

**CURITIBA DEZ ANOS DEPOIS DA COPA:  
REFLEXÕES SOBRE O LEGADO DO MEGAEVENTO**

*CURITIBA TEN YEARS AFTER THE CUP:  
REFLECTIONS ON THE LEGACY OF THE MEGA-EVENT*

Olga Lúcia Castreghini de Freitas<sup>1</sup>  
Patrícia Baliski<sup>2</sup>  
Liria Yuri Nagamine<sup>3</sup>  
Jonathan Seronato<sup>4</sup>

**Resumo**

Dez anos após a realização da Copa do Mundo em Curitiba, o que aconteceu com as obras executadas e aquelas não terminadas em tempo? Elas realmente se converteram no anunciado 'legado' para a cidade? Motivado por essas questões, o presente texto tem o propósito de refletir sobre a natureza do legado em Curitiba a partir dos desdobramentos das ações relacionadas ao megaevento. Para tanto, quatro casos foram selecionados: Aeroporto Afonso Pena e Comunidade Nova Costeira; Parque do Centenário da Imigração Japonesa e a Vila Icarai; Arena da Baixada e Sistema Integrado de Monitoramento. O levantamento de informações sobre os projetos e as obras foi feito por meio de reportagens, páginas institucionais de internet e bibliografia relativa ao tema, além do reconhecimento em campo. Como resultado, evidenciam-se as práticas que reforçam o modelo da desigualdade na escolha daquilo que seria considerado como prioritário em termos de ações para a Copa, o privilegiamento do privado em desfavor do público e a postergação de decisões, que recolocam as mesmas questões e pendências observadas dez anos atrás. A análise permite apontar algumas recomendações em relação à organização de megaeventos, em especial no sentido de priorizar a transparência na aplicação de recursos e dos pactos firmados entre os diferentes setores; a incorporação da participação popular na tomada de decisões como uma premissa que visa atender as necessidades e prioridades da população local; e a priorização dos interesses públicos e coletivos em detrimento dos privados e individuais.

Palavras chave: legado; megaevento; Curitiba.

---

<sup>1</sup> Professora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Ambiente Urbano (PPDMU-UNAMA) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PGGEO-UFPR). Bolsista CNPq, coordenadora do projeto "COP30 em Belém (PA): das oportunidades de transformações urbanas aos desafios para a sustentabilidade, participação e controle social", Chamada CNPq Universal 2023. E-mail: [olgafirk@gmail.com](mailto:olgafirk@gmail.com)

<sup>2</sup> Doutora em Geografia-UFPR. Docente do Instituto Federal do Paraná – IFPR, campus União da Vitória. E-mail: [pbaliski@gmail.com](mailto:pbaliski@gmail.com)

<sup>3</sup> Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO-UFPR) e pesquisadora do Ladime (Laboratório de Dinâmicas Metropolitanas da UFPR). E-mail: [liriaok@gmail.com](mailto:liriaok@gmail.com)

<sup>4</sup> Bolsista de iniciação científica PIBIC CNPq junto ao Ladime (Laboratório de Dinâmicas Metropolitanas da UFPR). Graduando em Geografia-UFPR. E-mail: [jonathan.seronato@gmail.com](mailto:jonathan.seronato@gmail.com)

## **Abstract:**

Ten years after the World Cup was held in Curitiba, what has happened to the construction works carried out and those not finished in time? Did they really become the announced 'legacy' for the city? Motivated by these questions, the purpose of this text is to reflect on the nature of the legacy in Curitiba based on the developments of the actions related to the mega-event. To this end, four cases were selected: Afonso Pena Airport and Nova Costeira Community; Japanese Immigration Centenary Park and Vila Icarai; Arena da Baixada and the Integrated Monitoring System. Information on the projects and works was gathered through reports, institutional websites and bibliography on the subject, as well as field reconnaissance. As a result, the practices that stand out are those that reinforce the model of inequality in the choice of what would be considered a priority in terms of actions for the World Cup, the privileging of the private to the detriment of the public and the postponement of decisions, which bring back the same questions and pending issues observed ten years ago. The analysis makes it possible to point out some recommendations related to the organization of mega-events, especially in the sense of prioritizing transparency in the application of resources and the pacts signed between the different sectors; the incorporation of popular participation in decision-making as a premise that aims to meet the needs and priorities of the local population; and the prioritization of public and collective interests over private and individual ones.

Keywords: legacy; mega-event; Curitiba.

## **Introdução**

Há dez anos, em 2014, doze cidades brasileiras sediaram os jogos da Copa do Mundo de futebol masculino. Durante um mês, com diferente intensidade, essas cidades receberam um número variável de jogos, turistas e torcedores e tiveram destaque na mídia mundial. Todas passaram por transformações urbanas em seu processo de preparação para os jogos, tais como os projetos de infraestrutura, em especial no âmbito da mobilidade urbana, construção ou remodelação de estádios, dentre outros, e que foram apontados como legados do megaevento.

Em Curitiba, tal situação não foi diferente. A cidade apresentou uma proposta audaciosa quando concorreu para se tornar uma das sedes do megaevento. Novas demandas se somaram às antigas, sobretudo na área da mobilidade, e a Copa foi considerada como uma possibilidade de alavancar transformações de grande impacto urbano e metropolitano. Os vultuosos investimentos públicos necessários eram justificados pela perspectiva de que, ao final, se converteriam em legados para a cidade e seus habitantes, na certeza de que os efeitos da Copa seriam necessariamente benéficos e positivos para a sociedade. No entanto, pouco se falou dos legados negativos para a população, muito comuns em várias experiências de megaeventos pelo mundo (Coakley; Souza, 2015).

Diante disso e considerando que os efeitos de um megaevento não podem ser avaliados apenas no momento em que o antecede e/ou de sua realização (Rocha, 2020), o presente texto tem como propósito refletir sobre a natureza do legado em Curitiba, dez anos depois da realização da Copa, a partir do desdobramento das ações relacionadas ao megaevento nesse período. Para tanto, foram escolhidos quatro casos para serem revisitados dez anos depois e refletir sobre como se apresentam hoje e como repercutem na cidade.

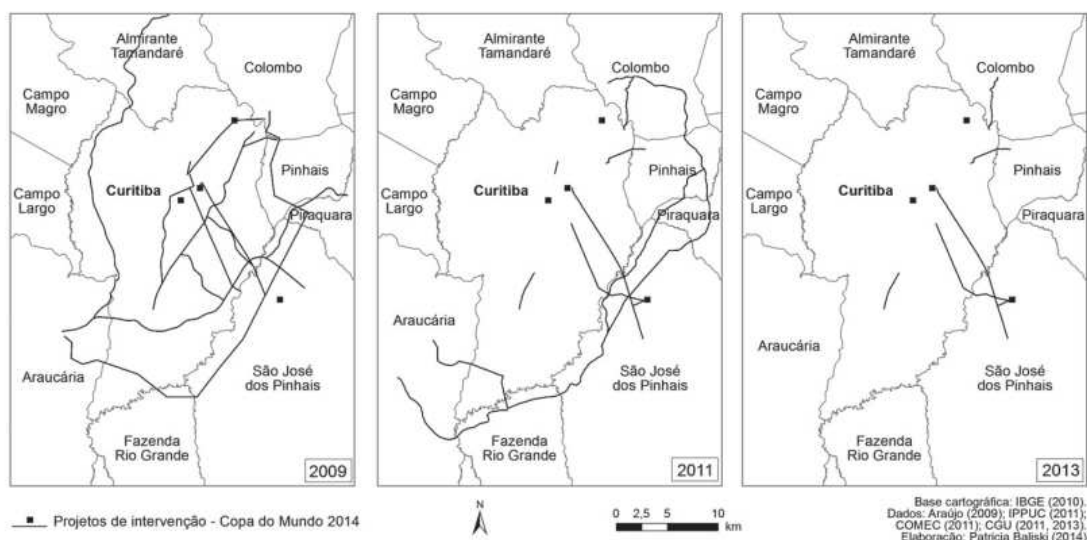
As informações sobre os projetos analisados foram colhidas em reportagens, páginas de internet institucionais e bibliografia produzida sobre o tema, bem como o reconhecimento em campo de todos os locais analisados.

### Obras da Copa em Curitiba: entre o previsto e o efetivado

Assim como em outras cidades brasileiras, o anúncio de Curitiba como cidade-sede da Copa foi cercado de expectativas, envolvendo uma série de projetos para a mobilidade urbana municipal e metropolitana que vislumbravam transformações consideráveis no cotidiano de sua população. Nesse sentido, Firkowski e Baliski (2015) creditaram a escolha da cidade também a dois outros elementos para além dos projetos propostos: (i) o peso da metrópole de Curitiba na rede urbana brasileira conferindo maior influência regional do que outras cidades candidatas; e (ii) o acionamento do *city marketing*, estratégia utilizada desde períodos anteriores para enaltecer experiências urbanísticas desta cidade de modo a se destacar em um contexto de competitividade urbana.

De acordo com Firkowski e Baliski (2015), a proposta apresentada por Curitiba para a candidatura, em 2009, previa inicialmente dezessete projetos orçados em R\$9 bilhões que representavam antigas demandas da metrópole. Com a assinatura, em 2010, de um acordo com o Governo Federal a partir de uma Matriz de Responsabilidades, o orçamento foi reduzido para R\$705,39 milhões, ficando de fora empreendimentos de alto custo e todos os ligados à mobilidade urbana, a saber: a implantação do primeiro trecho do metrô, grande parte do projeto viário denominado de Linha Verde e o anel ferroviário, para a retirada dos trilhos da área central de Curitiba. Já a Matriz final, apresentada em 2013, excluiu também o Corredor Metropolitano (obra de integração viária sul-leste de sete municípios da Região Metropolitana de Curitiba – RMC) e o BRT (*Bus Rapid Transit*) da Avenida Cândido de Abreu, no Centro Cívico de Curitiba (Figura 1). Mesmo assim, em 2014, a pesquisa realizada pelas autoras apurou que apesar da diminuição da quantidade de projetos, houve um crescimento de 37% na previsão dos investimentos, passando para R\$968 milhões.

Figura 1 – Obras de mobilidade previstas no âmbito da Copa do Mundo 2014 em Curitiba e entorno metropolitano (2009, 2011, 2013)



Com isso, os projetos assegurados com recursos disponíveis para a Copa do Mundo se reduziram a 12. No Aeroporto Afonso Pena, em São José dos Pinhais: 1. Readequação das pistas de pouso e decolagem e de táxi; 2. Ampliação do pátio de aeronaves; e 3. Ampliação do terminal de passageiros e sistema viário. Nas demais áreas da cidade: 4. Requalificação do terminal de ônibus urbano de Santa Cândida em Curitiba; 5. BRT: extensão da Linha Verde Sul e obras complementares da requalificação do corredor Marechal Floriano; 6. Requalificação da rodoferroviária (inclusive acessos); 7. Vias de integração radial metropolitanas; 8. Requalificação do Corredor Marechal Floriano; 9. Implantação do Sistema Integrado de Monitoramento; 10. Readequação do Corredor Aeroporto-Rodoferroviária; 11. Reforma e ampliação do Estádio Joaquim Américo Guimarães; e 12. Ações de infraestrutura do turismo.

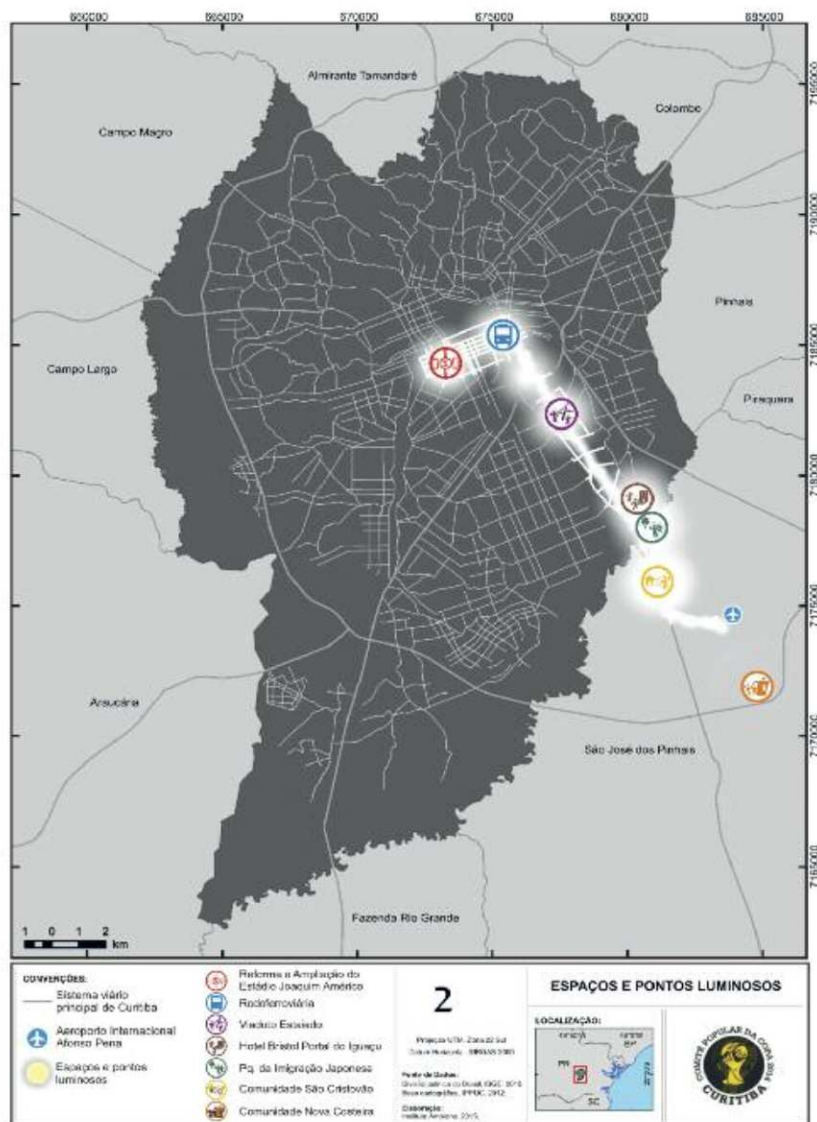
Considerando a localização e o objetivo dos projetos, Firkowski e Baliski (2015) concluíram que a maior parte deles (82,2%) possuíam relação estreita e direta com o evento, pois priorizaram locais e eixos viários de entrada e saída da cidade (Aeroporto, Corredor Aeroporto-Rodoferroviária, Corredor Marechal Floriano, Rodoferroviária, Estádio), contrariando ao anunciado de que grandes transformações afetariam positivamente o cotidiano da população ou de que investimentos seriam realizados na escala metropolitana.

A conclusão obtida pelas autoras se soma a outras análises efetuadas sobre os megaeventos realizados no mundo, em especial os esportivos. Coakley e Souza (2015), a respeito disso, evidenciam que o desenvolvimento prometido com a realização dos megaeventos fica restrito a alguns setores da sociedade, sendo que há uma estratégia de planejamento para que os benefícios sejam destinados a instituições e agentes bem posicionados. Isso ocorre porque o próprio modo como os megaeventos se colocam impede que seja possível a promoção de legados para o conjunto da população. Segundo os autores, essa situação se deve a um arranjo de fatores, tais como a imposição de regras rígidas para participação, prazos curtos e planejamento sem participação popular, dificuldade de aferição dos gastos públicos (pulverização de investimentos em vários órgãos públicos) e hegemonia de determinados agentes globais (“expertise” em certas áreas e direitos de recebimento de lucros).

Assim, em Curitiba os projetos priorizaram um corredor já privilegiado, de ligação do aeroporto e rodoviária com o estádio em que os jogos ocorreram, concentrando-se em sua extensão os investimentos, “[...] como que lançando luzes sobre essa porção da cidade e remetendo às sombras todo o restante” (Franzoni; Luft, 2013, p. 7, ver Figura 2). No ano que antecedeu a Copa, essa leitura, desenvolvida a partir do par analítico formado por espaços luminosos e espaços opacos, de Milton Santos (Santos; Silveira, 2002), evidenciou que os projetos para o megaevento reforçaram a visão parcial da cidade há muito vigente no planejamento urbano de Curitiba, pautado em intervenções sectárias e localizadas.

Ao mesmo tempo em que um eixo se destacou no recebimento de investimentos e intervenções, lançando luz sobre essa área, houve, concomitantemente, várias tentativas de jogar sombras sobre as violações de direitos que vinham ocorrendo. De acordo com Ikuta (2015), a organização da Copa do Mundo em Curitiba ocultou a precariedade de espaços segregados e provocou violações não somente no direito à moradia, mas também à informação e à participação da população nos espaços de decisão. Isso porque, apenas oficialmente as obras não causariam efeitos negativos, pois o que se observou em levantamentos realizados foi a existência de inúmeras famílias ameaçadas por obras relacionadas ao megaevento.

Figura 2 – Curitiba: corredor privilegiado dos investimentos para a Copa 2014



Fonte: Franzoni; Luft, 2013, p. 10

Uma das estratégias utilizadas pelas gestões municipal e estadual para naturalizar os investimentos em algumas obras e lugares, foi a de mobilizar a ideia de legado. Embora, muitos autores questionem a noção de que os megaeventos beneficiem a população, tal como afirmado anteriormente, os discursos para legitimar a realização da Copa em Curitiba acionaram tal ideia em uma perspectiva apriorística e de caráter positivo, mesmo que investimentos tenham sido efetuados em detrimento de outras necessidades e urgências da sociedade (Firkowski, 2015; Coakley; e Souza, 2015).

Deste modo, de acordo com Magalhães (2013), os megaeventos se configurariam como uma forma de “ancoragem moral” que permitiria intervenções urbanas sob a justificativa de legado. Ainda que o autor trate do caso específico do Rio de Janeiro, entende-se que tal situação também pôde ser verificada em Curitiba. Determinadas intervenções urbanas seriam muito mais questionadas caso não

estivessem vinculadas ao megaevento, ou seja, o discurso de legado se sobrepôs e justificou as intervenções, apesar de todos os problemas e impactos decorrentes.

## **Os legados da Copa em Curitiba dez anos depois**

Dez anos após a realização da Copa, revisitamos quatro casos, a saber: i) Aeroporto Afonso Pena e Comunidade Nova Costeira; ii) Parque do Centenário da Imigração Japonesa e a Vila Icaraf; iii) Arena da Baixada; e iv) Sistema Integrado de Monitoramento (SIM).

### **i. Aeroporto Afonso Pena e Comunidade Nova Costeira**

A Comunidade Nova Costeira a ser diretamente afetada pela construção da terceira pista do aeroporto Afonso Pena em São José dos Pinhais foi um dos casos discutidos no dossiê da Copa do Mundo, sendo representativo de violações aos direitos à moradia, informação e participação (Franzoni; Luft, 2013). A origem da comunidade Nova Costeira já ocorrera por realocação de pessoas que, na década de 1990, ocupavam a área onde foi construído o Canal Extravisor do Rio Iguaçu e que se fixaram nas imediações do Aeroporto. Assim, em 2013, a comunidade, com mais de vinte anos no local, encontrava-se consolidada, constituída por 342 famílias e em situação de vulnerabilidade diante da notícia de que seriam novamente removidas de seu local de moradia e onde haviam promovido transformações em termos de infraestrutura.

A resistência da população foi uma das causas assumidas pelo Comitê Popular da Copa (CPC), um movimento surgido para apoiar as populações vulneráveis e ameaçadas com as obras da Copa, assim como mobilizar setores da sociedade para que houvesse um amplo esclarecimento acerca das obras, investimentos e prioridades demandadas pelo megaevento.

Uma das maiores queixas da comunidade referia-se à falta de consulta e comunicação sobre o andamento e impactos da obra, o que foi denunciado pelo CPC como violação do direito à informação e à participação (Franzoni; Luft, 2013). Contudo, embora justificada por motivos técnicos e relativos ao aumento da capacidade do Aeroporto em receber voos comerciais de aeronaves mais potentes, o que demandaria uma pista maior, a terceira pista não foi construída nem para a Copa e nem no período imediatamente posterior a ela.

Dez anos depois, a construção da terceira pista do Aeroporto Afonso Pena foi finalmente anunciada com previsão de entrega para 2026, sob responsabilidade do Grupo CCR Aeroportos. Além da Comunidade Nova Costeira, o bairro Jardim Suíça figura entre as áreas a serem afetadas em função de desvio de acessos viários e desapropriações, reacendendo, nos mesmos termos, as preocupações de dez anos atrás.

Considerando as transformações desta região, cabe destacar também que a finalização da obra de acesso ao aeroporto pela Avenida Comendador Franco que integrava o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e que deveria ter sido finalizada para a Copa do Mundo de 2014, só foi concluída no ano de 2021.

Novo movimento é identificado atualmente na área, em especial após o anúncio de um estudo para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ligando o aeroporto ao centro de Curitiba, a ser realizado a partir do contrato de parceria entre as Prefeituras de São José dos Pinhais e Curitiba e Governo do Estado do Paraná com o BNDES (São José dos Pinhais, 2024).

Portanto, pode-se afirmar que as obras de ampliação do Aeroporto se constituíram como um legado, porém, as intervenções no entorno tiveram outra temporalidade e se descolaram dos objetivos iniciais. Algumas estão sendo retomadas dez anos depois, o que demonstra que sua justificativa está para além da realização de um megaevento.

## **ii. Parque do Centenário da Imigração Japonesa e a Vila Icaraí**

O Parque do Centenário da Imigração Japonesa, ficou marcado pela denúncia sobre a falta de transparência e os altos recursos envolvidos nas obras. A requalificação do espaço envolvendo a construção do parque e infraestruturas para uma área de ocupação denominada de Bolsão Vila Audi-União, resultou na transferência de 855 famílias e a realocação de outras 473 da Vila Icaraí, utilizando-se recursos da ordem de 10 milhões de reais (Franzoni; Luft, 2013).

O conjunto formado pelo parque e a área do Bolsão Vila Audi-União, ao qual pertence a Vila Icaraí, localiza-se na região em que o rio Iguaçu atravessa o corredor Aeroporto-Rodoferroviária, dividindo os municípios de Curitiba e São José dos Pinhais. Essa região faz parte do corredor ambiental do rio Iguaçu que é composto por uma vasta área de planícies alagáveis e destinadas à preservação, razão pela qual uma série de planos, projetos, ações e investimentos foram realizados e implementados pelos governos municipal e estadual nas últimas décadas para a contenção de cheias e recuperação ambiental em função do processo de ocupação que ocorreu de forma acelerada e descontrolada na porção leste da metrópole de Curitiba na década de 1990.

À época dos preparativos para a Copa do Mundo, o bolsão Vila Audi-União recebia investimentos e uma série de obras estavam sendo implementadas com recursos do PAC, tendo em vista o Projeto de Urbanização de Favelas. O empreendimento se adequava às diretrizes de garantia da preservação, conservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental da bacia do rio Iguaçu tendo em vista situar-se na Área de Proteção Ambiental do Iguaçu, criada pelo município de Curitiba (Decreto nº 192/2000). Como parte da proposta de recuperação ambiental, o projeto incluiu o Parque Centenário da Imigração Japonesa, inaugurado em 2012. De acordo com o projeto, a área de onde foram realocadas as famílias localizadas na porção esquerda da Vila Icaraí, seria destinada à construção de uma Estação Elevatória de Esgoto da Sanepar. A justificativa de uma obra instalada no corredor que seria o cartão de visitas da cidade sede da Copa e que ao mesmo tempo relacionava-se a um projeto socioambiental foi utilizado pelos municípios para o acesso a recursos do Ministério do Turismo (Franzoni; Luft, 2013).

O Parque do Centenário da Imigração Japonesa foi inaugurado, com implantação parcial, em 2012 e somente aberto definitivamente à população em 2018. Encontra-se sob a administração da Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar) desde 2017, que implantou no espaço construído o Memorial do Rio Iguaçu. Inaugurado com construção inacabada em 2012, sem uso, o prédio foi vandalizado, sendo que em 2015 a Prefeitura Municipal retomou as suas obras (SMMA-Curitiba, 2015) para finalmente ser aberto ao público em 2018.

A ação socioambiental governamental, em mais um pomposo espaço de arquitetura da cidade de Curitiba, contrasta, contudo, com o processo que ocorreu ao lado, na Vila Icaraí. A área que foi desocupada para a implementação de uma Estação Elevatória da Sanepar, de acordo com o Projeto de Urbanização do Bolsão Vila Audi-União, sem uso, serviu para a ocupação de famílias que viviam sem moradia na época da pandemia da covid-19. Com isso, em fevereiro de 2022, um agrupamento de pessoas se instalou no local, formando a comunidade 29 de Janeiro, hoje com 73 famílias (Carrano, 2024).

Dez anos depois da Copa, portanto, é flagrante a continuidade não somente das violações no direito à moradia, informação e comunicação, com falta de transparência na utilização dos recursos públicos, mas sobretudo o desinteresse do governo em resolver questões relativas à função social da propriedade e da cidade para as parcelas mais vulneráveis da população.

O Parque segue com um uso muito aquém de sua capacidade e dos investimentos que o justificaram e a população desassistida volta a ocupar o mesmo local outrora desocupado para prover, por sua conta, espaços de moradia e vida.

### **iii. Arena da Baixada**

Arena da Baixada é o nome do estádio Mário Celso Petraglia, do Club Athletico Paranaense, de natureza privada, onde foram realizados quatro jogos da primeira fase da Copa do Mundo.

Para receber os jogos, o estádio passou por uma grande reforma, que demandou a desapropriação de residências no entorno, além de vultosos investimentos capazes de adequar o estádio às exigências impostas pela FIFA. Em 2012, o orçamento da obra era de cerca de 200 milhões de reais, a serem divididos igualmente em três partes: Clube, Prefeitura Municipal de Curitiba e Governo do Estado do Paraná. Contudo, o valor inicial foi atualizado para mais de 300 milhões, o que gerou uma disputa judicial sobre a majoração dos valores a o acordo de divisão em três partes feito anteriormente, e o não reconhecimento dos valores adicionais pela prefeitura e governo estadual.

Dez anos após a Copa do Mundo, o imbróglcio está longe de chegar ao fim. A obra de readequação do estádio do Club Athletico Paranaense ao "padrão FIFA" ficou mais cara do que o previsto que, com os juros e correções monetárias, chegou a marca de R\$590 milhões. Com a elevação dos gastos, surgiu uma disputa questionando os novos valores e a responsabilidade gerada pelo acordo tripartite firmado em 2010.

Em agosto de 2022, o Tribunal de Contas do Paraná (TCE-PR) decidiu que a prefeitura, governo do Estado e clube entrassem em um acordo para que o valor fosse reajustado em R\$342,6 milhões.

Assim, dez anos após o megaevento a responsabilização pelos gastos com a reforma do estádio seguem em discussão e em desfavor da sociedade, uma vez que as maiores fatias a serem pagas ficaram sob a responsabilidade dos contribuintes, enquanto o estádio, ao longo da última década, permanece subutilizado para fins recreativos voltados aos interesses e atendimento à população, conforme constava no acordo para que houvesse o financiamento público.

Recentemente, o Brasil foi escolhido como sede da Copa do Mundo de Futebol Feminino de 2027, disputando com África do Sul, Estados Unidos/México, Alemanha/Bélgica/Holanda. Dentre as 12 cidades-sede da Copa de 2014, apenas Curitiba e Natal ficaram de fora do projeto encaminhado pela Confederação Brasileira de Futebol e não serão sedes dos jogos (Melo, 2023).

### **iv. O Sistema Integrado de Monitoramento**

Dentre os projetos de mobilidade para o município de Curitiba se encontrava o Sistema Integrado de Monitoramento que contou com recursos do PAC da COPA. O conjunto integrado consistia em obras, instalação de equipamentos e serviços de operacionalização para a “modernização do sistema de controle e monitoramento do tráfego de veículos em Curitiba e alguns municípios da Região Metropolitana” (Firkowski; Baliski, 2015, p. 283).



A conexão entre o presente e o passado é essencial para a compreensão do papel do SIM nas ações atuais rumo à cidade digital. Os recursos destinados ao SIM foram utilizados para a instalação de câmeras de monitoramento em terminais, estações tubo, vias e avenidas da cidade, bem como em duas vias principais envolvidas no contexto da Copa, com implantação de painéis de mensagem variável, semáforos adaptativos de acordo com o fluxo de veículos e fibras ópticas central de Curitiba, e interligados a uma Central de Controle Operacional - CCO (PM de Curitiba, 2012; 2014; Amep, 2013). O CCO foi implantado em 2012 sob responsabilidade do órgão que gerencia o sistema de transporte na capital - Urbanização de Curitiba (Urbs), permitindo a fiscalização em tempo real na medida em que se saberia a localização de cada ônibus, velocidade, atrasos, adiantamentos, trajetos, identificação de motorista e cobrador; além de condições para intervir em mudança de rotas, substituição de veículos e orientações a partir dos painéis eletrônicos instalados, alterações na programação de semáforos, entre outros (PM de Curitiba, 2014).

O CCO constituiu-se em um sistema implantado com a parceria do Instituto Curitiba de Informática (ICI) que foi responsável pela “gestão técnica para seleção, validação e implantação das tecnologias utilizadas, bem como do projeto e implementação de infraestrutura computacional” (ICI, 2012). De acordo com o ICI (2012), o SIM tratava também “da criação de políticas e procedimentos de gestão integrada de agentes municipais, sempre com o intuito de propiciar melhores condições de trafegabilidade em Curitiba”.

Mais de dez anos depois, notícias recentes relacionadas ao ICI interligam o SIM implementado ao novo modelo de Curitiba como uma *smart city*. Aliás, o Instituto Curitiba de Informática passou a adotar o nome fantasia de Instituto das Cidades Inteligentes, mantendo a mesma sigla ICI, sendo que hoje atua em todo o território nacional (ICI, 2024).

Localizado ao lado do IPPUC e em parceria com ele, inaugurou em 2024 uma nova ferramenta denominada de ‘hipervisor urbano’ de Curitiba. Neste mesmo local já funcionava desde 2021, o Centro de Controle Operacional Muralha Digital (ICI, 2021), formando um “cerco digital de segurança ao redor da cidade” lançada como uma “estrutura da Prefeitura de Curitiba que não dorme”. A ‘muralha digital’ se estabelece pela vigilância a partir de câmeras e equipamentos instalados em pontos estratégicos da cidade (rodoferroviária, Ruas da Cidadania, cemitérios etc.) e escolas, além das já existentes em ônibus, terminais e estações tubos que permitem a utilização de tecnologias como o de reconhecimento facial. Nas palavras do prefeito municipal Rafael Greca (PSD), “Temos agora a possibilidade de segurança em tempo real. A cidade passa a ser completamente controlada” (ICI, 2021).

O ‘hipervisor urbano’ de Curitiba foi inaugurado contando também com um Centro de Operações chamado de ‘cérebro da cidade’ porque integrará todas as informações da Muralha Digital da defesa civil, do Centro de Controle do sistema de transporte da Urbs, além de prestadores de serviços de abastecimento de água e energia. Está sendo considerado como a principal ferramenta para o planejamento da cidade de Curitiba pelo Ippuc que contará com uma plataforma integrada de gestão e monitoramento em tempo real. A integração dos dados está sendo realizada a partir de diversas fontes com “dados pluviométricos, informações de trânsito, câmeras de monitoramento, toda a parte de sensoriamento da saúde e educação” (PM de Curitiba, 2023; 2024).

Portanto, talvez esse tenha sido um dos projetos concebidos para a Copa que teve um desdobramento e uma redefinição importante na década seguinte, tendo sido ampliado e adquirido novas dimensões no presente, justamente o único que não tem a materialidade construtiva dos demais, uma vez que se situa no âmbito dos espaços virtuais.

## Considerações finais

Os projetos de mobilidade urbana concentraram a maior parte dos investimentos efetuados para a Copa do Mundo de 2014 em Curitiba. O legado da Copa sempre foi colocado de forma apriorística, contudo, acreditamos que apenas agora, transcorrido dez anos da realização do megaevento, os mesmos podem ser avaliados em termos de sua duração e pertinência enquanto ganhos para a sociedade local.

Os quatro casos analisados, mostram diferentes repercussões ao longo do tempo: contrariamente à ideia de legado para a sociedade, em alguns projetos, o privado se apropriou do público, por meio do recebimento de recursos financeiros para a execução de obras e projetos, como nos casos do estádio e do SIM. Quanto ao Aeroporto, aquilo que era essencial para seu funcionamento foi viabilizado, o que foi objeto de polêmica foi postergado e voltamos ao mesmo ponto de partida nas discussões sobre a construção da terceira pista e os danos às comunidades que ocupam a área. O mesmo ocorreu com o Parque da Imigração Japonesa, que teve sua inauguração precipitada, seguida de fechamento por longos anos e reabertura recente, tanto tempo decorreu que parte da área desocupada, novamente foi ocupada por novos moradores que, por certo, não viveram o processo anterior.

Por meio do exposto e da análise do caso curitibano, pode-se tirar algumas lições que devem servir de aprendizagem para o futuro: a priorização na transparência na aplicação de recursos e dos pactos firmados entre diferentes fontes públicas e privadas de recursos; a inserção da participação popular na tomada de decisões como uma premissa que visa não apenas a decisão democrática como também as necessidades e prioridades da população local; e o compromisso de considerar efetivamente os interesses coletivos em detrimento dos individuais e privados. Somente considerando tais lições poderemos efetivamente considerar a existência de legados, do contrário, serão apenas transformações efêmeras.

## Referências

- AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS (Amep). **Monitoramento integrado dará suporte à mobilidade durante a Copa 2014**. Curitiba, 19 mar. 2013. Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Noticia/Monitoramento-integrado-dara-suporte-mobilidade-durante-Copa-2014>. Acesso em: 01 maio 2024.
- CARRANO, P. O tempo é de esperar: Comunidade 29 de Janeiro completa 2 anos. **Brasil de Fato**, Curitiba, 14 fev. 2024. Cidades. Cidades. Disponível em: <https://www.brasildefatopr.com.br/2024/02/14/o-tempo-e-de-esperancar-comunidade-29-de-janeiro-completa-3-anos>. Acesso em: 01 maio 2024.
- COAKLEY, J.; SOUZA, D.L. Legados de megaeventos esportivos: considerações a partir de uma perspectiva crítica. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v. 29, n. 4, Out-Dez. 2015. Disponível em <<https://www.scielo.br/j/rbefe/a/P8VC7pbpVjKsng3TZx44hFF/#>> Acesso em março de 2024.
- FIRKOWSKI, O. L. de F. **A Copa do Mundo de 2014 e as transformações em Curitiba**: intenções e ações. In: FIRKOWSKI, O. L. C. de F.; BALISKI, P. (Org.). Curitiba: os impactos da copa do mundo 2014. Curitiba: Kairós Edições, 2015. p.19-34
- FIRKOWSKI, O.; BALISKI, P. Elementos para a compreensão das transformações de Curitiba em face da Copa 2014. In: SANTOS JR., O. A. dos; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. de Q. (org.). **Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

FRANZONI, J. A.; LUFT, R. M. (org.). **Copa do Mundo e as violações de direitos humanos em Curitiba**. Curitiba: Terra de Direitos, 2013. Disponível em: <<https://www.terradedireitos.org.br/wp-content/uploads/2014/02/Dossie-da-copa-2014.pdf>>. Acesso em: 26 jan. 2024.

IKUTA, F. K. **Moradia popular, projeto de cidade e megaeventos esportivos**: a invisibilidade dos conflitos urbanos na cidade modelo. In: FIRKOWSKI, O. L. C. de F.; BALISKI, P. (Org.). Curitiba: os impactos da copa do mundo 2014. Curitiba: Kairós Edições, 2015. p.35-84

INSTITUTO DAS CIDADES INTELIGENTES (ICI). **Ducci apresenta o CCO, importante parceria com o ICI**. Curitiba, 10 abr. 2012. Notícias. Disponível em: <https://cidadesinteligentes.org.br/noticias/ducci-apresenta-o-cco-importante-parceria-com-o-ici/677>. Acesso em 01 maio 2014.

INSTITUTO DAS CIDADES INTELIGENTES (ICI). **Centro de Controle Operacional da Muralha Digital de Curitiba**. Curitiba, 05 jan. 2021. Notícias. Disponível em: <https://cidadesinteligentes.org.br/noticias/centro-de-controle-operacional-da-muralha-digital-de-curitiba-comeca-a-funcionar/2263>. Acesso em 01 maio 2014.

INSTITUTO DAS CIDADES INTELIGENTES (ICI). Curitiba, 2024. Institucional. Disponível em: <https://cidadesinteligentes.org.br/conteudo/institucional/2>. Acesso em 01 maio 2014.

MAGALHÃES, A. O “legado” dos megaeventos esportivos. Horizontes antropológicos [Online], n. 40, 2013. Disponível em <<https://journals.openedition.org/horizontes/156#quotation>> Acesso em março de 2024.

MELO, P.. **Curitiba fica de fora das sedes do Brasil para a Copa do Mundo Feminina de 2027**. Paraná Portal, Curitiba, 4 de outubro de 2023. Esportes. Disponível em: <https://www.paranaportal.com.br/esportes/curitiba-fica-de-fora-das-sedes-do-brasil-para-a-copa-do-mundo-feminina-de-2027>. Acesso em: 16 abr. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PM de Curitiba). **Prefeitura instala 21 câmeras do Sistema Integrado de Mobilidade**. Curitiba, 8 fev. 2012. Notícias. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-instala-21-cameras-do-sistema-integrado-de-mobilidade/25760>. Acesso em: 01 maio 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PM de Curitiba). **Mil câmeras ajudam a controlar mobilidade e segurança de Curitiba**. Curitiba, 10 jun. 2014. Notícias. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/mil-cameras-ajudam-a-controlar-mobilidade-e-seguranca-de-curitiba/33224>. Acesso em: 01 maio 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PM de Curitiba). **Cérebro da cidade inteligente, hipervisor urbano de Curitiba é apresentado a secretários e gestores**. Curitiba, 15 maio 2023. Notícias. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/cerebro-da-cidade-inteligente-hipervisor-urbano-de-curitiba-e-apresentado-a-secretarios-e-gestores/68570>. Acesso em: 01 maio 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PM de Curitiba). **Greca e Eduardo Pimentel lançam o hipervisor urbano de Curitiba**. Curitiba, 22 fev. 2024. Notícias. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/greca-e-eduardo-pimentel-lancam-o-hipervisor-urbano-de-curitiba/72349>. Acesso em: 01 maio 2024.

ROCHA, L. M. Megaeventos esportivos e seus legados para a vida nas cidades e a democracia (Apresentação). **Interseções**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 2, 2, p. 153-166, set. 2020. Disponível em <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/intersecoes/issue/view/2408>> Acesso em fevereiro de 2024.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Contrato com o BNDES para estudo de VLT entre Curitiba e o Aeroporto Afonso Pena é assinado pela prefeita Nina Singer**. Disponível em: <https://www.sjp.pr.gov.br/contrato-com-o-bndes-para-estudo-de-vlt-entre-curitiba-e-o-aeroporto-afonso-pena-e-assinado-pela-prefeita-nina-singer/>. Acesso em: 28 abr. 2024.

SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE DE CURITIBA (SMMA – Curitiba). **Prefeitura retoma obras do Parque da Imigração Japonesa**. Curitiba, 04 ago. 2015. Notícias. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-retoma-obras-do-parque-da-imigracao-japonesa/37171>. Acesso em 30 abr. 2024.