



ESCOLA DE ECONOMIA E GESTÃO
NÚCLEO DE INVESTIGAÇÃO EM POLÍTICAS ECONÓMICAS

RELATÓRIO INTERMÉDIO

AVALIAÇÃO DO IMPACTE ECONÓMICO DO EURO 2004

Estádios Municipais de BRAGA e GUIMARÃES

J. Cadima Ribeiro (coord.)
José Viseu (exec.)

Alexandrina Ribeiro, Diana Ribeiro, Helena Gomes, Joanna Oliveira, Nuno Pereira,
Raquel Bogas e Maria J. Martingo (secret.)

Universidade do Minho
Fevereiro 2004

Índice

1. Considerações introdutórias.....	82
2. Equipamentos desportivos e infra-estruturas associadas.....	83
2.1. BRAGA - Estádio Municipal (Breve descrição).....	84
2.2. GUIMARÃES - Estádio D. Afonso Henriques (breve descrição).....	86
2.3. REGIÃO - MINHO.....	88
3. Demonstração de Origem e Aplicação de Fundos.....	90
3.1. Estádio Municipal de BRAGA.....	90
3.2. Estádio D. Afonso Henriques – GUIMARÃES.....	92
4. Nota final.....	95

1. Considerações introdutórias

Portugal vai receber em meados de 2004, e pela primeira vez, a fase final de um Campeonato Europeu de Futebol (Euro 2004). Para a concretização da candidatura à realização deste importante evento desportivo houve que reunir as vontades do Governo Português, da Federação Portuguesa de Futebol, de diversas Câmaras Municipais e dos principais Clubes nacionais de Futebol.

A organização de eventos com a dimensão do Euro 2004 requer avultados investimentos com vista à criação de todas as condições necessárias e exigidas pela UEFA. A atribuição a Portugal do Euro 2004 motivou a remodelação e/ou a construção de dez estádios, espalhados pelo território português. A par disso, melhoraram-se acessos, acelerou-se a concretização de projectos infra-estruturais rodoviários, ferroviários e aeroportuários já previstos em termos estratégicos em anos anteriores, aumentou-se a capacidade hoteleira, desencadearam-se operações de reordenamento urbano, promoveu-se externamente o país, ou seja, preparou-se o país na sua globalidade e, as nove cidades que vão ser sede da competição, em particular, para acolherem o campeonato.

Neste relatório, pretende-se dar conta do esforço financeiro associado à concretização nas cidades de **BRAGA e GUIMARÃES** de alguns dos jogos de grupo do mencionado evento, decorrentes da construção, em Braga do novo Estádio Municipal e da remodelação do Estádio D. Afonso Henriques na cidade de Guimarães. Tem este relatório, além disso, o propósito de levar por diante um levantamento do impacto económico global nestas cidades e na região envolvente (isto é, no Minho) do campeonato em perspectiva.

O presente trabalho reporta ao primeiro momento de análise do estudo de impacto socioeconómico do Euro 2004 em Guimarães e Braga. Este relatório intermédio está fortemente condicionado pela qualidade da informação facultada pelos promotores à equipa responsável pelo estudo, na medida em que as obras relativas às acessibilidades directas e requalificação urbana nas zonas envolventes aos estádios ainda estão em curso, sendo certo que, no relatório final a apresentar após o evento estas limitações estarão ultrapassadas.

Os objectivos deste relatório intermédio são, resumidamente:

1. Levar a efeito a descrição sucinta dos equipamentos desportivos sedeados nas duas cidades em apreço e das obras que lhe estão associadas, com especial incidência nos estádios e estacionamentos nele integrados, bem como em matéria de acessibilidades directas, reordenamento urbano (arranjos exteriores), etc.;
2. Proceder à apresentação das origens do financiamento do projecto relativo aos estádios municipais de Guimarães e Braga e identificar as respectivas aplicações;
3. Enunciar as principais limitações do presente relatório e perspectivar os passos seguintes.

2. Equipamentos desportivos e infra-estruturas associadas

Em seguida, procede-se a uma descrição sucinta dos projectos desenvolvidos nas cidades de Braga e Guimarães tendo em vista o acolhimento de jogos de grupo da fase final do Euro 2004. O relatório detalha, ainda, de forma analítica as diversas origens dos fundos aplicados nesse projecto.

Para tanto, na cidade de Braga foi construído um estádio novo e, em Guimarães remodelado o anteriormente existente, tendo, ainda, sido necessária a construção de acessibilidades directas e espaços de estacionamento (subterrâneos e à superfície) adequados à funcionalidade e dimensão daqueles equipamentos desportivos, nos termos e exigências da UEFA.

Na medida em que os investimentos efectuados ou a efectuar nos estádios em apreço e dele façam parte projectos de reestruturação/reordenamento urbano, sumariar-se-ão as implicações para as cidades respectivas ou para a região que deles derive (Minho).

Isto é, a análise que se avança procurará, na medida do possível, reter o conjunto dos impactos decorrentes da realização da fase final do Euro 2004 para as cidades de

Guimarães e Braga e para o Minho em geral, tendo presente embora a dificuldade de seriar as áreas em que esses efeitos podem vir a sentir-se e, mais do que isso, a dimensão desses impactes, no curto e no longo-prazo.

2.1. BRAGA - Estádio Municipal (Breve descrição)

O novo Estádio Municipal de Braga, construído de raiz em zona de expansão urbana, é o primeiro equipamento que foi sedeado na área projectada para acolher o Parque Urbano Norte (PUN). Encontra-se implantado na encosta do Monte Castro, uma zona rochosa onde até há não muito tempo existiu uma pedreira.

Aproveitando o acidentado do terreno, o projecto arquitectónico é de grande singularidade, contemplando somente bancadas laterais, cobertas por estrutura em betão sustentada por tirantes em aço que unem as duas bancadas. No topo encostado à rocha, que aparece exposta, foi implantado um écran electrónico de grandes dimensões. A singularidade está, também, nas cores usadas, onde o cinzento é tom quase exclusivo, incluindo a cor das cadeiras. O contraste é dado pelo relvado e pelo verde do vale confinante, parcialmente visível das bancadas.

O promotor e proprietário é a Câmara Municipal de Braga (CMB), tendo o projecto arquitectónico sido cometido a um gabinete de arquitectos liderado por Eduardo Souto Moura. Este é nascido na região e tem projectado várias outras obras em Braga. A lotação do estádio é de 30.290 lugares sentados.

A construção do estádio desencadeou, paralelamente, a abertura de uma nova avenida (a avenida do estádio), a qual para além de servir o estádio servirá o Parque Urbano ainda em construção. O espaço de estacionamento público de apoio, a céu aberto, é anexo ao recinto, a norte e a oeste daquele. O recinto inclui, igualmente, 64 lugares de estacionamentos subterrâneos para veículos ligeiros e 2 autocarros.

Para além de instrumento essencial de reequilíbrio ambiental/recreacional do espaço urbano, o Parque Urbano Norte será peça central da estratégia da autarquia de aproximar o núcleo urbano do Rio Cávado, o qual será complementado com a execução

de uma variante urbana a norte do PUN conectando a Avenida do Estádio, em fase de conclusão, no seu extremo ocidental, em Frossos (EN 201), e Palmeira (EN 101) e Adaúfe, com termo na chamada Ponte do Porto, a nascente, no limite com o Concelho de Amares. Refira-se, adicionalmente, que o limite físico da Variante do Cávado está planeado ficar ainda mais a sudoeste, na Amarela, o que viabiliza a ligação à Estrada Nacional (EN 103) Braga-Barcelos.

Para o território entre o núcleo urbano de Braga e o Parque Urbano está em preparação um plano de pormenor, nomeadamente para a Quinta dos Lagos, que irá permitir rematar a malha urbana e ligar a cidade àquela área de equipamento público e a pequenos núcleos urbanos existentes a norte e a oeste do Parque em construção.

O Parque Urbano Norte (PUN) de Braga prevê, ainda, a implantação de uma piscina olímpica, verba já inscrita no orçamento camarário de 2004, de um pavilhão multiusos, de recintos de ténis e de um parque radical, entre outros equipamentos. São projectos a desenvolver num futuro que não é possível antecipar.

2.2. GUIMARÃES - Estádio D. Afonso Henriques (breve descrição)

O envolvimento da cidade e do Município de Guimarães em particular no acolhimento da fase final (2 jogos de grupo) do Euro 2004 implicou, desde logo, a remodelação do estádio existente, Estádio D. Afonso Henriques, propriedade do Vitória Sport Clube. Adicionalmente, houve necessidade de construir um estacionamento automóvel de apoio aquele equipamento desportivo, o qual passou a incluir 521 lugares de estacionamento subterrâneos para veículos ligeiros e 2 autocarros e, um conjunto de arranjos exteriores nas vias (ruas/avenidas) de acesso ao estádio. Note-se que o estádio se apresenta inserido na malha urbana existente, na continuidade física do parque habitacional e comercial da cidade.

Concluída a remodelação, o recinto desportivo apresenta o aspecto de um edifício, conjugando uma estrutura oval com uma outra rectangular, num dos topos. As bancadas apresentam-se cobertas, como é exigência da UEFA, e têm capacidade para acolher 30.029 espectadores. Confinando a nascente com o estádio, fica o parque urbano, que será dotado de equipamentos lúdicos e desportivos e zonas de percurso pedonal.

A Câmara Municipal de Guimarães por ter considerado de interesse público para o município assumiu, pelo Vitória Sport Clube, os encargos decorrentes da remodelação do estádio. Fê-lo segundo os seus responsáveis políticos, para viabilizar a existência na cidade de um equipamento desportivo moderno e funcional com qualidade e afirmar a sua importância na rede urbana nacional.

Na verdade, a opção pela construção de um novo recinto tinha custos significativos, de duas naturezas: por um lado, o encargo total com terrenos, construção do estádio e estacionamentos, criação de acessos corria o risco de ser mais elevado do que a opção escolhida; por outro, a libertação para projectos imobiliários do espaço ocupado pelo anterior estádio corria o risco de ter um forte impacto no equilíbrio urbanístico da zona onde se situa (na vizinhança imediata do centro histórico).

A obra esteve a cargo do arquitecto Eduardo Guimarães no que respeita ao Estádio e do gabinete de arquitectura “Pitágoras” nos arranjos exteriores e envolvente, tendo a

empreitada principal de reformulação e ampliação do Estádio ficado a cargo de empresas de construção civil da região.

A promoção de iniciativa local/regional do evento está a ser assumida pela Zona de Turismo de Guimarães, em articulação com a Região de Turismo do Verde Minho e, em dimensão diferente, com a ADETURN, não se podendo afirmar que haja um envelope financeiro específico para promoção do Euro. O que a Zona de Turismo e a Verde Minho, sediada em Braga, conjuntamente, se propõem é fazer do evento desportivo um elemento central das suas estratégias de promoção da região, isto é, das duas cidades e do Minho. Nalguma medida, é igualmente isso que se passará com a ADETURN, agregando, neste caso, as regiões do Minho e do Grande Porto.

A Zona de Turismo de Guimarães é uma estrutura dependente da Câmara local, dispondo de um orçamento promocional para 2004 de cerca de 275.000 Euros.

A requalificação urbana verificada ou a concretizar exprime-se numa melhor integração do estádio na malha urbana pré-existente, suportada na remodelação/arranjo de ruas e pavimentos e espaços públicos de lazer.

Uma das acessibilidades que, para já, ficou por concretizar foi a via de ligação de Fermentões (EN 101) a Azurém que, quando vier a concretizar-se, irá implicar expropriações de terrenos. Lembra-se, a propósito, que o arranque desta variante está pendente de deliberação do Ministério do Ambiente sobre desafecção de terrenos da REN. Esta via, entretanto, é peça relevante do reordenamento da circulação viária de acesso à cidade de Guimarães, esperando-se conseguir melhor fluidez nas ligações com o exterior do núcleo urbano.

2.3. REGIÃO - MINHO

Não tendo sido projectados para responder às exigências da realização em Braga e Guimarães de quatro jogos de grupo da fase final do Euro 2004, estiveram ou estão em execução na região um conjunto de empreendimentos, nomeadamente infra-estruturais, que são essenciais ao sucesso do evento e que, nalguns casos, terão tido execução apressada por força daquele. Retém-se, em particular:

- i) a remodelação e electrificação do Ramal de Guimarães do Caminho de Ferro, ligando a Linha do Minho àquela cidade, em Lousado, reconvertido para bitola larga – que entrou ao serviço no decorrer de Janeiro 2004;
- ii) a remodelação/renovação das estações de comboio associadas ao Ramal de Guimarães da Linha do Minho, com especial destaque para a estação terminal, em Guimarães, onde foi construída de raiz uma nova estação (o edifício existente será entregue à Câmara Municipal, para desenvolvimento de actividades culturais) ;
- iii) a duplicação e electrificação do Ramal de Braga da Linha do Minho do caminho de ferro que liga Nine a Braga, abrindo, inclusive, espaço para a criação de um terminal de mercadorias na periferia de Braga (Aveleda); a própria Linha do Minho tem a correr obras no mesmo sentido, entre o Porto e Nine – aguarda-se que uma e outra viabilizem a circulação de comboios a partir de Maio pf.;
- iv) a remodelação/renovação das estações de comboio associadas às linhas antes enunciadas que, no caso de Braga, foi compatibilizada com o desenvolvimento de um projecto comercial, em fase de construção (o edifício pré-existente foi preservado e será entregue à Câmara Municipal, para desenvolvimento de actividades culturais) ;
- v) a construção do troço da auto-estrada A11 entre Braga e Guimarães, concluída em Junho de 2003 (nesta mesma data foi fechada a Circular Urbana de Braga e ligada à A3 e à A11);
- vi) a construção da via rápida Guimarães-Fafe, conhecida por Variante de Fafe – esta via rodoviária encontra-se em fase de acabamento;
- vii) a construção em curso do troço da auto-estrada A11(IC14) entre Barcelos e Braga, cuja conclusão não é seguro que seja viável compatibilizar com a concretização do Campeonato (a extensão para oeste desta via – que se encontra igualmente programada - permitirá estabelecer a conexão com o troço já existente do IC14 e com o IC1 na Apúlia, Esposende);

- viii) a construção em curso dos troços de auto-estrada Guimarães-Fafe-Basto-Vila Pouca de Aguiar, cuja conclusão porém não sucederá antes da realização do Euro 2004.

3. Demonstração de Origem e Aplicação de Fundos

3.1. Estádio Municipal de BRAGA

i) Execução física

No que se refere ao Estádio e estacionamento nele integrantes foram os mesmos concluídos a 30 de Dezembro de 2003, data da inauguração oficial do novo estádio.

Presentemente, falta apenas concluir o parque de estacionamento à superfície anexo ao estádio, situado a nascente, na área em que continua ocupado por estaleiros das empresas de construção civil que participaram na construção do estádio e/ou da Avenida do Estádio e o situado a sul do recinto.

No que respeita à Avenida do Estádio, encontra-se já concluída a 1ª fase, ligando a rotunda fronteira ao estádio à via rápida variante à Estrada Nacional 101, encontrando-se na fase derradeira de acabamento a 2ª fase da mesma avenida, ligando a mencionada rotunda a Frossos (EN 201). Também a reposição das vias pré-existentes está concluída, estabelecendo a conexão da Avenida do Estádio com a rede viária local.

ii) Execução financeira

Para que a análise desta vertente ganhe realismo, é necessário deixar claro que o projecto que foi executado difere substancialmente do que foi originariamente previsto e objecto de contratualização com o Estado em 2001: o montante elegível contratado foi de 31.293.082 Euros, tendo por base custos de referência por lugar idênticos para todos os promotores do Euro 2004, tendo, nomeadamente, em vista a construção de um recinto novo com capacidade para 30.000 espectadores sentados.

As alterações ao projecto inicial foram publicamente justificadas pela entidade promotora, a Câmara Municipal de Braga, em nome da ambição artística e arquitectónica da obra que havia oportunidade de edificar, entendendo-se que deveria optar-se por algo que pudesse constituir um marco na construção da cidade, já rica de obras de grande valia, de diferentes períodos da sua história.

Dessa alteração de modelo, o projecto do estádio e estacionamento em sentido restrito evoluiu do valor de referência já indicado atrás para 84.886.516 Euros em Dezembro de 2003 (valor adjudicado nessa data).

Contudo, adicionando ao valor do estádio, e lugares de estacionamento, as acessibilidades directas (Avenida do Estádio 1ª e 2ª Fase), requalificação urbana (arranjos exteriores), e o IVA não dedutível (suportado) o custo total do projecto por nós estimado alcança a cifra de 96.698.764 Euros – ver mapa infra.

Mapa de origens e aplicação de fundos

Estudo de impacto EURO 2004 – C. Municipal de Braga

Origens de fundos		Aplicação de fundos		
Valor (€)		Valor (€)		
FASE 1: Pré – evento	<u>CAPITAIS PRÓPRIOS</u>		<u>INVESTIMENTO</u>	
	Fundos próprios	9.144.415	Estádio (1)	81.589.826
	<u>CAPITAIS ALHEIOS</u>		Estacionamentos do estádio	3.292.690
	Empréstimos bancários	76.486.777	Acessibilidades Directas	3.569.093
	<u>SUBSÍDIOS ESTADO</u>		Requalificação Urbana (arranjos exteriores)	3.245.013
	FEDER – QCA III/Desporto (Estádio)	6.235.304	IVA suportado (5%)	4.154.896
	IDP – PRODED (Estádio)	1.246.664	IVA suportado (19%)	843.246
	IDP – PIDDAC EURO2004 (Estacionamentos)	236.056		
	IEP – PIDDAC (Acessibilidades directas)	3.349.548		
	TOTAL	96.698.764	TOTAL	96.698.764

(1) Inclui estudos e projectos, aquisição/espropriação de terrenos e mobiliário no valor de 6.679.764€ valor não participado pelo Estado

O valor do investimento apurado para o estádio e estacionamento no valor de 84.886.516 Euros representa cerca de 88% do investimento total. As origens para estas aplicações provieram na sua maioria de financiamentos contraídos junto de entidades bancárias, 79% do total e, de subsídios do Estado, 11% do total.

Haverá, todavia, que realçar que a Avenida do Estádio está longe de se esgotar numa acessibilidade directa ao estádio, em sentido restrito, dado que se trata, igualmente, de uma infra-estrutura essencial de apoio ao futuro Parque Urbano.

3.2. Estádio D. Afonso Henriques - GUIMARÃES

i) Execução física

No que se refere ao Estádio e estacionamentos nele integrantes, de referir que este foi um dos primeiros a ficar concluído, tendo tido inaugurado oficialmente em 25 de Julho de 2003. Desde essa data, tem estado ao serviço do Vitória Sport Clube de Guimarães.

Por referência às obras contratadas no âmbito do acolhimento do Euro 2004, estão nesta ocasião em curso as obras de remodelação das vias directas de acesso ao estádio, com a excepção da requalificação da Rua de S. Gonçalo, que já se encontra concluída. Por força de dificuldades surgidas com a desafecção da REN (Reserva Ecológica Nacional) dos terrenos para a implantação do acesso Guimarães-Penselo(EN 101), processo pendente de decisão do Ministério do Ambiente, esta via não foi até à data concretizada, nem se prevê que o possa ser num horizonte temporal compatível com a realização dos jogos da fase final do Euro 2004. Esta via, também designada por variante Azurém-Fermentões, visa estabelecer ligação entre a Estrada Nacional 101 (que liga a Taipas e a Braga) e a circular urbana existente, junto a Azurém, promovendo a fluidez do tráfego rodoviário. Trata-se de um projecto de reordenamento rodoviário, mais do que uma acessibilidade ao estádio.

Por fim, saliente-se que em resultado de divergências surgidas no final do processo de remodelação do estádio entre a Câmara Municipal e a Direcção do Vitória de Guimarães, ainda não está colocado no estádio o painel electrónico previsto e exigido pela UEFA para a realização de jogos do Euro 2004.

ii) Execução financeira

Em termos financeiros, e de cumprimentos de prazos, a obra reflectiu a circunstância de não terem sido introduzidas alterações de vulto relativamente ao projecto inicial.

Não obstante, os custos de referência contratualizados com o Estado em 2001, no valor de 20.120.013 Euros, o projecto global (incluindo estudos e projectos, trabalhos preparatórios, trabalhos a mais não comparticipados pelo Estado) evoluiu para um valor de adjudicação global de 27.343.976 Euros (mais 26% do que o valor inicial de referência), sendo o montante total do investimento no estádio e infra-estruturas associadas – acessibilidades directas, requalificação urbana, encargos financeiros e IVA não dedutível – sido por nós estimado em 36.872.410 Euros.

O valor do investimento apurado para o estádio cerca de 22,9 milhões de euros (representa 62,5% do total), e estacionamento 4,5 milhões (12% do total) representa o maior esforço de aplicação de fundos.

As origens para estas aplicações provêm na sua maioria de empréstimos bancários cerca de 27,5 milhões de euros (75% do total) e de subsídios públicos, 9,2 milhões de euros (25% do total), não sendo significativa a parte de fundos próprios da autarquia.

Mapa de origens e aplicação de fundos

Estudo de impacto EURO 2004 – C. M. de Guimarães

Origens de fundos		Aplicação de fundos		
	Valor (€)		Valor (€)	
FASE 1: Pré - evento	<u>CAPITAIS PRÓPRIOS</u>	<u>INVESTIMENTO</u>		
	Fundos próprios	112.501	Estádio (1)	22.884.533
	<u>CAPITAIS ALHEIOS</u>		Estacionamentos do estádio	4.459.443
	Empréstimos bancários	27.457.926	Acessibilidades Directas	4.271.980
	<u>SUBSÍDIOS ESTADO</u>		Requalificação urbana (arranjos paisagísticos)	2.632.017
	FEDER – QCA III/Desporto (Estádio)	3.324.787	Encargos financeiros	783.330
	IDP – PRODED (Estádio)	665.596	IVA suportado (5%)	1.581.620
	IDP – PIDDAC EURO 2004 (Estacionamentos)	1.039.620	IVA suportado (19%)	259.487
	IEP – PIDDAC (Acessibilidades Directas)	4.271.980		
	TOTAL	36.872.410	TOTAL	36.872.410

(1) Inclui estudos e projectos, trabalhos preparatórios, erros e omissões, trabalhos a mais no valor de 3.834.351 € não comparticipado pelo Estado

De referir que os dados apresentados não são definitivos porque ainda existem obras em curso (v.g. acessibilidades directas), expropriações pendentes, etc., pelo que no relatório final estas limitações julgamos estarem superadas.

Na vertente das aplicações, haverá que dizer que 250 dos 521 lugares de estacionamento do parque subterrâneo criado para apoio ao estádio terão exploração pública. Todavia, por força de hábitos e regulação do trânsito existentes, ainda está em estudo a viabilidade operacional imediata dessa estrutura com efeitos financeiros não desprezíveis.

4. Nota final

Num trabalho desta natureza, isto é, um estudo de impacte económico da realização de um evento de grande prestígio internacional, muitos dos efeitos só virão a exprimir-se no futuro, mais próximo ou mais distante, e, como ficou sublinhado na revisão da literatura, nem todos são de natureza quantitativa. Acresce que, nesta fase, conforme fizemos já notar, nem todos os investimentos nas infra-estruturas desportivas e acessibilidades directas estão já plenamente concretizados, para além de nem sempre a informação relevante estar imediatamente disponível e ser transparente. Daí que os dados deste relatório, especialmente os quantitativos, não possam ser tidos senão como preliminares.

Em fase mais avançada, teremos oportunidade de confirmar os números que agora adiantamos e, na posse da informação relevante, nomeadamente a decorrente da realização do próprio evento desportivo, partir então para um estudo de impacte económico do Euro 2004.