

Caminho do Gol: transporte não-motorizado na Copa 2014.

Marcos Feder

Empresa Publica de Transporte e Circulação de Porto Alegre – EPTC
Rua João Neves da Fontoura, nº 7, Bairro Azenha, Porto Alegre, CEP 90050-030
Tel. (51) 32894254
mfeder@eptc.prefpoa.com.br

SÍNTESE

Este artigo apresenta o projeto Caminho do Gol, executado em Porto Alegre durante a Copa 2014. Esse projeto consistiu numa grande operação de transporte a pé, num trecho de 4,5 Km entre o Centro Histórico, a *Fan Fest* e o Estádio. O objetivo é detalhar as ações que permitiram o deslocamento de 280.000 pessoas durante o evento, com conforto e segurança. Palavras-chaves: transporte não motorizado, pedestres, Copa do Mundo.

INTRODUÇÃO

A Copa do Mundo 2014 trouxe enormes desafios para as cidades-sede devido à complexidade do evento e impactos causados no dia-a-dia dos cidadãos. Entre eles destaca-se a questão da mobilidade dos torcedores nos dias de jogos, principalmente devido às restrições de circulação e estacionamento existentes no entorno do estádio.

Em Porto Alegre, a prefeitura aproveitou as possibilidades de financiamento oferecidas pela União para realizar obras de infraestrutura de mobilidade, incluindo viadutos e duplicação de vias. Mas, tendo em vista a inexistência de um transporte de massa atendendo o estádio, o plano de mobilidade baseou-se no deslocamento por modo a pé da maior parte dos torcedores. O projeto, denominado de Caminho do Gol, foi um sucesso e é detalhado a seguir neste trabalho.

DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES

Logo que se iniciou o planejamento dos transportes para os jogos da Copa do Mundo em Porto Alegre, surgiram várias dificuldades, pois era necessário transportar um grande número de turistas num curto intervalo de tempo, com conforto e eficiência, e respeitando todas as restrições impostas à circulação devido aos requisitos de segurança.

Inicialmente foram identificadas as áreas da cidade que seriam mais impactadas com o evento e em seguida foram avaliadas as possibilidades de deslocamentos. A ideia era utilizar o transporte coletivo, mas devido à inexistência de metrô, trem ou corredor de ônibus atendendo ao estádio, restava como opção a implantação de linhas temporárias somente para o evento. No entanto, analisando-se mais detalhadamente a área percebeu-se uma situação geográfica favorável que une o Estádio Beira-Rio ao Centro Histórico, onde existe uma concentração de hotéis, passando pela *Fan Fest* na metade do trajeto. Isto tudo, através de uma única via, num percurso de 4,5 Km, conforme mostrado na Figura 1.



Figura 1: Av. Borges de Medeiros, principal ligação entre o estádio e o Centro.

Além disso, a Av. Borges de Medeiros, é uma das mais importantes e antigas vias da capital gaúcha, que se inicia no coração do Centro Histórico, junto aos terminais de ônibus urbano, do trem metropolitano e transporte hidroviário, e se estende até a zona sul da cidade, passando ao lado do estádio. Ao longo desta avenida existem muitos monumentos e pontos simbólicos da capital dos gaúchos como por exemplo, o Viaduto Otávio Rocha e o Monumento aos Açorianos. Na Figura 2 estão ilustrados os atrativos turísticos existentes ao longo da via.

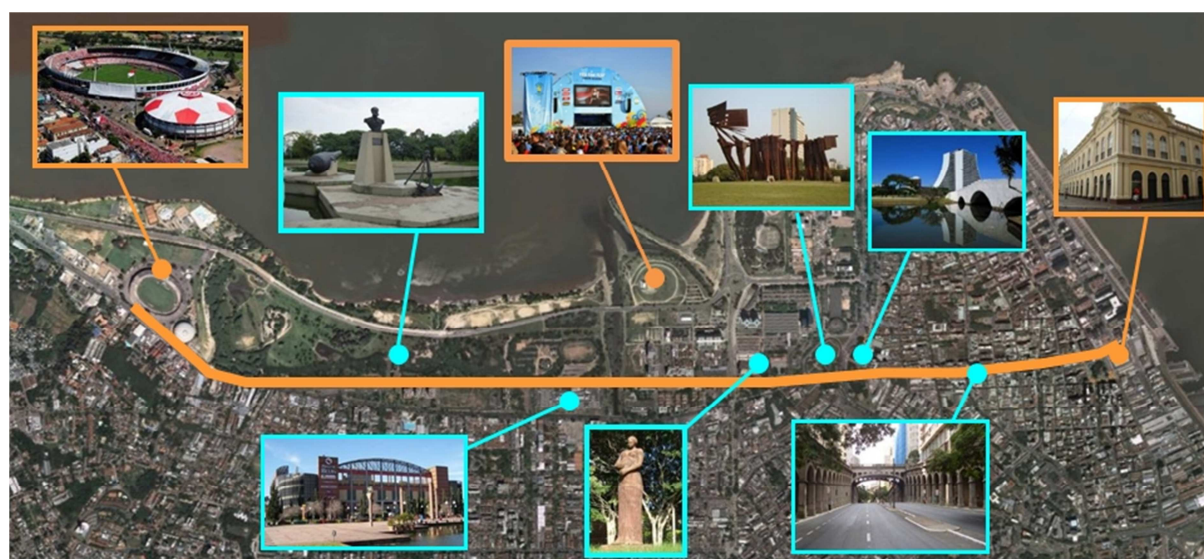


Figura 2: atrativos turísticos existentes na Av. Borges de Medeiros.

Outra questão que chamou a atenção foram as possibilidades de integração com outros pontos de interesse da cidade a partir desta avenida. Dali é fácil acessar o bairro boêmio da Cidade Baixa, o Parque da Redenção, o Caminho dos Antiquários e o Acampamento Farroupilha, entre outros pontos de atração.

Assim, considerando os atrativos já existentes, os terminais de transporte coletivo e a linearidade do trajeto, concluiu-se que naturalmente esta via teria uma grande quantidade de deslocamentos de pedestres. Desta análise surgiu a ideia de criar de um caminho especial para pedestres, inspirado na *Fan Mile* que ocorreu em Berlim em 2006 e no *Fan Walk* da Cidade do Cabo em 2010. Assim surgiu em Porto Alegre o Caminho do Gol.

O objetivo do Caminho do Gol era concentrar a massa de turistas, de modo a facilitar as questões de segurança pública e também incentivar o deslocamento pelo modo a pé, para diminuir a infraestrutura necessária de transporte específico para o evento. No entanto, era preciso criar condições para que o público optasse pelo modo a pé, em detrimento de outros modos. Percebeu-se então que era necessário aprofundar os conhecimentos nas questões relativas às caminhadas, para melhor orientar as intervenções a serem feitas.

TRANSPORTE A PÉ

Caminhar é o modo de transporte mais básico e comum de todas as sociedades do mundo, e também um dos mais perigosos. Há uma estreita associação entre o ambiente em que se caminha e a segurança de pedestres. Caminhar em um ambiente que carece de infraestrutura para pedestres e que permite veículos em alta velocidade aumenta o risco de acidentes de trânsito.

A percepção dos pedestres sobre risco no ambiente em geral influencia seu comportamento de uso da via, incluindo optar por usar ou não certas vias. Segundo Malatesta (2007), instintivamente o usuário de caminhada estabelece uma avaliação de sensações estabelecidas por seu próprio corpo. De acordo com suas reações definirá se um local é mais ou menos atrativo.

Assim, um projeto de via amigável aos pedestres deve considerar vários aspectos relacionados com o risco percebido e comportamento dos usuários da via, como fazer ruas mais esteticamente agradáveis, calçadas largas, separação de pedestres e veículos motorizados, iluminação pública, diminuição da velocidade dos veículos e segurança pública (OPAS, 2013).

Ferreira e Sanchez (2001), elaboraram uma metodologia para avaliar qualitativamente as calçadas, conforme a percepção dos usuários. Segundo eles, um trajeto adequado para os pedestres, deve considerar cinco parâmetros:

- Segurança: sob o ponto de vista da convivência dos espaços de circulação a pé e os espaços de circulação veicular;
- Manutenção: enfoca o estado da superfície onde ocorre o caminhar;
- Largura efetiva: define as dimensões de circulação a pé;
- Seguridade: aborda as condições de seguridade pessoal do usuário e a presença de outros pedestres;
- Atratividade visual: aborda as condições locais da paisagem e do uso do solo.

Existem ainda outros aspectos que devem ser considerados para avaliar a caminhabilidade de um trajeto como a qualidade da rede de circulação a pé, a conectividade dos percursos, a segurança pessoal e a acessibilidade (VTPI, 2014).

Na Europa o conceito de pedestrianismo já é bastante difundido, mas no Brasil ainda é incipiente. De acordo com Braga (2007), trata-se da atividade de percorrer distâncias a pé, em que intervêm aspectos turísticos, culturais e ambientais, desenvolvendo-se normalmente por caminhos bem definidos e sinalizados. Ele permite desfrutar do meio que nos rodeia (a paisagem, a cultura, a história, o património natural) e pode promover o desenvolvimento socioeconômico, contribuindo para rentabilizar a oferta da hotelaria, restaurantes, comércio local, artesanatos, etc. Os percursos podem ser implantados em área urbana ou rural, com graus de dificuldade diversos. Sua extensão pode variar de algumas centenas de metros até mais de 30 Km. Considera-se um percurso "muito fácil" aquele que pode ser efetuado em menos de duas horas de caminhada, num roteiro bem balizado.

Recomenda-se que painéis informativos sejam colocados no início e no final de cada percurso, podendo também ser colocados em pontos intermédios, servindo para fornecer um conjunto de informações úteis sobre o mesmo, como o seu esquema, a duração

aproximada, os obstáculos, o grau de dificuldade, o grau de periculosidade, informações gerais sobre os locais onde passa, telefones úteis, etc. (FPC, 2001; FCMP, 2006; DLR nº16/2004/A).

INTERVENÇÕES

A preocupação inicial foi melhorar as condições de conforto para a caminhada, uma vez que o trajeto não era tão curto. Era preciso criar um espaço diferenciado e com total segurança.

Através de vistorias e levantamentos, foram identificados os trechos de passeio que não estavam em boas condições. Em seguida, foram feitas várias intervenções para corrigir os defeitos. A Praça Isabel a Católica, localizada no meio do trajeto, foi totalmente reurbanizada, com construção de passeios, implantação de novo mobiliário urbano e recomposição da vegetação.

A segunda preocupação foi quanto à sinalização das travessias de pedestres. Todo o trajeto foi avaliado, e novas travessias foram implantadas. Além disso, foi realizada a manutenção em toda a sinalização vertical e horizontal. Também foram implantadas botoeiras sonoras, placas bilíngues e semáforos para pedestres com temporizador regressivo.



Figura 3: exemplo de sinalização bilíngue adotado nas travessias de pedestres.

A questão da informação aos pedestres foi considerada como ponto fundamental, por isso, foi idealizado um grande projeto de sinalização temporária de orientação. Foram sinalizados 5 trajetos, ligando o Centro Histórico, o Estádio, a Fan Fest, os terminais de ônibus e a Usina do Gasômetro, na orla. A diagramação seguiu os padrões do Guia Brasileiro de Sinalização Turística (EMBRATUR, 2001), porém as cores foram definidas seguindo a Res. 407/2012 do CONTRAN, conforme ilustrado nas Figuras 4a e 4b. Ao todo, foram colocadas 127 placas e 4 faixas, todas as indicações eram bilíngues, para facilitar a compreensão dos turistas estrangeiros.



Figura 4a e 4b: exemplo de sinalização temporária utilizadas no Caminho do Gol.

Considerou-se importante também informar os pedestres sobre as distâncias a serem percorridas em cada trajeto. Dessa forma, a pessoa poderia decidir se iria a pé ou não, considerando a distância e sua própria condição física. Este tipo de placa foi implantada somente no início de cada trajeto.



Figura 5: exemplo de sinalização temporária indicando as distâncias a serem percorridas.

Em pontos estratégico ao longo do percurso, foram implantados mapas da região, (Figura 6) nos quais eram informadas as principais rotas, os pontos de interesse, locais de serviços e meios de transporte.



Figura 6: mapas informativos.

INTERVENÇÕES TEMPORÁRIAS

Todas as providências para proporcionar a segurança e as informações necessárias foram tomadas, no entanto, para que o público optasse pelo modo a pé, em detrimento de outros modos, era preciso criar um espaço diferenciado, com bastante atratividade. Para isso, foram imaginadas várias atividades e intervenções temporárias e, considerando a grande visibilidade do Caminho do Gol e sua intrínseca relação com a Copa, vários patrocinadores se interessaram em financiar algumas intervenções em troca da possibilidade de explorar espaços publicitários (PMPA, 2014).

Para tanto foram definidos três eixos principais de atuação:

1. Decoração e ambientação

Além da decoração padrão fornecida pela FIFA, foram dispostas bandeiras dos países participantes da Copa do Mundo ao longo da avenida. Para incentivar um clima de celebração, os participantes eram convidados a pintar seus rostos no Caminho do Gol, com as cores das seleções ou com desenhos coloridos. Em pontos estratégicos foram posicionados portais infláveis para marcar o caminho.

2. Prestação de serviços públicos

Durante os dias de jogos foi reservado um espaço para o funcionamento de escritórios diplomáticos temporários, sem custo para as delegações. Também foi organizada uma rede de distribuição de informações turísticas, através dos Centros de Informações Turísticas, que proporcionou a distribuição de material informativo sobre o evento em diversas línguas e lugares da cidade. A divulgação dos atrativos do interior do Estado e da Região Metropolitana teve destaque especial. O objetivo era informar os destinos turísticos disponíveis e divulgar estas regiões para o mundo. Como suporte às atividades foram montadas áreas com serviços como posto médico, sanitários, postos de informações turísticas, voluntariado, entre outros. A companhia de processamento de dados da prefeitura

disponibilizou internet wi-fi grátis ao longo de toda a via, permitindo a postagem de fotos e comentários instantaneamente.

3. Atividades culturais, comunitárias e gastronômicas

Foram selecionados artistas locais levando em consideração a possibilidade de expor diversas iniciativas culturais tipicamente gaúchas e portoalegrenses. Desta forma, foram chamados artistas de rua, companhias de teatro, circo, mímica, capoeira, grupos musicais, bandas marciais, escolas de samba, DJs, blocos de rua, corais e grupos tradicionalistas. As atrações culturais foram dispostas de forma itinerante, conferindo movimento ao Caminho do Gol.

RESULTADOS

Em relação às questões de mobilidade, os objetivos foram totalmente atingidos e as metas foram superadas. Ao todo, cerca de 280.000 pessoas utilizaram o Caminho do Gol para percorrer o trajeto entre o Centro Histórico, a *Fan Fest* e o Estádio Beira-Rio. Como os deslocamentos foram feitos pelo modo a pé, foram minimizados os investimentos com infraestrutura de transporte temporário exclusivo para o evento e evitou-se poluição atmosférica junto à concentração da torcida devido à queima de combustível.

Outra comprovação do sucesso do evento foi a sua repercussão em mais de 400 matérias jornalísticas nacionais (impresas e na internet), sem contar as internacionais. Outro fato marcante, foi que um dia depois da vitória sobre a Austrália no Estádio Beira-Rio, o atacante holandês Robin van Persie publicou imagem do Caminho do Gol em seu *Twitter* (ZH, 2014).

Segundo EXAME.COM (2014), a FIFA produziu um documentário sobre o Caminho do Gol para avaliar a possibilidade de recomendá-lo para as cidades que venham sediar jogos nas próximas edições do evento.

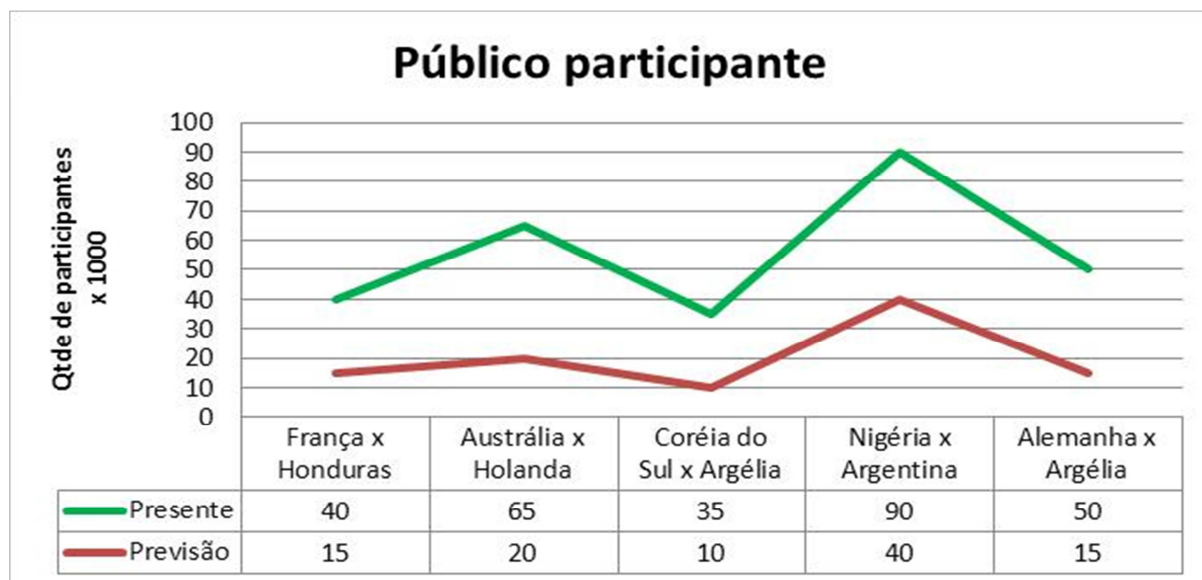


Gráfico 1: público participante (x 1000) durante os jogos da Copa 2014 (Fonte PMPA, 2014).

Em novembro de 2014 a Prefeitura de Porto Alegre recebeu o troféu Ouro do Prêmio Top de Marketing ADVB/RS. Este prêmio tem como objetivo reconhecer e destacar as empresas que desenvolvem boas práticas mercadológicas. No último clássico Gre-Nal, disputado em março de 2015, o Caminho do Gol foi reeditado parcialmente a pedido da população. Mais uma vez uma multidão de cerca de 30.000 torcedores percorreu o trajeto num clima de confraternização e alegria.



Figura 7: Público se deslocando ao estádio pelo Caminho do Gol.

CONCLUSÕES

O Caminho do Gol foi uma ideia que surgiu no órgão municipal de trânsito de Porto Alegre (EPTC) como uma solução logística de deslocamento de torcedores para o estádio. O desafio de utilizar o modo à pé numa operação de transporte da magnitude de uma Copa do Mundo foi superado com uma cuidadosa preparação que buscou criar as condições adequadas para a circulação de pedestres. Os investimentos não se resumiram apenas à infraestrutura das calçadas; procurou-se criar todo um contexto para transformar a caminhada numa oportunidade para os turistas desfrutarem um pouco da paisagem, da cultura e da história dos gaúchos.

Os resultados obtidos demonstram que é possível utilizar este modo de transporte em operações de grandes eventos, desde que sejam tomadas medidas para garantir as condições adequadas de caminhabilidade.

As manifestações da população, bem como a cobertura da mídia, mostraram que o Caminho do Gol veio ao encontro de um anseio pela retomada dos espaços públicos. E mais do que isso, este projeto superou todas as expectativas e se consolidou como o símbolo da Copa em Porto Alegre, deixando na memória da cidade uma imagem de confraternização, tolerância e alegria.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAGA, Teófilo. **Pedestrianismo e percursos pedestres**. Associação Ecológica Amigos dos Açores, Pico da Pedra, Portugal. Agosto, 2007.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n. 407**, de 12 de junho de 2012. Autoriza a utilização temporária de sinalização de orientação de destino específica para a “Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014” e para a “Copa das Confederações da FIFA Brasil 2013”, de acordo com os padrões estabelecidos nesta Resolução. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO%20407-12.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2015.

DLR. Decreto Legislativo Regional N.º 16/2004/A, de 10 de Abril, Açores, 2004.

EMBRATUR. Empresa Brasileira de Turismo. **Guia brasileiro de sinalização turística**. Brasília, DF, 2001.

EXAME.COM. Revista eletrônica, Editora Abril, São Paulo, SP, 2014. Documento eletrônico. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/fifa-estuda-adotar-caminho-do-gol-nas-proximas-copas>. Acesso em 27/02/2015.

FERREIRA, M. A. G., SANCHES, S. P., **Índice de Qualidade das Calçadas - IQC**, Revista dos Transportes Públicos, ANTP, 2001, Nº 91, 2º trim. p.47- 60.

FCMP. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal. Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres, (polic.), Portugal, 2006

FPC. Federação Portuguesa de Campismo. **Percursos Pedestres**: Normas para a Implantação e Marcação. Lisboa, Centro de Estudos e Formação Desportiva, 2001.

MALATESTA, M. E. B. **Andar a pé**: uma forma de transporte para a cidade de São Paulo. 2007. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

OPAS. Organização Pan-Americana da Saúde. **Segurança de Pedestres**: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. OPAS, Brasília, DF, 2013.

PMPA. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Caminho do Gol**: de Porto Alegre para o mundo. Apresentação. Prêmio Top de Marketing ADVB/RS, Porto Alegre, 2014. Disponível em:

http://www.advb.com.br/topdemarketing/sistema/uploads/mauricio.nothen@dmae.prefpoa.com.br/CAMINHO_DO_GOL.pdf. Acesso em 05/12/2014.

VTPI. Victoria Transport Policy Institute. **Evaluating Non-Motorized Transport**: Techniques for Measuring Walking and Cycling Activity and Conditions. TDM Encyclopedia, Victoria, Canadá, 2014. Disponível em: < http://www.vtpi.org/tdm/tdm63.htm#_Toc272910906>. Acesso em: 04 mar. 2015.

ZH. Zero Hora Editora Jornalística S.A., Porto Alegre, RS, 2014. Documento eletrônico. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/esportes/copa-2014/noticia/2014/06/van-persie-publica-imagem-de-avenida-de-porto-alegre-tomada-por-holandeses-amo-essa-foto-4530768.html>. Acesso em 25/02/2015.