

MEDIDAS DE MOBILIDADE: ESTRATÉGIA DE COMPETIÇÃO E GENTRIFICAÇÃO DOS CENTROS URBANOS

Laura Machado

PROPUR-UFRGS

laura.lauramachado@gmail.com

Lívia Salomão Piccinini

PROPUR-UFRGS

livia.piccinini@ufrgs.br

Recibido: 18 de febrero de 2014. Aceptado: 2 de octubre de 2014.

Medidas de mobilidade: estratégia de competição e gentrificação dos centros urbanos (Resumo).

Face à crise ambiental e urbana, a abordagem de “cidade sustentável” tornou-se parte do discurso político hegemônico para competir por investimentos. O planejamento estratégico vende a imagem de uma cidade ideal, reconfigurada, reformada, revitalizada através de rankings de melhores cidades. Entre as pautas da requalificação urbana está a mobilidade. Walkability, livability, bikefriendly são algumas dessas representações, porém, as consequências sociais advindas desse processo não estão sendo discutidas. Na eminência da elaboração dos planos de mobilidade nas cidades brasileiras, este artigo analisa o crescente interesse na mobilidade urbana sob três abordagens: o investimento em grandes obras de infraestrutura para a mobilidade por ocasião da Copa do Mundo no Brasil.

Palavras chave: gentrificação, mobilidade sustentável, planejamento estratégico, competitividade.

Mobility measures: a strategy for competition and gentrification in urban centres (Abstract).

Today, given the environmental and urban crisis, the notion of the “sustainable city” has become part of hegemonic political discourse to compete for investment. Strategic planning sells the image of an ideal city, reshaped, refurbished, revitalized within quality-of-life rankings. Among the guidelines of urban renewal is mobility and walkability, liveability and bike-friendliness are some of its representations. However, the social implications resulting from this process are not being discussed. In the light of the eminence of these ideas in the elaboration of mobility plans in Brazilian cities, this article analyzes the growing interest in urban mobility from three aspects: investment in major infrastructure for mobility during the 2014 FIFA World Cup in Brazil.

Keywords: gentrification, sustainable mobility, strategic planning, competitiveness.

O processo de globalização, acentuado pelos avanços tecnológicos, possibilitou conexões mais rápidas (transporte de bens e pessoas; transmissão de informações), ampliou a quantidade de pessoas envolvidas e alavancou a influência das dimensões econômica, política, social, cultural e ambiental sobre as cidades¹. A competição, que antes ocorria entre nações, passa a ser entre cidades pois é nelas que se dá a geração da riqueza do planeta - as 100 maiores cidades respondem por 50% do PIB mundial². Pressionadas pela proposta de desenvolvimento neoliberal e pelos protocolos e acordos internacionais sobre o clima (do Protocolo de Kyoto ao Acordo de Paris), as cidades tornam-se protagonistas das mudanças em direção à sustentabilidade e à qualidade de vida. Face à crise ambiental e urbana, o ideal da “cidade sustentável” é tratado cada vez mais como um objetivo do planejamento urbano e do discurso político. Sustentabilidade e competitividade são os eixos em torno dos quais as cidades pautam seu planejamento.

Uma das representações desta competitividade é o notável crescimento no número de rankings de melhores cidades: dos 39 existentes em 2008, ultrapassaram a marca de 150³ em 2013. Estas estratégias de marketing foram criadas para posicionar as cidades no cenário global, classificando-as em função de características que ofereçam “a maior quantidade” ou “a melhor combinação de atrativos” tais como espaços verdes, habitabilidade (*livability*), educação, transporte, mão-de-obra qualificada e oferta de infraestrutura⁴. A sustentabilidade urbana passa a ser um *commodity* e, a cidade, tratada como mercadoria.

O urbanismo neoliberal se apropria do planejamento estratégico empresarial para construir e vender a imagem da cidade aprazível e competitiva. Nesse cenário, projetos pontuais de recuperação urbana e de infraestrutura para megaeventos, possibilitados pela flexibilização da legislação e dos planos reguladores, são oferecidos como “solução única” para a superação da estagnação econômica. A Copa do Mundo realizada no Brasil em 2014 é uma exemplificação que ilustra esse processo, onde o país, submetido às exigências da Federação Internacional de Futebol (FIFA), investiu mais de 25 bilhões de reais em infraestruturas para sua realização, valor relativamente superior ao que foi investido na Alemanha e na África do Sul, países que sediaram as duas últimas copas em 2006 e 2010 respectivamente. Deste total, oito bilhões foram direcionados para execução de obras de mobilidade urbana⁵.

Além de altos investimentos financeiros, outra faceta das obras de mobilidade, foram as remoções de comunidades de baixa renda⁶ e as alterações de uso de áreas que, devido a estes mesmos investimentos, foram (re) valorizadas, caracterizando a gentrificação⁷ destas áreas. Estudos do processo de gentrificação apontam que pro-

1 Coehn, 2004.

2 Begg, 1999; Dobbs et al., 2011; Oliveria Júnior, 2012.

3 Moonen & Clark, 2013.

4 Haindlmaier & Riedl, 2010; OECD, 2006; World Bank, 2013.

5 Santos Júnior et al., 2015.

6 Haubrich, 2014; Brasil, 2014a

7 A gentrificação é a expulsão da população local devido à valorização imobiliária decorrente da requalificação de áreas públicas (Zuk et al., 2015).

jetos de requalificação urbana tendem a apresentar como consequência a elitização desses espaços, porém, constata-se que é escassa a literatura sobre a incidência das medidas de mobilidades nesse processo. Sob essa perspectiva, é pertinente assinalar a interlocução entre a recuperação das áreas públicas e as estruturas de mobilidade ativa relativas a caminhar e andar de bicicleta, uma vez que a produção de tais estruturas pretende traduzir o novo “paradigma da mobilidade” que, embora seja centrado nas pessoas, permanece articulado à apropriação do espaço pelas elites. Nesse sentido, a análise da aplicação dessas medidas bem como a (re)valorização das estruturas de mobilidade emergem como elementos essenciais para a compreensão dos processos da cidade neoliberal.

Nas cidades brasileiras esse processo tende a reforçar a exclusão social pois “a produção e a apropriação do espaço urbano não só reflete as desigualdades e as contradições sociais, como também as reafirma e reproduz”⁸. As iniquidades sociais estão refletidas no território enquanto distribuição desigual das áreas verdes, dos equipamentos culturais, dos serviços públicos e dos equipamentos urbanos⁹. O mesmo acontece com o transporte, dada a estreita relação entre deslocamento e renda¹⁰ e entre o incremento da acessibilidade e a majoração dos valores imobiliários¹¹. Acrescenta-se a isto, a predominância histórica de incentivos governamentais para o transporte individual em detrimento do transporte público e dos modos não motorizados que aprofundam a segregação e a exclusão sócio-espacial¹².

Alinhando-se às orientações internacionais¹³ relativas ao novo paradigma da mobilidade, o governo brasileiro paradoxalmente reorientou sua política de transporte, ao promulgar a Lei de 12.587/2012 que estabeleceu as Diretrizes da Mobilidade, focada na inclusão social, no transporte público e nos modos não motorizados¹⁴. Traz diretrizes que devem ser promovidas e estar refletidas nos Planos de Mobilidade Urbana municipais¹⁵. A literatura, porém, aponta que, nas experiências internacionais, as ações em prol da mobilidade ativa objetivam alcançar ganhos ambientais (redução das emissões)¹⁶ e/ou econômicos (valorização imobiliária)¹⁷.

Então, o avanço em relação à mobilidade mais sustentável não vem se refletindo em um maior ganho social como espaços urbanos mais igualitários que gerem oportunidades reais às parcelas excluídas da população. Isto é, na cidade neoliberal, medidas voltadas à mobilidade são incorporadas à estratégia de competição urbana.

8 Maricato, 2000, p.170.

9 Piccinini, 2007.

10 Itrans, 2004.

11 Revyngton, 2015.

12 Santos Junior et al., 2015

13 CEC, 2001.

14 Brasil, 2007.

15 Segundo a Lei nº 12.587/2012, que instituiu as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, todo município - com mais de vinte mil habitantes, pertencentes à Regiões Metropolitanas ou cidades de interesse cultural - devem elaborar o Plano de Mobilidade Urbana sob pena de não receber recursos da União para este fim (Brasil, 2012).

16 Korver et al., 2012.

17 Flanagan, 2015; Stehlin, 2015; Stein, 2011; Checker, 2011; Kushto & Schoefer, 2008.

Há um *gap* social que não está sendo discutido pelos planejadores, o que demonstra a necessidade desta investigação. O objetivo deste artigo é trazer à luz as relações entre o planejamento estratégico, a gentrificação e as medidas de mobilidade urbana, a começar pela crise do planejamento urbano, começando por este último, como se vê a seguir.

A crise do planejamento urbano

O processo de globalização não é apenas resultado dos avanços tecnológicos ou dos mercados competitivos. É um fenômeno político e ideológico com reflexos físico-territoriais e sócio-espaciais que é chamada de a “questão urbana”. Os avanços da ideologia neoliberal, a partir da década de 1980, trouxe a flexibilização das leis urbanísticas que asseguraram às forças do mercado o afrouxamento da ação estatal e o fim das certezas¹⁸. Nos anos 1970 e 1980 autores como Manuel Castells e David Harvey denunciavam o planejamento urbano modernista por ser um instrumento a serviço da manutenção do *status quo* do sistema capitalista, refletido na ausência de resultados positivos das intervenções prometidas pelo Estado.

Nos anos 1990, planejadores e arquitetos continuaram a dar suporte aos interesses do mercado, avaliando positivamente projetos estratégicos de reformas e revitalizações urbanas¹⁹. Foram além, criando projetos de remodelação de áreas delimitadas como o centro de Barcelona, Rio de Janeiro, Caracas, etc., cidades onde os prefeitos não se intitulam representantes da política de Estado, mas “gestores urbanos”. O conceito de gestão urbana possui significados negativos que não devem ser subestimados e que podem ser identificados no favorecimento e na subordinação às tendências do mercado, dados pela liderança dos interesses do capital privado²⁰, a vitória do imediatismo, da administração dos recursos e dos problemas “aqui e agora”, as respostas de curto e médio prazos, combinados com a desregulamentação e a política do Estado mínimo. Na medida em que o Estado não desenvolve uma política habitacional e tampouco urbanística voltada especificamente a atender essa população, a regulamentação da posse do solo urbano pelo mercado, na cidade capitalista²¹, tende a gerar, constantemente, segregação socioespacial.

A população de baixa renda submete-se a morar em lugares em que os direitos da propriedade privada não vigoram: áreas de propriedade pública, terrenos em inventário, áreas de proteção ambiental, áreas de risco, etc. São as áreas de ocupação e favelas, onde a exclusão urbanística, representada pela ocupação ilegal/informal do solo, é ignorada na representação da cidade formal. Quando os direitos da propriedade se fazem valer nestes locais, seus moradores são despejados, exacerbando conflitos e a contradição entre a marginalidade econômica e a organização capitalista da posse do território²².

18 Maricato, 2000.

19 Abramo, 2007.

20 Souza, 2013.

21 Souza, 2013.

22 Brum, 2014; Piccinini, 2007.

É necessário esclarecer, no entanto, que não foi por falta de planos e planejamentos urbanísticos que as cidades brasileiras apresentam os graves problemas atuais, mas, sim, porque seu crescimento se deu para além destes, seguindo interesses da política local e de grupos ligados aos sucessivos governos sem atenção aos moradores com rendas insuficientes para acessar o mercado imobiliário. Muitas vezes, os planos diretores ajudaram a encobrir o mecanismo que comanda os investimentos urbanos: o capital imobiliário e as empreiteiras. Estas não obedecem a legislações e planos, manipulando-os a fim de obter maiores rendimentos²³. Dentre os serviços essenciais muitas vezes inexistentes, ou inacessíveis, em maior ou menor grau, nas diferentes áreas da cidade, principalmente para os moradores de favelas e vilas, estão os de transporte, de comunicação e saneamento.

Sob a ótica da “desordem urbana” a problemática das cidades brasileiras vem sendo estrategicamente construída como principal problema para os governos, deslocando a análise das reais causas da expansão urbana, e, seus impactos são vistos na desorganização das atividades, bens e serviços. A lógica da cidade capitalista particularmente em países emergentes como o Brasil, imprime um aparente caos que os planejadores urbanos buscam organizar pensando a cidade enquanto sistemas interligados que podem ser ajustados em um futuro ponto ótimo de racionalização de recursos. O Estado, por sua vez, legitima a apropriação privada do solo urbano ao aplicar recursos públicos que irão criar um novo valor do solo dado pela extensão da infraestrutura, equipamentos e serviços. O mesmo pode-se dizer da gentrificação, uma das facetas do planejamento estratégico²⁴.

Se o planejamento urbano remetia a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos coletivos, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, a atual forma de “gestão” está focada alcançar melhores resultados em uma competição global por (i) investimentos, tecnologia e expertise gerencial; (ii) novas indústrias e negócios; (iii) preços e qualidade de serviços; (iv) atração de empregos qualificados²⁵.

Os neo-planejadores veem a cidade como um agente econômico que atua no contexto de um mercado e que encontra, neste mercado, a regra e o modelo do planejamento e execução de suas ações. O conceito de cidade torna-se meramente gerencial ou, nas palavras de Vainer:

Na verdade, é o conjunto da cidade e do poder local que está sendo redefinido. O conceito de cidade, e com ele, os conceitos de poder público e de governo da cidade são investidos de novos significados, numa operação que tem como um dos esteios a transformação da cidade em sujeito/ator econômico ... e, mais especificamente, num sujeito/ator cuja natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados²⁶.

23 Maricato, 2000.

24 Brum, 2014.

25 Vainer, 2000.

26 Vainer, 2000, p.89.

Planejamento estratégico empresarial e processo de gentrificação

Antes de prosseguir, é preciso esclarecer que, embora o planejamento estratégico tenha sido associado à perspectiva mercadológica, eles não são sinônimos. O planejamento estratégico situacional, proposto por Carlos Matus, é um planejamento politizado e que, longe de ser conservador, estaria bem próximo do ideário da reforma urbana que inspirou, por exemplo, a experiência de Porto Alegre, com o orçamento participativo²⁷. O planejamento estratégico empresarial, por outro lado, segue uma linha conservadora, apolítica e acrítica, em um processo onde as alianças são condicionadas por um viés que é o peso enorme dos interesses empresariais na definição da agenda²⁸. A crítica que se faz aqui é, portanto, ao planejamento estratégico empresarial conservador, pois, certamente o planejamento deve assumir proposições estratégicas e posicionadas ideologicamente.

A cidade neoliberal - produto do capital e instituída pela crise do fordismo urbano do início da década de 1980 - inviabilizou o financiamento do Estado de bem-estar e dos serviços coletivos. Neste contexto, assume a hegemonia, o planejamento estratégico empresarial, mercadológico ou gerenciamento urbano, um contraponto ao planejamento funcional modernista, e que pretende dar respostas competitivas aos desafios impostos pela globalização. Estes desafios são visíveis nos locais depreciados economicamente e que, através de renovações urbanas - também chamadas de revitalizações, reabilitações, recuperações - viriam a criar vantagens competitivas entre as cidades com consequente revalorização do solo, elitização dos moradores, atração de turistas e investidores com consequente expulsão da população de baixa renda²⁹.

Se na década de 1960, as ideias do planejamento estratégico foram importadas do âmbito militar para as corporações e empresas, no final da década de 1970, passaram a ser utilizadas em cidades norte-americanas e europeias e, mais recentemente (anos 1980) nos países latino-americanos³⁰. Este tipo de planejamento é embasado pelo método SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats*) que busca a identificação das forças, fraquezas, oportunidades e ameaças de uma empresa ou, no caso, cidade em relação ao seu ambiente de ação. Deste modo, são determinadas metas e estratégias que permitirão atingi-las. As estratégias são as diretrizes que ajudam a eleger as ações (objetivos) adequadas para atingir as metas (fins) da organização.

Foram os economistas os primeiros que propuseram a abordagem urbana do planejamento estratégico, com base em quatro objetivos: (i) elaborar a mistura de usos de atração e de serviços da comunidade; (ii) estabelecer incentivos atraentes para os atuais e possíveis compradores e usuários de seus bens e serviços; (iii) fornecer produtos e serviços locais de uma maneira eficiente e acessível; (iv) promover os valores e a imagem do local de uma maneira que os possíveis usuários conscienti-

27 Souza, 2013.

28 Souza, 2013, p. 138.

29 Arantes, 2000.

30 Gonçalves et al., 2009.

zem-se realmente de suas vantagens diferenciadas³¹. Para entender as diferenças entre os pensamentos que formaram o planejamento estratégico público e o privado, apresenta-se, abaixo, um resumo comparativo (tabela 1):

Tabela 1. Comparativo entre o planejamento estratégico do setor privado e o do setor público

Características	Setor privado	Setor público
Objetivo geral	Competitividade	Efetividade das medidas
Objetivos econômicos	Lucro, crescimento, conquista de mercado	Redução de custos, eficiência
Valores	Inovação, criatividade, boa imagem	Accountability, equidade, integridade
Resultados desejados	Satisfação do consumidor	Satisfação do cidadão
Atores	Acionistas, proprietários, mercado	Contribuintes, servidores, poder público, lobistas
Prioridades orçamentárias definidas por	Demanda dos consumidores	Lideranças, planejadores, parlamentares
Justificativa	Proteção de propriedade intelectual	Bem-estar social, segurança nacional
Fatores de sucesso	Taxa de crescimento, rendimentos, avanço tecnológico	Práticas gerenciais melhoradas, economia de escala, regularidade, padrão tecnológico

Fonte: Clemente, 2007, adaptado por Machado & Piccinini

Esperava-se do poder público a efetividade dos objetivos propostos para a garantia do “bem de todos”, no entanto, as questões políticas, ideológicas e a lógica econômica imprime seu caráter no espaço, como pode ser visto nas palavras de Souza:

[...] precisam ser entendidos à luz de uma teia de relações em que a existência de conflitos de interesse e de ganhadores e perdedores, dominantes e dominados, é um ingrediente presente. Como poderiam o planejamento e a gestão ser ‘neutros’, em se tratando de uma sociedade marcada por desigualdades estruturais?³²

Assim, não surpreende a adoção do modelo de empreendimento urbano hegemônico: as *cities-commodities*, ou cidades-negócio, produzidas através de dinâmicas globalizadoras de internacionalização de padrões de intervenção urbana que realiza os interesses de grandes corporações multinacionais. Propagam-se propostas de uma requalificação eficaz contra as “patologias urbanas”, a fim de produzir o bem-estar social e qualidade de vida. Essa ideologia é vendida tanto pelas agências multilaterais (BIRD, Habitat) quanto as do capital financeiro e imobiliário e pela indústria do turismo e do entretenimento. Ou seja, aqueles setores que entendem o território urbano como uma fonte de especulação e enriquecimento. O gerenciamento urbano limita-se a acompanhar as tendências que o mercado sinaliza e “abdica” do planejamento regulatório. O Estado, por seu lado, ao invés de garantir a justiça

31 Gonçalves et al., 2009.

32 Souza, 2013, p. 83.

social, estimula a iniciativa privada oferecendo vantagens e regalias que vão desde a oferta de isenções tributárias, terrenos, infraestrutura subsidiadas, suspensão de restrições de uso impostas pelo zoneamento, alterações nos planos diretores e nos perímetros urbanos e a flexibilização de padrões e dispositivos habitacionais e urbanísticos.

Um dos primeiros exemplos da concretização deste pensamento ocorreu em Barcelona, por ocasião das Olimpíadas de 1992, conduzido por Jordi Borja³³ e sua equipe. Nesta proposta, Barcelona foi “vendida” como uma cidade feita por todos e para todos, onde a mistura social seria enaltecida e explorada, desde que devidamente “modelizada” e controlada. Uma espécie de “multiculturalismo cênico”, utilizado para promover uma determinada imagem da cidade, sem conflitos, por oposição à ‘cidade real’, complexa e heterogênea. Porém, não foi a sociedade que se apropriou da recuperação urbana, mas o capital imobiliário e seus acionistas. Associados ao encarecimento do solo urbano e à especulação imobiliária, tais processos tornaram a cidade inacessível ao cidadão comum, fazendo de Barcelona uma cidade cara, para poucos. Nessa lógica, para serem bem-sucedidos, os moradores têm de afastar a pobreza para que esta não “contamine” o cenário onde se desenrolarão as ações dos turistas e dos grandes empreendedores da cidade-espetáculo³⁴. É um processo que não leva em conta os custos sociais, gerando altos preços para as moradias e deslocando os moradores para as cidades do entorno. Esse processo tem como resultados o aumento das horas de deslocamento para o trabalho (*commuting*), altos custos de transporte, acessibilidade e circulação e, prejuízos à sustentabilidade ambiental no longo prazo.

Trata-se de uma estratégia de entrega dos espaços públicos aos cuidados da iniciativa privada com subsídios estatais³⁵, através de políticas públicas que concedem direitos às incorporadoras, mesmo sendo reconhecido que parte da população não terá aí, lugar. A busca por uma imagem atraente da cidade tem, na ideologia do “projeto de cidade” (vide as campanhas sobre “que cidade queremos”, como se houvesse uma resposta ou a cidade tivesse um pensamento único) a saída para enfrentar a crise urbana. Essa proposta assenta-se com base nas obras monumentais, localizadas nas áreas nobres das cidades ou centros históricos³⁶. Nestes novos lugares, gerados principalmente por parcerias público-privadas, criam-se espaços de exclusão e de segregação social: espaços gentrificados que expressam a cultura e a economia de mercado, uma (re) produção em série de um modelo tido como bem-sucedido³⁷ que promove museus, aeroportos, grandes equipamentos. Esta é a crítica ao planejamento estratégico: pensar a cidade como mercadoria, criando uma cidade cenográfica que nega a cidade como um espaço plural, emblemático, diversificado, instável e, até mesmo, caótico ao qual todas as pessoas deveriam ter o direito de acessar e

33 Vainer, 1999.

34 Cunha, 2013.

35 Souza, 2013.

36 Silva, 2012

37 Sanchez, 2001.

vivenciar se assim o quiserem³⁸. Algumas das características e objetivos do planejamento estratégico foram sumarizadas na Tabela 2, com base em alguns autores³⁹.

Tabela 2 - Características e objetivos do planejamento estratégico urbano

Características	Objetivos
Revitalização	Atrair turistas
	Atrair capitais
	Valorizar terras
Participação popular	Flexibilizar as leis de planejamento
	Obter o aval da população
Projetos setoriais	Criar novos interesses na urbe
Planejamento de curto prazo	Acompanhar o tempo do gestor

Fonte: Elaboração de Machado & Piccinini com base nos autores citados

Dentre as características apontadas, a revitalização é aquela que irá justificar os investimentos públicos. Aqui, se faz necessário, uma referência explicativa relativa à utilização desta série de termos “revitalização”, “renovação”, “reabilitação” e “requalificação” urbana como eufemismos que mascaram processos de gentrificação e transformação de bairros populares, muitas vezes identificados como bairros problemáticos e indesejáveis, em espaços elitizados que se tornam inacessíveis à população de origem. O processo de gentrificação aparece como um dos elementos da permanente (re) estruturação urbana, imposto pelo modelo econômico que segue os propósitos da estrutura dominante, que perpassa a história do planejamento urbano das cidades capitalistas⁴⁰ e se sobrepõe à história local, das populações e de seus espaços.

O termo “gentrificação”, empregado primeiramente por Glass, em 1964, para descrever as transformações promovidas no centro londrino entre 1950-1960, e que teve como resultado a expulsão da população trabalhadora. Trata-se de um processo de revalorização territorial através da “recuperação” de áreas centrais desocupadas ou áreas deterioradas⁴¹ gerando uma (re) valorização mercantil desses espaços, com apropriação desse “lucro” urbano por grupos de interesses e populações mais ricas e distintas da população originalmente moradora. A Tabela 3 sumariza alguns dos fatores e indicadores da gentrificação.

Dentre os fatores descritos na Tabela 3, os indicadores de gentrificação associados à mobilidade estão: os investimentos públicos em mobilidade e acessibilidade, o aumento das distâncias e o aumento do tempo de deslocamento. Porém, um dos sinais mais visíveis é a homogeneidade elitizada dos espaços. Em oposição ao que Lefebvre chamou de direito à cidade: “[direito] à vida urbana, à centralidade renovada, aos lugares de encontros e trocas, ao ritmo da vida e uso do tempo que permite o

38 Secchi, 2013.

39 Dentre os autores estão Vainer, 2000; Souza, 2013; Maricato, 2000; Secchi, 2013; Furtado, 2014.

40 Furtado, 2014.

41 Less et al., 2008.

uso pleno e total dos momentos e dos lugares”⁴², a gentrificação cria guetos. A partir do deslocamento da população original, de baixa renda, uma nova população de moradores de média e alta classe é atraída pelas oportunidades que a nova centralidade passa a oferecer: proximidade do trabalho, oferta de lazer e cultura, baixos valores das residências, estabilização das condições sociais negativas, estilo de vida, considerações estéticas, entretenimento e lojas especializadas⁴³.

Tabela 3 - Fatores e indicadores de gentrificação

Fatores	Indicadores
Mudanças no valor da propriedade e aluguéis	Valor de venda, valor da propriedade
	Valor dos aluguéis
	Restrições a moradias de menores preços
	Permissões de construção, permissões de reformas, isenções
	Financiamentos para construção
Investimentos no bairro	Vendas de imóveis (volume e valores)
	Formação de condomínios
	Mudanças na comunidade e negócios
	Investimentos públicos (transporte público, vias, parques, etc.)
	Condições das construções, vagas, construções condenadas, reclamações de moradores, incêndios
Abandono	Qualidade do bairro
	Qualidade das escolas, crimes, taxas de emprego, oportunidades do bairro
	Tipos de ocupação
Mudanças na ocupação e na demografia	Despejos
	Dados socioeconômicos dos novos x antigos moradores (raça, idade, renda, escolaridade, estado civil, etc.)
Potencial de investimento	Características do bairro e das construções (idade, área, infraestrutura)
	Percepção dos moradores
Razões de atração ou repulsão	Aumento das distâncias e do tempo de deslocamento
	Aumento da densidade, movimento, transporte

Fonte: Zuk et al, 2015, adaptado por Machado & Piccinini

Apesar de, superficialmente, o resultado das ações objetivar o retorno da ocupação dos centros e das áreas esvaziadas, o processo de gentrificação, através da substituição populacional e valorização imobiliária, é, no seu âmago, parte de uma estratégia urbana articulada⁴⁴ (Tabela 3). Esse processo, de acordo com Furtado,

42 Lefebvre, 1973, p.167.

43 Smith, 1996; Stein, 2011; Zuk et al., 2015.

44 Silva, 2014.

pode ser lido da seguinte forma:

[...] ser analisado como o resultado do permanente processo de (re)organização urbana nas cidades capitalistas modernas, necessário ao contínuo processo de acumulação de capital, através do qual áreas urbanas deterioradas, ocupadas pela classe trabalhadora, podem ser ocupadas por outros setores da sociedade (camadas sociais de renda alta e média), não somente para habitação, mas para a instalação de outros usos também⁴⁵.

A (re) organização urbana vincula-se, portanto, à criação de uma nova imagem internacional da cidade que supõe o afastamento de manifestações de pobreza e de subdesenvolvimento. A substituição da população de baixa renda se dá em dois momentos: primeiro quando da execução das obras de “recuperação” seguido pelo momento da (re) ocupação. A remoção das pessoas que moram muitas vezes acontece de forma forçada, deslocamentos massivos, despejos forçados e a demolição de suas casas. Também podem ocorrer deslocamentos em razão das medidas adotadas pelas autoridades para eliminar rapidamente favelas consideradas esteticamente negativas das áreas frequentadas pelos novos moradores ou visitantes, ainda que não integrem o projeto de reabilitação⁴⁶.

A mobilidade como estratégia de competição urbana

A mobilidade não é uma necessidade em si, mas uma demanda existente para o acesso aos diversos locais da cidade. Se, nas cidades medievais, estas distâncias podiam ser percorridas a pé, por ruas tortuosas e estreitas, nas cidades pós-revolução industrial seus limites desapareceram e o automóvel transformou a paisagem urbana em um entremeado de freeways e viadutos. O crescimento exponencial das taxas de motorização trouxe impactos sobre o ambiente urbano, o que vem sendo combatido na busca da sustentabilidade urbana-ambiental⁴⁷ (Tabela 4).

Tabela 4 - Impactos do uso do automóvel no ambiente urbano

Ambientais	Sociais	Econômicos
Poluição atmosférica	Acidentes	Congestionamentos
Consumo do solo, urban sprawl	Declínio da qualidade de vida	Custos ocasionados por acidentes
Alterações climáticas	Impactos na saúde (físicos e psicológicos)	Esgotamento recursos não renováveis e energia
Ruído, vibrações	Desperdício de tempo nos deslocamentos	Custos do transporte para os usuários
Poluição luminotécnica	Iniquidades	Custos das infraestruturas de transporte
Resíduos sólidos	Declínio do transporte público	Custos à saúde
Intrusão visual e estética	Aumento das distâncias	

Fonte: Litman, 2008, adaptado por Machado e Piccinini, 2017

45 Furtado, 2014. p.359.

46 Rolnik, 2010.

47 Hall, 2006; Gómez, 2000; Urb-AL, 2000.

A partir dos anos 1970, minimizar o uso do automóvel, primeiramente frente à crise do petróleo e, a partir dos anos 1980, frente aos problemas ambientais (poluição, aquecimento global, desertificação, efeito estufa) tornou-se um dos desafios colocados aos governos e aos pesquisadores. Nos anos 1990, iniciaram-se investigações para encontrar soluções de mobilidade urbana dentro de um novo paradigma do transporte. O foco do planejamento para os carros e mercadorias desloca-se para buscar soluções inovadoras, focadas nas pessoas e na qualidade de vida. Essas soluções contemplam medidas de redução do uso do automóvel, aumento do uso da bicicleta e caminhada, incentivo ao transporte público, gerenciamento de estacionamento, novas tecnologias, segurança, gerenciamento da demanda, gerenciamento da mobilidade, planejamento integrado e logística de mercadorias⁴⁸.

Tendo como objetivo promover e compartilhar soluções de mobilidade, a Comunidade Europeia investiu mais de 300 milhões de euros na iniciativa CIVITAS (*City-VITAlity-Sustainability*) que oferece suporte técnico e financeiro para que as cidades adotem estratégias de transporte sustentável. Desde 2002 mais de 730 medidas foram implementadas em quinze diferentes projetos executados em 69 cidades⁴⁹ (Tabela 5).

Tabela 5 - Iniciativas CIVITAS, projetos e cidades participantes

CIVITAS I (2002-2006)	CIVITAS II (2005-2009)	CIVITAS Plus (2008-2012)	CIVITAS Plus II (2012-2016)
19 cidades	17 cidades	25 cidades	8 cidades
4 Projetos: Miracles, Tellus, Trendsetter e Vivaldi	4 Projetos: Caravel, Mobilis, Smile e Success	5 Projetos: Archimedes, Elan, Mimosa, Modern e Renaissance	2 Projetos: Din@amo e 2Move2
Investimento total nos projetos			€ 300 milhões

Fonte: Adaptado de Rooijen & Nesterova, 2013

Nas iniciativas CIVITAS, há uma ênfase no desenvolvimento de combustíveis e automóveis limpos; em reduzir a presença de automóveis nos centros históricos; em incentivar o uso de bicicletas e em qualificar espaços para pedestres. As altas cifras investidas em medidas de mobilidade urbana podem ser entendidas como estratégias para atrair investimentos, e uma breve pesquisa mostra 14 rankings de cidades globais que escalonam as cidades em relação à sua maior ou menor oferta de mobilidade (tabela 6) Nesses rankings as cidades são pontuadas quanto à acessibilidade, à infraestrutura para bicicletas e para pedestres, ao transporte público, à segurança no trânsito e aos níveis de congestionamento (Tabela 6). Não há referências de rankings que indiquem melhorias (*outcomes*) na acessibilidade (*affordability*) da população mais vulnerável ou que apontem as cidades mais equitativas em relação à mobilidade em bairros periféricos. Verifica-se, no entanto, que uma cidade que apresenta melhores condições de mobilidade tende a tornar-se objeto de investimentos e de

48 CEC, 2001.

49 Rooijen & Nesterova, 2013.

turismo, como é o caso de Copenhagen e Amsterdam.

Tabela 6. Rankings que pontuam as cidades em relação às questões da mobilidade

Categoria avaliada	Nome do ranking	Fonte
Acessibilidade	Top 20 Most Livable U.S. Cities for Wheelchair Users	Christopher & Dana Reeve Foundation, 2015
Bicicletas	The Copenhagenize Index	Copenhagenize Design Company, 2015
Bicicletas	The world's top 10 best cities for cycling	Traveller, 2015
Bicicletas	Top 10: Bicycle-Friendly Cities	Askmen, 2015
Bicicletas	Bike Friendly Cities	Walkscore, 2015a
Pedestres	Walk Score	Walkscore, 2015b
Pedestres	Hpe's Walkability Index	HPE, 2015
Transporte público	10 Best Cities for Public Transportation	U.S. News, 2015
Transporte público	America's 10 Best Cities for Commuting on Public Transit	Wired, 2015
Transporte público	Best U.S. Cities for Public Transit	Walkscore, 2014c
Transporte público	Ten Cities Have The Best Public Transit In The World	Jalopnik, 2014
Segurança	Safest and Most Dangerous U.S. Cities	Infoplease, 2014
Congestionamento	Urban Mobility Scorecard	Inrix, 2015
Congestionamento	TomTom Traffic Index	Tomtom, 2015

Fonte: Elaboração de Machado & Piccinini

Como exemplo demonstrativo da abordagem aqui adotada, comparou-se as cidades ranqueadas pelo Copenhagenize Index⁵⁰ com os resultados encontrados em rankings que posicionam as cidades como “mais verdes”, “mais inteligentes”, “mais caras para viajar” e em relação ao “custo de vida” (Tabela 7).

Ao analisar a Tabela 7, percebe-se que há uma repetição das cidades elencadas, ainda que com algumas alternâncias de suas posições nos diferentes rankings. É interessante observar que as cidades mais “cycláveis”, “mais verdes” e “mais inteligentes” também são as de “maior custo de vida” e “as mais caras para viajar”, mais caras, portanto, para visitantes e moradores, evidenciando uma correlação entre qualidade de vida e renda. Neste sentido, e com esta abordagem, seria possível inferir que a *livability* urbana, recuperada pelo uso da bicicleta, seria também uma estratégia de marketing do planejamento estratégico de mercado.

Essa leitura é um indicador de que há uma pressão das empresas e dos governos por oferecer mais qualidade de vida urbana, com mais espaços verdes, mais ciclovias, etc., para cidadãos de alto poder aquisitivo, ou seja, para aqueles que podem pagar pela “qualidade de vida” urbana. Ainda que essa qualificação das cidades seja um avanço em relação à cidade-fordista, onde os subúrbios são conectados por

50 Ranking que classifica as cidades europeias que mais incentivam o uso da bicicleta

meios de transporte de massa e vias expressas, onde o automóvel é protagonista, o cidadão comum, de baixa renda permanece alijado desta proposta, ou seja, a qualificação urbana não está disponível para todos, principalmente, não está acessível para os mais pobres.

Tabela 7 - Posicionamento das cidades europeias em relação aos rankings (2015)

Posição no ranking	Rankings de cidades				
	Copenhagenize Index*	Greener cities**	Smarts cities***	More expensive to travel****	Cost of living*****
1º	Copenhagen	Copenhagen	Copenhagen	Zurich	Zurich
2º	Amsterdam	Stockholm	Amsterdam	Bergen	Geneva
3º	Utrecht	Oslo	Vienna	Londres	Bern
4º	Strasbourg	Vienna	Barcelona	Veneza	London
5º	Eindhoven	Amsterdam	Paris	Helsinki	Copenhagen
6º	Malmö	Zurich	Stockholm	Amsterdam	Oslo
7º	Nantes	Helsinki	London	Stockholm	Paris
8º	Bordeaux	Berlin	Hamburg	Copenhagen	Dublin
9º	Antwerp	Brussels	Berlin	Oslo	Milan
10º	Seville	Paris	Helsinki	Interlaken	Vienna

Fonte: *Copenhagenize Design Company, 2015; **Siemens, 2015; ***COHEN, 2015; ****Forbes, 2014; *****Mercer, 2015, adaptado por Machado & Piccinini

Ao fazer um comparativo entre as cidades consideradas “mais cicláveis” pelo Copenhagenize Index com sua respectiva distribuição modal (ver Tabela 8) percebe-se que não há, de fato, uma correspondência direta e absoluta entre a distribuição modal e o posicionamento das cidades no ranking. Segundo a distribuição do uso da bicicleta, Eindhoven deveria estar em primeiro lugar entre as cidades europeias mais cicláveis. Essa verificação reforçaria o papel do planejamento estratégico nesse tipo de ranking ou, de outro modo, poderia ser questionada a metodologia adotada para sua construção em termos de lógica interna. Há que se observar os altos percentuais de uso do automóvel nas cidades listadas, como Bordeaux, que aparece em quinto lugar no Copenhagenize Index, com 67% das viagens realizadas por esse meio. O protagonismo do automóvel como meio de deslocamento nessas cidades poderia indicar que, embora investimentos em infraestrutura para ciclistas seja essencial para a criação de redes de transporte ativo, não são suficientes para mudar o comportamento da população.

O discurso progressista a favor da sustentabilidade ambiental e da inclusão urbana dada pelo ciclismo não está imune às desigualdades históricas presentes nas cidades⁵¹ e, tampouco, ao seu uso pelo mercado com o objetivo de construir um diferencial para a cidade (commodity), no contexto da rede de cidades globais. O

51 Hoffmann & Lugo, 2014.

uso da bicicleta aliado à *livability* está associado à gentrificação, o que leva a levantar sérias perguntas sobre a promoção e o investimento público direcionado à bicicleta e à caminhada, que são as formas mais democráticas e socialmente justas formas de acessar a cidade⁵².

Tabela 8. População e distribuição modal das cidades ranqueadas pelo Copenhagenize Index em 2013⁵³

Posição	Cidade	População	Distribuição modal (%)			
			A pé	Bicicleta	Automóvel	Transporte Público
1º	Amsterdam	559.000	20	22	38	20
2º	Copenhague	583.348	20	26	33	21
3º	Utrecht	312.634	17	26	41	16
4º	Seville	271.782	37	6	35	22
5º	Bordeaux	216.157	21	3	67	9
6º	Nantes	313.000	27	5	52	16
7º	Antwerp	287.845	20	23	41	16
8º	Eindhoven	239.157	13	40	42	5
9º	Malmö	514.432	15	22	42	21
10º	Berlin	703.206	30	13	31	26

Fonte: Copenhagenize Design Company, 2015; EPOMM, 2015, adaptado por Machado & Piccinini

A assim denominada “gentrificação ambiental” acompanha ou é acompanhada por medidas relacionadas à mobilidade que proporcionam melhoria da qualidade de vida⁵⁴, no entanto, é necessário que se faça a pergunta: “Quem está sendo beneficiado com a ideia de sustentabilidade urbana, com a *livability* e com as soluções para a mobilidade, nas condições em que estas ideias vem sendo implementadas?”.

Mobilidade e gentrificação nas cidades norte-americanas

Ainda que os estudos sobre o processo de gentrificação terem iniciado na Inglaterra, é nas cidades norte-americanas que esse fenômeno ganha maior dinâmica, dados os processos de suburbanização e de abandono das áreas centrais ocorrido na primeira metade do século XX. Essa migração interna envolveu as classes média e alta, estimulada pelas políticas públicas do governo norteamericano⁵⁵. Nos anos 1960 há uma reversão deste fluxo e se dá o retorno das pessoas de maior poder aquisitivo e de investimentos para as áreas centrais⁵⁶. Em 1985, Brian Berry, geógrafo e planejador urbano, identifica as alterações causadas por esse processo sob a ótica do

52 Stehlin, 2015.

53 Foi considerado o ranking de 2013 para possibilitar a comparação com os dados de distribuição modal e populacional de 2012.

54 Checker, 2011.

55 Souza e Silva, 2014

56 Smith, 1996.

mercado imobiliário⁵⁷. Berry identifica que (i) metade da população é composta por casais jovens; (ii) existe uma forte proporção de residências sem crianças, adultos solteiros; (iii) alto grau de escolaridade; (iv) diminuição na taxa de vacância dos imóveis; (v) majoração dos valores de propriedade; e (vi) deslocamento dos antigos locatários. Agrupando estes aspectos em dois conjuntos tem-se: alterações no mercado imobiliário (majoração dos preços, reformas, incremento nas licenças de construção e vendas) e alterações nas características dos domicílios (tamanho da família, educação, renda, etc.). Atualmente, pesquisas relacionam a adoção de medidas para reduzir o uso do automóvel - como incentivo às bicicletas e à caminhada - como um fator de elitização dos bairros⁵⁸.

O processo de gentrificação afeta diferentemente grupos sociais e étnicos, assim como as funções urbanas e a mobilidade. Em pesquisa realizada em Chicago entre 1975 e 1991, encontrou-se evidências de que as propriedades localizadas próximas aos terminais de transporte eram mais valorizadas do que as mais distantes. Um estudo da *Brookings Institution* comprovou que a distância para o trabalho se altera conforme a etnia, ao encontrar que, de 2000 a 2012, a proximidade do local de trabalho da área residencial diminuiu 17% para hispânicos e 14% para os negros, enquanto que para os brancos aumentou em 6%. Ao investigar a relação entre a gentrificação e o modal de transporte para ir ao trabalho, em cidades canadenses, Danyluk e Leyr, encontraram que, as pessoas que moram nos bairros gentrificados preferem usar a bicicleta do que o transporte público e que, em bairros não gentrificados, os residentes optam pelo automóvel⁵⁹. Essa constatação tende a identificar que os bairros gentrificados possuem maior infraestrutura para bicicletas ou, ainda, que o local de moradia é próximo ao local de trabalho, do que em bairros mais populares.

O incremento nas políticas públicas norte-americanas de promoção do ciclismo está associado, principalmente, em reduzir a dependência do automóvel e promover a saúde pública. No entanto, tais políticas ficaram concentradas nos centros e em bairros gentrificados próximos aos distritos universitários de cidades centrais como New York, Chicago e Portland⁶⁰. A pesquisa realizada pela *League of American Bicyclists* aponta as dez cidades que apresentaram maior evolução do percentual de uso da bicicleta como modal para ir ao trabalho (figura 1).

Ao analisar os dados dos deslocamentos em bicicleta por motivo e renda, obtidos pela última National Household Travel Survey (NHTS) realizada em 2009, percebe-se a predominância do seu uso para o lazer em todas as classes de renda (ver figura 2). Os dados referentes às pessoas de menor renda (abaixo de \$20.000) apontam uma maior distribuição do uso da bicicleta pelos diversos motivos, o que pode indicar que a bicicleta é o meio mais acessível para essas pessoas se deslocarem no ambiente urbano, o que contrasta com a concentração dos investimentos em

57 Berry, 1985

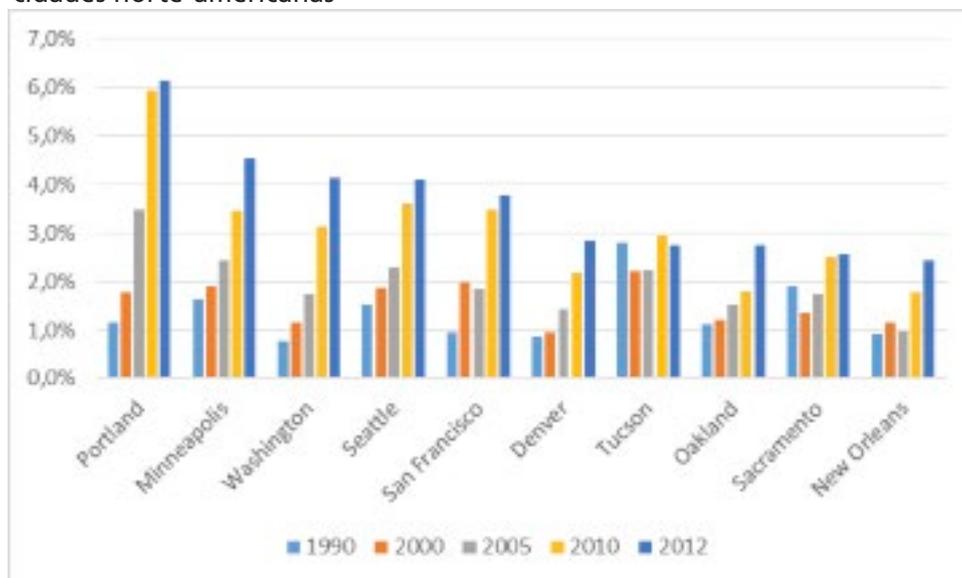
58 Kushto & Schoefer, 2008.

59 Kushto & Schoefer, 2008.

60 Pucher & Buehler, 2011.

áreas gentrificadas apontadas por Pucher e Buehler⁶¹. Ou seja, os investimentos não acompanham as necessidades das pessoas mais vulneráveis.

Figura 1. Crescimento percentual do uso da bicicleta para ir ao trabalho nas cidades norte-americanas



Fonte: League of American Bicyclists, 2015

No gráfico da figura 1, depreende-se uma tendência de crescimento do uso de bicicleta para ir ao trabalho, sendo mais significativo a partir dos anos 2000. Em doze anos (2000-2012) quatro cidades apresentaram um crescimento de dois pontos percentuais: Portland, Minneapolis, Washington e Seattle, embora este incremento continue baixo ao ser comparado aos índices das cidades europeias (tabela 8).

Figura 2. Percentual de viagens por bicicleta por renda e motivo



Fonte: Alliance for biking and walking, 2016

Em São Francisco, o crescimento e a institucionalização da cultura da bicicleta na política urbana, juntamente com a produção de um espaço urbano mais habitável, está sincronizado com o processo de gentrificação. De 1996 a 2001, um estudo sobre a infraestrutura de bicicleta, urbanidade e crescimento econômico realiza-

61 Pucher & Buehler, 2011.

da pelos membros da *San Francisco Bicycle Coalition*, usou a *Valencia Street*, então principal corredor dos trabalhadores latinos, como laboratório para verificação de medidas de integração da bicicleta na cidade. Constatou-se que, neste intervalo de tempo, os aluguéis subiram em até 225% no entorno da área de intervenção e, o valor dos imóveis, superou em até três vezes o da média nacional. Esse processo trouxe um novo perfil de moradores e um comércio mais sofisticado⁶², seguido, de um remanejamento da população latina para bairros sem infraestrutura cicloviária, obrigando-os a pedalar na via, junto dos automóveis⁶³.

Reconhecidamente uma cidade global, Nova York, lançou, em 2007, o PlaNYC 2030 intitulado “*A Greener, Greater New York*”, uma estratégia focada na sustentabilidade urbana para atrair investimentos. Para criar *capital-friendly* traçou metas de redução das emissões promovendo modos alternativos de transporte. Desde então o Departamento de Trânsito (DOT), trabalha para melhorar o transporte público, o espaço para pedestres e ciclistas⁶⁴. O investimento em áreas públicas ocasionou o aumento dos aluguéis, como, por exemplo, o caso da *Times Square* que registrou uma valorização de 71%, após a instalação de uma praça. No *Hudson River Park Trust* a presença de uma ciclovia ao longo do rio elevou o valor das propriedades em torno de 20%. Estes são exemplos que permitem examinar ações urbanas promovidas pelo Estado, em associação a interesses privados, que, desinteressadas dos resultados, trazem impactos negativos para os moradores mais pobres.

O DOT reconhece publicamente que o programa de *redesign* das ruas é uma estratégia para atrair capital com a criação de espaços seguros e atrativos, um lugar onde as pessoas queiram estar. A concentração de ciclovias em Manhattan e noroeste do Brooklyn reforça a impressão de que a gentrificação é seguida pelo planejamento cicloviário e vice-versa, ou seja, refletem e reproduzem as injustiças relacionadas à mobilidade em termos de classe, raça e localização. A falha mais importante desse processo é que melhoramentos viários ou mesmo ciclovias não são levadas para os bairros de trabalhadores (Queens, Bronx, Pelham Bay) onde são socialmente mais necessários⁶⁵.

Flanagan revela que há evidências de que as comunidades pobres não recebem investimentos em infraestrutura de ciclismo sem que conste a presença da classe A ao aplicar um modelo de regressão linear nas cidades de Chicago e Portland. Também encontrou que as comunidades de baixa renda e etnias não brancas são as últimas a receber investimento público ou privado para incrementar a infraestrutura para bicicletas⁶⁶. Em seu modelo Flanagan usou variáveis como: distribuição geográfica da infraestrutura para bicicletas (ciclovias e estacionamento), distância do centro, distância de estações de transporte público, densidade com indicadores de gentrificação (percentual de pessoas não brancas, unidades alugadas, renda, des-

62 Stehlin, 2015.

63 Flanagan, 2015.

64 NYC, 2015.

65 Stein, 2011.

66 Flanagan, 2015.

emprego, idade, graduação).

É fato que a infraestrutura para bicicletas se tornou um símbolo importante para vender a ideia de revitalização, de sustentabilidade e de uma vida saudável⁶⁷. Mas a bicicleta, também possui uma perspectiva social como meio de transporte acessível, viável, econômico e ambientalmente sustentável. As ações em prol da mobilidade ativa deveriam ir além das propostas do planejamento da cidade-mercadoria, deveriam envolver formas de garantir sua aplicação por todo o território urbano, criando redes de acesso dos moradores mais vulneráveis à cidade, de maneira permanente e incluyente.

Megaeventos: obras de mobilidade para a Copa do Mundo do Brasil

Os megaeventos, sejam eles culturais, políticos ou esportivos, possuem características comuns: são eventos de grande escala; têm forte apelo popular; têm relevância internacional; atraem a atenção da mídia global e, são vistos como uma oportunidade e alavancar a economia local. Para além de novos equipamentos urbanos e melhorias implantadas, anuncia-se um “legado”, para as cidades sede, através de grandes investimentos públicos, atração de capitais, geração de emprego e renda, que gerariam benefícios indiretos, advindos da oportunidade de inserir o país/cidade-sede na rota do turismo mundial⁶⁸. No entanto, cabe lembrar que, em si mesmo, a provisão de infraestrutura não garante o bem-estar e o direito à cidade, como veremos a seguir.

No Brasil, os megaeventos intensificaram-se na segunda década do século XXI, quando o país foi sede da Copa das Confederações (2013), da Jornada Mundial da Juventude (2013), do Rock in Rio (2013 e 2015), da Copa do Mundo de Futebol (2014) e dos Jogos Olímpicos (2016)⁶⁹. Dentre esses eventos, a Copa do Mundo FIFA e os Jogos Olímpicos de Verão, utilizaram-se do receituário do planejamento estratégico empresarial, modelo replicado fielmente desde as Olimpíadas de Barcelona em 1992. Em 2007, ano em que o Brasil foi sorteado para sediar a Copa do Mundo de 2014, o Governo Federal também lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O PAC foi um plano estratégico para promover a retomada do planejamento e da execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética no país e, com isso aumentar a oferta de empregos e geração de renda. Somente para as obras da Copa, o país investiu mais de 25 bilhões de reais em infraestruturas nas 12 cidades-sede, valor relativamente superior ao que foi investido na Alemanha e na África do Sul, países sede das duas últimas copas em 2006 e 2010 respectivamente. Dos 25 bilhões, 11,9 bilhões de reais destinaram-se à execução de obras de mobilidade urbana⁷⁰, ou seja, 48% dos investimentos públicos.

O detalhamento das obras de infraestrutura de mobilidade urbana é relacionado na Tabela 9 que apresenta, além dos custos, o percentual de execução, o número

67 Stehlin, 2015.

68 Santos Junior, 2012.

69 Freitas et al., 2014.

70 Ancop, 2014; Brasil, 2014c.

de remoções, a valorização imobiliária, e as denúncias realizadas pelos movimentos sociais em cada uma das cidades-sede. As obras de mobilidade previstas para a cidade de Manaus não chegaram a ser contratadas devido a irregularidades nos projetos e nas licitações denunciadas pelo Ministério Público Federal⁷¹. Salienta-se que, em nenhuma das cidades-sede as infraestruturas estavam 100% executadas a tempo para a Copa que aconteceu em agosto de 2014. Observa-se que, na sua maioria, as obras envolveram a abertura, ampliação ou duplicação do sistema viário devido ao sistema de transporte público adotado (BRT⁷²), processo que exigiu a desapropriação de quase 12.000 imóveis, atingiu 10,8 mil pessoas segundo os números oficiais, 250 mil pessoas segundo denúncias dos movimentos populares⁷³.

Outro impacto que merece destaque é a supervalorização imobiliária das áreas onde aconteceram as intervenções, financiadas com dinheiro público, em especial em torno dos projetos de mobilidade. O setor imobiliário, dependendo da cidade e da área de intervenção, trabalha com índices de valorização que variam de 264,01% no Rio de Janeiro e 216,80% em São Paulo no período 2008/2014. Essa valorização de imóveis no Brasil causou estranheza pelo momento histórico mundial na época, pós-crise de 2008, crise determinada pela bolha imobiliária nos Estados Unidos. Nenhum outro país viveu valorização imobiliária tão grande como a ocorrida no Brasil. Em uma comparação entre 54 países realizada por bancos centrais de todo o mundo mostrou que o preço médio dos imóveis brasileiros subiu 121,6% no período pós-crise de 2008, superando mercados aquecidos, como o de Hong Kong - cujo metro quadrado ficou 101,4% mais caro em cinco anos - e foi praticamente o dobro da observada em Kuala Lumpur, na Malásia (62,5%), e em Cingapura (61,6%)⁷⁴.

Para além do atraso na entrega, devido a inúmeras deficiências⁷⁵, a realização das obras gerou um intenso debate sobre os reais benefícios sociais trazidos à coletividade tanto no que diz respeito à concentração dos investimentos em infraes-

71 Estavam previstas duas obras para Manaus: o monotrilho Norte/Centro e o BRT do eixo Leste/Oeste. O monotrilho, com orçamento de R\$ 1.554 bilhão, foi alvo do Tribunal de Contas do Estado do Amazonas por suspeitas de várias irregularidades, como falhas no projeto e falta de estudos técnicos e do Ministério Público Federal para não contratação do financiamento. O BRT, que possuía um orçamento inicial de R\$ 290,7 milhões, teve seu edital questionado por parte do Ministério Público Federal (Portal da Copa, 2012).

72 BRT, sigla para *Bus Rapid Transit*, é um sistema de transporte sobre pneus de alta capacidade (ônibus biarticulados) que deve operar em vias segregadas, exclusivas (corredores de ônibus); garantir o embarque e desembarque em nível na plataforma; apresentar velocidade comercial elevada; assegurar o pagamento antecipado da passagem e providenciar informações aos usuários através da central de controle operacional (Castro, 2013).

73 Ancop, 2014; Brasil, 2014a.

74 Nakagawa, 2014.

75 O relatório da Controladoria Geral da União, que avaliou os empreendimentos de mobilidade urbana da Copa 2014, apontou para a incapacidade de execução de parte dos empreendimentos previamente definidos devido a insuficiência técnica do planejamento e dos projetos de engenharia, ao não cumprimento das etapas necessárias desde a concepção, projetos sem o desenvolvimento que permitisse a construção e conseqüente operação. Outros empreendimentos não atenderam às premissas básicas dos planos diretores e aos elementos do processo de planejamento dos sistemas de transportes. Desde a instituição da Matriz de Responsabilidades houve uma redução de 32% dos investimentos (Vitoi, 2013).

estrutura de mobilidade urbana quanto às remoções de comunidades para dar lugar aos grandes empreendimentos (Souza, 2014). Na análise realizada pelo Comitê Popular da Copa, as obras não foram pensadas para atender áreas mais necessitadas, áreas que apresentam os piores indicadores de mobilidade⁷⁶, pelo contrário, os investimentos em transporte ao invés de atenderem à demanda existente, tornaram possível a ocupação de áreas vazias ou pouco densas, promovendo a expansão da mancha urbana.

É importante destacar que os recursos usados na execução das obras de mobilidade urbana eram públicos e que, no entanto, privilegiaram a circulação e acesso às áreas nobres, em processo de valorização, ao invés de atenderem à demanda insatisfeita acumulada ao longo das últimas décadas de crescimento urbano, dadas pelas precárias condições de transporte e circulação dos bairros populares e comunidades periféricas mais pobres. O que se viu foram investimentos em corredores de transporte que abriram novas frentes imobiliárias como foi o caso de Fortaleza, Recife-São Lourenço da Mata (Cidade da Copa⁷⁷), São Paulo e Rio de Janeiro. As novas estruturas viárias ligam regiões de interesse de grandes grupos privados, como o parque hoteleiro ao aeroporto de Fortaleza ou o Porto de Santos e a região de Itaquera a Cumbica em São Paulo, enquanto a população é forçada a se fixar nas periferias dos eixos não atendidos por sistemas de transporte de massa⁷⁸.

Em Fortaleza, por exemplo, além de os projetos da Via Expressa e do VLT⁷⁹, se sobrepõem geograficamente às demais vias e ao sistema BRT, conectam áreas litorâneas, mais valorizadas (a zona hoteleira, o futuro “Acquário Ceara” e o Terminal de Passageiros do Porto de Mucuripe, local de recepção de transatlânticos de turismo para a Copa), ao aeroporto e à região da Arena Castelão. Para abertura dessas vias a população local foi transferida para regiões onde não há previsão de projetos de mobilidade urbana⁸⁰. Também há controvérsias sobre a implantação do VLT Ramal Parangaba-Mucuripe em Fortaleza, projeto que custou 307 milhões de reais, pensa-

76 ANCOP, 2014, p.71.

77 A Cidade da Copa, localizada em São Lourenço da Mata, a 19 km de Recife, foi um projeto imobiliário vendido para ser a primeira cidade inteligente da América Latina, o maior projeto de expansão urbana já pensado para o Estado. No local, nos arredores da Arena Pernambuco, seriam construídos por meio de PPP (Parceria Público-Privada) mais de 9 mil unidades habitacionais, shopping center, hotéis, hospital, centro de convenções, hotéis, escritórios, universidade e hipermercado. No entanto, além do estádio as demais obras não foram executadas devido à inviabilidade econômica, em 2016 ainda era a vegetação que predomina na área de 220 hectares destinada ao projeto (Castilho, 2016; Dantas, 2015).

78 No Brasil, os gastos das famílias com transporte vêm aumentando gradativamente nas últimas décadas. Na década de 1970, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 11,2% das despesas das famílias eram despendidos com transporte. No início dos anos 2000, passou a ser de 18,4% e, na última década, esse percentual chegou a 19,6%, o que equivaleria aos gastos com alimentação no mesmo período (ANCOP, 2012).

79 VLT é a sigla para Veículo Leve sobre Trilhos ou *Light Rail Vehicle* (LRV) na língua inglesa. Trata-se de um sistema de transporte coletivo sobre trilhos implantados sobre a via (metrô de superfície) que é compartilhada por pessoas, automóveis e bicicletas. Opera com energia limpa (sistema elétrico), porém, os custos e o tempo para sua implantação representam o dobro do sistema BRT (Castro, 2013).

80 ANCOP, 2012.

do para atender a uma demanda prevista de 90 mil passageiros/dia conforme estudo elaborado pela consultoria espanhola Eptisa encomendado pelo Governo do Estado. Essa expectativa de passageiros é contestada por ser considerada superdimensionada, uma vez que os estudos sobre a demanda estimada pressupõem a migração de usuários do sistema de ônibus, o que não necessariamente acontece, já que as linhas de ônibus “têm roteiros muito mais extensos e paradas mais frequentes que o VLT, além de rotas bem mais longas que passam por lugares muito distantes do Ramal do VLT⁸¹

No Rio de Janeiro, cidade que recebeu o maior volume de recursos públicos, também houve desigualdade na distribuição dos investimentos. A “revolução nos transportes” prometida pelo poder público através das obras Transcarioca, Transolímpica, Transoeste, e o metrô Lagoa-Barra, não aconteceu. No contexto das intervenções no sistema de mobilidade para a Copa de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016 não houve um planejamento integrado que considerasse as dimensões metropolitanas. Privilegiou-se zonas nobres da cidade, a valorização imobiliária e a expansão urbana. Deixou-se de atender a demanda por serviços de transporte de massa para comunidades onde o serviço de transporte coletivo oferecido se configura como caro, precário e insuficiente para a demanda existente⁸².

Assim, a oportunidade de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana foi desperdiçada em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviarista, que reproduz, mais uma vez, práticas políticas concentradoras e antidistributivas, que tendem a acentuar as desigualdades socioespaciais.

Pode-se dizer que as intervenções realizadas amenizaram, mas foram insuficientes para resolver o problema da mobilidade ao não contemplarem:

- Propostas a nível regional, uma vez que as cidades-sede, todas capitais de Estados são polos de regiões metropolitanas que recebem populações de cidades vizinhas que se deslocam diariamente por motivo de trabalho ou estudo;
- Pouca ou quase nenhuma infraestrutura foi realizada para os deslocamentos não motorizados, como a pé ou de bicicleta, foram executadas, contradizendo os princípios e diretrizes da mobilidade urbana presentes na Lei 12.587/2012;
- Não acarretaram na redução do valor das tarifas, no tempo dispendidos nos deslocamentos, na redução das distâncias, melhorias que poderiam, *a priori*, advir dos investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana⁸³.

81 Romeiro & Frota, 2015.

82 Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, 2013.

83 ANCOP, 2014.

Tabela 9 Projetos de mobilidade urbana nas cidades-sede da Copa 2014, Investimentos, Percentuais de execução, Remoções associadas às obras, Valorização Imobiliária Vendas (V.I.V.) e Denúncias relatadas pelos movimentos sociais

Cidade-sede	Projetos	Descrição	Invest. R\$ mil	Execução Dez/2014	Remoções (imóveis)	V.I.V. 2008/14	Denúncias dos movimentos sociais*
Belo Horizonte	BRT, Viário, Corredor, Monitoramento		1.413,4		318	104,95%	
	BRT Antonio Carlos/Pedro I	Ligação viária entre aeroporto e área central	726,4	91,20%	318		Ações higienistas e abordagens violentas contra trabalhadores e moradores de rua,
	Corredor Pedro II, BRTs Antonio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado	Adequação viária na Av. Pedro II para criação de corredor de ônibus	161,6	91,50%	n/i		prisão massiva de flanelinhas, opressão contra prostitutas, enquadramento de pichadores e grafiteiros, proibição de feiras de rua.
	BRT Área Central	Requalificação viária, integração de sistemas BRT e implantação de 6 estações de transferência	75,5	100%	n/i		
	Expansão Central Controle de Trânsito	Ampliação do sistema de controle de tráfego	31,6	100%			
	Via 210	Interligação viária entre Via do Minério e Av Teresa Cristina	129,6	100%	n/i		
	BRT Cristiano Machado	Implantação BRT: pavimentação, passarelas e 3 estações de transferência	55,3	100%	n/i		
	Boulevard Arrudas/Teresa Cristina	Requalificação viária	233,4	100%	n/i		
Brasília	Viário		54,2	100%	n/i	33,13%*	
	Ampliação da DF-047	Ampliação capacidade viária de acesso aeroporto	54,2	100%	n/i		
Cuiabá	Corredor, VLT, Viário		1.706,5		394	n/d	
	Corredor Mário Andreazza	Duplicação da avenida com implantação de faixa exclusiva para ônibus	52,9	95%	74		

Cidade-sede	Projetos	Descrição	Invest. R\$ mil	Execução Dez/2014	Remoções (imóveis)	V.I.V. 2008/14	Denúncias dos movimentos sociais*
	VLT Cuiabá/Várzea Grande	VLT ligação entre aeroporto à região hoteleira e centro de Cuiabá e centro político do estado	1.577,6	64,60%	320		
	Sistema integrado de monitoramento (M)	Implantação sistema de controle e monitoramento do tráfego	61,3	98,50%	x		Além das remoções, projetos de "revitalização" acarretariam na expulsão de 2.700 pessoas em situação de rua
	Requalificação do Corredor Mal Floriano (M)	Ligação região central à Região metropolitana	39,4	99%	21		
	Corredor Aeroporto/Rodoferroviária (M)	Ligação rodoferroviária da divisa municipal com setor hoteleiro e estádio	165,3	99%	27		
	BRT: Extensão Linha Verde Sul (M)	Extensão da LVS e obras de requalificação do corredor Mal Floriano	28,1	97%	n/i		
	Corredor Aeroporto/Rodoferroviária (E)	Ligação aeroporto à divisa municipal	65,2	59%	n/i		
	Requalificação Terminal Sta Cândida	Reforma, ampliação e requalificação terminal e acesso de veículos e pedestres	12,6	42%	n/i		
	Vias de integração/radial Metropolitana	Vias radiais de integração da Região metropolitana	56,3	54,20%	43		
	Requalificação da Rodoferroviária	Melhoria acessos, abertura e recuperação de vias e da edificação	47,8	100%	n/i		
	Requalificação corredor Mal Floriano (E)	Corredor aeroporto-rodoferroviária à divisa municipal	30,5	56%	n/i		

Cidade-sede	Projetos	Descrição	Invest. R\$ mil	Execução Dez/2014	Remoções (imóveis)	V.I.V. 2008/14	Denúncias dos movimentos sociais*
	Sistema integrado de monitoramento (E)	Implantação e modernização do sistema de monitoramento da região metropolitana	20,0	50,90%	x		
Fortaleza	VLT, BRT, Viário		651,9		2.786	75,94%*	
	VLT Parangaba/Mucuripe	VLT conectando terminal intermodal de Parangaba à região hoteleira e portuária	307,5	51,10%	2185		Remoções de 3.500 famílias em função das obras de ampliação da Via Expressa e da construção do Ramal Parangaba/Mucuripe do VLT. As comunidades que sofrem ameaça de remoção são: Comunidade do Trilho, Lagamar, Rio Pardo, Jangadeiro, da Trilha, Oscar Romero, São Vicente, Aldaci Barbosa, João XXIII e Mucuripe.
	Eixo via expressa/ Raul Barbosa	Ligação entre zona hoteleira e aeroporto	152,0	15,90%	272		
	BRT Av. Dedé Brasil	BRT entre terminal da Parangaba e Arena Castelão	41,6	9,10%	137		
	Estações Pe. Cícero e JK	Implantação de 2 estações na Linha Sul do Metrô	43,5	52,90%	n/i		
	BRT Av. Paulino Rocha	Ligação da BR-116 à Arena Castelão com Terminal da Parangaba	65,9	72,30%	44		
	BRT Av. Alberto Craveiro	Ligação Aeroporto à Arena Castelão, complementando ligação com região hoteleira	41,4	74,60%	148		
Manaus	-		-		-	n/d	

Cidade-sede	Projetos	Descrição	Invest. R\$ mil	Execução Dez/2014	Remoções (imóveis)	V.I.V. 2008/14	Denúncias dos movimentos sociais*
Natal	Viário, Corredor		444,0		375	n/d	
	Acesso ao Aeroporto São Gonçalo do Amarante	Implantação dos acessos ao novo aeroporto à BR-304/226 e à BR-406	73,1	32,50%	345		Falta de diálogo entre moradores e o poder público, ausência de participação nos projetos e pouca informação quanto à situação dos moradores da região
	Corredor estruturante Zona Norte/ Estádio	Ligação Zona Norte ao Estádio, obras de arte, paradas, calçadas e sinalização viária	370,9	66,30%	30		
Porto Alegre	Viário		16,7		3.482	27,88%**	
	Pavimentação entorno estádio Beira-Rio	Pavimentação do entorno do Estádio Beira-Rio	8,7	85%			Enquanto meios de comunicação oficiais estimam que pelo menos 4.500 famílias sejam retiradas de suas casas, entidades da sociedade civil acreditam que esse número pode chegar a 10 mil famílias.
	Obras viárias (M)	Ampliações e ligações viárias			3.472		
	Acesso Estádio Beira-Rio	Construção de 3 vias de acesso ao Estádio	8,0	100%	10		
Recife	Viário, Corredor, BRT		1.027,1		1.830	101,14%*	
	Viaduto da BR-408	Construção viaduto ligando BR-408 à Cidade da Copa	25,0	100%			Falta de transparência, de espaços de participação social e diálogo sobre o processo da Copa. Famílias removidas denunciam os baixos valores oferecidos pelos imóveis e atrasos no pagamento das indenizações
	Corredor Ca-xangá	Corredor BRT ligando Região Leste/Oeste	146,1	79%	119		

Cidade-sede	Projetos	Descrição	Invest. R\$ mil	Execução Dez/2014	Remoções (imóveis)	V.I.V. 2008/14	Denúncias dos movimentos sociais*
	Terminal Cosme e Damiano	Implantação de terminal de ônibus integrado à estação Cosme e Damiano do metrô	24,5	100%	50		
	BRT: Norte/Sul	BRT ligando terminal integrado Igarassu ao centro, conectando à estação de metrô Recife	197,7	78%	6		
	BRT: Leste/Oeste Ramal Cidade da Copa	BRT ligando Corredor Caxangá (L/O) ao Terminal Cosme e Damiano à Cidade da Copa e à BR-408	196,0	92%	195		
	Corredor da Via Mangue	Liga região central aos bairros de Boa Viagem e Pina	430,4	99,50%	1.460		
	Entorno Arena Pernambuco: Estação metrô Cosme e Damiano	Construção da estação de metrô Cosme e Damiano Linha Centro	7,4	100%	n/i		
Rio de Janeiro	Viário, BRT		2.256,7		2.304	264,01%	
	Reurbanização entorno Maracanã e ligação Quinta Boa Vista (1ª Fase)	Calçadas, ciclovias, paisagismo, urbanização do entorno e 2 passarelas interligando os 2 lados da linha férrea	109,0	100%	x		As comunidades sofrem pressões para abandonar a região e aceitar o valor das indenizações oferecido pela Prefeitura. As remoções aconteceriam em área reservada à habitação de interesse social (ZEIS) definida pelo Plano de Estruturação Urbana das Vargens, onde o Estado deveria realizar processos de regularização fundiária ao invés de despejos.
	BRT Transcarioca	Ligação aeroporto Tom Jobim ao Terminal Alvorada	1.969,6	99%	2.304		

Cidade-sede	Projetos	Descrição	Invest. R\$ mil	Execução Dez/2014	Remoções (imóveis)	V.I.V. 2008/14	Denúncias dos movimentos sociais*
	Reformulação e modernização estação multimodal Maracanã	Reformulação e modernização da estação Multimodal Maracanã, integração dos sistemas ferroviário e metroviário	178,1	92%	n/i		
Salvador	Viário, Calçadas		19,6		n/i	42,83%*	
	Microacessibilidade - Entorno Estádio Fonte Nova	Articulação do estacionamento da arena com sistema viário e intervenções de melhoria no fluxo do tráfego de acesso e do entorno da área (microacessibilidade de veículos)	12,4	100%	n/i		
	Rota de pedestres	Recuperação de 4,8 km de calçadas	7,2	35%			
São Paulo	Viário		610,5		n/i	216,80%	
	Intervenções viárias no entorno da Arena Itaquera	Cinco intervenções viárias e 1 passarela no entorno do Polo de Desenvolvimento da Zona Leste	610,5	98%	n/i		Estima-se que mais de 50 mil famílias seriam desalojadas.
Total			8.727,10		11.580		

Fonte: Elaboração de Machado & Piccinini a partir de dados da Matriz de Responsabilidades, Ministério das Cidades, Caixa Econômica Federal e Índice FipeZap/Vendas

* Variação FipeZap/Vendas disponível a partir de Ago/2010

**Variação FipeZap/Vendas disponível a partir de Jun/2012

n/i – não informada - n/d – não disponível^{84,85,86}

84 A Matriz de Responsabilidades trata das áreas prioritárias de infraestrutura das 12 cidades-sede dos jogos da Copa do Mundo de 2014, como aeroportos, portos, mobilidade urbana, estádios, segurança, telecomunicações e turismo. Conceitualmente, a Matriz de Responsabilidades é um plano estratégico de investimento no desenvolvimento do país que define as responsabilidades de cada ente federativo (União, estados, Distrito Federal e municípios) para a execução das medidas conjuntas e projetos voltados para a realização do Mundial, por meio das ações constantes nos documentos anexos e termos aditivos. O documento original, assinado em 13 de janeiro de 2010 pelo então ministro do Esporte, Orlando Silva, e por 11 prefeitos e 12 governadores (Brasília, uma das cidades-sede, não tem prefeito), foi ao longo do tempo, revisto e atualizado devido a resoluções do Grupo Executivo da Copa do Mundo FIFA 2014 (Portal da Copa, 2014c).

85 Ancop, 2014; Brasil, 2014b Portal da Copa 2014a; 2014b; 2014c.

86 O Índice FipeZap de Preços de Imóveis Anunciados é o primeiro indicador a fazer um acompan-

Considerações finais

As propostas e o processo de globalização, ao elevar as cidades a um patamar que tende a prescindir do Estado, desencadeou um processo de competição entre as cidades a partir de um modelo que transpôs o planejamento estratégico empresarial para a realidade urbana. O conceito social da cidade foi deslocado para uma visão mercadológica em um processo alicerçado em soluções que vendem uma “boa imagem” da cidade, ignorando regulamentos e a função social do solo. O poder público, ao priorizar investimentos para a requalificação urbana ou obras de infraestruturas para megaeventos não se responsabilizam pelo resultado social de suas ações e continuam a reforçar as desigualdades sócio-espaciais existentes. A cidade não é tratada como um todo para todos. Os padrões de investimentos e o processo excludente de tomada de decisões perpetuam as disparidades sócio-espaciais ao promover ações cujos resultados privilegiam os grupos de mais altas rendas.

A política de mobilidade urbana também é utilizada na estratégia de recuperação de áreas urbanas. Em cidades europeias e norte-americanas as medidas de mobilidade como restrições ao uso de automóveis, ciclovias, ruas compartilhadas e reorganização do espaço público valorizam áreas deprimidas e que são interessantes para o capital. São medidas que defendem os conceitos e as características identificadas como *livability*, sustentabilidade e qualidade de vida e que trazem, como consequência, ou como intenção velada, poucas vezes colocada em discussão, a gentrificação que leva à elitização sócio-espacial com a expulsão de grupos vulneráveis das áreas objeto das intervenções. A gentrificação surge como uma das consequências do urbanismo neoliberal usado pelos gestores urbanos para atrair capitais.

Para acirrar a competitividade entre as cidades, rankings de melhores cidades são criados, classificando-as como “mais cicláveis”, “mais caminháveis”, as que possuem o “melhor transporte público”. Nas cidades europeias defende-se a imagem da cidade “sustentável”, “verde”, “limpa”, de “baixas emissões”. Já, nas cidades norte-americanas predomina a valorização de cidades “mais saudáveis”. Em ambos os casos, a valorização imobiliária e a gentrificação estão associadas às medidas de mobilidade. Os espaços públicos “requalificados” e todas as facilidades advindas dessas condições (morar perto do trabalho, caminhar ou ir de bicicleta para o trabalho, à escola, a proximidade aos espaços de convivência, áreas verdes, etc.) são oferecidas apenas aos grupos mais privilegiados.

No Brasil, vivenciou-se uma série de megaeventos na segunda década dos anos 2000, em especial a Copa do Mundo FIFA 2014 e as Olimpíadas em 2016, acompanhados pelos investimentos advindos do Programa de Aceleração do Crescimento. Destacou-se os altos investimentos em obras de infraestrutura para a mobilidade urbana nas cidades-sede contribuíram para a valorização imobiliária e, ao mesmo tempo foram responsáveis pela remoção de milhares de moradores de baixa renda,

hamento sistematizado da evolução dos preços do mercado imobiliário brasileiro. Utilizando uma base de dados confiável e robusta, tornou-se referência como fonte de informações sobre o setor, tanto para as famílias, como para agentes do mercado e analistas. Maiores informações sobre a metodologia de cálculo podem ser conferidas no sítio eletrônico (FipeZap, 2017).

características da gentrificação. O Estado tampouco se preocupou em planejar infraestruturas de mobilidade com características regionais, que integrassem a massa de trabalhadores residentes nas cidades das regiões metropolitanas. Houve, ao contrário, a mercantilização e da expansão da mancha urbana, percebidos nas escolhas das tipologias das infraestruturas de mobilidade (BRT e VLT) e de sua localização. Sugerindo que tais investimentos seguiram estratégias do mercado imobiliário para valorização e ocupação de novas áreas urbanas.

Essas considerações são importantes na reflexão sobre as possibilidades da política pública de mobilidade, nas cidades brasileiras, a ser implantada através dos Planos de Mobilidade Urbana (PMU). As diretrizes dessa política seguem orientações globais de sustentabilidade e devem incentivar a mobilidade ativa e o transporte público. Porém, como foi visto, as medidas de mobilidade trazem *per se* uma tendência à gentrificação ao “requalificar” os espaços públicos. Nesse sentido, seria importante que o conteúdo dos PMUs, busque o equilíbrio na distribuição de ações em todo o território da cidade e atente para os efeitos perversos das intervenções, principalmente as remoções e a valorização imobiliária. Assim, seria importante que as propostas nos planos apontassem normas cujo objetivo fosse impedir o processo de gentrificação, ao estabelecer critérios de justiça social que façam cumprir a função social da cidade. Nesse sentido os PMUs podem ser agentes de transformação dos espaços urbanos tornando-os realidades mais igualitárias e includentes.

O presente trabalho chama a atenção e recomenda a possibilidade de os PMUs tornarem-se promotores de oportunidades reais às parcelas mais pobres da população com resultados positivos para todos os moradores urbanos. A política pública deve aprender com suas experiências e se pode afirmar que há exemplos suficientes de situações de gentrificação que podem ser identificadas, e, portanto, evitadas. A questão que continua é a necessidade de o planejamento urbano contribuir para superação da injustiça sócio-espacial.

Bibliografia

ABRAMO, P. A cidade com-fusa. A mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. ANPUR. 2007. vol. 9. nº 2, p.25-53.

ANCOP. Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa e Olimpíadas. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil*. [on line] Dossiê da articulação nacional dos comitês populares da copa. 2012. <<http://www.apublica.org/wp-content/uploads/2012/01/DossieViolacoesCopa.pdf>>. [31 de janeiro de 2017].

ANCOP. Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa e Olimpíadas. *Dossiê Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil*. [on line] ANCOP: Rio de Janeiro, 2014. <https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/11/ancop_dossie2014_web.pdf>. [31 de janeiro de 2017].

ARANTES, O. Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas. [2000]. In: *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. 8ª ed. Petrópolis, RJ: Ed. Vozes, 2016. p. 11-74.

ASKMEN. *Top 10: Bicycle-Friendly Cities*. [on line]. <http://www.askmen.com/top_10/travel/top-10-bicycle-friendly-cities.html>. [27 de setembro de 2015].

BEGG, I. Cities and Competitiveness. In *Urban Studies*. [on line]. South Bank University, London, UK. 1999. <<http://www.kulturplan.lixnet.dk/pdf/litteratur/city-competitive-begg.pdf>>. [25 de setembro de 2015].

BERRY, B.J.L. Islands of renewal in seas of decay. In: *Peterson, P.E. (Ed.), The New Urban Reality*. Washington, DC: The Brookings Institution, 1985.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta – bicicleta Brasil. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

BRASIL. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. [on line]. Dispões sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012. http://www.planalto.gov.br/ccivil_0F/ato2011-201MF/2012/lei/l12587.htm>. [10 de agosto de 2015].

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria Geral da República. Procuradoria Federal dos Direitos do Cidadão. *Copa 2014, Olimpíadas 2016 e Megaprojetos - remoções em curso no Brasil*. [on line]. Brasília: PFDC, 2014a. <<http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/publicacoes/direito-a-moradia-adequada/revistas/copa-2014-olimpiadas-2016-e-megaprojetos-remocoes-em-curso-no-brasil/view>>. [20 de fevereiro de 2017].

BRASIL. *Secretaria Geral da Presidência da República. Desapropriações e deslocamentos involuntários na Copa Fifa 2014*. Brasília: SGPR, 2014b [on line]. <http://www.secretariadegoverno.gov.br/noticias/2014/julho/gilberto-carvalho-faz-coletiva-sobre-democracia-e-grandes-eventos/copa_2014_desapropriacoes-final-1.pdf>. [31 de janeiro de 2017].

BRUM, R. F. *Uma casa nas costas: análise do movimento social urbano em Porto Alegre 1975-1982*. Porto Alegre, RS: Animal, 2014.

CASTILHO, Fernando. Estudo FGV propõe que área da Cidade da Copa vire condomínio do Minha Casa Minha Vida. [on line]. In: JC Negócios. 08 de março de 2016. <<http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/jcnegocios/2016/03/08/fgv-quer-que-area-da-cidade-da-copa-vire-condominio-do-minha-casa-minha-vida/>>. [31 de janeiro de 2017].

CASTRO, Felipe. *BRT ou VLT: questão de escolha?* In: MOBILIZE. Mobilidade Urbana Sustentável Brasil. [on line]. 12 dezembro de 2013. <<http://www.mobilize.org.br/noticias/1331/brt-ou-vlt-questao-de-escolha.html>>. [31 de janeiro de 2017].

CEC. Commission of the European Communities. *White Paper*. European transport policy for 2010: Time to decide. Brussels: CEC, 2001.

CHECKER, M. Environmental Gentrification and the Paradoxical Politics of Urban Sustainability. In: *City & Society*, 2011. vol. 23, p. 210–229.

CHRISTOPHER & DANA REEVE FOUNDATION. *Top 20 Most Livable U.S. Cities for Wheelchair Users*. [on line]. <www.christopherreeve.org/site/c.mtKZKgMWKwG/b.6150343/k.F282/Top_20_Most_Livable_US_Cities_for_Wheelchair_Users.htm>. [20 de setembro de 2015].

CLEMENTE, R. *Gestão estratégica no setor público*. [on line]. São Paulo: Instituto do Legislativo Paulista, 30 de outubro de 2007. <<http://www.al.sp.gov.br/StaticFile/ilp/Gestao%20Estrategica%20no%20Setor%20Publico.pdf>>. [15 de agosto de 2015].

COHEN, B. *The Smartest Cities Methodology*. [on line]. <<http://www.fastcoexist.com/3021661/the-smartest-cities-methodology>>. [27 de setembro de 2015].

COHEN, M. A. *The Impacts of Globalization on Cities*, in UN-Habitat, *The State of the World's Cities, 2004-2005*, London: Earthscan, 2004, p. 9-30.

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro. Dossiê do comitê popular da copa e olimpíadas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Comitê Popular, maio 2013. 140 p.

COPENHAGENIZE DESIGN COMPANY. *The 2015 Copenhagenize Index*. Bicycle-friendly cities. [on line]. <www.copenhagenize.eu>. [20 de agosto de 2015].

CUNHA, N. P. da. O “modelo Barcelona” em questão: megaeventos e marketing urbano na construção da cidade-olímpica. In: *O Social em Questão*. Ano XVI, nº 29, 2013.

DANTAS, Mariana. Cidade da Copa sem previsão de existir. [on line] 2015. <<http://especiais.ne10.uol.com.br/foi-mais-que-7x1/arena-cidade-da-copa.php>>. [04 de fevereiro de 2017].

DOBBS, R.; SMIT, S.; REMES, J.; MANYIKA, J.; ROXBURGH, C. & CRESPO, A. *Urban World Mapping the Economic Power of Cities*. Chicago, USA: McKinsey Global Institute, 2011.

EPOMM. European Platform on Mobility Management. *TEMS -The EPOMM Modal Split Tool*. [on line]. <<http://www.epomm.eu/tems/index.shtml>>. [30 de outubro de 2015].

FIPEZAP. *Varição do índice Fipezap – Venda*. [on line]. <<http://fipezap.zapimoveis.com.br/>>. [04 de fevereiro de 2017].

FLANAGAN, E. *Riding tandem: does cycling infrastructure investment mirror gentrification and privilege in Portland, OR and Chicago, IL?* McGill University, School of Urban Planning, Supervised Research Project, April 2015.

FORBES. *European Backpacker Index for 2014*. [on line]. <<http://www.forbes.com/sites/tanyamohn/2014/01/05/europes-most-and-least-affordable-cities-from-the-european-backpacker-index-for-2014>>. [20 de agosto de 2015].

FREITAS, R. F.; LINS, F.; SANTOS, M. H. *Megaeventos: a alquimia incontável da cidade. In: Logos. Dossiê Megaeventos e espaço urbano*. Edição 40, n. 24, v.1, 1º semestre 2014 [on line]. Belém: Universidade Federal do Pará, 2014. <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/logos/article/viewFile/13129/10066>>. [29 de janeiro de 2017].

FURTADO, C. R. Intervenção do Estado e (re) estruturação urbana. Um estudo sobre gentrificação. In: *Cadernos Metrôpoles*. (v.16, No.32.) pp.341-363. São Paulo, SP: Observatório das Metrôpoles, 2014.

GÓMEZ, J. A. *Calidad de vida y modelo de ciudad*. Madrid: Octubre, 2000.

GONÇALVES, R. G.; PAIVA, R. V. C. de; BARBOSA, F. V. Planejamento Estratégico: Quando o Discurso da Guerra e da Empresa Invade a Administração Pública. In: *Reuna*. Belo Horizonte: Centro Universitário UMA, 2009, vol. 14, nº 1, p. 29-43.

HAINDLMAIER, G. & V. RIEDL, V. *Rankings and networks: global cooperation and competition*. Viena: Proceedings Real Corp, 2010. p.18-20.

HALL, R. *Understanding and Applying the concept of sustainable development to transportation planning and decision*. Tese doutorado (Doctor of Philosophy in Technology, Management, and Policy). Engineering Systems Division, MIT, Massachusetts, 2006. 872 p.

HAUBRICH, A. Copa do mundo. Legado a que Custo? In: *Espaço: arquitetura urbanismo cidade cultura*. nº 01. Porto Alegre: IAB, 2014.

HOFFMANN, M.L.; LUGO, A. Who is “world class”? Transportation injustice and bicycle policy. In: *Urbanities: Journal of Urban Ethnography*. vol. 4. nº 1, May 2014.

HPE. Hall Planning & Engineering, Inc. [on line] *HPE's Walkability Index*. Quantifying

the Pedestrian Experience. [on line]. [Consulta em 20 agosto 2015]. Disponível em <http://www.hpe-inc.com/walkability-index.html>

INFOPLEASE. *Safest and Most Dangerous U.S. Cities*. Inrix. 2015 Urban Mobility Scorecard. [on line]. Texas A&M Transportation Institut. <<http://www.infoplease.com/us/cities/safest-dangerous-cities.html>>. [20 de agosto de 2015].

INRIX. Global Traffic Scorecard. [on line] <<http://inrix.com/scorecard/>>. [[20 de agosto de 2015].

ITRANS. Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte. *Mobilidade e pobreza*. Relatório final. Brasília: ITRANS, 2004. 42 p.

JALOPNIK. *Ten Cities Have The Best Public Transit In The World*. [on line]. <<http://jalopnik.com/these-ten-cities-have-the-best-public-transit-in-the-wo-610824583>>. [20 de agosto de 2015].

KORVER; W.; STEMERDING, P.; VAN EGMOND, P.; WEFERING, F. *CIVITAS Guide for the urban transport professional. Results and lessons of long term evaluation of the CIVITAS initiative*. Austria: CivitasCatalist, 2012.

KUSHTO, E. & SCHOFER, J. *Travel and Transportation impacts of urban gentrification: Chicago, Illinois case study*. Unpublished. Illinois, EUA: Infrastructure Technology Institute, Northwestern University, 2008 [on line]. <http://www.iti.northwestern.edu/publications/schofer/Kushto_and_Schofer-2008-Travel_and_Transportation_Impacts_of_Urban_Gentrification_Chicago_Illinois_Case_Study.pdf>. [20 de agosto de 2015].

LEAGUE OF AMERICAN BICYCLISTS. *Bicycle Commuting Data*. [on line]. <<http://www.bikeleague.org/commutingdata>>. [20 de outubro de 2015].

LEFEBVRE, H. *El Derecho a la Ciudad*. Ediciones Península. 2ª ed. Barcelona: Península, 1973.

LEES, L.; SLATER, T.; WYLY, E. *Gentrification*. New York, NY: Routledge, 2008.

LITMAN, T. *Sustainable Transportation Indicators. A Recommended Research Program for Developing Sustainable Transportation Indicators and Data*. [on line] Transportation Research Board Annual Meeting, 2008. <<http://www.vtpi.org/sustain/sti.pdf>>. [14 de julho de 2015].

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: *A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos*. [2000] 8ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2016. p.121-192.

MERCER. *Cost of Living City Rankings*. [on line] <<https://info.mercer.com/Cost-of->

[living-Ranking-2015.html](#)>. [20 de agosto de 2015].

MOONEN, T. & CLARK, G. *The Business of Cities 2013*. [on line] Chigaco: Jones Lang LaSalle, 2013. <<http://www.jll.com/Research/jll-city-indices-november-2013.pdf>> [20 de agosto de 2015].

NAKAGAWA, F. Valorização de imóvel no Brasil foi a maior do mundo nos últimos 5 anos. In: *Estadão. Economia & Negócios*. Matéria publicada em 17 janeiro 2014. [on line]. <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,valorizacao-de-imovel-no-brasil-foi-a-maior-do-mundo-nos-ultimos-5-anos,175663e>>. [04 de fevereiro de 2017].

NYC. *One New York: The plan for a strong and just city*. Mayor's Office of Sustainability New York, NY: 2015.

OECD. *Competitive Cities in the Global Economy*. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris: OECD, 2006.

OLIVEIRA JÚNIOR, J. A. Princípios, diretrizes e objetivos da Lei 12.587/2012: por um pacto social em prol da mobilidade urbana. In: *Revista UFG*, n. 12, p. 18-27, Ano XIII, São Paulo: Julho de 2012.

PICCININI, L. T. S. *A flexibilização dos padrões habitacionais e urbanísticos e as formações sócio-espaciais informais*. Tese de doutorado. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007. 318 p.

PORTAL DA COPA. Site do governo federal brasileiro sobre a copa do mundo da FIFA 2014. III Balanço. *Balanço 2012. Copa do mundo. Cidade-sede Manaus*. [on line] Brasília: Governo Federal, abril de 2012. <http://www.copa2014.gov.br/sites/default/files/publicas/05232012_manauas.pdf>. [02 de fevereiro de 2017].

PORTAL DA COPA. Site do governo federal brasileiro sobre a copa do mundo da FIFA 2014. VI Balanço. *Balanço Final para as Ações da Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014 (6º Balanço)*. [on line]. Brasília: Governo Federal, dezembro de 2014a. <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa/balancos>>. [31 de janeiro de 2017].

PORTAL DA COPA. Site do governo federal brasileiro sobre a copa do mundo da FIFA 2014. VI Balanço. Obras detalhadas por cidade-sede. *Fichas Matriz*. [on line]. Brasília: Governo Federal, 2014b. <http://www.esporte.gov.br/arquivos/assessoriaEspecialFutebol/copa2014/Fichas_Matriz_dez_2014.pdf>. [31 de janeiro de 2017].

PORTAL DA COPA. Site do governo federal brasileiro sobre a copa do mundo da FIFA 2014. *Matriz de Responsabilidades Consolidada*. [on line]. Brasília: Governo Federal, dezembro de 2014c. <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa/>

PUCHER, J.; BUEHLER, R. *Analysis of bicycling trends and policies in large North American cities: lessons for New York*. Final Report. Washington: University Transportation Research Center, March 2011.

REYNGTON, N. Gentrification, transit and land use: moving beyond neoclassical theory. In: *Geography Compass* 9/3, 2015. p. 152-163.

ROLNIK, R. *Documento da Relatora Especial da Organização das Nações Unidas para o Direito à Moradia Adequada, Raquel Rolnik*. Tradução livre e não oficial, realizada pela Ong FASE, em novembro de 2010. [on line] Nova York: ONU, 2009. <https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2010/11/mega_eventos_portugues1.pdf> [20 de janeiro de 2017].

ROMEIRO, P. S. & FROTA, H. B. (Org.). *Megaprojetos de impacto urbano e ambiental: violação de direitos, resistência e possibilidades de defesa das comunidades impactadas*. São Paulo: IBDU, 2015.

ROOIJEN T.; NESTEROVA, N. *Applied framework for evaluation in Civitas Plus II*. CIVITAS. Cleaner and better transport in cities. D4, 2013.

SANCHEZ, F. A. (in) sustentabilidade das cidades vitrine. In: *A duração das cidades. Sustentabilidade e risco nas políticas públicas*. Henri Acselard (org.). Coleção espaços do desenvolvimento. Rio de Janeiro: DP&A Editora e CREA-RJ, 2001. p.155-175.

SANTOS JUNIOR, O. A. *Os Megaeventos esportivos e o direito à cidade*. In: Observatório das Metrôpoles. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia [on line]. 23 de janeiro de 2012. <http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=143%3Amegeventos-|-agenda-p%2F-o-conselho-das-cidades&Itemid=165&lang=pt#> [31 de janeiro de 2017].

SANTOS JUNIOR, O. A.; Gaffney, C; Ribeiro, L.C.Q. *Os impactos da copa do mundo 2014 e das olimpíadas 2016*. Observatório das metrôpoles. Rio de Janeiro, RJ: E-papers, 2015.

SECCHI, B. *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Catarata, 2013.

SIEMENS. *European Green City Index*. Siemens, Munich, Germany. [on line]. <<http://www.siemens.com/entry/cc/en/greencityindex.htm>>. [20 de agosto de 2015].

SILVA, E.R. O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil. In: *Geografia e Ordenamento do Território, Revista Eletrônica*. n.º 2. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, 2012.

SILVA, M.F. S e S. Antigos processos e novas tendências da urbanização norte-americana contemporânea. In: *Cadernos Metrôpoles*. São Paulo, SP: Observatório das Metrôpoles, 2014, vol. 16, nº 32. p. 365-390.

SMITH, N. *The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city*. New York, NY: Routledge, 1996.

SOUZA, M. L. de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA E SILVA, M. F. P. *Antigos processos e novas tendências da urbanização norte-americana contemporânea*. [on line] In: Cadernos Metrôpole. São Paulo, vol. 16, nº 32, 2014. p. 365-390. <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/16931/15843>>. [02 de fevereiro de 2017].

STEIN, S. Bike lanes and gentification. New York City's shades of green. In: *Progressive Planning*. Summer 2011, nº 188, p.33-37

STEHLIN, J. Cycles of investment: bicycle infrastructure, gentrification, and the restructuring of the San Francisco Bay Area. In: *Environment and Planning A*. 2015, vol.47, p. 121-137.

TOMTOM. *Tomtom Traffic index*. [on line]. <http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex>. [20 de agosto de 2015].

TRAVELLER. *The world's top 10 best cities for cycling*. [on line]. <<http://www.traveller.com.au/the-worlds-top-10-best-cities-for-cycling-371ps>>. [20 de agosto de 2015].

URB-AL. Programa da Comissão Européia-América Latina. Rede nº8. *Controle da mobilidade urbana*. Documento de base. Stuttgart: URB-AL, 2000.

U.S.NEWS. *The 10 Best Cities for Public Transportation*. [on line]. <<http://www.usnews.com/news/slideshows/the-10-best-cities-for-public-transportation>>. [20 de agosto de 2015].

VAINER, C. B. Pátria, Empresa e Mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. [2000] 8ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2016. p.75-104.

VITOI, C. A. A. A atuação da CGU nos empreendimentos de mobilidade urbana da Copa 2014. In: *19º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*. ANTP: Brasília, 2013.

WIRED. *America's 10 Best Cities for Commuting on Public Transit*. [on line]. <<https://www.wired.com/2014/10/americas-10-best-cities-commuting-public-transit/>>. [20 de agosto de 2015].

WALKSCORE. *Bike score*. [on line]. 2014a. <<https://www.walkscore.com/bike-score-methodology.shtml>>. [20 de agosto de 2015]. *Connecting, and Financing Cities-Now: priorities for city leaders*. Washington DC, USA: The World Bank Group, 2013.

WALKSCORE. *Walk score*. [on line]. 2014b. <<https://www.walkscore.com/>>. [20 de agosto de 2015].

WALKSCORE. *New Ranking of Best U.S. Cities for Public Transit 2014*. 2014c. [on line]. <[https://www.redfin.com/blog/2014/01/new-ranking-of-best-u-s-cities-for-public-transit.html#. %20Vk91W78l T9](https://www.redfin.com/blog/2014/01/new-ranking-of-best-u-s-cities-for-public-transit.html#.%20Vk91W78l_T9)>. [20 de agosto de 2015].

WORLD BANK. *Planning, Connecting, and Financing Cities-Now: priorities for city leaders*. Washington DC, USA: The World Bank Group, 2013.

ZUK, M.; BIERBAUM, A.H.; CHAPPLE, K.; GORSKA, K.; LOUKAITOU-SIDERIS, A.; ONG,P.; Thomas, T. *Gentrification, displacement and the role of public investment: a literature review*. Center for Community Development Investments. Working Paper. California: Federal Reserve Bank of San Francisco, 2015.

© Copyright: Laura Machado y Livia Salomão Piccinini, 2017

© Copyright Scripta Nova, 2017.

Ficha bibliográfica:

MACHADO, Laura; SALOMÃO PICCININI, Livia. Medidas de mobilidade: estratégia de competição e gentrificação dos centros urbanos. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2017, vol. XXI, nº 563 [ISSN: 1138-9788].