infraestrutura, o país recebeu algumas de suas mais baixas pontuações, atingindo apenas o 69º lugar dentre os 133 avaliados. No quesito transporte, a rede brasileira é descrita como subdesenvolvida, com estradas, portos e ferrovias alcançando respectivamente os 110º, 123º e 86º lugares do ranking. O transporte aéreo é considerado caro e sua infraestrutura alcançou apenas a modesta 101ª colocação, enquanto a densidade de aeroportos registrou o 78º lugar. Porém, o pior resultado registrado é a 130ª classificação no sub-índice que avalia a sensação de segurança do turista, tanto no que se refere à violência urbana como aos aspectos referentes à certeza de encontrar bom atendimento em hotéis, restaurantes e outros serviços ou ainda de receber assistência médica de qualidade, caso necessário.

Como planejar os investimentos de forma a conciliar a modernização necessária para atender às demandas da população com a infraestrutura adequada para continuar atraindo os turistas após a realização da Copa? Cada capital apresenta necessidades específicas de melhorias, que se enquadram em diferentes categorias de desafios, como por exemplo Belo Horizonte e Goiânia, que têm pela frente a missão de desenvolver vocações turísticas, enquanto Curitiba precisa alcançar um padrão de cidade cosmopolita.

Em Brasília, o baixo potencial esportivo não justifica investimentos privados na construção de um estádio, portanto, a meta é efetivar o potencial de eventos não-esportivos, de forma a viabilizar a construção de uma arena multiuso.

Em São Paulo, um dos principais problemas está nas condições gerais de mobilidade, o que requer investimentos significativos em transporte público e na redução dos congestionamentos. Já a cidade do Rio de Janeiro pode ser considerada a maior “vidraça” do país devido à violência urbana e à visível desigualdade de renda.

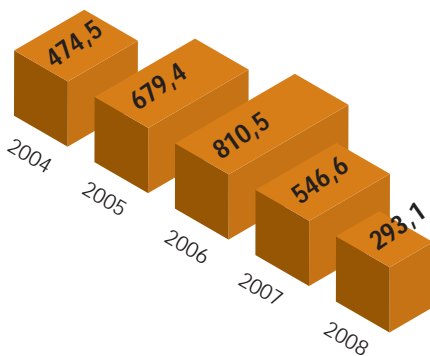
Investimentos em aeroportos

Embora cada cidade tenha seus próprios desafios a superar, praticamente todas elas apresentam um problema em comum, que é a insuficiência da capacidade dos aeroportos para receber o pico de demanda que deverá ocorrer na Copa do Mundo.

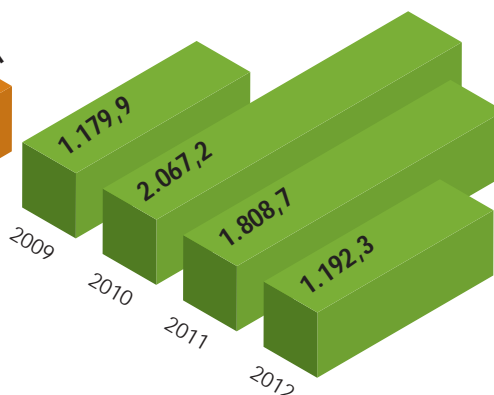
De acordo com informações da Infraero, a empresa pratica desde 2003 um plano de obras que moderniza o setor aeroportuário brasileiro. Em cinco anos foram entregues mais de 25 grandes obras, beneficiando 19 aeroportos de todas as regiões do país, além de pequenas intervenções em dezenas de outros aeroportos. Algumas das cidades-sede receberam investimentos no período e outras ainda aguardam a implementação dos planos.

As 17 capitais candidatas a sediar a Copa 2014 enfrentam deficiências de infraestrutura urbana, como dificuldades de transporte e mobilidade

Investimentos realizados em obras na rede Infraero (2005-2008)



Previsão de Investimentos em obras na rede Infraero (2009-2012)



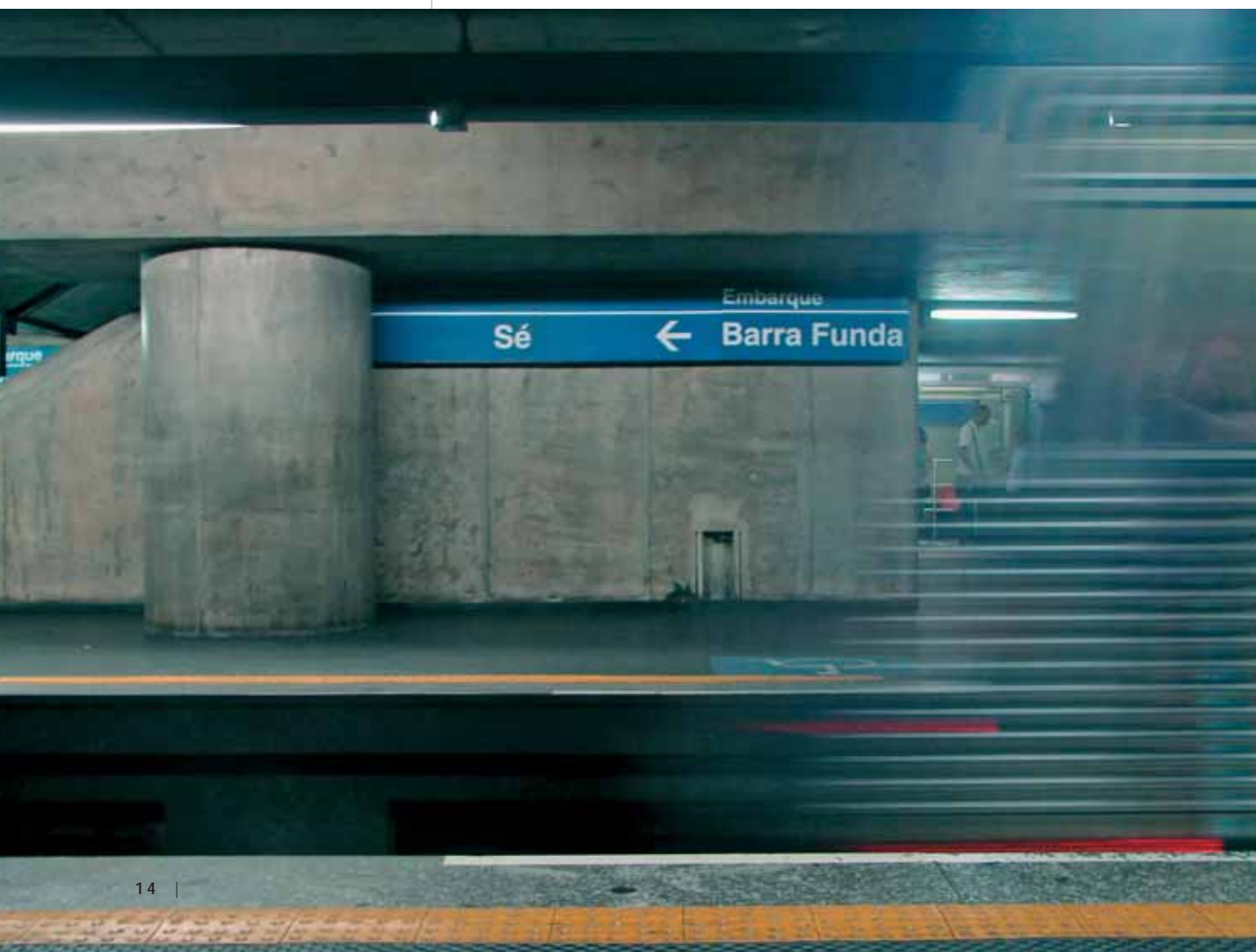
Valores em milhões de reais

O bom projeto para o Brasil da Copa é aquele que mantém o olhar no futuro e beneficia as populações locais com seu legado positivo

Os exemplos das Olimpíadas da China e do Pan no Rio de Janeiro comprovam que não cabem grandes investimentos para atender exclusivamente à Copa de 2014, evento pontual que terá apenas um mês de duração. A proposta de planejamento elaborada pelo Sinaenco coloca o olhar no futuro como contraponto à listagem de obras a ser apresentada pelo governo e relaciona os desafios que as cidades e estados devem enfrentar para que o Brasil venha a ser um país moderno a partir de 2015.

O objetivo é criar uma imagem externa positiva, capaz de gerar um fluxo contínuo e crescente de turistas, oferecer uma infraestrutura adequada para receber esses visitantes estrangeiros, mas sempre priorizando as melhorias nas condições de vida da população urbana e sem deixar “elefantes brancos” como legado.

Para chegar lá, o Brasil precisa superar desafios e eliminar suas “vidraças”, aquele conjunto de elementos negativos que mancham sua imagem perante o mundo. O maior desafio é o conjuntural, que abrange a desigualdade social, os grandes bolsões urbanos de pobreza, a violência nas cidades, os problemas de acessibilidade e mobilidade urbanas, a falta de saneamento básico, o lixo que marca a paisagem de ruas e avenidas, os maus serviços aeroportuários e a corrupção, entre outros.



Lauro de Sousa

BELÉM

Pará

População: 1.424.124
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 1.065 km²

Densidade: 1.337,2 hab/km²

IDH: 0,806
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 12,5 bilhões
(IBGE/2006)



O Estádio Olímpico do Pará (Mangueirão) é um dos poucos estádios brasileiros em condições adequadas de segurança. Também contam a seu favor as 5 mil vagas de estacionamento disponíveis e a boa localização

Belém é a segunda cidade mais populosa da Região Norte, com quase 1,5 milhão de habitantes. É conhecida como Metrópole da Amazônia, título que se deve à sua Região Metropolitana, a maior do Norte do país. Vivem no Estado do Pará cerca de 6 milhões de pessoas e a população da Grande Belém está perto de 2,1 milhões de habitantes (estimativa IBGE/2008). O PIB estadual ficou em 44,3 bilhões em 2006, cifra 13,43% maior que em 2005.

A localização de Belém na região amazônica dá à capital paraense o apelo do ecoturismo, na mesma proporção de Manaus e Rio Branco, outras duas cidades interessadas em sediar a Copa. Sua área corresponde a 26% do território amazônico e concentra 49% das atrações naturais da Amazônia, conforme dados da Organização dos Estados Americanos (OEA). Entre seus atrativos está o patrimônio arquitetônico bem preservado, incluindo construções portuguesas dos séculos 17 e 18.

O complexo turístico Feliz Luzitânia, onde funcionam museus e restaurantes, o Theatro da Paz, símbolo da riqueza do ciclo da borracha, e o Mercado São Brás, construção datada dos primeiros anos do século 20, estão entre seus cartões-postais, juntamente com o Mercado Ver-o-Peso, a Estação das Docas, o Mangal das Garças e o Memorial da Cabanagem, monumento projetado por Oscar Niemeyer. Ao lado do patrimônio edificado, Belém oferece ainda o Bosque Rodrigues Alves, porção da selva amazônica preservada em pleno centro urbano.

Estádio: Mangueirão

Belém possui o Estádio Olímpico do Pará Jornalista Edgar Augusto Proença, também conhecido como “Mangueirão”. De propriedade do governo estadual, foi inaugurado em 1978, passou por ampla reforma em 2002 e é um dos que requerem menores investimentos para sua adaptação às exigências da Fifa. Em 2007, um estudo realizado pelo Sinaenco identificou algumas deficiências no Mangueirão, tais como grades que atrapalham a visão para o campo e a necessidade de readaptar o equipamento ao futebol, uma vez que ele foi preparado para receber competições de atletismo.

Apesar dos problemas, é um dos poucos estádios brasileiros em condições adequadas de segurança. Também contam a seu favor a existência de praças de estacionamento (5 mil vagas) e a disponibilidade de áreas para requalificação urbana.

Com capacidade atual para 46,2 mil espectadores, o estádio está situado próximo ao Aeroporto Internacional de Belém (Val de Cans), a cerca de 12 km do centro, e próximo da BR 316, rodovia que liga a capital a Ananindeua, na Região Metropolitana de Belém, e segue até Maceió, em Alagoas, facilitando o acesso viário de torcedores do Nordeste do país.

Entre as melhorias necessárias, está a instalação de cadeiras com encosto em todos os setores, o que deve diminuir a capacidade de público para 43.788 lugares. Também serão criados espaços maiores voltados para a mídia nacional e internacional, com lugar para 1.600 jornalistas, e uma área exclusiva para membros da Fifa. Haverá ainda um centro comercial no qual serão vendidos produtos licenciados da Copa de 2014.

O potencial esportivo e futebolístico do Pará é dado pelos dez clubes que participaram do campeonato estadual de 2008. Dentre eles, quatro estiveram na Copa do Brasil de 2007, três na série C do Brasileirão e um na série B. Desde 2005 o Pará não tem representante na série A. Remo e Paysandu são os times responsáveis pelas maiores médias de público no estádio e os clássicos *Re-Pa* garantem as melhores bilheterias. Mas, o futebol do Pará já teve tempos melhores.

A participação da iniciativa privada na viabilização econômica do equipamento vai além dos aspectos relacionados ao investimento em obras ou à administração, devendo envolver a qualificação esportiva dos clubes, mediante a contratação de técnicos e jogadores, de modo que os times voltem a disputar as séries nobres do Brasileirão. Em função do interesse das torcidas, é possível afirmar que esse potencial existe, porém, vem sendo mal explorado. No entanto, por pertencer ao governo estadual, ter passado por reforma relativamente recente e apresentar necessidade de menores investimentos para colocá-lo in-

Com capacidade para 46 mil espectadores, o Mangueirão está próximo ao aeroporto internacional, a cerca de 12 km do centro, e próximo da BR 316, que segue até Maceió-AL, facilitando o acesso de torcedores do Nordeste

Vista do centro histórico de Belém, com o rio Amazonas ao fundo: destaque para o mercado Ver-o-Peso e para a Catedral da cidade, restaurada em 2008



O ponto fraco da infraestrutura de Belém é o transporte de massa

teiramente no padrão da Fifa, o Mangueirão tem boas condições para preencher o quesito estádio, sem depender de recursos privados.

Turismo de negócios

Apesar do grande potencial para o turismo ecológico e de lazer, é o segmento de feiras de negócios e eventos que vem impulsionando o crescimento do setor na capital, de acordo com dados da Coordenadoria Municipal de Turismo (Belemtur). Em 2008, a rede hoteleira de Belém teve uma ocupação média de 55%, discreto crescimento de 6% em relação a 2007. Porém, as perspectivas são positivas e a rede hoteleira está em expansão, devendo inaugurar 17 hotéis nos próximos anos.

Mobilidade urbana

O ponto fraco da infraestrutura de Belém para a Copa 2014 é principalmente o transporte de massa. Não há linhas de trem ou metrô e o transporte coletivo é realizado por ônibus. Há ainda o transporte seletivo, por vans, e transporte hidroviário para atender à população das ilhas. A condição de proximidade com o aeroporto justifica o investimento para implantar um sistema de transporte coletivo com veículo leve, sobre pneus (VLP) ou sobre trilhos (VLT), com uma derivação para o estádio, o que virá a favorecer a participação do público nos jogos e atender às necessidades da população residente no entorno do equipamento. O estudo prévio, com as avaliações técnicas, econômica e ambiental, deve alimentar a candidatura da cidade.

Aeroporto Internacional de Belém

A cidade de Belém conta com dois aeroportos. O menor é o Aeroporto Júlio Cesar e o principal é o Aeroporto Internacional de Belém (Val de Cans), o mais movimentado do Norte do país. Em 2001, Val de Cans recebeu 78 milhões de reais em investimentos em sua reforma e ampliação. Desde então, a Infraero o considera como exemplo para outros aeroportos do país.

Atualmente opera com capacidade para 2,7 milhões de passageiros por ano, em uma área construída de 33 mil m². O complexo possui torre de monitoramento, controle de aproximação e duas pistas de pouso. Há ainda 30 balcões de check in, quatro esteiras de bagagens e sistema eletrônico informativo de voo, além de estabelecimentos comerciais e terraço panorâmico para a visualização do embarque e desembarque de passageiros.

Aeroporto de Belém	
Tamanho da Pista (m)	Pista Principal: 2.800 Pista de apoio: 1.800
Área do TPS (m ²)	20.260
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	2,7 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)



Desafios de Belém

Como a maioria das metrópoles brasileiras, Belém apresenta sérias deficiências urbanas. O documento Belém Sustentável - Diagnóstico Socioambiental da Grande de Belém 2007, publicado em 2008 pelo Instituto do Homem e do Meio Ambiente da Amazônia (Imazon), relaciona problemas como transporte coletivo ineficiente, dificuldades de acesso, saneamento precário, montanhas de lixo acumuladas pelas ruas, violência urbana em ascensão, poluição visual por excesso de placas publicitárias ou ainda ocupação irregular das calçadas por trailers, barracas, tabuleiros, bicicletas e automóveis, o que dificulta a circulação de pedestres.

A região Amazônica, na qual se inclui o Pará, tem algumas das “vidraças” que trazem os mais sérios comprometimentos à imagem do país no exterior. As principais, estampadas na imprensa, são os elevados índices de degradação da Floresta Amazônica, biopirataria e tráfico de drogas e de armas. A disseminação internacional de imagens de desmatamentos, queimadas e conflitos de terra, não diz respeito diretamente à cidade de Belém e sim ao estado do Pará, mas a repercussão não pode ser ignorada.

Quanto às demandas de infraestrutura, o desafio de Belém concentra-se nas seguintes problemáticas: qualificação urbana ou não do entorno do estádio; tipo de transporte de massa a ser privilegiado, que facilite o acesso do aeroporto ao estádio; plano de saneamento básico; e definição da logística rodoviária, com previsão para a ampliação das rodovias federais.

Vista aérea de Belém:
em primeiro plano,
a Estação das Docas

Evento do Sinaenco em Belém

Mais de 100 pessoas, entre arquitetos, engenheiros, autoridades públicas, secretários de estado e do município, participaram do seminário “Desafios do Pará para sediar a Copa de 2014”, com o intuito de discutir a preparação da infraestrutura do município para o campeonato mundial. No evento, realizado em 12 de março de 2009, as autoridades públicas da capital paraense mostraram-se otimistas quanto à escolha da cidade como sede da Copa de 2014, mas conscientes dos grandes desafios a serem enfrentados. A adequação do estádio Mangueirão, apresentada pelo arquiteto Alcyr Borys de Souza Meira, e os planos de transporte para a capital foram os temas centrais debatidos no encontro.

Quem participou

Alcyr Borys de Souza Meira e Cesar Meira – Arquitetos responsáveis pela adequação do Mangueirão

Antonio Carlos Nunes de Lima – Presidente da Federação Paraense de Futebol

Carlos Alberto da Silva Leão – Secretário de Esporte e Lazer do Estado do Pará

Carlos Cunha – Secretário de Esporte, Juventude e Lazer da Prefeitura Municipal de Belém

Eduardo Melo – Engenheiro e Diretor da Assessoria Técnica da Secretaria Municipal de Urbanismo

João Alberto Viol – Vice-Presidente nacional do Sinaenco

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

José Eduardo de Souza Leão – Presidente do IAB/PA

José Julio Lima – Secretário de Planejamento do Estado do Pará

Maria Lúcia Penedo – Coordenadora do GT Copa 2014

Paulo de Castro Ribeiro – Coordenador de Planejamento e Gestão do Núcleo de Gerenciamento de Transporte Urbano – SEPE

Raul da Silva Ventura Filho – Presidente do Sinaenco/PA

Sílvia Nunes – Arquiteta e Diretora do Departamento de Planejamento Urbano da Secretaria Municipal de Urbanismo

Walter José de Moraes Borges – Vice-Presidente do Crea/PA



Dorival Moreira

Centro histórico de Belém

BELO HORIZONTE

Minas Gerais

População: 2.434.642
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 331 km²

Densidade: 7355,4 hab/km²

IDH: 0,839
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 32,72 bilhões
(IBGE/2006)

Cidade projetada pelo engenheiro e urbanista Aarão Reis para ser a capital do estado de Minas Gerais, Belo Horizonte foi inaugurada em 1897. Hoje é o sexto município mais populoso e um dos mais importantes polos culturais, econômicos e industriais do país. A Grande Belo Horizonte, composta por 34 municípios, é a terceira maior aglomeração urbana do Brasil, com 5,03 milhões de habitantes (estimativas IBGE/2008), e registra a menor taxa de desemprego (10,2%) entre as seis maiores regiões metropolitanas do país. Em 2006, o PIB de Minas Gerais ficou em 214,8 bilhões, o terceiro maior do Brasil. Os municípios de Belo Horizonte, Betim e Contagem somaram PIB de 62,6 bilhões de reais em 2006, valor que representa mais de 80% do PIB da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

O estado de Minas Gerais tem diversos apelos turísticos, como cidades históricas, parques estaduais e nacionais com atrações para ecoturismo e turismo de aventura, ou ainda o circuito das águas, com roteiros para quem quer relaxar e passear tranquilamente. Na capital mineira, conhecida internacionalmente por seus belos conjuntos arquitetônicos, a atividade turística está diretamente relacionada ao segmento de feiras e eventos. Porém, o potencial para o turismo de negócios poderia ser mais bem explorado.

Estádio Mineirão

Belo Horizonte é a única grande cidade do país cujos principais clubes não possuem um estádio de médio porte. Inaugurado em 1965, o Estádio Governador Magalhães Pinto, mais conhecido como Mineirão, é de propriedade do governo estadual, e tem capacidade para 81 mil pessoas. Seu recorde de público aconteceu em 1997, quando 132,8 mil espectadores acompanharam a partida em que o Cruzeiro venceu o Vila Nova por 1 a 0. Reformado, ele poderá atender às condições da Fifa e ao potencial esportivo da cidade, caracterizado pela existência de um público pagante capaz de dar sustentação econômica ao estádio. Citando apenas como exemplo, dos 57 mil ingressos disponíveis para o jogo Brasil e Argentina, em junho de 2008, foram vendidos 52,5 mil, com renda total de R\$ 6,6 milhões, o que significa um valor médio por ingresso de R\$ 125,75.

Belo Horizonte tem um histórico de grande público e renda no Mineirão. Mas são várias as intervenções para adaptar o Mineirão às exigências da Fifa, a maioria delas relacionada a problemas de visibilidade e segurança. Um reforço de pilares e molas foi implantado para dar sustentação à arquibancada superior, mas atrapalha a visão da arquibancada inferior para o campo. Há também placares sobre a arquibancada e grades na separação das torcidas, o que compromete a visibilidade em vários pontos do estádio.

Turismo

A Copa de 2014 justifica investimentos que venham a incrementar a infraestrutura turística com o objetivo de ampliar o tempo de permanência do turista de negócios na capital e criar condições para que ele retorne em outras oportunidades. De olho nessa perspectiva, a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais (Setur) anunciou em abril de 2009 o projeto Rede de Turismo de Negócios e Eventos, que deve contar com investimentos de 5,6 milhões de dólares, garantidos pelo convênio assinado em 2008 com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

As intervenções necessárias para adaptar o estádio às exigências da Fifa referem-se, especialmente, a problemas de visibilidade e segurança



Parte da verba se destina à construção de um banco de dados para organizar e unificar o calendário de eventos nacionais e internacionais, de modo que eles passem a ser distribuídos equitativamente ao longo do ano, equilibrando assim a ocupação hoteleira na capital e permitindo a ampliação da atividade. O projeto prevê também a capacitação dos setores da cadeia e a oferta de serviços turísticos de qualidade e com preços competitivos. A ideia é fazer com que o turista de negócios passe a usufruir também da infraestrutura de serviços para o turismo de lazer.

Entre os desafios que Belo Horizonte deve enfrentar para alcançar esse objetivo está a ampliação da rede de hotéis. Dados de 2007 da Setur indicam que o parque hoteleiro da capital é composto por 52 hotéis de duas a cinco estrelas e 38 apart-hotéis, somando 90 estabelecimentos que juntos disponibilizam 7.945 unidades habitacionais, das quais 34,4% de padrão quatro ou cinco estrelas. Até o final de 2010, a rede hoteleira de Belo Horizonte deve oferecer mais 1.668 unidades.

Infraestrutura e acesso ao estádio

O modelo mononuclear de desenvolvimento urbano inibiu o crescimento de novos centros nos demais municípios da Região Metropolitana de BH. O traçado do metrô e a macroestrutura viária e de transportes da capital mineira, dispostos predominante nos eixos norte e oeste, reforçam essa concentração e as deficiências na articulação espacial da região metropolitana, abrindo diversas frentes para investimentos em transporte coletivo.

Vista geral da capital mineira, com o contorno da Serra do Curral na linha do horizonte

Entre os desafios que Belo Horizonte deve enfrentar para alcançar esse objetivo está a ampliação da rede de hotéis

Os planos de transporte para o Estádio Mineirão incluem uma linha metroviária de 10,3 km entre a Pampulha e o bairro da Savassi

A acessibilidade ao estádio deverá ser garantida por um sistema de transporte de massa, próximo e ligado aos principais polos geradores de viagens da cidade. Nos municípios maiores da RMBH, o sistema deverá ser de alta capacidade, como o metroviário ou de trens metropolitanos. Em Belo Horizonte, o projeto metroviário está definido, porém os recursos financeiros não estão suficientemente assegurados. Nas demais cidades, é possível utilizar um sistema de média capacidade, como os VLTs ou corredores exclusivos de ônibus.

A movimentação dos turistas para o estádio deverá ser feita, predominantemente, por vans. Com a infraestrutura de acesso existente são esperados problemas de mobilidade, o que deve prejudicar a acessibilidade.

Plano de Mobilidade Urbana para a Copa 2014

O Plano de Mobilidade Urbana para a Copa 2014, apresentado pelo Ministério do Turismo prevê para Belo Horizonte apenas R\$ 211,7 milhões para 5,5 quilômetros de corredores de ônibus. O plano compreende o corredor de transporte coletivo, com a segunda etapa de duplicação da avenida Presidente Antônio Carlos, construção do terminal Pampulha e reformulação do complexo viário da Lagoinha e da Área Central, com faixas exclusivas e passagens de nível.

O Estádio Mineirão fica na região da Pampulha, predominantemente residencial, de alta e média renda, junto ao campus da Universidade Federal de Minas Gerais e a cerca de 3 km do aeroporto da Pampulha. É servido por um sistema de transporte de ônibus urbano comum. Os planos de transporte para a região incluem uma linha metroviária de 10,3 km entre a Pampulha e o bairro da Savassi, conectada com as linhas de metrô já existentes. Porém essa linha ainda está em estudos e não há recursos orçamentários previstos para sua implantação.

Por se tratar de uma região residencial, o maior tráfego deve ocorrer nas vias de acesso ao Mineirão. Assim, é necessário identificar os principais gargalos da mobilidade das rotas de acesso ao estádio e avaliar o potencial da Pampulha como polo de geração ou de atração de viagens.

Belo Horizonte também está desenvolvendo o projeto da Linha Verde, que tem o objetivo de reduzir de 60 minutos para 35 minutos o tempo de viagem entre o aeroporto internacional e o centro de Belo Horizonte, distantes cerca de 40 quilômetros. O projeto é o mais significativo conjunto de obras viárias na Grande Belo Horizonte nas últimas décadas. O empreendimento que requalifica a área próxima à Estação Rodoviária e ao Parque Municipal abrange intervenções nas avenidas Andradas e Cristiano Machado, na Rodovia MG-010 e o acesso ao

Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins.

Infra-estrutura aeroportuária

Belo Horizonte conta com dois importantes aeroportos, o menor na região da Pampulha, e o principal em Confins, na RMBH, localização mais distante do centro da capital

Aeroporto Tancredo Neves	atual	projeto
Terminal de passageiros (m ²)	63.245	67.675
Capacidade nominal de atendimento (passageiros/ano)	4 milhões	8 milhões
Estacionamento de veículos	1.022	1.722

Fonte: Infraero (mar/2009)



(38 km) entre todos os aeroportos do país. Em 2005, a Infraero transferiu 120 voos da Pampulha para o Aeroporto Internacional de Confins, o que quintuplicou o movimento de passageiros – 400 mil em 2005 e 5,18 milhões em 2008.

Desafios e oportunidades

Belo Horizonte conta com a estrutura ideal de equipamentos para o futebol, podendo ser o paradigma para outras cidades que querem empreender um novo estádio público. Preparar o estádio para os jogos da Copa 2014 não é o problema maior.

O principal desafio de Belo Horizonte para sediar a Copa 2014 está na insuficiência da sua rede hoteleira, principalmente dos hotéis de maior categoria. Há investidores interessados em empreender novos hotéis, mas ainda restam dúvidas sobre a sua sustentabilidade econômica.

A mobilidade urbana é também um grande problema, que como em outras grandes metrópoles, transcende a Copa 2014, mas o evento deve reverter-se em obras que sirvam a Belo Horizonte por vários anos após 2014. Os investimentos em infraestrutura devem assim deixar um legado importante para a cidade.

A oportunidade de reurbanização ou revitalização de áreas degradadas (já ocorridas ou em processo) também deverá relacionar-se com as melhorias de acessibilidade e mobilidade. O impacto positivo estará assim na implantação de sistemas de transporte coletivo de alta ou média capacidade.

Acima, perspectiva do estádio “Mineirão” pós-reformas que garantirão mais visibilidade e segurança ao torcedor. Abaixo, foto do estádio atual



Evento do Sinaenco em Belo Horizonte

Aproximadamente 100 pessoas, entre arquitetos, engenheiros, autoridades públicas, secretários de Estado e do município, participaram do seminário “Desafios de Minas Gerais para sediar a Copa de 2014”, com o intuito de discutir a preparação da infraestrutura para o campeonato mundial de futebol. No evento, realizado em 1º de julho de 2008 no auditório do BDMG, as autoridades presentes mostraram-se otimistas quanto à escolha da cidade como sede da Copa de 2014, mas conscientes dos grandes desafios a serem enfrentados. Os temas centrais do encontro foram as questões relacionadas a mobilidade urbana e infraestrutura turística.

Quem participou

Alencar da Silveira Jr – Deputado Estadual, representando o Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Alberto Pinto Coelho Jr.

Jorge Hori – consultor do Sinaenco

José Roberto Bernasconi – Presidente do Sinaenco

Maurício Meirelles – Vice-Presidente de Arquitetura do Sinaenco/MG

Renato Pereira – Secretário Municipal de Esportes, representando Sua Excelência o Prefeito Fernando Pimentel

Silvana Nascimento – Assessora do Gabinete da Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais

Tiago Coelho Toscano – Diretor da Superintendência Central de Gestão Estratégica de Recursos e Ações do Estado da Secretaria de Planejamento e Gestão de Minas Gerais

Yuzo Sato – Presidente do Sinaenco/MG

Igreja da Pampulha, obra-prima de Oscar Niemeyer na capital mineira



Maurício Simonetti

Patrocínio





BRASÍLIA

Distrito Federal

População: 2.557.158
(estimativa IBGE/2008)

Área: 5.802 km²

Densidade: 423,3 hab/km²

IDH: 0,844
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 89,7 bilhões
(IBGE/2006)

Reforma vai aumentar a capacidade do estádio Mané Garrincha para 70 mil lugares

Esplanada dos Ministérios, em Brasília. Ao fundo, à esquerda, a nova ponte sobre o lago Paranoá

Brasília foi fundada em 1960 pelo presidente Juscelino Kubitschek e desde então é sede dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário do país. Construída com base no projeto do urbanista Lúcio Costa, que venceu um concurso nacional, e pontuada por construções assinadas por Oscar Niemeyer, a cidade possui alguns dos maiores “cartões-postais” do país.

A capital do Distrito Federal está num platô de onde nascem as águas que formam todas as grandes bacias hidrográficas brasileiras, exceto a Amazônica. A região conta com várias cachoeiras, córregos, rios, lagos e lagoas. Em sua volta há cidades históricas, refúgios naturais, reservas, monumentos naturais e principalmente as formações do Cerrado, tipo de vegetação que recobre todo o Centro-Oeste brasileiro.

O estádio Mané Garrincha

O estádio escolhido por Brasília para receber os jogos da Copa é o Mané Garrincha, construído em 1974. O espaço conta com um complexo esportivo com vestiários, sala de fisioterapia, alojamento, restaurante e academias. Hoje pode acolher 45 mil pessoas, mas uma reforma já programada vai aumentar sua capacidade para 70 mil lugares. Além de alterações no gramado e nas arquibancadas, o estádio ganhará uma cobertura e um setor para lojas e empreendimentos comerciais. Para o acesso serão construídas doze rampas. A previsão é de que os trabalhos sejam iniciados ainda em 2009.

Infraestrutura para o turismo

Brasília tem dois setores de hotéis e flats, que ao todo somam 50 estabelecimentos, com um total de 28 mil leitos. A acomodação mais afastada do estádio Mané Garrincha, fica a apenas 2 km, distância que pode ser percorrida a pé. Existem novos projetos em execução para a rede hoteleira da cidade, e a previsão é de que a oferta irá aumentar em, no mínimo, 20% até 2014.





Mobilidade urbana

Como cidade planejada, Brasília conta com vias amplas e acessíveis. O ônibus é hoje o principal meio de transporte público da cidade, e funciona de modo apenas razoável. Muitas linhas passam pelo estádio Mané Garrincha, e um projeto de integração está em desenvolvimento.

Para ligar a cidade ao interior, está sendo construída uma nova rodoviária, que deve ficar pronta até o início de 2010. A rodoviária será integrada ao novo veículo leve sobre trilhos (VLT), que a médio prazo deve substituir os ônibus na área urbana. A forma de transporte terá três eixos principais para a operação de trens urbanos, com linhas expressas e estações integradas ao metrô.

O governo do Distrito Federal planeja também incentivar o transporte por bicicleta, e criou o maior programa cicloviário do país, o Pedala-DF. A previsão é de que sejam construídos 600 km de ciclovias até 2010.

O aeroporto de Brasília

O Juscelino Kubitschek é hoje o terceiro em movimentação de aeronaves e o quarto em movimentação de passageiros do Brasil. Por sua localização estratégica, é considerado “hub” da aviação civil, ou seja, ponto de conexão para destinos em todo o País. Com isso, a movimentação de pousos e decolagens é bastante intensa, em torno de 555 mil por ano.

O aeroporto foi fundado em 1957, e já passou por reformas e ampliações. Uma nova expansão deve ampliar o terminal de passageiros e o acesso viário do

Congresso Nacional,
com reflexo do conjunto
no espelho d'água

aeroporto. No atual terminal, haverá melhorias em aproximadamente 8 mil m², incluindo saguão, salas de embarque e desembarque, check-in, controles de entrada de passageiros, meio-fio de desembarque e área de bagagens. Com a ampliação do terminal, serão acrescidos cerca de 80 mil m², o que permitirá atender a um movimento de 25 milhões de passageiros por ano. A obra vai custar cerca de R\$ 140 milhões, dinheiro que virá do PAC. O plano prevê a implantação de um novo estacionamento em frente ao aeroporto. Hoje a área comporta 1.300 veículos e passaria a ter capacidade para cerca de 5 mil.

Aeroporto JK	atual	projeto
Terminal de Passageiros (m ²)	80.000	160.000
Pista de Pouso e Decolagem (m)	3.200	3.000
Posições de Aeronaves (un)	26	52
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	7,4 milhões	25 milhões
Pontes de Embarque (un)	13	26
Estacionamento de Veículos (un)	1.500	10.000

Desenho mostra como será o saguão do novo Terminal de Passageiros do aeroporto de Brasília

Fonte: Infraero (mar/2009)



Rodrigo Prada / Mandarim



Shows e congressos podem dar sustentação ao turismo de Brasília no pós-Copa

Os desafios da capital federal

O primeiro desafio de Brasília é encontrar a viabilidade de manutenção do novo Mané Garrincha no pós-Copa. A capital não tem potencial esportivo suficiente para manter o novo espaço apenas com a renda gerada por partidas de futebol. A alternativa mais viável é adaptar o empreendimento para receber também shows e outros eventos de entretenimento de grande porte, que já fazem parte do dia-a-dia de Brasília. Portanto, a nova arena deve ser flexível para receber vários tipos de eventos.

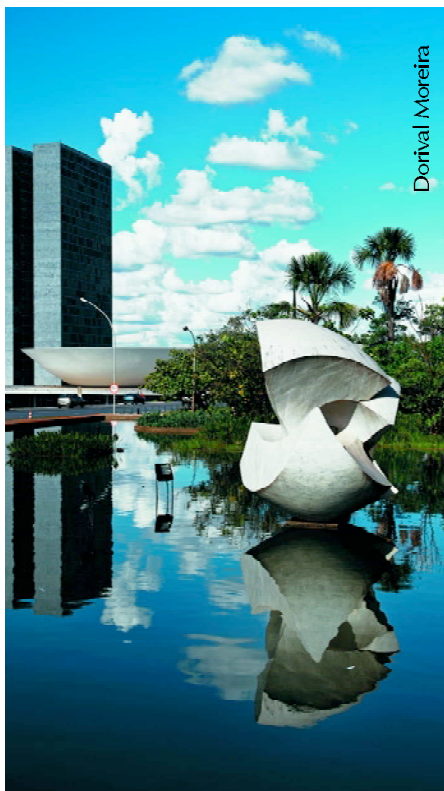
Um desafio adicional é preparar a cidade para sediar grandes congressos internacionais, com mais de 5 mil participantes, o que exigirá novos espaços de eventos, dotados de toda a infraestrutura de comunicação e dados necessária para esse tipo de atividade. A cidade já dispõe de um parque hoteleiro dinâmico que poderá beneficiar-se desse turismo pós-Copa.

Vista externa do “novo” Mané Garrincha, que terá doze rampas de acesso, setor de lojas e arquibancadas com 70 mil lugares. Embaixo, foto do estádio atual e perspectiva do futuro, com cobertura

Fotos Castro Mello Arquitetos



Congresso Nacional,
com o espelho d'água
do Palácio do Itamarati
em destaque à frente



Evento do Sinaenco

Autoridades e especialistas também se reuniram na capital do país para discutir o plano de Brasília para receber o Mundial. O seminário “Desafios de Brasília para a Copa de 2014” aconteceu em 2 de abril de 2009, no Brasília Alvorada Park Hotel.

Quem participou

Aguinaldo Silva de Oliveira – Secretário de Esporte do DF

Cássio Taniguchi – Secretário do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do DF

Eduardo de Castro Mello – Autor do projeto do estádio Mané Garrincha

Guaracy de Matos Klein – VP do Sinaenco/DF

Herbert Willian – Secretário Adjunto de Esporte do DF

João Alberto Fraga Silva – Secretário de Transportes do DF

Jonas Lopes – Superintendente de Projetos da Infraero

José Roberto Bernasconi – Presidente nacional do Sinaenco

Júlio César Peres – Vice-Presidente do Sinduscon/DF

Rodrigo da Silva Gazen – Presidente do Sinaenco/DF

Sérgio Graça – Gerente Copa 2014 - GDF

Patrocínio



CAMPO GRANDE

Mato Grosso do Sul

População: 747.189
(estimativa IBGE/2008)

Área: 8.096 km²

Densidade: 92,29 hab/km²

IDH: 0,814
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 7,84 bilhões
(IBGE/2006)

O estádio Morenã, está situado no campus da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul. É o maior estádio universitário da América Latina

Projeto para reforma do Morenã: o desafio agora é viabilizar a obra

Fundada em 1900 por fazendeiros de Minas Gerais, Campo Grande se desenvolveu como um dos mais importantes centros urbanos da região Centro-Oeste e está estrategicamente situada bem no coração de Mato Grosso do Sul, no caminho dos países vizinhos Bolívia e Paraguai, dois países cuja influência cultural é claramente percebida na região. A capital é também uma das portas de entrada do Pantanal, considerado Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco.

Um dos argumentos da candidatura de Campo Grande para sediar a Copa, é que a cidade seria o local com mais capacidade de trazer espectadores de maior renda do Paraguai e da Bolívia. O torcedor do Paraguai tem grandes chances de estar presente na Copa 2014, até mesmo viajando por acesso rodoviário.

Estádio Morenã

O estádio Pedro Pedrossian, ou Morenã, está situado dentro do campus da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, na zona sul da cidade. É o maior estádio de futebol de Mato Grosso do Sul e o maior estádio universitário da América Latina.

Mas o Morenã precisa ser reformado para ajustar-se ao padrão Fifa. Há recursos orçamentários e caixa, assim como capacidade de endividamento para empreender a reforma do Morenã, mas Campo Grande enfrenta o seguinte dilema: investir para construir o estádio, ou destinar os recursos como contrapartida para os projetos de infraestrutura da cidade.

O estádio só recebe grande público em jogos da seleção brasileira ou de grandes times nacionais. E os jogos do futebol regional atraem menos de mil pessoas, com ingressos médios a menos de 10 reais. Além disso, trata-se de um estádio universitário, instalado dentro do campus da UFMS, e assim não há a possibilidade de modelar uma operação urbana capaz de interessar a empreendedores privados, com ganhos da valorização imobiliária do entorno.



Divulgação

Hotelaria e turismo ecológico

O objetivo de Campo Grande é ampliar sua rede hoteleira dos atuais 4 mil para 10 mil leitos até 2014. Programas de incentivos foram criados pelos governos estadual e municipal para atrair empreendedores e investidores. A grande atração regional é a cidade de Bonito, principal destino dos ecoturistas que chegam à Campo Grande. O acesso ao Pantanal a partir de Campo Grande pode ser feito pelo Trem do Pantanal, recém-aberto ao público.



Delfim Martins

Mobilidade urbana

Campo Grande é uma cidade planejada, com muito verde e ocupação rarefeita. Assim, não tem demanda para sistemas de transportes coletivos de média capacidade. Mas requer, no entanto, diversas intervenções pontuais para a melhoria da mobilidade urbana, a maior parte delas com projetos básicos já elaborados e executivos em andamento. Espera-se que a cidade venha a receber prioritariamente os recursos do PAC da Mobilidade Urbana.

Aeroporto

Campo Grande é uma das entradas para o Pantanal e a chegada à cidade se dá a partir do Aeroporto Internacional de Campo Grande. Um plano de modernização, desenvolvido em parceria pelo governo do estado e Infraero, está em estudos, mas ainda sem detalhamento. Para a Copa de 2014, a infraestrutura prevista buscará atender a 2 milhões de passageiros/ano. O aeroporto será ampliado para uma área de 25 milhões de m², incluindo aí uma nova pista de pouso e decolagem de 3 mil metros de extensão. O custo estimado do projeto gira em torno de R\$ 500 milhões, o que inclui também as obras de construção de um aeroporto industrial.

Desafios para o MS

O principal desafio é obter recursos do governo federal e das entidades de financiamento, para pôr em andamento um plano de mobilidade urbana, com proposições consistentes e avançado estado de projetamento. Se isto ocorrer, a cidade dispõe das contrapartidas necessárias.

Centro de Campo Grande: uma metrópole do agronegócio

Aeroporto Internacional de Campo Grande	atual
Pista de Pouso e Decolagem (m)	2.600
Terminal de Passageiros (m ²)	6.082
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	900.000
Estacionamento de Veículos (m ²)	280

Fonte: Infraero (mar/2009)

Evento do Sinaenco em Campo Grande

No dia 20 de maio, a capital do MS recebeu o evento “Desafios de Campo Grande para a Copa 2014”, no Gabinete da Esplanada. Em torno do debate, reuniram-se especialistas e autoridades dos governos municipais e estaduais que, em conjunto, buscaram detectar os aspectos da infraestrutura que deverão ser foco de atenção das administrações no próximo período.

Quem participou

Nelson Trad Filho – Prefeito de Campo Grande

João Alberto Viol – Vice-presidente do Sinaenco

João Antônio Demarco – Secretário de Obras Públicas de Campo Grande

Rodrigo de Paula Aquino – Secretário de Governo e Relações Institucionais de Campo Grande

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

Palácio das Comunicações:
destaque para a torre
de TV construída com
uma estrutura de tijolos



CUIABÁ

Mato Grosso

População: 545.000
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 3.538 km²

Densidade: 148,9 hab/km²

IDH: 0,821
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 7,1 bilhões
(IBGE/2006)

Cuiabá vai renovar o Verdão, que contará com investimentos da ordem de R\$ 350 milhões e terá capacidade para 48 mil torcedores

Cuiabá está situada às margens do rio de mesmo nome, na sua margem esquerda, e forma uma conurbação com o município de Várzea Grande. Segundo estimativa realizada em 2008 pelo IBGE, a população das duas cidades ultrapassa os 780 mil habitantes.

Fundada em 1719, a capital mato-grossense ficou praticamente estagnada desde o fim das jazidas de ouro até o início do século XX. A partir daí, apresentou um crescimento populacional acima da média nacional, atingindo seu auge nas décadas de 1970 e 1980.

Um ponto importante para Cuiabá é sua localização. O Mato Grosso tem na conjugação de três biomas (Amazônia, Pantanal e Cerrado) uma grande vitrine, mas o desmatamento dessa área verde tem repercussão negativa em todo o mundo.

O estádio de Cuiabá

Cuiabá está desenvolvendo o projeto de renovação do Estádio Governador José Fragelli, o Verdão, originalmente construído em 1999. A previsão é de que a obra seja concluída até dezembro de 2012, para a realização da Copa das Confederações, e conte com investimentos da ordem de R\$ 350 milhões. Com a reforma, a nova arena terá capacidade para 48 mil torcedores, e uma área com camarotes, tribuna de honra e gabinetes de imprensa.

O plano estadual para a Copa 2014 prevê ainda a implantação de quatro Centros de Treinamento que poderiam receber as seleções escaladas para jogarem em Cuiabá. Os centros seriam instalados nas cidades de Chapada dos Guimarães, Barão de Melgaço, Lago do Manso e Várzea Grande.

Um fator negativo no projeto de Cuiabá é a fragilidade da cena esportiva local, com jogos de pequeno público, o que dificulta a sustentação do novo estádio no pós-Copa. A viabilidade econômica do empreendimento poderia ser fortalecida caso o Verdão se transforme em uma arena multiuso, que também possa acolher shows e outros eventos de grande público. Para isso será necessário incluir Cuiabá na rota dos grandes shows musicais internacionais. O risco é o novo estádio ter o mesmo destino do Ginásio Aecim Tocantins, um investimento de R\$ 26 milhões que recebe poucos eventos e fica praticamente fechado às atividades esportivas da comunidade.

A rede hoteleira

Cuiabá e Várzea Grande contam atualmente com 6.710 leitos e um total de 3.271 apartamentos em hotéis cuja classificação vai de econômica a cinco estrelas. O setor hoteleiro da capital está em plena expansão, com uma previsão de 1.400 novos apartamentos nos próximos três anos.

Com novas redes chegando e a previsão de ampliação de alguns hotéis, até 2012 a oferta crescerá mais de 60%. O setor hoteleiro da capital cresceu cerca de 20% nos últimos cinco anos, com investimentos de mais de R\$ 22 milhões. A projeção de investimento nos próximos três anos é de R\$ 103 milhões.



Mobilidade urbana

A capital mato-grossense já possui um dos melhores sistemas de transporte público através de ônibus do país. Hoje, todo ponto de ônibus é um terminal de integração. O transporte público é feito por ônibus coletivo e táxis, além de micro-ônibus e moto-táxi, já regulamentados pela Câmara Municipal. Todos os ônibus são monitorados por satélite através de GPS, além de 89% dos veículos possuírem ar-condicionado e cerca de 67% rampa elevatória para cadeirantes e deficientes físicos.

O maior projeto a ser desenvolvido na cidade para o transporte público é a construção do VLT de Cuiabá e Várzea Grande, inteiramente elevado. Há também a intenção de se criar linhas executivas intermunicipais para os 10 municípios da Futura Região Metropolitana de Cuiabá.

Em certos pontos da cidade, principalmente em sua região histórica, as vias são estreitas e o tráfego chega a ficar congestionado. Para contornar a situação, os governantes já iniciaram a construção de cinco novas vias para o acesso ao estádio.

Projeção artística do futuro estádio Verdão. Ao fundo, o Ginásio Aecim Tocantins, inaugurado em 2007

O maior projeto a ser desenvolvido na cidade para o transporte público é a construção do VLT de Cuiabá e Várzea Grande

Em fase de projeto para implantação, e aguardando a decisão da Fifa, estão a duplicação da avenida e canalização do córrego 8 de Abril, eleita a principal ligação entre o Verdão e o centro histórico de Cuiabá; implantação da Avenida Projetada, ligando o aeroporto ao Verdão; aumento das pistas da Avenida Miguel Sutil (Perimetral) e prolongamento da Avenida Dr. Paraná, em Várzea Grande, ligando o Aeroporto ao Centro de Cuiabá e à localidade do Coxipó, pela ponte Sérgio Motta.

Aeroporto Cândido Rondon

O Aeroporto Internacional Marechal Cândido Rondon é o principal aeroporto do Mato Grosso. O complexo não está situado em Cuiabá, mas em Várzea Grande, distante cerca de 8 km do centro da capital mato-grossense. Atualmente, o complexo conta com um terminal de passageiros com dois pisos, praça de alimentação, lojas, juizado de menores, câmbio, terraço panorâmico, correios, locadoras, lanchonetes, elevadores, escadas rolantes e climatização.

Para suportar o aumento de fluxo decorrente da realização do Mundial, já está em licitação a ampliação do terminal de embarque internacional. O projeto inclui ainda um aumento

na capacidade de todo o aeroporto. Em lugar dos atuais 580 mil passageiros que o Marechal Rondon recebe por ano, poderão circular pelo espaço mais de um milhão de viajantes/ano.

Aeroporto Internacional Marechal Cândido Rondon	atual	projeto
Terminal de Passageiros (m ²)	6.250	13.752
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	580.000	1.000.000
Estacionamento de Veículos (m ²)	10.535	17.100

Fonte: Infraero (mar/2009)

Desafios e oportunidades

Cuiabá terá como primeiro e fundamental desafio viabilizar a reforma de seu estádio. Caso não consiga comprovar que o empreendimento dará retorno à iniciativa privada, vai contar apenas com os recursos do governo federal. A cidade já espera a inclusão dos seus projetos no PAC da Mobilidade Urbana (ou PAC da Copa 2014), inclusive para a viabilização do projeto do VLT.

O desenvolvimento do turismo nacional e internacional deverá ser o grande legado do estado, ao sediar o evento de 2014. A Copa no Pantanal será uma oportunidade inédita para mostrar ao mundo uma das maiores planícies de sedimentação do mundo, com aproximadamente 140 mil km², com ampla diversidade de flora e fauna e uma das maiores extensões úmidas contínuas do planeta.

Um dos pontos críticos para receber o fluxo ampliado de turistas está no seu aeroporto. Conta com grandes áreas para expansão, tendo a Infraero projetado uma nova pista.

Outro desafio importante é balancear o investimento na construção de um estádio padrão Fifa ao retorno com a expansão permanente e sustentada do turismo, uma vez que o futebol mato-grossense não tem, ainda, esse potencial.

O desenvolvimento do turismo nacional e internacional deverá ser o grande legado do Mato Grosso na Copa de 2014



Fotos Castro Mello Arquitetos



Embora o governo estadual tenha recursos e capacidade de endividamento para investir no estádio, essa destinação de recursos pode comprometer a capacidade de contrapartida para os necessários investimentos na infraestrutura.

Outra demanda importante está na mobilidade urbana. Com população próxima a um milhão de pessoas, o aglomerado Cuiabá-Varzea Grande já enfrenta sérios problemas de tráfego para os quais o estado já apresentou os seus projetos para serem considerados no PAC da Mobilidade Urbana, também caracterizado como PAC da Copa.

O Mato Grosso tem como um dos principais desafios, enfatizar as suas vitrines e superar as vidraças, o que já vem fazendo. Mas tem um prazo curto para reverter as imagens negativas.

Imagens ilustrativas do projeto para o novo estádio Verdão, em Cuiabá

Evento do Sinaenco em Cuiabá

Cuiabá reuniu mais de 3 mil pessoas no seminário "Copa 2014 - Desafios e Oportunidades", que contou com a parceria do Sinaenco, presente nas discussões sobre os aspectos da infraestrutura que deverão ser foco de atenção até o Mundial. O evento foi realizado no dia 19 de maio de 2009, no Centro de Eventos do Pantanal.

Quem participou

João Alberto Viol – Vice-Presidente do Sinaenco

Luiz Carlos Richter Fernandes – Presidente do Sinduscon/MT

Wilson Pereira dos Santos – Prefeito de Cuiabá

Yuri Bastos – Presidente do Comitê Pró-Copa no Pantanal

Vista aérea da
região central de Cuiabá



CURITIBA

Paraná

População: 1.828.092
(estimativa IBGE/2008)

Área: 430,967 km²

Densidade: 4.202,83 hab/km²

IDH: 0,856
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 29,8 bilhões
(IBGE/2006)



Rodrigo Prada / Mandarim

Arena da Baixada: reforma nas áreas vip, salas de imprensa e estacionamentos, para poder abrigar os jogos da Copa

A Arena da Baixada, do Atlético Paranaense, está passando por reformas e até 2012 terá capacidade para 41 mil pessoas

Curitiba é hoje considerada a capital com melhor qualidade de vida do país, e é recomendada como cidade-modelo pela Unesco para a reconstrução de cidades que sofreram intervenção militar. A cidade destaca-se principalmente por seu sistema de transporte público. Projeta-se ainda nas áreas de educação, saúde e preservação do meio ambiente. De acordo com estimativas recentes, a capital paranaense tem 51,5m² de área verde por habitante, quase o triplo da área mínima recomendada pela ONU e um dos índices mais altos do país. Seu polo industrial diversificado lhe dá o posto de quarta maior economia do Brasil.

O estádio de Curitiba

Curitiba conta com o Estádio Joaquim Américo Guimarães, do Clube Atlético Paranaense, que tem características multi-uso. Apelidado de Arena da Baixada, o espaço foi construído em 1924 e reinaugurado em 1997.

A arena é equipada com vestiários, camarotes, camarins para shows e sistema de segurança, com mais de 200 câmeras. O estádio está passando por reformas, e a previsão é de que até julho de 2009 seu anel inferior receba cinco mil novos assentos, elevando o número de lugares para 31 mil. Em 2012 espera-se que a capacidade seja elevada para 41 mil pessoas.

Mesmo que o estádio não possa receber as partidas inaugural ou final da Copa,



as reformas prometem prepará-lo para sediar outros jogos. As melhorias devem ser feitas nas áreas VIP, salas de imprensa e estacionamentos.

Segundo o projeto de Curitiba para a Copa de 2014, todas as reformas e ampliações serão realizadas com investimentos privados e terão sustentação econômica em função dos jogos dos campeonatos estaduais e nacionais.

Visibilidade para o turismo

A principal vantagem para Curitiba ao receber a Copa 2014 seria conquistar definitivamente um lugar no rol das metrópoles cosmopolitas do mundo.

A cidade destaca-se no mercado de turismo de negócios, e é a terceira cidade brasileira mais visitada por estrangeiros que vêm ao Brasil a negócios, de acordo com o Plano Aquarela Embratur 2007. Mas apesar de não se destacar como destino turístico de passeio, Curitiba conta com atrativos, como a Rua 24 Horas, a Ópera de Arame, o Museu Oscar Niemeyer, o anfiteatro da Pedreira Paulo Leminsky, além de uma cena cultural expressiva e um bairro (Santa Felicidade), inteiramente dedicado à gastronomia.

A intenção é aumentar o número de visitantes à cidade – que hoje chegam a 2.240.659 por ano – e seu tempo de permanência, atraindo turistas a outros

Teatro Ópera do Arame: arquitetura contemporânea e atração turística de Curitiba

Curitiba destaca-se no mercado de turismo de negócios. É a terceira cidade brasileira mais visitada por estrangeiros em viagens de negócios

Além dos corredores com ônibus articulados, Curitiba vai implantar um metrô elevado e planeja melhorar o acesso a cidades do interior e capitais de estados vizinhos

pontos de interesse do Paraná, como Foz do Iguaçu, um dos cartões postais brasileiros mais reconhecidos pelos turistas, ou a ferrovia Curitiba-Paranaguá, que cruza a Serra do Mar e passa por localidades como Morretes e Antonina.

Infraestrutura hoteleira

Curitiba possui 160 hotéis e 13 mil quartos atualmente, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH). A previsão da entidade é que até 2014 esses números cresçam para 184 hotéis e 14.950 quartos. Além disso, as regras de hospedagem da Fifa permitem a inclusão de hotéis que se localizem em um raio de até 120 km da sede principal. No caso de Curitiba, essa área inclui desde o litoral paranaense até Ponta Grossa.

Mobilidade e acessibilidade

Curitiba planeja muitas melhorias para seu sistema viário, que já é considerado modelo. A cidade programa investimentos na ordem de R\$ 400 milhões para o Núcleo Urbano Central de sua região metropolitana. Está prevista, ainda, a construção de 53,6 km de vias para um corredor metropolitano de ônibus.

A cidade também está trabalhando para melhorar a conectividade com outras cidades do interior e capitais de estados vizinhos. Já estão em andamento obras na rodovia Regis Bittencourt, que liga Curitiba a São Paulo; na BR 101, na ligação com Florianópolis; e na BR 116, a caminho do Rio Grande do Sul; e existem planos para investir nas rotas para Londrina, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu e Litoral. A prefeitura municipal planeja ainda a implantação de um metrô elevado, que em sua primeira fase ocuparia 13 km da BR-116 e atenderia a 183 mil pessoas/dia.

O transporte público de Curitiba serviu de inspiração para o TransMilênio, sistema de transporte de Bogotá, na Colômbia. Veículos biarticulados expressos (os chamados *ligeirinhos*) conectam terminais integrados em diferentes regiões do município por trajetos desprovidos de paradas intermediárias, e vias exclusivas que facilitam a circulação dos veículos. A cidade também é dotada de ciclovias que interligam os parques e logradouros da cidade. Os visitantes contam também com a Linha Turismo, que circula nos principais pontos de interesse da capital.

Museu Oscar Niemeyer: arte e arquitetura junto ao Centro Cívico e ao Bosque do Papa





Infraestrutura aeroportuária

Curitiba conta com o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, com terminal de passageiros dividido em três pisos com capacidade de atender a quatro milhões de passageiros por ano, o que o torna o oitavo maior aeroporto brasileiro. O aeroporto passará por uma reforma que visa a aumentar a capacidade de atendimento para seis milhões de passageiros por ano até 2014. A primeira fase da obra contempla a ampliação do pátio de aeronaves e terminal de passageiros.

Curitiba é modelo no transporte público. Na foto o sistema de veículo biarticulado expresso, o popular “ligeirinho”

Aeroporto Afonso Pena	atual	projeto
Tamanho da Pista (m)	Pista Principal 2.215 Pista de apoio 1.800	Pista Principal 2.215 Pista de apoio 1.800
Pontes de Embarque (un)	6	Em estudo
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	4 milhões	6 milhões

O Aeroporto Afonso Pena passará por uma reforma que visa a aumentar a capacidade de atendimento para seis milhões de passageiros por ano até 2014

Fonte: Infraero (mar/2009)

Evento do Sinaenco em Curitiba

Cerca de 180 pessoas compareceram ao seminário “Desafios do Paraná para sediar a Copa de 2014”, promovido pelo Sinaenco/PR no dia 5 de fevereiro de 2009, no auditório do Sinduscon/PR.

Quem participou

Alcidino Bittencourt Pereira – Coordenador da Região Metropolitana de Curitiba

Carlos Arcos Ettlin – Arquiteto do projeto de modernização da Arena da Baixada

Djalma Rocha Al-Chueyr Martins Pereira – Professor da UFPR

Gilberto Piva – Vice-Presidente do Crea/PR

Eduardo Sciarra – Deputado Federal

Hamilton Pinheiro Franck – Presidente do Sinduscon/PR

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

José Roberto Bernasconi – Presidente Nacional do Sinaenco

Juliana Vellozo Almeida Vosnika – Secretária Municipal de Turismo

Luiz de Carvalho – Assessor do Prefeito de Curitiba Eduardo Sciarra

Luiz Mehl – Presidente do Instituto de Engenharia do Paraná

Márcio Roberto Fernandes – Vice-Presidente do Sinaenco/PR

Marlus Coelho – Presidente do Sinaenco/PR

Orlando Pessuti – Vice-Governador do Estado do Paraná e Deputado Federal

Suzana Lins Affonso da Costa de Andrade – Arquiteta do IPPUC

Patrocínio



FLORIANÓPOLIS

Santa Catarina

População: 402.346
(IBGE 2008)

Área: 433,317 km²

Densidade: 928,5 hab/km²

IDH: 0,875
(PNUD/2000)

PIB: R\$ 6,25 bilhões
(IBGE/2005)



Rubens Chaves

A capital-ilha de Florianópolis, conhecida pela beleza natural de seus muitos ecossistemas, ostenta a fama de ter cem praias, entre elas a da Joaquina

O acesso à arena do Figueirense precisará ser equacionado, pois em dias de jogos com elevada lotação, o trânsito se complica nas ruas e avenidas do entorno

Vista aérea da ilha de Florianópolis, com destaque para o futuro estádio Figueirense

Considerada a capital brasileira do surfe, Florianópolis se destaca por suas belezas naturais. É uma das três ilhas-capitais do Brasil, além de Vitória (ES) e São Luís (MA). Com litoral bastante recortado, possui várias enseadas, pontas, ilhas, baías e lagoas. É a quarta cidade em qualidade de vida do país, além de ser a capital brasileira com melhor índice de desenvolvimento humano (IDH), de acordo com relatório da ONU. Um de seus ícones é a Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926, primeira ligação rodoviária entre a ilha e o continente.

Localizada no centro-leste do estado, oferece mais de 100 praias. É o segundo município mais populoso do estado de Santa Catarina, atrás de Joinville. Sua economia é baseada no turismo, comércio, prestação de serviços públicos e indústria de transformação. Nos últimos anos, a indústria do vestuário e a informática vêm-se tornando também setores de grande desenvolvimento local.

Estádio Orlando Scarpelli

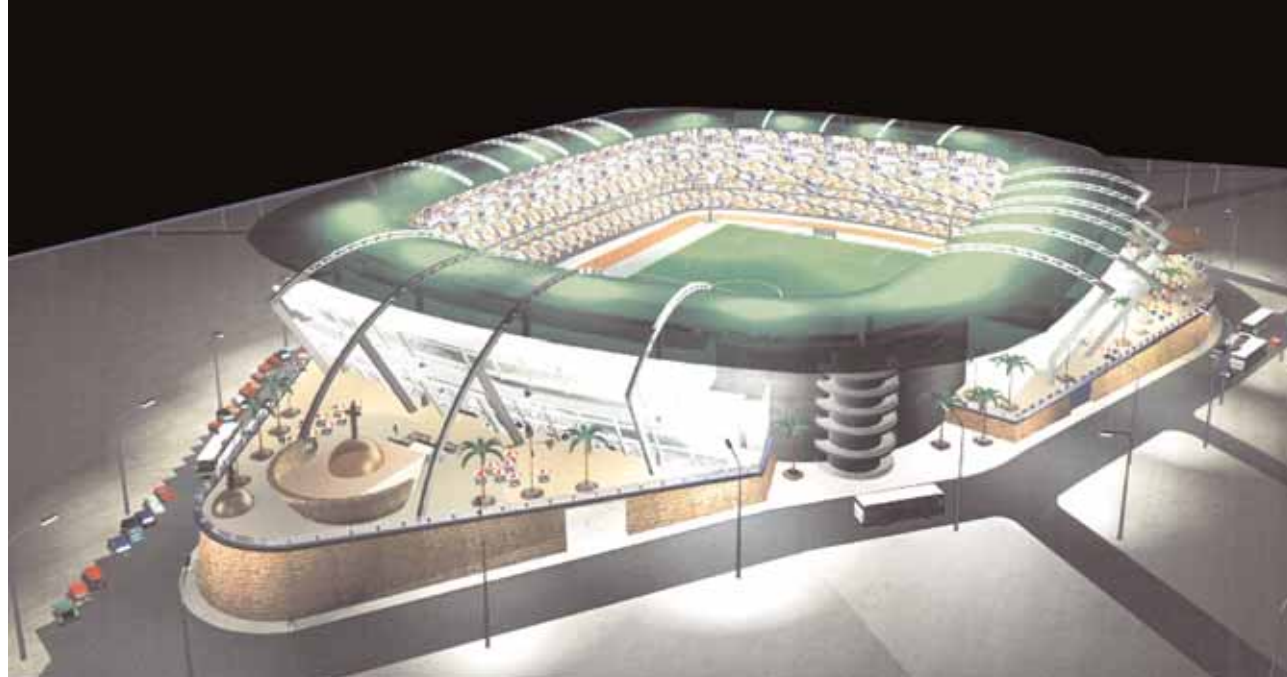
Para receber os jogos da Copa 2014, Florianópolis deverá construir uma nova arena no local onde está hoje o estádio Orlando Scarpelli, do Figueirense Futebol Clube. O Arena Florianópolis, como está sendo chamado, terá capacidade para 42.470 lugares, e contará com a construção de dois centros comerciais e um hotel, além de uma praça ao redor do estádio para facilitar a movimentação dos torcedores. Isso permitiria o uso por toda a semana, reduzindo a ociosidade, já que ocupação média anual prevista é de 40 jogos.

O projeto do novo estádio prevê ainda estacionamento subterrâneo com 2,9 mil vagas. No entanto, o acesso ao estádio precisará ser equacionado, pois em dias de jogos com elevada lotação o trânsito se complica bastante nas ruas e avenidas do entorno. Será necessário haver interligação com sistemas de transportes de massa de média capacidade, com um terminal à distância máxima de 1,5 km.

A implantação do novo estádio depende ainda de mudanças na lei de zoneamento. A acessibilidade terá de ser alterada, pois atualmente é comprometida pela ca-



Divulgação Figueirense



rência de infraestrutura viária. A obra está orçada em R\$ 250 milhões, com recursos que virão da iniciativa privada, por meio de parceiros do Figueirense.

Equacionar a cidade para o turismo

O turismo é hoje uma das mais importantes atividades econômicas de Florianópolis. A riqueza e a diversidade dos ecossistemas existentes na ilha aumentam o potencial turístico de Florianópolis, o que pode gerar receitas cada vez mais significativas. Porém, o desafio é garantir a conservação desta biodiversidade com o maior fluxo de turistas. A capital tem uma combinação variada de ecossistemas, que a tornam destino preferencial dos praticantes de esportes ligados à natureza: mar, montanha, Mata Atlântica, lagoas, rios, cavernas, restingas, mangues, ilhas oceânicas e dunas.

No entanto, a indústria do turismo também gera problemas. Congestionamentos no trânsito, praias sujas e águas poluídas são questões que precisam ser equacionadas. Florianópolis pode aproveitar esta grande oportunidade para estruturar e resolver as questões urbanas, incrementar o turismo internacional e planejar ações voltadas para a sustentabilidade ambiental.

A rede hoteleira

O parque hoteleiro de Florianópolis oferece mais de 15 mil leitos, 65% nos balneários e 35% no centro urbano. A partir de 1980, em decorrência do incremento da economia e da atividade turística, a cidade passou a receber visitantes provenientes dos países vizinhos (Argentina, Paraguai e Uruguai), motivados pelas belezas naturais. E nos anos de 1990, Florianópolis começou a atrair bandeiras de hotéis de redes nacionais e internacionais.

Atualmente, a construção de um Centro de Convenções colocou a cidade na rota do turismo de negócios e eventos. Com capacidade para 5 mil pessoas e área construída de 17 mil m², o CentroSul deverá consolidar-se como o centro de convenções do Mercosul. O foco no turismo de negócios irá contribuir para reduzir a sazonalidade que gera capacidade ociosa na rede hoteleira e demais

Perspectiva do projeto do novo estádio do Figueirense, o Orlando Scarpelli, ou Arena Florianópolis

O desafio de Florianópolis é garantir a conservação da biodiversidade com o maior fluxo de turistas

Para incrementar o transporte público há previsão de linha de Veículo Leve sobre Trilhos ou de metrô de superfície

segmentos econômicos de Florianópolis, que praticamente entram em recesso após a temporada de verão.

Transporte de média capacidade

O transporte público em Florianópolis é realizado principalmente com ônibus, por meio do Sistema Integrado de Transporte, formado por seis Terminais de Integração. Nesse sistema, as linhas alimentadoras ligam os bairros aos terminais regionais que, por sua vez, se conectam com o Terminal Central (Ticen) pelas linhas principais.

O transporte marítimo é pouco utilizado, mas existem linhas regulares de transporte lacustre na Lagoa da Conceição, ligando a Costa da Lagoa – sem acesso por terra – à margem oposta.

Para incrementar o transporte público de média capacidade, há previsão de linha de VLT (veículo leve sobre trilhos) ou metrô de superfície que passaria pela ponte Hercílio Luz, fazendo a ligação entre a ilha e o continente. Numa primeira etapa, a linha partiria do continente e chegaria até o campus da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). A prefeitura já encaminhou projeto de traçado que passaria pela futura avenida Beira-mar Continental, com travessia pela ponte Hercílio Luz até o Ticen. Nesse ponto, a linha seguiria pelas avenidas Paulo Fontes e Beira-mar Norte até a UFSC. No futuro, com a duplicação da rua Deputado Antônio Edu Vieira, no Pantanal, o metrô passaria pelo morro, chegando no centro novamente. Existe ainda a possibilidade de a linha seguir até o aeroporto.

Aeroporto Hercílio Luz

Florianópolis é atendida pelo Aeroporto Internacional Hercílio Luz, cuja demanda de turistas aumenta ano a ano, principalmente durante a temporada de verão. Por isso, o atual terminal de passageiros ficou pequeno. Atualmente, o aeroporto tem capacidade para 980 mil usuários por ano, mas recebeu, em 2007, quase 2 milhões de passageiros.

Em breve, a cidade será contemplada com a ampliação do aeroporto, que ganhará um novo terminal com capacidade para receber 2,7 milhões de passageiros por ano. A previsão é de concluir as obras em 2012.

Desafios e oportunidades

A cidade é um grande destino turístico de lazer, principalmente para os turistas do Cone Sul.

Um problema para Florianópolis é seu território limitado, reduzido ainda mais pelas limitações ambientais: cerca de 70% do seu território tem restrições para a sua ocupação e uso.

A Copa 2014 poderá atrair mais turistas para a capital, principalmente no pós-Copa, quando os atrativos da ilha tiverem mais visibilidade. Mas esse aumento do fluxo turístico pode comprometer as condições naturais e ambientais que trouxeram os atuais visitantes. Seu principal desafio é resolver esse dilema.



Aeroporto Hercílio Luz	atual	projeto
Terminal de Passageiros (m ²)	8.440	33.600
Pátio de Aeronaves (m ²)	20.187	141.698
Posições de Aeronaves (un)	5	12
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	980.000	2.700.000
Pontes de Embarque (un)	0	5
Estacionamento de Veículos (un)	500	1.800

Fonte: Infraero (mar/2009)

Vista aérea de Florianópolis, com suas muitas enseadas e braços de terra

Evento do Sinaenco em Florianópolis

O Sinaenco/SC realizou, no dia 25 de novembro de 2008, o evento “Desafios de Santa Catarina para sediar a Copa de 2014”, no qual se debateu os aspectos da infra-estrutura que o estado deve priorizar para sediar com sucesso uma das chaves do campeonato.

O encontro aconteceu no auditório da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, em Florianópolis.

Quem participou

Abelardo Pereira Filho – Presidente da ACE

Carlos Abraham – Senge/FNC

Carlos Gonzaga Aragão – PMF e Figueirense Futebol Clube

Gilmar Knaesel – Secretário Estadual de Turismo, Cultura e Esporte

João Alberto Viol – VP de Gestão e Assuntos Institucionais do Sinaenco

Joceli de Souza – Representante do Governo do Estado
e Membro do Comitê Executivo

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

José Carlos Rauem – Presidente do Senge/SC

Paulo Aragão – Presidente da ABES-SC e Conselheiro do Sinaenco/SC

Raul Zucatto – Presidente do CREA-SC

Rodrigo Capella – Procurador Jurídico da Federação Catarinense de Futebol

Wagner Sandoval Barbosa – Presidente da ACEOP

Patrocínio



FORTALEZA

Ceará

População: 2.473.614
(IBGE 2008)

Área: 313,140 km²

Densidade: 7,903 hab/km²

IDH: 0,786
(PNUD/2000)

PIB: R\$ 22,5 bilhões
(IBGE/2006)



João Prudente

Fortaleza: belas praias, boa gastronomia e música

Fortaleza foi fundada em 1726, vizinha a 34 km de praias, no Nordeste do Brasil. A capital cearense é a cidade mais povoada do estado e a 5ª do Brasil, e ganhou fama internacional por suas belezas naturais: rios, lagoas, manguezais e praias.

A capital é reconhecida por sua gastronomia e pela alegria de seu forró. Outras atrações da cidade são o parque temático Beach Park, que recebe uma média de 500 mil visitantes por ano; o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, que conta com museus, teatros, cinemas, bibliotecas e planetário; e a orla, que concentra barracas de praia ofertando quitutes e artesanato e casas de shows. Fortaleza tem recebido um número cada vez maior de turistas brasileiros e estrangeiros, especialmente vindos de Portugal, Itália e França.

O Governo do Estado e a prefeitura vem investindo também no turismo de eventos e negócios. Em 2007 construíram em parceria um novo centro de convenções, o Pavilhão de Feiras e Eventos de Fortaleza.

Estádio, o Castelão

Os principais estádios de Fortaleza são o Plácido Castelo, o Castelão, e o Presidente Vargas, mais conhecido como PV. No Castelão acontecem quase todas as partidas dos dois principais times locais, o Ceará e o Fortaleza, atualmente na série B.

O Plácido Castelo é o mais moderno do Ceará, e tem 58 mil lugares numerados. O espaço conta com camarotes climatizados, vestiários, camarins-suítes e bares panorâmicos. Para adequar-se às exigências da Fifa, o estádio precisaria

O Castelão é o estádio mais moderno do Ceará e tem 58 mil lugares numerados

aumentar seu número de vagas de estacionamento interno e externo e também melhorar a oferta de cabines para a imprensa.

O Castelão deverá passar por uma reforma, conforme projeto já encaminhado à Fifa, com a viabilização por meio de investimentos do setor privado. Mas o retorno aos investidores depende da equação “número de jogos realizados x taxa de ocupação x ingresso médio”. A solução seria aumentar a renda do estádio com a realização de shows ou a utilização comercial de suas áreas.

Infraestrutura para o turismo

Destino de grande número de turistas brasileiros e estrangeiros, Fortaleza possui uma boa rede hoteleira com quase 17 mil leitos distribuídos por mais de 200 opções de hospedagem, a maior parte localizada próxima à orla. Com o turismo sempre em ascensão, a cidade já testemunha a expansão de luxuosos resorts, que devem aumentar em muito o número de quartos disponíveis.

Desigualdade e criminalidade

Se por um lado na orla a beleza da cidade atrai os dólares do turismo, nos bairros mais distantes ficam evidentes a desigualdade social e os problemas decorrentes dessa situação, que a bem da verdade é comum a várias capitais brasileiras. Cerca de 1/3 da população de Fortaleza vive em favelas, existentes em quase todas as regiões da cidade e alimentadas pela contínua migração.

A criminalidade também é relevante na capital e começa a ser enfrentada pelo governo, com ações de fiscalização 24 horas por dia, em todos os bairros da cidade. A exploração sexual é um problema recorrente na mídia local e nacional, porque a cidade tem sido palco de redes de prostituição, inclusive infantil, com alvo no turista estrangeiro. Desde 2007 a prefeitura e o Ministério do Turismo vêm realizando ações para o combate a essa atividade.

A cidade já testemunha a expansão de luxuosos resorts

Teatro José de Alencar, edifício histórico restaurado há 20 anos e uma das grandes atrações culturais de Fortaleza



Cerca de R\$ 128 milhões em obras e R\$ 45 milhões em desapropriações são necessários para melhorar o trânsito urbano

Mobilidade urbana

Fortaleza constituiu um sistema interligado de transporte coletivo, com sete terminais integrados de ônibus urbano, dois terminais não integrados e duas estações rodoviárias. Para receber a Copa, o governo do Ceará pretende ampliar a rede viária estruturante da Região Metropolitana de Fortaleza, o que beneficiaria 13 municípios. A estimativa de investimentos para 2009 é de R\$ 128 milhões em obras e R\$ 45 milhões em desapropriações.

Aeroporto Pinto Martins

O Aeroporto Internacional Pinto Martins possui um pátio de manobras de 153 mil m², que permite acomodar simultaneamente 14 aeronaves, e terminal de passageiros dividido em quatro pisos, com 31 balcões de check-in. Segundo os projetistas, o terminal de passageiros, inaugurado em 1998, terá uma vida útil de 50 anos. O plano 2014 da Infraero prevê investimentos de R\$ 583,5 milhões em várias obras, como um novo terminal, ampliação do estacionamento, construção de área para manutenção de aeronaves, entre outras intervenções.

Aeroporto Pinto Martins ganhará um novo terminal, estacionamento maior e uma nova área de manutenção dos aviões

Aeroporto Internacional Pinto Martins	atual	projeto
Estacionamento de Veículos (un)	730	4.000
Pátio de Aeronaves (m ²)	152.857	190.857
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	38.500	68.721
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	3 milhões	8 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)





Ilustrações do projeto de reforma do Castelão. Para viabilizar a obra, garantindo o aumento na renda, o novo estádio abrigará a realização de shows e a utilização comercial de suas áreas.

Desafios para Fortaleza

Os desafios e oportunidades de Fortaleza e do Ceará para a Copa de 2014 transcendem o evento esportivo e projetam benefícios para 2015 e anos subsequentes.

As maiores dificuldades da cidade envolvem carências históricas de infraestrutura urbana, em sistemas de transporte, saneamento e limpeza pública.

Um grande desafio a vencer é o estigma recebido pela presença da prostituição, particularmente a infantil, que pode atrair um turismo indesejável.

Além disso, é necessário equacionar a sustentação econômica do novo Castelão. O estádio está localizado em uma periferia urbana, cercado por moradias de baixa renda, o que exigirá um planejamento e investimentos maciços no entorno, como parte dos preparativos para receber a Copa.

O estádio está localizado em uma periferia urbana que exigirá um planejamento e investimentos maciços no entorno

Evento do Sinaenco em Fortaleza

A capital cearense recebeu o seminário “Desafios de Fortaleza para sediar a Copa de 2014” no dia 11 de março de 2009. Um público de quase 200 participantes discutiu, entre outros assuntos, a situação dos estádios no Ceará e a mobilidade urbana na capital.

Quem participou

Antônio Custódio Santos Neto – Presidente do IAB/CE

Antonio Salvador da Rocha – Presidente do Crea/CE

Daniel Lustosa – Coordenador do Transfor

Delberg Ponce de Leon – Vice-Presidente do Sinaenco/CE

Edilson Aragão – Arquiteto do Metrofor

Fausto Nilo Costa Júnior – Arquiteto e Urbanista

Ferruccio Feitosa – Secretário do Esporte do Ceará

Gony Arruda – Deputado Estadual

João Alberto Viol – Vice-Presidente do Sinaenco

Mário Elízio Aguiar Soares – Crea/CE

Otacílio Borges – Secretário Adjunto da Infraestrutura do Ceará

Roberto Márcio Dutra Gomes – Secretário de Esporte e Lazer de Fortaleza

Thereza Neumann Santos de Freitas – Presidente do Senge/CE

Dragão do Mar, importante centro cultural e artístico de Fortaleza, com casario do centro histórico ao fundo



Dorival Moreira

Patrocínio



GOIÂNIA

GOIÁS

População: 1.265.394
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 739,492 km²

Densidade: 1.683,1 hab/km²

IDH: 0,832
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 15,8 bilhões
(IBGE/2006)

A requalificação do estádio está baseada em estudo de pré-viabilidade técnica e econômica para propiciar eventos de grande porte, culturais ou de negócios

Goiânia foi fundada em 1933 e, assim como Brasília, desenvolveu-se a partir de um plano urbanístico, tendo sido construída com o propósito de funcionar como o centro político e administrativo do estado de Goiás.

É costume dizer que na capital há uma árvore para cada habitante. Exageros à parte, Goiânia mantém uma taxa de arborização de cerca de 30% do seu território e, de acordo com a ONU, é considerada a segunda cidade do mundo com mais áreas verdes.

A privilegiada localização geográfica faz da cidade um ponto de referência para a realização de eventos no Centro-Oeste do país.

Estádio Serra Dourada

Em boa fase, o futebol goiano poderá gerar renda suficiente para viabilizar a reforma do Estádio Serra Dourada, na forma de uma parceria público-privada. Além do Goiás, que segue na série A do Brasileirão, na série B destacam-se o Vila Nova e agora o Atlético de Goiás, fazendo uma utilização intensa do Serra Dourada.

Inaugurado em 1975, o estádio tem capacidade para mais de 50 mil espectadores e suas dimensões estão de acordo com o exigido pela Fifa (110 m x 75 m), com sistema de irrigação e de drenagem do campo eficientes. Seu estacionamento tem capacidade para 10 mil veículos.

Com localização privilegiada, dada a facilidade de acesso ao centro, aeroporto e polo hoteleiro, o Serra Dourada já sediou importantes competições regionais, nacionais e internacionais. Mas algumas intervenções estão sendo propostas para o estádio ser palco de jogos da Copa. Entre elas estão a expansão do estacionamento (vertical ou em subsolo); esquema de segurança e informação com câmaras de alta definição; modernização das instalações elétricas e de toda a infraestrutura do estádio: marquises, assentos, placares eletrônicos, centros de imprensa, entre outros.

A requalificação do estádio em uma arena multiuso está baseada em estudo específico de pré-viabilidade técnica e econômica para propiciar eventos de grande porte, sejam culturais ou de negócios.

Turismo para o agronegócio

Para se firmar como um polo turístico internacional, a capital goiana precisará tornar-se um centro mundial do agronegócio, ponto forte da economia da re-



Estádio Serra Dourada:
Inaugurado em 1975, abriga
mais de 50 mil espectadores

gião. Isto considerando que são pouco competitivos seus atrativos de ecoturismo, se comparados, por exemplo, com o Pantanal e a Amazônia.

A rede hoteleira da cidade é insuficiente ainda para atender à demanda prevista da Copa. Mas o turismo de negócios faz crescer o setor hoteleiro de Goiânia, que já ultrapassa 12 mil leitos em todas as categorias de hospedagem. Em 2008, a capital registrou em relação a 2007 crescimento de 26,6% no número de reservas e de 36,45% no de diárias para o público executivo.

Mobilidade urbana

Goiânia deixa a desejar neste quesito. Todo o transporte coletivo é realizado por ônibus, o que gera congestionamentos e carros superlotados nas horas de pico.

Algumas alternativas visam a sanar este problema. Uma delas é a implantação de um sistema de ônibus em corredores exclusivos, com estações fechadas, a exemplo do que ocorre em capitais como Curitiba. A implantação de uma rede metroviária não está descartada, mas o que há de concreto até o momento são apenas os investimentos na melhoria do sistema atual.

O que poderá facilitar o acesso e otimizar o fluxo de veículos no entorno do estádio Serra Dourada e nas interligações com os vários bairros das regiões impactadas pelo evento será a implantação de uma série de obras viárias. Entre elas, a construção de viadutos ligando setores distintos da cidade. Para desafogar o trânsito de veículos oriundos de diversos condomínios horizontais da re-

A rede hoteleira da cidade é insuficiente para atender à demanda prevista da Copa

gião leste da cidade, por exemplo, a opção encontrada foi um viaduto sobre a BR-153, nas imediações do Paço Municipal.

A acessibilidade urbana de Goiânia contará com prolongamentos viários e várias passagens subterrâneas, que viabilizarão o trânsito local, evitando congestionamentos. Com o objetivo de distribuir o trânsito de veículos pesados, desafogando a região central da cidade, será finalizado o Anel Viário de Goiânia (custo total estimado em R\$ 321 milhões), que tem extensão total de 80 km, dos quais 17 já estão concluídos.

No que se refere à acessibilidade regional, a estratégia do PAC para Goiás é ampliar a estrutura logística existente, com o intuito de melhorar as condições de interligação com outros estados do Centro-Oeste e Sudeste. A duplicação de rodovias está entre as ações do projeto. Encontra-se quase em fase final a duplicação da BR-153, com 89% de trecho concluído.

Aeroporto Internacional Santa Geneveva

Inaugurado em 1955, o Santa Geneveva ocupa uma área de quase 4 milhões de m², com pista de pouso e decolagem capaz de comportar aeronaves de médio porte.

Com capacidade para 600 mil passageiros por ano, seu terminal vem recebendo um número muito superior à sua capacidade operacional. Em 2008, por exemplo, o movimento foi de um milhão de passageiros. Para solucionar esta situação de sobrecarga, a Infraero iniciou a construção de um novo terminal de embarque e desembarque, com área de aproximadamente 28 mil m² e capacidade de atendimento para 2 milhões de passageiros/ano.

Mantendo a concepção arquitetônica do projeto inicial, o complexo aeroportuário terá capacidade de atender três milhões de passageiros por ano, podendo chegar até 12 milhões até 2014. O projeto (no valor de R\$ 322 milhões), tem previsão de término para 2012.

Aeroporto Santa Geneveva	atual	projeto
Terminal de Passageiros (m ²)	6.221	28.615
Pátio de Aeronaves (m ²)	21.263	72.265
Posições de Aeronaves (un)	6	11
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	600.000	2.100.000
Estacionamento de Veículos (m ²)	7.000	20.243

Fonte: Infraero (mar/2009)



Oportunidades e desafios

Para sediar a Copa 2014, Goiânia conta com acessibilidade internacional e regional garantidos; estádio moderno e potencial esportivo. A cidade também não requer grandes obras para a segurança energética, nem obras de expressão nas áreas de saneamento, urbanização de favelas e habitação dentro do PAC.

Tudo leva a crer que o grande desafio de Goiânia é transformar-se em uma cidade mundial, apoiada no desenvolvimento do agronegócio, concentrando na cidade as tradings, assim como as principais empresas – nacionais e internacionais – que atuam no ramo do agronegócio. O Brasil caminha para ser o líder mundial dos biocombustíveis e esse papel requer uma base urbana.

Para isso será necessário configurar a cidade desejada pelo poder público e pela sociedade goianense com a infraestrutura de telecomunicações e o seu sistema de transportes, principal gargalo do município. A realização do Mundial será uma forma de antecipar esse desafio e agilizar a transformação.

Haverá uma aceleração do crescimento demográfico, tornando indispensável a implantação de um sistema de transporte coletivo de alta capacidade.

Tudo isso requer todo um planejamento e estratégia, com o apoio do Governo Federal.

Relógio das Flores, um dos “cartões-postais” da cidade

O principal desafio de Goiânia está na capacidade de aproveitar a Copa para e tornar-se um polo mundial do agronegócio

Evento do Sinaenco em Goiânia

O Sinaenco marcou presença no seminário Goiânia 2014 – A Copa do Mundo no Coração do Brasil, Perspectivas e Benefícios, que aconteceu no dia 18 de dezembro de 2008 no Castro's Park Hotel, na capital goiana.

Quem participou

Barbosa Neto – Diretor do Comitê Executivo Goiás na Copa 2014

Fábio Lenza – Vice-presidente da Caixa Econômica Federal –
Representante do BNDES

Gabriela Santoro de Castro – Gerente de Projetos do Ministério do Esporte

Íris Rezende – Prefeito de Goiânia

João Alberto Viol – Vice-presidente do Sinaenco

Jovair Arantes – Deputado Federal

Lúcia Vânia – Senadora da República

Maurício Girardello – Sócio da Price Water House Coopers

Paulo Afonso – Presidente da FIEG – Federação das Indústrias
do Estado de Goiás

Talles Barreto – Presidente da Agel – Agência Goiana de Esportes e Lazer

Bosque dos Buritis, na
região central de Goiânia





MANAUS

Amazonas

População: 1.709.010
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 11.401.058 km²

Densidade: 149,9 hab/km²

IDH: 0,774
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 27,2 bilhões
(IBGE/2006)



Vista aérea de Manaus, cidade histórica, base para o turismo da Amazônia

Fundada em 1669, a capital do Amazonas é o maior centro econômico da Região Norte, e a oitava cidade mais populosa do Brasil. Detém o 7º maior PIB do país, e é um importante polo industrial, além do ecoturismo na Amazônia, que tem na cidade um ponto referencial de partida.

No século XIX Manaus conheceu o luxo e a prosperidade propiciados pelo chamado Ciclo da Borracha, e ali foram construídos, com materiais exclusivamente europeus e em estilos art nouveau e neoclássico, imponentes edifícios como o Teatro Amazonas, o Mercado Municipal Adolpho Lisboa, o prédio da Alfândega e o Palácio da Justiça. Hoje visita obrigatória dos turistas, estes locais fazem parte do patrimônio histórico e arquitetônico da cidade.

O novo estádio Vivaldão

Em Manaus, os jogos de futebol são realizados principalmente no Estádio Vivaldo Lima, o “Vivaldão”, com 43 mil lugares, e no Estádio do São Raimundo, com capacidade máxima de 16 mil lugares. Para a Copa de 2014, o projeto é o de demolição do Vivaldão, e a construção em seu lugar de um novo estádio ou arena multiuso. A capacidade estará perto de 48 mil assentos e contará com 11 mil vagas de estacionamento, no estádio e imediações. O estádio deverá estar concluído até o primeiro semestre de 2013, para atender aos jogos da Copa das Confederações, que irá ocorrer no início do segundo semestre.



Como o futebol no Amazonas é incipiente, e seu público ainda pequeno, o retorno do investimento provavelmente não virá da receita dos ingressos. A expectativa é que a obra se pague pelo aumento do turismo na região, que é o grande objetivo de Manaus com a Copa. Desta forma, a iniciativa privada não deverá ser o grande investidor da obra, e o mais provável é que o governo do estado aloque recursos próprios para viabilizar o equipamento.

Infraestrutura para o turismo

Estima-se que os ganhos de visibilidade internacional do Brasil com a ampla cobertura pela mídia do campeonato se revertam em um aumento do fluxo de turistas para a Amazônia, que é um destino quase obrigatório para a maioria dos turistas estrangeiros que vierem para o Brasil em 2014. E Manaus, base para esse turismo ecológico, usufruirá desse incremento durante e no pós-Copa.

Manaus conta com cinco bandeiras de hotelaria (Tropical Hotel, Mercure, Novotel e Ibis) e mais cinco hotéis estão sendo construídos. Mesmo que muito do potencial turístico da cidade ainda esteja por ser melhor explorado, principalmente para atender ao ecoturismo, o objetivo agora é melhorar a recepção ao turista. Para tanto, a cidade precisará ampliar sua rede hoteleira, melhorar a oferta gastronômica e, principalmente, modernizar os sistemas de mobilidade.

Perspectiva artística da nova arena que substituirá o "Vivaldão" para a Copa

A expectativa é que a obra do estádio se pague pelo aumento do turismo na região, grande objetivo de Manaus com a Copa

O principal gargalo na cidade é a mobilidade urbana. Manaus sofre com grandes congestionamentos nas vias de acesso ao centro

Mobilidade urbana

O principal gargalo na cidade de Manaus, quando se discute infraestrutura, é a mobilidade urbana. A cidade sofre com grandes congestionamentos nas vias de acesso ao centro e a Copa já é vista como uma oportunidade para viabilizar os estudos e projetos para a rápida implantação de sistemas de transportes coletivos de média capacidade, como VLP ou VLT.

Ampliação do aeroporto

Manaus já é atendida por um aeroporto internacional, o Aeroporto Eduardo Gomes, com capacidade para atender à demanda atual. Entretanto, o incremento do turismo esperado a partir da Copa de 2014 exigiu um plano de modernização, que já está sendo concebido. A proposta envolve a ampliação e reforma do terminal de passageiros, a ampliação dos pátios e da pista existente e a construção de uma segunda pista de pouso e decolagem.

A estação de passageiros atual tem 43 mil m² de área, e a área projetada é de 80 mil m². O valor do investimento para esta obra é da ordem de R\$ 192 milhões. Já a ampliação do pátio e pistas do aeroporto devem custar R\$ 600 milhões, com prazo de operação em dezembro de 2013.

Aeroporto Eduardo Gomes	atual	projeto
Pista de Pouso e Decolagem (m)	2700	3000
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	43.659	80.000
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	1,5 milhões	4 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)

Encontro das águas (claras) do Solimões com as do rio Negro: atração turística de Manaus



Maurício Simonetti



Teatro Amazonas, construído em 1896: retrato da riqueza arquitetônica, no auge do ciclo da borracha

Desafios: foco no turismo

O principal desafio de Manaus para esta Copa é atender adequadamente – em padrões internacionais – os turistas que virão em 2014 e após o evento esportivo.

A construção do novo estádio deve ser equacionada nesse contexto, considerando que o retorno dos investimentos na arena virá do turismo, já a partir de 2013.

A conclusão é que todos os investimentos deverão ser feitos para melhorar e modernizar aspectos da infraestrutura, hotelaria e saúde pública.

Outro ponto importante são as ações para conter o desmatamento da Amazônia, talvez a maior ameaça para a estratégia de Manaus em 2014.

Evento do Sinaenco em Manaus

A capital do Amazonas recebeu a comitiva do Sinaenco, no dia 14 de maio de 2009, para debater "Os Desafios de Manaus para sediar a Copa de 2014". O encontro foi realizado na sede da Fieam e reuniu cerca de 100 pessoas entre autoridades, políticos, dirigentes esportivos, engenheiros e arquitetos.

Quem participou

Dênis Minev – Secretário de Planejamento do Amazonas

Ezra Azury Benzion Manoa – Presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas de Manaus – CDL

Fabrcio Lima – Secretário de Esportes de Manaus

João Alberto Viol – Vice-Presidente do Sinaenco

João Alberto Manaus Corrêa – Presidente do Sinaenco/SP

Joaquim Auzier de Almeida – Presidente do Sinduscon/AM

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco **Júlio César Soares da Silva** – Secretário de Esportes do AM

Ralf Amann – Consultor da GMP

Robson Calil Chaar – Sócio da Deloitte

Telamon Barbosa Firmino Neto – Presidente do CREA/AM

Mercado Municipal Adolpho Lisboa, patrimônio histórico e arquitetônico de Manaus



André Seale

NATAL

Rio Grande do Norte

População: 798.065
(estimativa IBGE/2008)

Área: 170,298 km²

Densidade: 4.546,3 hab/km²

IDH: 0,788
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 7,5 bilhões
(IBGE/2006)





A ensolarada Natal, conhecida por ter o “ar mais puro da América”

Visitantes de todos os lugares do mundo escolhem Natal para respirar o “ar mais puro” das Américas, visitar o maior cajueiro do mundo e conhecer as mais de 20 praias com paisagens paradisíacas de dunas e mar límpido e tranquilo. Conhecida como “A Cidade do Sol” (com média de 320 dias de sol por ano), possui em sua história o traço da colonização holandesa e portuguesa.

A cidade foi fundada no dia de Natal, 25 de dezembro de 1599, por Manuel de Mascarenhas Homem, capitão-mor de Pernambuco, que chegou com o objetivo de construir um forte e uma cidade. A idéia era assegurar a posse de Portugal, afastando os franceses. Mas a história da cidade começa mesmo em 1598, com a construção do Forte dos Reis Magos, pelos portugueses.

Capital do Rio Grande do Norte, pertencente à Região Metropolitana de Natal, à Microrregião de Natal e à Mesorregião do Leste Potiguar, Natal é a cidade mais populosa do estado e situa-se numa espécie de triângulo natural com um vértice para o norte, que é banhado de um lado pelo Rio Potengi e de outro pelo Oceano Atlântico. Além do acesso por via aérea e terrestre, Natal conta, ainda, com acessibilidade portuária e vem recebendo cruzeiros nacionais e internacionais, na alta temporada.

Estádio: Arena das Dunas

Planejado no modelo de parceria público-privada, o projeto do novo estádio de futebol da cidade, o Estádio Arena das Dunas, prevê investimento de R\$ 300

milhões. O estádio deverá estar concluído até o primeiro semestre de 2013, para atender aos jogos da Copa das Confederações, que irá ocorrer no início do segundo semestre.

Após a Copa de 2014, o novo estádio pode ter dois destinos: ser uma herança positiva ou negativa para Natal, caso se transforme em um “elefante branco”. O principal desafio é obter a sustentação econômica do novo estádio, que não pode depender apenas da receita de jogos de futebol, mas sim requer outras fontes de renda, como shows musicais e demais eventos culturais. Ou melhor, o desafio para a construção do estádio é focar dois objetivos: o esportivo (futebolístico) e a promoção de um fluxo de turismo permanente pós-Copa.

Para viabilizar o investimento apenas com renda de futebol seria necessário um substancial aumento de público e de renda. Um dos desafios é desenvolver o futebol do Rio Grande do Norte de forma a alcançar e manter dois times na elite (série A) do Brasileirão e alcançar uma participação na Copa Libertadores da América.

O potencial esportivo de Natal é irregular. Já teve um representante (o América) na elite do Brasileirão, em 2007, mas não durou uma temporada. A condição mais recente é fraca, com dois times na série B do Brasileirão. Estes sequer conseguiram chegar às finais do Estadual de 2009, disputado entre dois times do interior, com público e renda muito baixos. Mas, em 2007, o jogo do América contra o Flamengo, pelo Brasileirão, teve 32 mil pagantes, com renda de R\$ 517 mil e ingresso médio de R\$ 16 para uma carga de 32.200 ingressos. Ou seja, casa cheia. Contra o Corinthians, foram 17 mil pagantes, renda de R\$ 265 mil e ingresso médio de R\$ 15. Os números indicam a existência de um potencial, se os times locais estiverem bem posicionados no certame nacional.

Apelos turísticos

A Copa de 2014 justifica investimentos para incrementar a infraestrutura turística e ampliar o tempo de permanência do turista de negócios na capital, além de criar condições para que ele retorne em outras oportunidades.

De 2002 a 2007 dobrou o fluxo turístico, passando de 1.423.886 para 2.096.322. Os voos internacionais triplicaram passando de 5 voos internacionais por semana (em 2002) para 23 que chegam da Argentina, 14 de Portugal, 10 da Espanha, 3 da Itália e mais voos da Holanda, Alemanha, Suécia, Inglaterra, Noruega, Dinamarca e Finlândia. Foram 1.400 voos charters em 2006.

Segundo levantamento da Nasa, em parceria com o INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais), Natal é reconhecida internacionalmente como o “Ar mais puro das Américas”. O município foi eleito pela Aviesp (Associação das Agências de Viagens Independentes do Estado de São Paulo) como melhor destino turístico do Brasil em 2007 e também é uma das cidades com o maior número de leitões turísticos do País (aproximadamente 28 mil).

Acessibilidade e mobilidade

O Rio Grande do Norte conta com oito rodovias federais, que totalizam 1.350 km. É considerada a segunda melhor malha do Nordeste (perdendo apenas para

O principal desafio é obter a sustentação econômica do novo estádio

Segundo levantamento da Nasa e do INPE, Natal tem o “Ar mais puro das Américas”

O sistema de transporte coletivo por ônibus tornou-se obsoleto. Encontra-se em estudo uma licitação para a reestruturação completa do sistema

a da Paraíba). As rodovias mais importantes são a BR 101, 226 e 304 – sendo que a BR 101 é o grande referencial, já que é a maior rodovia do Brasil, ligando Touros, no RN a Osório, no RS. Outra rodovia que facilitará turistas regionais é a BR 304, que liga Natal a Fortaleza, passando por Mossoró, a segunda maior cidade do Rio Grande do Norte. Já a BR 226 liga Natal ao Seridó.

No quesito mobilidade urbana, Natal sofre algumas limitações. Dispõe de um sistema de trem urbano, com 38 km de extensão, onze estações e capacidade para transportar 4 mil passageiros por dia. Apesar dos números a qualidade tem sido considerada insatisfatória.

Outro desafio a enfrentar é o problema do congestionamento: a frota atual de automóveis passa de 260 mil veículos e mais 2.500 são emplacados a cada mês. O sistema de transporte coletivo por ônibus tornou-se obsoleto e não atende às necessidades atuais. Encontra-se em estudo uma licitação para a reestruturação completa do sistema. Outro problema crítico é o estacionamento na via pública, restringindo as faixas de rolamento.

Entre as ações planejadas para melhorar a mobilidade urbana estão o Projeto de Modernização e Expansão do Sistema de Trens Urbanos de Natal; implantação do Eixo de Integração Zona Oeste-Zona Sul; implementação do Sistema de Transporte Rápido de Natal – Fase 1; implantação do corredor turístico cultural; implementação do Sistema de Transporte Rápido de Natal – Fase 2 e melhorias na infraestrutura urbana das cidades que integram a Região Metropolitana.

Infraestrutura aeroportuária

O aeroporto internacional da cidade, Augusto Severo, localiza-se no município limítrofe de Parnamirim, região metropolitana de Natal, conta com 6.224 m de pistas para pousos e decolagens e comporta 25 aeronaves, mas já não atende à demanda de 2 milhões de turistas/ano, entre brasileiros e estrangeiros que acorrem à cidade.

Um novo aeroporto está em fase inicial de construção, o Aeroporto Internacional da Grande Natal/São Gonçalo do Amarante, situado no município de mesmo nome, distante 11 km do centro de Natal. Projetado para ser um aeroporto intermodal (passageiros e cargas), o complexo terá a maior pista de pouso do Nordeste e tem a pretensão de ser “o maior terminal da América Latina”. O

O novo aeroporto terá a maior pista de pouso do Nordeste

Aeroporto Augusto Severo	atual
Tamanhos das Pistas (m)	2.600 1.825 1.800
Área do TPS (m ²)	11.560
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	1,5 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)



complexo, em fase de construção, está incluído no Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

Como será o maior aeroporto de cargas da América Latina, está sendo criada uma ZPE - Zona de Processamento de Exportações – distrito industrial para a instalação de empresas voltadas essencialmente para o mercado externo. Além da ZPE, haverá área de Livre Comércio (ALC).

Desafios e oportunidades

Natal está numa posição privilegiada em relação à Europa, o que é uma vantagem competitiva para o turismo. Com o novo aeroporto, Natal superará as carências de transporte para atender ao substancial acréscimo de movimento com a Copa. O desafio é concluir o aeroporto até 2014.

Outro grande desafio de Natal, como das demais cidades brasileiras, é solucionar suas carências de infraestrutura urbana, comprometendo, principalmente, a mobilidade urbana.

Mas o maior desafio é revitalizar o futebol potiguar para proporcionar rendas mais elevadas, capazes de dar sustentação econômica ao investimento na Arena das Dunas.

Aeroporto Augusto Severo: pequeno para os 2 milhões de turistas que chegam a Natal todos os anos

Evento do Sinaenco em Natal

Engenheiros, arquitetos e autoridades públicas reuniram-se no dia 7 de maio para debater a infraestrutura de Natal, tendo em vista sua candidatura para sediar a Copa de 2014.

Entre os palestrantes, que discutiram aspectos como a mobilidade urbana, o potencial turístico do município e a infraestrutura esportiva, estavam Magnólia Figueiredo, Secretária de Esporte e Lazer do Rio Grande do Norte, Kelps Lima, Secretário Municipal de Transportes e Trânsito Urbano, e Fernando Fernandes, Secretário de Turismo do Rio Grande do Norte.

Quem participou

Abel de Oliveira Filho – Presidente do Sinaenco/PE

Arnaldo Gaspar Jr. – Vice-Presidente do Sinduscon/RN

Fernando Fernandes – Secretário de Turismo do Rio Grande do Norte

Francisco Soares Jr. – Secretário Municipal de Indústria, Comércio e Turismo

Jorge Hori – consultor do Sinaenco **Magnólia Figueiredo** – Secretária de Esporte e Lazer do RN

José Roberto Bernasconi – Presidente Nacional do Sinaenco

Kelps Lima – Secretário Municipal de Transportes e Trânsito Urbano

Marcos Nicolas – Diretor da PwC

Rafael Brandão – Coordenador de Gestão da Secretaria de Infraestrutura do RN (pelo SIN e DER/RN)

Raquelson dos Santos Lins – Vice-Presidente do IAB/RN

Ricardo Cabral Abreu – Presidente da CDL Natal

O novo estádio de futebol da cidade de Natal se chamará Arena das Dunas, obra prevista para ficar pronta em 2013



Divulgação

PORTO ALEGRE

Rio Grande do Sul

População: 1.430.220
(estimativa IBGE/2008)

Área: 496,827 km²

Densidade: 2.878,7 hab/km²

IDH: 0,865
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 27,9 bilhões
(IBGE/2006)

A capital tem dois estádios de times rivais com condições para receber o Mundial

Fundada junto ao rio Guaíba em 1772, Porto Alegre é a capital mais meridional do país, e a que possui maior renda per capita da região Sul. Eleita por três vezes a metrópole brasileira com melhor qualidade de vida pela ONU, Porto Alegre é uma das capitais mais arborizadas do Brasil, com uma média de 17 m² de área verde por habitante.

Beira-Rio e Olímpico: os dois estádios de Porto Alegre

Porto Alegre conta com dois estádios, o Beira-Rio e o Olímpico, e dados de público e arrecadação que indicam a potencial sustentação econômica das adaptações necessárias para atender às exigências da Fifa. O que para outras cidades seria motivo de contentamento, na capital gaúcha virou um problema. Isso porque a Fifa permite o uso de apenas um estádio por cidade, para concentrar as transmissões das partidas, e as arenas pertencem a times rivais.

O estádio José Pinheiro Borda, conhecido como o Gigante da Beira-Rio, pertence ao Sport Club Internacional, o Inter. Para sediar os jogos da Copa, o Beira-Rio já está passando por uma reforma. E o Estádio Olímpico Monumental, do Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense. Este time, por sua vez, aposta na construção de uma nova arena multiuso na saída de Porto Alegre, próximo à BR 116 e do seu entroncamento com a nova rodovia BR 448. A obra estaria aliada a um plano de urbanização que incluiria edifícios residenciais, comerciais, unidades educacionais e serviços.

Os dois projetos em disputa vão além de um empreendimento esportivo, estando inseridos em programas de urbanização ou revitalização do entorno. Após a escolha, o plano com as mudanças deverá ser definido, com a viabilização dos recursos para os investimentos.

Vista do centro da capital gaúcha, maior metrópole ao Sul do país, com turismo de negócios bem desenvolvido





Turismo na região gaúcha

A cidade tem vocação para o turismo de eventos e negócios, mas também ostenta belos “cartões-postais”, como a Estátua do Laçador e a Usina do Gasômetro; é rodeada por destinos bastante visitados, como Novo Hamburgo; e fica a pouco mais de 100 km da rota turística da Serra Gaúcha, que inclui as cidades de Gramado e Canela.

O maior fluxo turístico, vindo do exterior, provavelmente não seria o de europeus ou asiáticos, mas o de turistas dos países vizinhos, como Argentina, Uruguai e Paraguai, que normalmente buscam a região para compras. Outra modalidade com potencial para se desenvolver é o de turismo de negócios, já que Porto Alegre é um importante centro de atividades em diversas áreas. Para receber os turistas, a capital gaúcha tem hoje 80 hotéis das principais redes e mais de 12,7 mil leitos. A hotelaria de pequeno porte, baseada em hotéis-fazenda e pousadas no entorno da cidade, têm ampliado a oferta de leitos disponíveis.

Mobilidade e acessibilidade

A região metropolitana de Porto Alegre abrange mais de 30 municípios, que se ligam à capital pelas rodovias BR-116 e BR-290 (conhecida como a Freeway), e pela av. Castelo Branco. As opções de transporte público são as 330 linhas ur-

Panorâmica da cidade, com destaque para a Usina do Gasômetro e o porto, região que tem um projeto de revitalização

A principal herança que se espera da Copa 2014 é um substancial aumento do fluxo de turistas, além da implantação de infraestrutura que melhore as condições de vida da população da cidade gaúcha

banas e 1.882 linhas intermunicipais, além do sistema de trens metropolitanos, cuja ampliação deve custar em torno de R\$ 3,7 milhões.

O planejamento da mobilidade urbana da região tem estratégias de implantação da Rede Estrutural Multimodal, com horizontes temporais para os anos de 2013, 2023 e 2033. A cidade planeja ainda um metrô com extensão de 37,4 km e capacidade para 80 mil passageiros por hora, mas apenas a primeira fase do projeto deverá ser executada para a Copa. Ela teria 13,2 km de extensão, e facilitaria a acessibilidade dos visitantes. Além disso, o DNIT planeja obras rodoviárias para melhorar o acesso ao interior, a Santa Catarina e à Argentina.

Infraestrutura aeroportuária

O Aeroporto Internacional Salgado Filho está localizado na zona norte de Porto Alegre, a 15 minutos do centro da cidade, e transporta cerca de 13 mil passageiros diariamente. É o principal aeroporto da região Sul, e está passando por uma ampliação, planejada antes de a cidade ser candidata à cidade-sede da Copa. O projeto prevê a extensão da pista dos atuais 2,7 mil metros para 3,5 mil metros, melhorando o conceito dos serviços para o Mundial.

Aeroporto Internacional Salgado Filho	atual	projeto
Pista de Pouso e Decolagem (m)	2280	3200
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	37.600	56.400
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	4,5 milhões	7,6 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)

Ilustrações da cobertura e campo do projeto para o futuro estádio Beira-Rio





Imagem: Hype Studio



Fotos: Rogério Reis

Desafios para 2014

O maior desafio a ser enfrentado pela cidade de Porto Alegre nos próximos quatro é a melhoria da infraestrutura urbana, com dois grandes projetos de implantação do metrô e urbanização da orla do rio Guaíba.

Não menos importante é concluir um novo estádio até 2013. Um desafio importante talvez seja administrar a rivalidade existente entre os dois times gaúchos tradicionais (Grêmio e Inter) e chegar a um consenso sobre qual vai ser o estádio-sede de Porto Alegre.

Duas torcidas e dois bons projetos de estádio em Porto Alegre. Qual será a arena da Copa?

Evento do Sinaenco em Porto Alegre

A infraestrutura exigida pela Fifa para a Copa de 2014 foi o assunto da 16ª edição do “Sergs Debate”, evento realizado pela Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul (Sergs) em parceria com o Sinaenco, e que aconteceu em outubro de 2008 no Hotel Plaza São Rafael, em Porto Alegre. O debate incluiu as exigências de acessibilidade e de mobilidade urbana e as oportunidades de desenvolvimento do Rio Grande do Sul oferecidas pelo campeonato.

Quem participou

Athos Cordeiro – Presidente do Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplanagem do RS

Berfran Rosado – Deputado Estadual

Carlos Alberto Aita – Presidente do Sinduscon/RS

Carlos Moura – Presidente da Federação Brasileira de Associações de Engenheiros - Febrae

Edgar Cândia – Presidente do Sinaenco/RS

Heitor Gularte – Secretário de Estado do Turismo, Esporte e Lazer do RS

Hideraldo Caron – Diretor de Infraestrutura Terrestre do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

José Roberto Bernasconi – Presidente Nacional do Sinaenco

Luis Fernando Melo Mendes – Câmara Brasileira da Indústria da Construção - CBIC

Newton Quites – Presidente da Sociedade de Engenharia do RS

Paulo Odone – Presidente do Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense

Ricardo Paranhos – Diretor de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades

Ricardo Gothe – Secretário Municipal de Planejamento de Porto Alegre

Vitorio Piffero – Presidente do Sport Club Internacional

Wesley Cardia – Diretor de Marketing da Federação Gaúcha de Futebol - FGF

Arcos na avenida Borges de Medeiros, exemplo de patrimônio histórico no centro de Porto Alegre





RECIFE

PERNAMBUCO

População: 1.549.980
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 217.494 km²

Densidade: 7.126,5 hab/km²

IDH: 0,797
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 18,3 bilhões
(IBGE/2006)

Recife foi fundada em 1537, na região chamada Arrecife dos Navios. Apelida de "Veneza brasileira", é cercada por rios – situa-se no local onde o Beberibe e o Capibaribe se encontram – e cortada por pontes, incluindo a mais antiga do país, a ponte Maurício de Nassau, de 1640. Seus atrativos são muitos, tanto para turistas brasileiros como estrangeiros: além das praias, como a famosa praia urbana de Boa Viagem, a cidade é conhecida por suas manifestações culturais, como o Carnaval, ao ritmo do frevo, e a festa de São João.

O Galo da Madrugada, que pleiteia ser a maior agremiação carnavalesca do mundo, recebe a cada ano cerca de dois milhões de pessoas, mais do que toda a população da capital.

Sua Região Metropolitana compreende, além da capital, quatorze cidades do Grande Recife, como Olinda, Jaboatão dos Guararapes e São Lourenço da Mata, abrigando quase 4 milhões de pessoas. A região é limitada por 110 km de praias conhecidas internacionalmente, como Porto de Galinhas, onde estão instalados luxuosos hotéis e resorts.

Na área de transportes, a capital pernambucana possui uma frota de aproximadamente 4.600 ônibus, que serve diariamente a 1,7 milhão de pessoas, além do metrô do Recife (Metrorec), que transporta 180 mil passageiros por dia.

Perspectiva da futura Cidade da Copa: objetivo é criar uma nova centralidade urbana no centro da Região Metropolitana do Recife



Comitê Pernambuco na Copa



Casario histórico de Recife, às margens do Capibaribe

Um estádio, uma cidade para a Copa

Recife quer construir uma nova infraestrutura esportiva para receber a Copa. A cidade tem tradição e potencial esportivo e poderá viabilizar economicamente – em termos privados – o empreendimento, desde que o empreendedor consiga convencer os principais times (Sport e Náutico) a realização dos jogos no novo estádio e não nos seus próprios. Em favor dessa alternativa há uma regra em gestação na CBF que, se for aprovada, obrigará a realização dos jogos do Brasileirão e da Copa do Brasil em estádios padrão Fifa, após 2014.

O projeto Cidade da Copa é um empreendimento ambicioso, que busca juntamente com um estádio promover uma operação urbana numa área de expansão, agregando uma estação de metrô e terminal integrado de passageiros nas proximidades, o que assegura maior acessibilidade aos jogos.

O projeto é viável e potencializaria o futebol pernambucano. Por exemplo, o jogo da Ilha do Retiro, de 12 de maio de 2009, entre Sport e Palmeiras, reuniu 28.487 pagantes, com uma renda de R\$ 946.690,00, o que resulta um ingresso médio de R\$ 33,23. Com um estádio maior, seria possível acolher mais espectadores, oferecendo preços mais acessíveis e, mesmo assim, obter maior renda.

O projeto Cidade da Copa é um empreendimento ambicioso, que busca juntamente com um estádio promover uma operação urbana numa área de expansão, agregando uma estação de metrô e terminal integrado de passageiros

Infraestrutura para o turismo

Informações da Secretaria de Turismo do município indicam que grandes redes hoteleiras já apresentaram planos de expansão na cidade. A previsão é que a conclusão das novas unidades hoteleiras vá até 2011, com a construção de três empreendimentos no Recife e um em Petrolina, no interior do estado. Com a chegada dos novos hotéis, mais de 700 novos leitos estarão disponíveis na cidade.

Aeroporto

O Aeroporto Internacional dos Guararapes Gilberto Freyre tem capacidade para atender a cinco milhões de passageiros/ano, e dispõe de 64 balcões de check-in. Há 2.120 vagas de estacionamento para os usuários do equipamento. Dados da Infraero informam que o aeroporto de Recife é o segundo mais movimentado do Norte e Nordeste do país. Para adequá-lo à Copa, a Infraero elaborou um plano de modernização, a ser iniciado a partir de fevereiro de 2010, envolvendo investimentos da ordem de R\$ 8,75 milhões.

Aeroporto de Guararapes	atual	projeto
Pontes de Embarque (un)	6	10
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	5 milhões	5 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)

Estação de metrô do Recife (Metrorec), que transporta 180 mil passageiros por dia





Museu de esculturas do artista Francisco Brennand, uma visita imperdível

Desafios do Recife para a Copa

O principal desafio é o de viabilizar ambiental e urbanisticamente a “nova cidade”, a Cidade da Copa. Econômica e empresarialmente o projeto seria viável, desde que se convença os dois principais clubes da cidade – Sport e Náutico – a jogarem no novo estádio.

Por fim, mas não menos importante: como sede da Copa, Recife terá que melhorar toda a sua infraestrutura urbana.

O principal desafio do Recife é o de viabilizar ambiental e urbanisticamente a Cidade da Copa

Parque das Esculturas
Francisco Brennand



Rubens Chaves

Evento do Sinaenco em Recife

Especialistas e autoridades se reuniram no dia 14 de agosto de 2008, no Recife Palace Hotel, em um evento que discutiu os desafios da cidade do Recife para se adequar às regras da Fifa. Questões como turismo, segurança e formas de viabilizar economicamente o evento foram foco deste evento. Uma nova reunião foi realizada em 6 de maio de 2009 na sede da regional da entidade, e teve como tema principal o projeto Cidade da Copa

Quem participou

Abel de Oliveira – Presidente do Sinaenco/PE

Ailton Alfredo de Souza – Juizado do Torcedor – JPE

Ângelo Fernandes – Polícia Federal

Antonio Rolim – Diretor Executivo do Sinaenco

Carlos Alberto Gomes de Oliveira – Presidente da Federação Pernambucana de Futebol

Hélio Gurgel, Presidente da CPRH – Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos

Humberto Vianna – Secretário Executivo de Ressocialização

Ilo Leite – Vice-Presidente do Sinaenco – PE

João Caixero – Assessor da FPF

Joana Chaves – Assessora do Gabinete da Empetur – Empresa de Turismo de Pernambuco

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

José de Souza Brandão Neto – Secretário Executivo de Operações Urbanas / Prefeitura do Recife e Prefeitura de Olinda

José Roberto Bernasconi – Presidente do Sinaenco

Marcos José Maia Borges – Gerente Regional de Negócios da CEF

Milton Botler – Assessor Técnico da Secretaria de Planejamento do Recife

Nelson Pereira – Secretário Especial de Esportes de Pernambuco

Oswaldo de Lima Neto – Secretário de Planejamento Urbano, Transporte e Meio Ambiente de Olinda

Pedro de Paula Barreto – 2º Vice-Presidente da FPF

Pedro Lapa – Diretor de Gestão do Desenvolvimento do BNB

Servilho Silva Paiva – Secretário de Defesa Social de Pernambuco

RIO BRANCO

Acre

População: 301.398
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 9.222,577 km²

Densidade: 32,7 hab/km²

IDH: 0,754
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 2,4 bilhões
(IBGE/2005)



Casario histórico bem conservado, ao lado do Mercado Velho, no centro da capital Rio Branco

Rio Branco tem potencial turístico e localização estratégica, próxima à fronteira com Peru e Bolívia

A capital do Acre foi fundada em 1882 e hoje reúne quase a metade da população do estado, sendo o município mais habitado e influente da região. Rio Branco é composta por 104 bairros e dividida ao meio pelo rio Acre. Nela se concentra a maior parte da infraestrutura administrativa do Estado, dos serviços de saúde e de outros setores que polarizam a vida na região e em todo o Acre.

Implantada em plena Amazônia, a região atrai turistas de todo o mundo, interessados em ecologia e história. Visitantes dos países fronteiriços, Bolívia e Peru, chegam ao estado principalmente para prestigiar festivais gastronômicos. Mas o turismo de negócios também atrai à capital visitantes de várias regiões do país.

Estádios em Rio Branco

As partidas de futebol em Rio Branco têm dois palcos principais: o José de Melo e o Arena da Floresta. O José de Melo foi construído em 1935 e tem atualmente capacidade para 6 mil pessoas.

Já o estádio Arena é de 2006 e tem capacidade para 20 mil espectadores. A estrutura é bastante moderna e conta com oito cabines para a imprensa, quatro en-

tradas de público, sendo três saídas de emergência; 18 bilheterias e 12 banheiros sociais. O estacionamento tem capacidade para 800 carros e 100 motos.

Para atender às regras da Fifa, que exige capacidade mínima de 40 mil pessoas para jogos da primeira fase, o estádio deve passar por uma ampliação. Com a reforma, o Arena da Floresta terá sua capacidade dobrada, e poderá receber 42 mil torcedores. O projeto prevê uma construção sustentável, com cobertura da arquibancada elaborada com madeira e bambu – técnica desenvolvida na Europa que utiliza matéria-prima facilmente encontrada na região – e sistemas de reaproveitamento de água, reciclagem de resíduos e geração de energia alternativa. A obra será realizada em parceria pelo Governo do Acre, Prefeitura de Rio Branco e iniciativa privada, e inclui ainda um hotel com 200 apartamentos.

Transporte urbano

O sistema de transporte público de Rio Branco passou por melhorias nos últimos anos, principalmente devido à construção do Terminal Urbano de Ônibus da cidade, próximo ao centro. Algumas ruas do município contam com um corredor preferencial para o transporte público.

Aeroporto

O Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro foi construído em 1999 na zona rural do município. Atende à aviação doméstica, internacional e militar, com operação de companhias aéreas regulares e táxis aéreos. O terminal está preparado para receber 320 mil passageiros por ano e realiza cerca de 14 operações diárias.

O Programa de Investimentos da Infraero contempla estudos para ampliação do terminal de passageiros visando ao atendimento de demanda prevista para 2010 e ajustes para processamento de 450 passageiros por hora. Os planos também prevêem estudos para a ampliação do pátio de estacionamento de aeronaves, assim como da área de estacionamento de veículos.

O Arena da Floresta terá projeto sustentável: a cobertura da arquibancada utilizará madeira e bambu

Aeroporto Plácido de Castro	Atual
Pista de Pouso e Decolagem (m)	2.158 / 45
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	4.292
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	320.000
Estacionamento de Veículos	136 vagas

Fonte: Infraero (mar/2009)

Mesmo sendo um estádio moderno, o Arena da Floresta, em Rio Branco, precisará dobrar sua capacidade para 42 mil lugares



Assembleia Legislativa do Acre

Desafios e oportunidades na Copa 2014

O Acre é uma força emergente no cenário do futebol brasileiro e possui um belo e novo estádio, o Arena da Floresta, que já conta com planos para uma reforma. O desafio é a viabilidade econômica do espaço no pós-Copa.

Rio Branco ganharia muito com a visibilidade proporcionada por um evento como a Copa do Mundo, devido ao interesse turístico que a Amazônia desperta no Brasil e no mundo. Além disso, o Acre tem como vantagem sua localização: a posição estratégica na fronteira do país com o Peru e a Bolívia, o que poderia atrair os fãs do futebol desses dois países.

Por fim, vale destacar que Rio Branco foi a única capital que optou por não receber o seminário Desafios para a Copa de 2014, que reuniu especialistas e autoridades para discutir as potencialidades e os desafios das candidatas a sediar o mundial de 2014.

RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro

População: 6,161 milhões
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 1.264,296 km²

Densidade: 5.190,5 hab/km²

IDH: 0,816
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 128 bilhões
(IBGE/2006)



Caastro Mello Arquitetos



Ricardo Prado / Mandarin

Estádio do Maracanã: vista aérea atual e perspectivas artísticas do projeto para 2014



Principal “cartão-postal” do país, antiga capital do país, e segunda maior cidade do Brasil, o Rio de Janeiro é uma candidata natural a sediar o jogo final da Copa 2014. Sede da Confederação Brasileira de Futebol, conta com o Estádio Jornalista Mário Filho, mais conhecido como Maracanã, templo mundial do futebol.

Reforma do Maracanã

O Maracanã foi inaugurado em 1950, quando o Brasil sediou pela primeira vez a Copa do Mundo. Para a Copa 2014, entre outras adaptações, será construída uma nova cobertura. O projeto prevê ainda a construção de um prédio para estacionamento, acima das linhas da Supervia e do metrô, com cerca de 3.500 vagas. O custo previsto da reforma é de R\$ 460 milhões.

Segundo o estudo do Sinaenco, o Maracanã precisaria corrigir a visibilidade prejudicada nas primeiras fileiras atrás das cabines; refazer o acesso para portadores de necessidades especiais, hoje com dimensões insuficientes; e reformar os sanitários.

O governo do Estado do Rio está realizando licitação para concessão do Maracanã por meio de Parcerias Público Privadas (PPPs) ainda em 2009. O projeto pode ir além da reforma do estádio, incluindo a requalificação da Quinta da Boa Vista e do Museu de São Cristóvão, além da reurbanização e revitalização dos bairros Maracanã e Tijuca.

O Engenhão, Estádio Olímpico João Havelange, concluído em 2007 para o Pan, tem capacidade para 45 mil pessoas. Como foi concluído recentemente atende aos requisitos da Fifa e servirá como centro de treinamento para a Copa. Porém, foi construído em uma região distante e deteriorada da cidade e precisa ter sua acessibilidade equacionada.

Bonito por natureza

O turismo é grande fonte de recursos do estado. O Rio de Janeiro é o principal destino turístico do Brasil (31,5%), e a atividade corresponde a 15% do PIB do estado, gerando R\$ 45 bilhões por ano.



A beleza natural atrai para a cidade do Rio turistas do mundo inteiro

O governo do Rio licitará a concessão do Maracanã por meio de Parcerias Público Privadas (PPPs) ainda em 2009. O custo previsto é de R\$ 460 milhões

O Rio é palco da maior Fan Fest do mundo, o seu reveillon na praia, que atualmente reúne mais de dois milhões de pessoas

Torcida do Flamengo no Maracanã, o templo do futebol brasileiro

A "cidade maravilhosa" tem tradição de hospitalidade e infraestrutura hoteleira preparada para receber grande quantidade de turistas nacionais e estrangeiros. Sua rede hoteleira possui 22.500 quartos. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Rio de Janeiro (ABIH-RJ), há 19 projetos de novos hotéis em construção, que devem ficar prontos a partir de 2011 e devem aumentar a capacidade hoteleira em 3.885 mil novos leitos.

Além disso, a cidade está acostumada com a organização de eventos de grande porte, sejam esportivos ou de lazer, a exemplo do Carnaval, mundialmente famoso. A capital promove ainda a maior Fan Fest do mundo, o seu reveillon na praia, que atualmente reúne mais de 2 milhões de pessoas.

Experiência em eventos esportivos

O Rio de Janeiro tem um largo currículo de organização de eventos internacionais esportivos de grande porte. A cidade organizou com sucesso os Jogos Pan-americanos, em 2007, considerado uma das melhores versões entre todos os realizados no mundo. Há, porém, controvérsias em relação à extrapolação dos gastos. O legado deixado pelo evento se limitou à construção dos equipamentos, mas o Pan trouxe para o país 5.600 atletas e movimentou um público de 1,3 milhão de pessoas nos jogos, com audiência televisiva superior a 1 bilhão de telespectadores no país, em mais de 850 horas de transmissão.

As melhorias trazidas pelo Pan não chegaram à infraestrutura urbana, já que o desenvolvimento imobiliário nas áreas próximas aos equipamentos não deslançou. Algumas obras estruturais prometidas ou previstas, antes dos Jogos, ainda não foram concluídas, ou sequer iniciadas. Mas a vinda do Pan deu à cidade a esperança de receber a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016.



J. L. Bulcão



Maior desafio: mobilidade urbana

Para sediar a Copa 2014 o Rio de Janeiro terá como maior desafio a melhoria da infraestrutura para acessibilidade às áreas de expansão urbana, como a Barra de Tijuca; contar com transporte de alta capacidade entre o aeroporto internacional e os principais locais de destino; investir em sistemas de transporte e segurança pública; acelerar a ligação terrestre rápida a São Paulo, entre outros.

As exigências da Fifa em relação aos sistemas de transportes coincidem com algumas ações iniciadas pelo governo do Rio, como as obras do Arco Metropolitano, com 145 km, que integra os eixos rodoviários; a Via Light, que interligará o subúrbio do Rio com a região metropolitana de Nova Iguaçu; os corredores expressos de ônibus; e a expansão e modernização do metrô.

Todas as ações previstas na candidatura do Rio de Janeiro à sede das Olimpíadas de 2016 estão conectadas com as da Copa 2014.

Investimentos em infraestrutura

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) previu investimentos da ordem de R\$ 4 bilhões no Rio de Janeiro, incluindo três eixos: logística (rodoviária, ferroviária, portuária, hidroviária e aeroportuária); energética (geração e transmissão de energia elétrica, petróleo, gás natural e energias renováveis) e social e urbana (Programa Luz para Todos, saneamento, habitação, metrô, recursos hídricos).

Favelas como a da Rocinha deverão receber melhorias e ser urbanizadas com verbas do PAC

As exigências da Fifa para os sistemas de transportes coincidem com algumas ações já em andamento

O governo federal prevê investimentos de R\$ 38,5 bilhões, incluindo R\$ 15,3 bilhões para a construção do trem-bala Rio-SP

O governo federal prevê investimentos de R\$ 38,5 bilhões em mobilidade urbana. Deste total, R\$ 15,3 bilhões serão destinados à construção de 550 km de linha férrea do trem-bala, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro. Outros R\$ 5 bilhões estão destinados à cidade do Rio, para investimentos em corredores de ônibus, metrô, acessibilidade aos estádios, aeroportos, entre outros.

Em relação ao metrô, a Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro já realizou uma audiência pública para a ampliação de suas linhas. O novo projeto tem 13,5 km e seis estações, e deverá cruzar a Zona Sul da cidade, transportando cerca de 200 mil passageiros/dia por seis estações.

Urbanização e meio ambiente

As ações do PAC no Rio de Janeiro contemplam ainda a urbanização das favelas do Complexo do Alemão, do Complexo de Manguinhos, do Morro da Providência, da Rocinha e Cantagalo/Pavão–Pavãozinho. Espera-se que as obras promovam um crescimento econômico nessas áreas, gerando trabalho e renda para os moradores.

Além disso, importantes projetos ambientais serão implementados com vistas à Copa 2014 e às Olimpíadas de 2016, como a proteção do sistema lagunar de Jacarepaguá e da Lagoa Rodrigo de Freitas; a melhoria e recuperação dos parques naturais; monitoramento da qualidade do ar, da água e das praias; a balneabilidade de praias e lagoas; e o controle de enchentes no entorno do Maracanã. Todas as construções deverão atender aos requisitos de preservação ambiental. O transporte prevê medidas de baixa emissão de carbono veicular e serão implementados programas de coleta seletiva e manejo de lixo.

Infraestrutura aeroportuária

Aeroporto do Galeão

O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antonio Carlos Jobim vem passando por reformas desde março de 2008. A principal delas foi a renovação de sua pista principal, concluída em junho de 2008. Outras obras já estão em fase de conclusão, tais como a reforma dos sanitários, polimento do piso de granito, substituição do teto rebaixado, e modernização do Sistema Informativo de Voo, entre outras.

Aeroporto do Galeão	atual	projeto
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	15 milhões	20 milhões
Estacionamento de Veículos (vagas)	2.742	8.742

Fonte: Infraero (mar/2009)



Santos Dumont: legado do Pan 2007

Recentemente ampliado, o Aeroporto Santos Dumont atende a apenas voos regionais. O projeto de reforma foi idealizado e concluído para o Pan 2007, e contemplou a ampliação da área de embarque em mais de mil m². Segundo a Infraero, o local que antes comportava 1,8 milhão de passageiros/ano agora tem capacidade para oito milhões de passageiros/ano.

Desafios do Rio para 2014

A atenção trazida pela Copa pode se muito interessante para o turismo do Rio, mas também pode evidenciar os problemas da cidade. A capital apresenta uma grande desigualdade social, visível pelos morros cobertos de favelas, e um grande índice de violência, inclusive contra turistas. Para receber o grande número de visitantes que o Mundial atrai, um dos principais focos de atenção da cidade deve ser a segurança pública.

Outros desafios da capital são equacionar a oferta de estacionamentos, em bolsões e serviço de “shuttle” (a exemplo da Fórmula 1, em São Paulo), melhorar a acessibilidade aos polos hoteleiros e ampliar e melhorar a capacidade do sistema aeroportuário e portuário; e implantar sistema de transporte rápido entre os aeroportos cariocas e destes com os de São Paulo.

Galeão em reforma, desde 2008. Faltam algumas obras para ser finalizado o projeto de modernização do principal aeroporto do Rio

Bondinho de Santa Tereza:
programa turístico e um
testemunho do “Rio antigo”



Renata Mello

Evento do Sinaenco no Rio de Janeiro

Mais de 100 pessoas estiveram reunidas no Rio de Janeiro no debate sobre os desafios da cidade para sediar a Copa de 2014, dia 9 de dezembro de 2008 na sede do Clube de Engenharia. Investimentos em transportes, modernização das arenas e experiência da cidade com eventos esportivos foram a tônica do encontro.

Quem participou

Augusto Canedo – Gerente de contratos da Prefeitura do Rio

Bruno Contarini – Conselheiro do Clube de Engenharia

Eli Canetti – Gerente de Projetos Especiais do Metrô Rio

Gilson Ramos dos Santos – Arquiteto autor do projeto do Engenhão Affonso

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

José Roberto Bernasconi – Presidente Nacional do Sinaenco

Marcelo Néri – Trata Brasil/FGV

Marcia Beatriz Lins Izidoro – Secretária Estadual de Turismo, Esporte e Lazer do Rio de Janeiro

Rodrigo Meirelles Sigaud – Presidente do Sinaenco/RJ

Ronaldo Goytacaz Cavalheiro – Diretor de Atividades Técnicas do Clube de Engenharia

Roseli Vilela Giampietro – Diretora da Embratel

Rubens Lopes da Costa Fº – Presidente da Federação de Futebol do Rio de Janeiro

Ruy Cezar Miranda Reis – Secretário Especial para a Copa do Mundo

Waldir Peres – Superintendente da Agência Metropolitana de Transportes Urbanos (AMTU)

Patrocínio



SALVADOR

Bahia

População: 2.948.733
(estimativa IBGE/2008)

Área: 706,799 km²

Densidade: 4.171,95 hab/km²

IDH: 0,805
(PNUD, 2000)

PIB: 22,14 bilhões
(IBGE/2005)



Perspectiva com o Fonte Nova em dia de jogo. Serão necessárias verbas públicas e privadas para fazer obra que deixará o estádio no padrão da Fifa

O grande desafio é a sustentação econômica do estádio após o fim da Copa, já que a receita não poderá depender apenas do esporte, em função do baixo valor dos ingressos

A primeira capital do Brasil foi fundada em 1549 à beira da Baía de Todos os Santos. Sua região metropolitana, conhecida como Grande Salvador, possui 3.767.902 habitantes, o que a torna a mais populosa do Nordeste e 5ª do Brasil. A cidade ostenta inúmeros “cartões-postais”, como o Pelourinho, o Farol da Barra e a Igreja do Bonfim, e belíssimas praias, além de atrações culturais e gastronômicas. O entorno também é rico em opções para os visitantes, como as rotas turísticas do Dendê e do Descobrimento, a Chapada Diamantina e os Lagos do São Francisco.

A religião também tem papel importante no cotidiano dos moradores e visitantes. Salvador é conhecida como a cidade das 365 igrejas, uma para cada dia do ano, e exemplo de sincretismo religioso, marcado pela mistura entre o catolicismo e crenças vindas da África junto com os escravos, como o candomblé.

Os estádios de Salvador

Salvador conta com três estádios: o Otávio Mangabeira, conhecido como Fonte Nova; o Manuel Barradas, chamado Barradão; e o Roberto Santos, em Pituaçu, em meio a uma reserva ecológica. Mas nenhum está equipado para receber as partidas da Copa.

O Governo da Bahia pretende reformar o estádio da Fonte Nova com investimentos públicos e privados. Na apresentação de sua candidatura à cidade-

sede, Salvador anunciou que o estádio seria concluído em 2011 e contaria com 44.100 lugares. O problema da proposta é a sustentação econômica do estádio após o fim da Copa, já que a receita não poderá depender apenas do esporte em função do baixo valor dos ingressos. A arena deverá ser multiuso, com estrutura para receber shows musicais e outros eventos culturais, a fim de dar retorno financeiro e viabilizar sua manutenção.

Potencial turístico

Salvador é uma das cidades favoritas para sediar os jogos da Copa do Mundo de 2014 por reunir as condições de elevado potencial turístico e esportivo. No entanto, há muito trabalho pela frente para adequar-se às exigências da Fifa. Além de não contar com uma arena bem equipada para receber as partidas, a cidade tem problemas de mobilidade urbana.

O evento seria uma oportunidade para a revitalização do centro histórico e do entorno do novo estádio, além de recuperar a infraestrutura hoteleira e a orla e reduzir os problemas de segurança e falta de mão-de-obra no mercado do turismo. Tudo depende apenas de formular e desenvolver estratégias eficazes para garantir um fluxo continuado e crescente do turismo internacional, com estabilidade de negócios e de empregos.

Vista aérea da cidade de Salvador: grande potencial turístico e esportivo para sediar a Copa



Para atender ao fluxo de pessoas que convergirão para a arena da Fonte Nova, o Governo da Bahia prevê um plano de investimentos da ordem de R\$ 1,3 bilhão

Infraestrutura hoteleira

O estádio da Fonte Nova fica muito próximo do porto, permitindo que eventuais torcedores fiquem hospedados em navios.

Há reações contrárias do setor hoteleiro a esse esquema, que concorreria com os seus estabelecimentos. Mas, além disso, os meses de junho e julho, quando acontece a Copa, é período de baixa temporada no Brasil e geralmente os navios de cruzeiro operam no Mediterrâneo.

Mobilidade e acessibilidade

A principal carência na infraestrutura urbana está na mobilidade. O sistema viário estrutural promoveu a ocupação de áreas adjacentes, o que acaba levando os veículos para as vias principais, gerando enormes congestionamentos nos horários de pico. Somado a isso está a situação precária do sistema coletivo.

Para atender ao fluxo de pessoas que convergirão para a arena da Fonte Nova, o Governo da Bahia prevê um plano de investimentos da ordem de R\$ 1,3 bilhão. A linha 1 do metrô, já existente, será ampliada e deverá atingir a capacidade de 250 mil passageiros/dia, com intervalos de três minutos entre os trens. A linha 2 do metrô vai interligar o aeroporto, o polo hoteleiro e o centro da cidade, e, quando finalizada, deve aliviar o tráfego das rodovias BA 093 e BR 324.

Também está prevista a reestruturação da rede atual de percursos do Sistema de Transporte Público de Salvador e a realocação de estacionamento públicos e privados. O trem suburbano deverá ser prolongado até Campo Grande, dando acesso também ao Terminal Turístico Portuário de Salvador. Haverá ainda a execução de passarelas e viadutos.

Infraestrutura aeroportuária

O Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães está situado em área com mais de 6 milhões m², entre dunas e vegetação nativa, e responde por mais de 30% da movimentação de passageiros do Nordeste.

Diariamente, cerca de 35 mil pessoas circulam pelo terminal de passageiros do aeroporto. Mais de 16 mil empregos, diretos e indiretos, são gerados para atender a uma média diária de mais de dez mil passageiros, 262 pousos e decolagens, 249 voos domésticos e 13 internacionais.

Aeroporto Luís Eduardo Magalhães	atual
Pistas de Pouso e Decolagem (m)	Pista principal 3.005 Pista de apoio 1.520
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	6 milhões
Capacidade do estacionamento (Vagas)	1.350

Fonte: Infraero (mar/2009)



Desafios e oportunidades

O maior desafio de Salvador para a Copa de 2014 é equacionar a sustentabilidade do novo estádio projetado com a grave desigualdade social da cidade. A Região Metropolitana de Salvador é aquela que apresenta o maior nível de desigualdade social, dentro do país, com a convivência de unidades com IDH de 0,971 e outras de 0,652.

Salvador precisa de um estádio de grande porte, como o projetado com a reforma do Fonte Nova, mas enfrenta a contradição dos preços dos ingressos. Para a viabilidade econômica da nova arena é preciso que os ingressos de jogos tenham preços acima de R\$ 30,00, o que parece ser impraticável para a economia da cidade.

Outro desafio é o da mobilidade urbana. Os gargalos no sistema viário fazem com que as grandes avenidas se tornem “represas de veículos em marcha lenta”, com grandes congestionamentos nos horários de pico. Há necessidade de um grande investimento em sistemas de transportes coletivos de média e alta capacidade, para os quais existem estudos, mas não projetos executivos.

Aeroporto Internacional
Luís Eduardo Magalhães,
localizado em área cercada
de dunas e vegetação nativa

Evento do Sinaenco em Salvador

O seminário “Desafios da Bahia para a Copa de 2014” reuniu quase cem pessoas para discutir os benefícios trazidos pelo Mundial, e como a Bahia deverá adequar-se às exigências da Fifa com melhor mobilidade urbana e infraestrutura turística. O evento aconteceu no dia 8 de maio de 2008, no auditório da Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia.

Quem participou

Claudemiro Santos Junior – Presidente do Sinaenco/BA

Jorge Hori – Consultor do Sinaenco

José Roberto Bernasconi – Presidente do Sinaenco

Rafael de Vasconcellos – Chefe de Gabinete da Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia

Largo do Pelourinho, com a igreja Nossa Senhora do Rosário dos Pretos: visita obrigatória na capital baiana



SÃO PAULO

São Paulo

População: 11 milhões
(estimativa IBGE, julho/2008)

Área: 1.522 km²

Densidade: 7.216,3 hab/km²

IDH: 0,841
(PNUD, 2000)

PIB: R\$ 282,8 bilhões
(IBGE/2006)

Os maiores problemas estão do lado de fora do estádio, nas dificuldades de acesso e estacionamento que hoje afetam toda a cidade de São Paulo

São Paulo é a maior cidade do Brasil, das Américas e de todo o hemisfério sul, além de ser considerada a 19ª cidade mais rica do mundo, e a 14ª mais globalizada. Fundada em 1554, a cidade somente desenvolveu-se no século XIX, a partir da economia cafeeira, tornando-se o principal centro financeiro, corporativo e mercantil da América Latina. São Paulo integra a Região Metropolitana, que inclui outros importantes municípios, como Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Osasco e Guarulhos. Hoje a região passa por um gigantesco processo de conurbação com as regiões de Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos, formando uma mancha contínua de urbanização pontilhada por algumas reservas florestais.

Tudo na capital paulistana é superlativo, desde sua população até a arrecadação, o que faz com que o município detenha, sozinho, 12,26% do PIB brasileiro. A outra face da moeda são os problemas urbanos: congestionamentos, saturação do transporte público, degradação do centro histórico, poluição do ar e dos rios e ocupação desordenada das áreas de mananciais. Apesar disso, por sua influência política e econômica, a cidade é uma das cotadas para receber a partida inaugural da Copa de 2014.

Teatro Municipal:
obra centenária
no coração da cidade





O estádio da Copa

Embora existam propostas para a construção de um novo estádio em São Paulo, especialmente para a Copa de 2014, o Cícero Pompeu de Toledo, propriedade do São Paulo Futebol Clube, no Morumbi, é o mais indicado para sediar os jogos do evento, já que poderia abrigar com facilidade mais de 60 mil torcedores dentro dos padrões de conforto da Copa. O projeto de adequação do Morumbi às exigências da Fifa já está sendo elaborado e, dado o potencial esportivo e de espetáculos da cidade, poderá ser inteiramente empreendido pelo setor privado.

No entanto, os maiores problemas estão do lado de fora do estádio, nas dificuldades de acesso e estacionamento que hoje afetam a cidade de São Paulo. Para atender às necessidades da Copa, o projeto de reforma do Morumbi prevê a construção de um edifício para 4.800 carros. Mas, como a obra terá que ser construída em área pública, depende de concessão da prefeitura, mediante licitação. Uma alternativa seria a construção de um edifício-garagem junto à nova estação do metrô, no bairro de Vila Sônia, funcionando como ponto de transferência. São Paulo tem uma grande experiência no planejamento e operação de trânsito para grandes eventos, a partir da organização para a Fórmula 1 e esse modelo está sendo incorporado pela Fifa.

Estádio Cícero Pompeu de Toledo, o Morumbi, provável sede da Copa em São Paulo

São Paulo possui uma frota de 6 milhões de veículos que literalmente enchem e paralisam os principais corredores urbanos nos horários de pico

O desafio é equacionar a questão do estacionamento, dentro de uma política mais geral e não apenas de atendimento aos jogos e eventos realizados no Morumbi.

Infraestrutura para o turismo

Estima-se que a maioria dos 1,6 milhão de turistas esperados para a Copa de 2014 passem pela cidade, seja para visitar seus museus, conhecer sua gastronomia ou simplesmente para chegar a outros pontos de interesse no país. Além disso, perto de 15 mil jornalistas deverão vir à cidade, que provavelmente centralizará todas as operações da mídia mundial.

Na visão das autoridades, os 46 mil apartamentos da rede hoteleira paulistana são mais do que suficientes para atender a essa demanda. Mas, o grande desafio do setor é investir em treinamento e formação de profissionais de atendimento em hotéis, bares e restaurantes para recepcionar os turistas estrangeiros.

Mobilidade urbana

São Paulo possui uma frota de aproximadamente 6 milhões de veículos, entre automóveis, caminhões, ônibus e motocicletas que literalmente enchem e paralisam os principais corredores urbanos nos horários de pico.

As ligações entre o Aeroporto Internacional de Guarulhos e o principal polo hoteleiro internacional, atualmente na região da Berrini, passam pelas avenidas Marginais, permanentemente lotadas e congestionadas, da mesma forma que o Corredor Norte-Sul, que faz o acesso ao Aeroporto de Congonhas.

Vista aérea da capital paulista: no alto o “espigão” da avenida Paulista

Rubens Chaves





Delfim Martins

Acima, avenida Paulista, com destaque para o Masp, visita obrigatória em SP. Ao lado, nova ponte na Marginal do Pinheiros, corredor de tráfego para a nova região hoteleira da cidade



Fotos: Wladimir de Souza

Ao lado, a rotina diária do paulistano: congestionamento no horário de pico. Abaixo, estação do metrô com acesso para bicicletas nos finais de semana



Por estar tão próxima aos municípios vizinhos, a capital só pode analisar seu sistema viário se englobar também a escala metropolitana e regional. O transporte público conta com uma imensa estrutura de linhas de ônibus com mais de 14 mil veículos, além de metrô e trens, todos conectados pelo sistema de interligação EMTU. Apesar dos investimentos realizados recentemente pelo governo estadual, a rede de trens e metrô ainda está longe de atender adequadamente à população da Região Metropolitana.

No momento está em curso um ambicioso programa de expansão da rede de metrô e de modernização do sistema de trens urbanos, com o objetivo de constituir-se uma única malha de transportes integrados que terá o padrão de qualidade do metrô. Sistemas de VLPs e VLTs, ciclovias e ônibus comuns complementarizam a rede

Em outra frente, o governo federal trabalha para agilizar uma rede de trens de alta velocidade, que ligará São Paulo ao Rio de Janeiro, com conexão a Campinas, onde está localizado o Aeroporto Internacional de Viracopos, e passando pela cidade de São José dos Campos, importante polo tecnológico e industrial do país. O governo promete realizar a licitação ainda em 2009, com a perspectiva de que o sistema já esteja em operação até 2014, mas alguns técnicos questionam a viabilidade desse prazo.

Três terminais rodoviários (Tietê, Jabaquara e Barra Funda) integrados ao metrô complementam a infraestrutura de acesso à cidade, recebendo ônibus de todas as regiões brasileiras, Cone Sul e Bolívia. Um quarto terminal está previsto no bairro de Vila Sônia, próximo ao Estádio do Morumbi. Esta instalação terá característica de Terminal Internacional, pois receberá as linhas com origem na Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai.

Infraestrutura aeroportuária

Para sediar a Copa 2014, e ao mesmo tempo consolidar-se como uma "cidade mundial", a capital paulista está empenhada na modernização de sua estrutura aeroportuária. Para tanto, a Infraero desenvolveu planos de modernização dos três aeroportos internacionais que servem a região.



Maurício Simonetti

Fotos: Wladimir de Souza



Acima, Estação da Luz, modernizada para operar trens urbanos. Ao lado, fila de táxis no Aeroporto de Congonhas e terminal de ônibus urbano

Um ambicioso programa de expansão do metrô e de modernização dos trens urbanos poderá constituir uma única malha de transporte de massa

Aeroporto de Congonhas	atual
Pistas de Pouso e Decolagem (m)	1.940 1.436
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	64.579
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	12 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)

Para sediar a Copa 2014 e consolidar-se como uma “cidade mundial”, São Paulo está empenhada na modernização de sua estrutura aeroportuária



Sergio Ranalli

As obras de modernização do Aeroporto Internacional de Congonhas, localizado na zona sul da capital, demandarão investimentos da ordem de R\$ 165 milhões, e incluem: conclusão do mezanino da ala sul, nova torre de controle, recuperação das placas do pátio de aeronaves, reforma da ala norte e reforma do saguão central. A torre de controle está prevista para entrar em operação já no próximo mês de outubro.

No Aeroporto Internacional de Guarulhos a construção do terceiro terminal de passageiros é uma das obras planejadas pela Infraero para a Copa, além da construção de saídas rápidas e a ampliação de pátios e áreas de taxiamento de aeronaves. A reforma envolverá um custo de aproximadamente R\$ 1,4 bilhão, com previsão de entrega da primeira etapa de obras em 2011 e conclusão final em 2014.

Aeroporto de Cumbica	atual	projeto
Pátio de Aeronaves (m)	468.110	908.471
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	179.790	368.790
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	17 milhões	29 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, a 100 km de São Paulo, passará a ser o principal articulador da malha aeroviária brasileira, segundo os planos da Infraero para 2014. O projeto está avaliado em 2,8 bilhões e compreende uma segunda pista de pouso e decolagem (conclusão prevista para 2013) e a construção da primeira parte do novo terminal de passageiros, que será finalizado somente em 2015.

Aeroporto de Viracopos	atual	projeto
Pista de Pouso e Decolagem (m)	3.240 / 45	3.240 3.600
Área do Terminal de Passageiros (m ²)	36.644	435.531
Capacidade Nominal de Atendimento (Passageiros/Ano)	2 milhões	25 milhões

Fonte: Infraero (mar/2009)

Desafios de São Paulo para a Copa

O maior e principal desafio para a cidade de São Paulo envolve os problemas de acesso e mobilidade. A cidade pode e deve aproveitar o momento da Copa para desenvolver projetos de sistemas de transporte e atrair investidores priva-



dos. Para o evento de 2014, o desafio é construir a tempo a linha de trem rápido São Paulo-Rio-Campinas. Mas o principal legado da Copa seria a constituição de sistemas de transporte de massa na Região Metropolitana.

Um segundo ponto envolve a exposição que a cidade terá durante a Copa, permitindo que São Paulo se consolide como um centro mundial de negócios, especialmente nas áreas de serviços de tecnologia da informação, exploração marítima de petróleo, transformação de carnes e biocombustíveis, entre outras. O principal “gargalo” para esse objetivo são as instalações para abrigar megafeiras, exposições e congressos internacionais.

O complexo do Anhembi pode ser considerado acanhado, diante das grandes feiras como as de Milão, Frankfurt, Nova York ou Barcelona.

Apenas para abrigar a Conferência Internacional da Fifa, que acontece simultaneamente à abertura da Copa, será necessário um plenário para pelo menos 5.000 congressistas, ainda inexistente em São Paulo.

A prefeitura da cidade já tem um projeto para a implantação de um complexo de grande porte em Pirituba, zona norte da cidade, e a implantação desse equipamento até 2013, é um dos principais desafios de São Paulo para sediar a Copa 2014.

Um terceiro desafio, que poderá ser um legado pós-Copa, envolve a resolução dos problemas de degradação urbana no centro da cidade e que exige tanto investimentos em projetos de urbanização e paisagismo, como o maior rigor nas áreas de limpeza pública e assistência social.

Ainda cabe destacar a necessidade de melhorar a qualidade do ambiente construído e enfrentar o problema da poluição dos três principais rios que cortam a cidade, o que demanda investimentos pesados em saneamento.

Aeroporto de Cumbica: ocupações no entorno impedem expansão

O maior e principal desafio para a cidade de São Paulo envolve os problemas de acesso e mobilidade. A cidade pode e deve aproveitar o momento da Copa para desenvolver projetos de sistemas de transporte e atrair investidores privados

Evento do Sinaenco em São Paulo

"Mobilidade Urbana e Infraestrutura para 2014: São Paulo no PAC da Copa" foi como se chamou o evento realizado pelo Sinaenco, no dia 26 de agosto de 2008, em São Paulo. Este tema concentrou todo o debate do 8º Encontro da Arquitetura e da Engenharia Consultiva de São Paulo, que reuniu especialistas e autoridades interessados em refletir sobre problemáticas como: mobilidade urbana e infraestrutura para 2014; planejamento de São Paulo para a Copa de 2014; o desafio da construção e modernização das arenas brasileiras; e perspectivas de oportunidades de negócios para os setores de engenharia e arquitetura, que surgirão com a realização da Copa no país.

Quem participou

[Adalberto Febeliano](#) – Diretor de Relações Institucionais da VoeAzul Linhas Aéreas

[Ailton Brasiliense](#) – Presidente da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

[Caio Luiz de Carvalho](#) – Presidente da São Paulo Turismo

[Eduardo de Castro Mello](#) – Sócio da Castro Mello Arquitetos

[João Alberto Manaus](#) – Presidente do Sinaenco/SP

[José Roberto Bernasconi](#) – Presidente do Sinaenco

[Jurandir Fernandes](#) – Diretor-Presidente da Emplasa – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano

[Marcelo Branco](#) – Secretário de Infraestrutura Urbana e Obras do Município de São Paulo

[Roberto Scaringella](#) – Presidente da Connection Tecnologia Ltda

[Russell Ludwig](#) – Vice-Presidente do Sinaenco/SP

[Ruy Ohtake](#) – Titular do escritório Ruy Ohtake Arquitetura e Urbanismo

[Vladimir Rioli](#) – Presidente da Pluribank – Engenharia Financeira e Societária

Patrocínio



ENCIBRA S.A.
Estudos e Projetos de Engenharia



Herjacktech Tecnologia e Engenharia Ltda.

maubertec

**Desafios:
O Brasil para a
Copa de 2014**

Para que um estádio seja sustentável é necessário um mínimo de 60 jogos por ano, com ocupação média de metade da capacidade e ingresso médio acima de R\$ 30,00

Futebol se joga no campo: o desafio dos estádios

As cidades-sede tem como um primeiro desafio a viabilização de um estádio ou arena multiuso que atenda plenamente aos requisitos do Manual da Fifa. O Brasil tem plena capacidade para desenvolver os projetos de arquitetura e engenharia dos estádios, como já foi demonstrado pelos projetos apresentados à Fifa, alguns deles concebidos em parceria com empresas internacionais.

O desafio maior está na viabilização econômica, como empreendimento privado pleno, ou segundo uma parceria público-privada. O Governo Federal já anunciou reiteradas vezes que não alocará recursos federais nos estádios.

O empreendimento privado exige retorno dos investimentos, que é gerado pelo aluguel dos estádios para os jogos ou para shows, em geral, 10% da receita bruta. Essa receita é obtida pela venda dos ingressos, o que leva ao seguinte parâmetro básico: Para que um estádio seja sustentável é necessário um mínimo de 60 jogos por ano, com ocupação média de metade da capacidade e ingresso médio acima de R\$ 30,00. E muitas das capitais brasileiras não têm a capacidade de atender a esse parâmetro. Manaus, Rio Branco, Cuiabá, Campo Grande e Brasília são exemplos dessa limitação. O desafio dessas cidades é viabilizar a construção dos estádios como empreendimento público, comandadas pelo respectivo governo estadual, com participação do governo municipal.

O desafio subsequente será evitar que os estádios construídos ou novos se transformem em “elefantes brancos”, com pouco uso. Brasília, tem a opção de utilizar o estádio para shows, o que poderá viabilizá-lo economicamente, mas precisa captar shows internacionais, pelo menos um por semestre.

Natal, Belém do Pará, Fortaleza e Salvador têm potencial para atrair grandes públicos, desde que os seus times participem do grupo principal do Brasileirão e possam, eventualmente, estar na Copa Libertadores da América. Aqui o principal desafio está no desenvolvimento do futebol estadual, tarefa para as federações de futebol, com o apoio dos clubes e das torcidas.

São Paulo, Porto Alegre, Florianópolis e Curitiba contam com estádios de clubes, o que poderia ser uma vantagem, mas vem se tornando um problema, diante das disputas de poder entre as agremiações e a negativa de jogar em estádio alheio. O caso mais grave é o do Recife, onde cada um dos principais clubes tem estádio próprio. Com isso o número de jogos por ano fica abaixo do necessário. O desafio dessas cidades é promover a maior utilização do “estádio padrão Fifa”, qualquer que seja o proprietário.

Preço de ingressos

O futebol é, de longe, o esporte mais popular no Brasil, mas o acesso aos principais jogos é cada vez mais limitado ao grande público em razão do preço dos ingressos.



A Copa de 2014 poderá elitizar ainda mais o público do futebol, uma vez que os ingressos tendem a ficar mais caros para remunerar os investimentos. Para a universalização do acesso, o ingresso médio deveria ficar em torno de R\$ 10,00. Com esse valor, o novo Fonte Nova, em Salvador, ficaria lotado numa final BaVi (Bahía x Vitória), assim como o Mangueirão numa final PaRe (Payssandu x Remo).

O desafio do turismo

A Copa 2014 trará um grande volume de turistas para acompanhar os jogos. Essas milhares de pessoas viajarão pelo país, acompanhando os jogos de suas seleções, quase sempre pela via aérea. Daí, a necessidade urgente de melhorar a infraestrutura aeroportuária e, em algumas cidades, ampliar a rede hoteleira.

Aeroportos

A Infraero já projetou as ampliações e melhorias necessárias em todos os aeroportos das cidades-sede da Copa, mas enfrenta ainda impasses que podem atrasar o cronograma.

O governo federal ainda está dividido em relação à privatização da Infraero, o que viabilizaria recursos privados para os principais aeroportos, mas talvez prejudique as finanças dos aeroportos de menor importância. Uma outra opção, a da abertura de capital da Infraero, ficou mais difícil com a crise financeira mundial.

Se permanecer sob controle estatal, a Infraero corre o risco da captura pelos interesses políticos e de conflitos com o Tribunal de Contas da União, com embargo de contratos, como já ocorre em alguns casos. O desafio está numa engenharia financeira e institucional que consiga levantar os recursos, afastando as pendências nos processos licitatórios e contratuais.

Ampliação da rede hoteleira

Há uma grande oferta de recursos privados para a construção de novas edificações de hotelaria, assim como de bandeiras internacionais para a sua gestão. O desafio está em garantir a viabilidade dos empreendimentos no futuro, já que a Copa gera um pico de demanda pontual, sem continuidade.

O turismo pós-Copa

O turista que virá depois de 2014 não é necessariamente o mesmo da Copa. Alguns deles poderão apoiar a divulgação “boca a boca”, se bem recebidos no Brasil, e poderão retornar com mais acompanhantes. Mas também poderão difundir imagens negativas, caso sua experiência no Brasil for insatisfatória.

Para a universalização do acesso, o ingresso médio deveria ficar em torno de R\$ 10,00

A Infraero já projetou as melhorias necessárias nos aeroportos das cidades-sede da Copa, mas enfrenta impasses que podem atrasar o cronograma

Divulgação: Método Engenharia



O turismo de negócios

No caso das cidades litorâneas, assim como as da Amazônia ou próximas ao Pantanal, a atratividade do turismo está nos recursos naturais. Não é preciso construir atrações artificiais. Já em cidades como Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, o principal desafio é aproveitar a visibilidade proporcionada pela Copa 2014 para conquistar o status de polos internacionais de turismo de negócios.

Brasília, com sua arquitetura já é um lugar mundial. Goiânia e Belo Horizonte precisam utilizar as exportações brasileiras para serem pólos nas áreas de biocombustíveis e mineração e siderurgia.

O desafio de Curitiba é encontrar a sua vocação, dentro do turismo de negócios. São Paulo precisa consolidar a sua posição de cidade mundial, tendo como o grande desafio implantar um novo centro de feiras e exposições de dimensões internacionais.

Mas não basta construir a infraestrutura de centros de feiras, exposições e convenções. É fundamental desenvolver uma campanha de marketing diferenciado para aproveitar a oportunidade da Copa 2014.



Fotos Wladimir de Souza

A imagem internacional: uma vidraça

O Brasil, assim como as cidades-sede, quer mostrar o seu lado positivo, o seu lado belo, as suas vitrines. Mas a mídia internacional, que virá ao Brasil para a cobertura da Copa, também mostrará o lado negativo, as mazelas, as vidraças. Nenhum esforço para esconder as vidraças será eficiente e quanto mais se procurar escondê-las, mais a mídia se interessará em buscá-las. O grande desafio está em eliminá-las ou minimizá-las.

O Rio de Janeiro é o que apresenta o maior contraste entre a vitrine e a vidraça. A cidade é realmente maravilhosa, mas exibe uma grande desigualdade social, visível pelas favelas nos morros e um grande índice de violência, inclusive contra turistas. Fortaleza está marcada pelo estigma do turismo sexual, inclusive infantil e não pode chegar a 2014 com esse estigma. É, provavelmente, o seu principal desafio.

O problema de Belém é a imagem do estado do Pará, visto internacionalmente como um lócus de violência

por conflitos de terra. E há, ainda, a imagem negativa das queimadas e do desflorestamento na Amazônia.

Os desafios da infraestrutura urbana e regional

Com exceção dos investimentos na infraestrutura aeroportuária, essencial para receber os turistas que virão em 2014, os demais – em geral – estão voltados para a melhoria do funcionamento das cidades. Todas as cidades têm um grande estoque de projetos, para os quais não há recursos suficientes e a Copa é uma grande oportunidade para efetivar os investimentos planejados e não implantados.

O governo federal tem sido parcimonioso em relação aos investimentos urbanos, mas promete aportar um grande volume de recursos, segundo um PAC da Copa. Os recursos serão destinados, prioritariamente, às cidades selecionadas pela Fifa, mas as demais cidades – não escolhidas – buscarão compensações. Caberá ao governo federal distribuir os recursos, da forma mais equilibrada possível.

Energia e Telecomunicações

Energia e telecomunicações são serviços públicos de responsabilidade da União, ainda que realizados por concessionárias privadas. Mas o mega evento midiático que será a Copa de 2014 não perdoará qualquer “piscadela” na energia e nas telecomunicações.

Acesso às cidades e estádios

As facilidades de acesso mais importantes, em função da Copa, envolvem os aeroportos internacionais, os pólos hoteleiros e os estádios. No caso das megacidades, como São Paulo e Rio de Janeiro, cabem ligações com trens rápidos, até porque o problema não é apenas de acesso, mas de mobilidade. Nessas cidades, o acesso aos estádios deve ser feito pelo metrô, condição já assegurada no Rio de Janeiro e prestes a ser atendida em São Paulo, para o estádio do Morumbi. Belo Horizonte tem intenção de promover a ligação entre Savassi e Pampulha, atendendo ao Mineirão, mas o projeto ainda não saiu do papel.

Nas demais cidades o acesso aos estádios poderá ser atendido por sistemas de veículos leves, sejam sobre trilhos (VLT) ou sobre pneus (VLP), estes como corredores exclusivos ou com sistemas mais amplos, como o de Curitiba. O desafio está na escolha do sistema mais adequado de transporte de média ou alta capacidade, em função dos seus custos e do atendimento posterior. Sistemas de menor investimento podem saturar rapidamente, da mesma forma como aqueles de maior custo podem ficar ociosos durante muito tempo. As palavras-chave aqui são planejamento e projeto.



Todas as cidades têm um estoque de projetos, para os quais não há recursos suficientes e a Copa é a grande oportunidade de realizá-los

O desafio da mobilidade urbana está nas decisões dos investimentos a serem priorizados. Uma das questões mais críticas está na opção entre o transporte coletivo ou individual

Mobilidade urbana

O desafio da mobilidade urbana está nas decisões dos investimentos a serem priorizados. Uma das questões mais críticas está na opção entre o transporte coletivo ou individual

Melhorar a mobilidade em todas as cidades-sede é o grande desafio, ainda que mais crítico nas megacidades. O atraso nos investimentos e os equívocos no planejamento urbano agravaram os problemas urbanos, que não serão resolvidos apenas nos próximos cinco anos.

A Copa 2014, no entanto, é uma grande oportunidade para adensar os investimentos. Não faltam estudos e propostas, mas faltam projetos. O desafio está nas decisões corretas dos investimentos a serem priorizados e uma das questões mais críticas está na opção entre o transporte coletivo ou individual.

Ligações regionais: o desafio do tempo

Durante a Copa haverá um grande movimento intercidades, em função do acompanhamento das seleções nacionais em cada fase do Mundial, mas o relevante, no entanto, é a demanda permanente, principalmente a ligação rápida ferroviária entre aeroportos internacionais de São Paulo e Rio de Janeiro. O grande desafio é viabilizar um trem rápido entre os aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Galeão, interligados a sistemas de média ou alta capacidade dentro das cidades.

Saneamento

Na maior parte das cidades-sede a cobertura da rede de água potável é adequada, o mesmo ocorrendo com a rede de coleta de esgotos. O grande desafio está no afastamento e no tratamento dos esgotos. São grandes volumes, grandes investimentos, mas de baixa visibilidade eleitoral, que é uma das razões pelas quais são menos priorizadas.

Para efeito dos turistas, no entanto, o problema maior é o lixo. A par de uma cultura popular que não organiza o seu lixo, os serviços de coleta, assim como de limpeza pública são insuficientes, situação agravada pela falta de uma cultura de reciclagem do lixo. Em muitas localidades isso resulta na invasão dos sacos de lixo pelos moradores de rua, na busca de resíduos recicláveis que tenham algum valor de venda. O restante fica espalhado, comprometendo a paisagem urbana.



Wladimir de Souza

Expediente

SINAENCO

Diretoria

José Roberto Bernasconi
Presidente

Mauricio Oliveira Andrade
VP de Engenharia

João Alberto Viol
VP de Gestão e Assuntos Institucionais

Leon Cláudio Myssior
VP de Arquitetura

Everaldo José Gobbo Possagnolo
VP de Administração e Finanças

João Coelho da Costa
VP de Ciência e Tecnologia

Adão dos Santos
VP de Ética e de Proteção à Consultoria

Rodrigo Gazen
VP Rel. Trabalhistas e Ass. Intersindicais

Conselho Diretor

Cristiano Kok

Antonio Moreira Salles Netto

Roberto de Araujo Pereira

Luiz de Gonzaga Bompastor

Cyro Laurenza

João Antonio del Nero

Norma Gebran Pereira

João José Figueiredo de Oliveira

Maria Beatriz Hopf Fernandes

Conselho Fiscal

Carlos Valério Avais da Rocha

Roberto de Oliveira Facchinetti

Eumenes Moreira Guimarães

Roberto Lemos Muniz

Marco Aurélio Ludolf Gomes

Presidentes Regionais

João Alberto Manaus Correa
Presidente do Sinaenco/SP

Edgar Hernandes Cândia
Presidente do Sinaenco/RS

Yuzo Sato
Presidente do Sinaenco/MG

José Célio Araújo de Oliveira Júnior
Presidente do Sinaenco/CE

Rodrigo Meirelles Sigaud
Presidente do Sinaenco/RJ

Márcio Belluomini Moraes
Presidente do Sinaenco/GO

Claudemiro Santos Junior
Presidente do Sinaenco/BA

Wilfredo Brillinger
Presidente do Sinaenco/SC

Abel de Oliveira Filho
Presidente do Sinaenco/PE

Alexandre José Serafim
Presidente do Sinaenco/ES

Marlus Coelho
Presidente do Sinaenco/PR

Raul da Silva Ventura Filho
Presidente do Sinaenco/PA

Rodrigo Gazen
Presidente do Sinaenco/DF

Equipe editorial

Coordenação

Jorge Hori
(Inteligência Estratégica)

Cristina Muniz de Souza
(Sinaenco)

Ligia Micas (Sinaenco)

Edição

Marcos de Sousa
(Mandarim Comunicação)

Projeto e edição gráfica
(Hiro Okita)

Hiro Okita

Diva Maddalena

Mônica Biasi

Américo Freiria

Colaboradores

Heloísa Medeiros

Joana Pellerano

Larissa Haak

Nanci Corbioli

Rodrigo Prada

Regina Rocha

Tania Fernandes

Impressão e acabamento

Indusplan Indústria Gráfica

Os eventos regionais realizados pelo Sinaenco foram apoiados institucionalmente, em seus respectivos Estados, pelas seguintes entidades:

ABCE – Associação Brasileira de Consultores de Engenharia

ABES – Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental – Seção Santa Catarina

ACE – Associação Catarinense de Engenheiros

ACECON – Associação Catarinense de Engenharia Consultiva

ACEOP – Associação Catarinense de Empreiteiros de Obras Públicas

ASBRACO – Associação Brasiliense de Construtores

Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais

BFZ – Centro de Formação Profissional das Associações Empresariais da Baviera

CDL – Câmara dos Dirigentes Lojistas de Natal

Clube de Engenharia do Rio de Janeiro

Crea AM – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Amazonas

Crea BA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia da Bahia

Crea CE – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Ceará

Crea DF – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Distrito Federal

Crea PA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Pará

Crea PE – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Pernambuco

Crea PR – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná

Crea SC – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Santa Catarina

Fieam AM – Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

Fiepa – Federação das Indústrias do Estado do Pará

FNE – Federação Nacional dos Engenheiros

Governo do Estado de Minas Gerais

Governo do Estado de Pernambuco

Governo do Estado do Amazonas

Governo do Estado do Pará

IAB BA – Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento da Bahia

IAB CE – Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Ceará

IAB PA – Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Pará

IAB RN – Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento do Rio Grande do Norte

IEP – Instituto de Engenharia do Paraná

Prefeitura de Belém

Prefeitura de Belo Horizonte

Prefeitura de Olinda

Prefeitura do Recife

Secretaria de Turismo do Rio Grande do Norte

Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina

Senge CE – Sindicato dos Engenheiros no Estado do Ceará

Senge SC – Sindicato dos Engenheiros no Estado de Santa Catarina

Sinduscon AM – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Amazonas

Sinduscon BA – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado da Bahia

Sinduscon CE – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Ceará

Sinduscon DF – Sindicato da Indústria da Construção Civil do Distrito Federal

Sinduscon MG – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado de Minas Gerais

Sinduscon PA – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Pará

Sinduscon PE – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado de Pernambuco

Sinduscon PR – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Paraná

Sinduscon RN – Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do
Rio Grande do Norte

Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul

UFBA – Universidade Federal da Bahia

Esse relatório foi composto nas tipologias Techno e Futura Light (títulos) e Optima (textos).

Impresso em maio de 2009,
pela Indusplan Indústria Gráfica,
em papel Supremo
Alta Alvura 250g (capa) e
Couché fosco 115g (miolo)