

Mobilidade na Copa do Mundo 2014 – a experiência do Rio de Janeiro.

Joaquim Dinís Amorim dos Santos¹; Luiz Gustavo Mendonça de Oliveira²; Marina Leite de Barros Baltar³; Rafael Ferreira Santos⁴; Rafaela Dias Romero⁵; Sergio Luiz Machado Soares⁶.

- 1- CET-Rio, Diretoria de Operações, Rua Ulysses Guimarães, 300 - Cidade Nova, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20211-225, Telefone: (21) 2976-4561, e-mail: joaquim.dinis@rio.rj.gov.br
- 2- CET-Rio, Diretoria de Operações, Rua Ulysses Guimarães, 300 - Cidade Nova, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20211-225, Telefone: (21) 2976-4561, e-mail: gustavo.cetrio@gmail.com
- 3- CET-Rio, Diretoria de Operações, Rua Ulysses Guimarães, 300 - Cidade Nova, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20211-225, Telefone: (21) 2976-4561, e-mail: marina.dop@gmail.com
- 4- CET-Rio, Diretoria de Operações, Rua Ulysses Guimarães, 300 - Cidade Nova, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20211-225, Telefone: (21) 2976-4561, rafaelsantos.cetrio@gmail.com
- 5- CET-Rio, Diretoria de Operações, Rua Ulysses Guimarães, 300 - Cidade Nova, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20211-225, Telefone: (21) 2976-4561, e-mail: rafaelaromero.pcrj@gmail.com
- 6- CET-Rio, Diretoria de Operações, Rua Ulysses Guimarães, 300 - Cidade Nova, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20211-225, Telefone: (21) 2976-4561, e-mail: sergio.cetriadop@gmail.com

SINTESE

O grande desafio para a mobilidade do Rio na Copa foi compatibilizar interdições no entorno do Maracanã com o deslocamento de espectadores sem gerar reflexos para o cotidiano da cidade. Priorizando transportes públicos, forte comunicação e participação da população, o planejamento e a gestão da demanda se mostraram eficazes e os resultados, positivos.

PALAVRAS-CHAVE

Copa do Mundo 2014, Rio de Janeiro, Mobilidade, Megaeventos, Grandes Eventos.

INTRODUÇÃO

Megaeventos são estruturas complexas que abrangem a integração de diversos setores e que geralmente impactam na vida de uma comunidade. Dentre os eventos mais grandiosos estão a Copa do Mundo de Futebol e os Jogos Olímpicos. E apesar de terem características e portes distintos, uma interseção entre os principais eventos brasileiros é o município do Rio de Janeiro como cidade sede. Assim, pode-se assumir que a cidade carioca exerce papel relevante para o contexto atual de megaeventos brasileiros (Romero, 2011).

O Rio de Janeiro vem adquirindo experiência na realização de grandes eventos. Sediou nos últimos anos os Jogos Pan-Americanos em 2007, os Jogos Militares CISM em 2011, Rio+20 em 2012, Jornada Mundial da Juventude em 2013, Copa das Confederações em 2013 e, recentemente, a Copa do Mundo em 2014.

A Copa do Mundo FIFA 2014 foi um evento de visibilidade internacional realizado em 12 cidades brasileiras e teve duração de aproximadamente quatro semanas, tendo início em 12 de junho e término no dia 13 de julho de 2014. Durante esse período foram realizadas 64 partidas de futebol nas diferentes cidades sedes, operações logísticas diversas para viabilizar as partidas e eventos paralelos como o FIFA Fan Fest. A cidade carioca ainda foi sede do Centro Internacional de Imprensa (IBC) e palco da partida final da competição, além de receber o Centro Aberto de Mídia, base para que jornalistas não credenciados pudessem cobrir o evento.

Sete jogos da Copa do Mundo foram realizados no Estádio do Maracanã (nos dias 15, 18, 22, 25 e 28 de junho e 04 e 13 de julho), enquanto a Praia de Copacabana recebeu

espectadores em todos os dias de eventos da Copa, no FIFA Fan Fest. Vale lembrar ainda que outros eventos paralelos aconteceram em diversos pontos da cidade.

Segundo Bovy (2005), megaeventos geram uma concentração extraordinária de viagens que sobrepõe ao número usual da cidade. Portanto, o grande desafio para a mobilidade era compatibilizar uma grande quantidade de vias interditadas no entorno do Maracanã com os deslocamentos de espectadores para os jogos, considerando os reflexos dos eventos paralelos e gerando mínimos impactos para o cotidiano dos cariocas.

Assim, os principais conceitos que embasaram o planejamento de mobilidade foram: utilização massiva dos transportes públicos, forte comunicação, participação da população e interação entre todos os envolvidos. Foram montadas diversas operações especiais de trânsito contemplando pontos de bloqueio, proibição de estacionamento, rotas alternativas, acessos dos pedestres, logística operacional, entre outros.

O resultado final pode ser entendido como um plano de mobilidade aprovado pela população e pela imprensa, contemplando a utilização dos transportes públicos de alta capacidade, medidas adequadas de gerenciamento de demanda, turistas e visitantes bem recebidos e principalmente gerando otimismo e credenciando a cidade para enfrentar um desafio ainda maior: as Olimpíadas 2016.

O GRANDE TESTE: COPA DAS CONFEDERAÇÕES 2013

Nos dias 16, 20 e 30 de junho de 2013 ocorreram no Maracanã jogos da Copa das Confederações. Os dois primeiros foram jogos da fase de grupo e tiveram início às 16h, já o último foi o jogo da final e se iniciou às 19h. Foi na operação de 2013 que as principais diretrizes para a Copa do Mundo foram definidas e testadas.

O planejamento da mobilidade foi marcado pela conquista de flexibilizações nas solicitações da FIFA, o uso de novos equipamentos (tipo de barreira mais robusta) nos bloqueios, a utilização de viaduto como rota de pedestres, além do gerenciamento do trânsito em função de diversas manifestações que ocorreram simultaneamente na região. A Figura 1 apresenta alguns dos itens citados, inovações no planejamento de mobilidade dos grandes eventos cariocas.

Inicialmente, a FIFA solicitou o bloqueio total das vias do entorno do estádio seis horas antes do início da partida. Porém, a determinação de fechar as vias escalonadamente era essencial para evitar reflexos no horário de pico da manhã nas principais vias da região. Assim, seis horas antes do evento foram bloqueadas vias locais de menor impacto e quatro horas antes foi executado o bloqueio total, contemplando vias arteriais como a Av. Radial Oeste, Av. Maracanã e Av. Professor Manoel de Abreu.

O Viaduto Oduvaldo Cozzi, um dos acessos aos bairros Tijuca e São Cristóvão, foi interditado para veículos e funcionou como via exclusiva para pedestres, interligando as estações de trem e metrô de São Cristóvão diretamente ao Estádio. Essa medida atendeu à demanda temporária do evento corroborando com a priorização ao transporte público e ainda gerou segurança e fluidez nos deslocamentos, uma vez que os pedestres puderam acessar a calçada do estádio sem qualquer interseção com o trânsito de veículos.

Os novos equipamentos plásticos, mais robustos e com 1,20m de altura, possibilitaram criar linhas de barreiras físicas contínuas e mais visíveis. Essa medida funcionou tanto para segurança dos veículos quanto dos pedestres, uma vez que melhorou a fluidez do tráfego ao evitar que os motoristas criassem pontos de impedância ao tentar forçar acesso nas

áreas bloqueadas ou ao tentar desembarcar pessoas na pista aberta, ao mesmo tempo em que desestimulou a travessia dos pedestres em locais não apropriados.

Outro equipamento utilizado em 2013, mas cuja logística foi aprimorada para a Copa do Mundo 2014, foram as grades de 1,60m de altura instaladas no canteiro central da Av. Radial Oeste. Essa medida visava impedir a travessia e o desembarque de pedestres nessa via que é adjacente ao estádio e que permaneceu aberta em um dos sentidos (sentido Méier).



Figura 1. Viaduto utilizado como passarela, novas barreiras plásticas e grades

A proibição de estacionamento em 19 (dezenove) vias, na área bloqueada ou em rotas de desvio, aconteceu a partir das 17h do dia anterior a cada jogo. Assim, conseguiu-se diminuir as remoções por estacionamento irregular nos dias de evento. Observou-se ainda que, para a Copa do Mundo no ano seguinte, seria necessário aumentar o número de vias com proibição de estacionamento.

Os moradores com vaga de garagem foram credenciados e possuíam apenas um ponto de acesso para a área bloqueada, separado dos pontos de acessos utilizados pela FIFA. A Subprefeitura da Grande Tijuca coordenou o cadastramento, com divulgação porta a porta, envio de e-mail com instruções e distribuição de panfletos aos moradores.

Cabe ressaltar ainda que desde o planejamento da Copa das Confederações, a Prefeitura do Rio de Janeiro criou uma empresa responsável por gerenciar todas as demandas dos grandes eventos da cidade, a Rioeventos. A empresa foi responsável por integrar os órgãos municipais, dialogar com o governo estadual e federal, com a FIFA e Comitê Organizador Local – COL e com órgãos nacionais e internacionais envolvidos na organização desses grandes eventos. A existência de um comando único nas ações da prefeitura permitiu que cada setor envolvido se dedicasse exclusivamente a atuação na sua área fim, ficando a Rioeventos encarregada das negociações interagências.

Outros aprimoramentos adotados após a operação de 2013 foram o aumento do número de painéis de mensagens variáveis (PMVs) para comunicação das alterações viárias para a população; e uma atuação específica para evitar a travessia de pedestres inadequada observada sob a passarela das estações de metrô e trem Maracanã. Esse ponto sofreu ajustes na Copa do Mundo 2014 com a utilização de grades, faixas de orientação e posicionamento de pessoal.

Vale lembrar um aspecto marcante durante o período da Copa das Confederações: a ocorrência de diversas manifestações públicas. Elas ocorreram em toda a cidade, mas principalmente na região do evento. Muitas delas tinham significativo impacto para o trânsito da cidade e ocorreram simultaneamente aos eventos da Copa das Confederações 2013. Foi urgente e imprescindível criar diversos planos de contingência de trânsito, considerando diferentes cenários.

JOGOS NO ESTÁDIO DO MARACANÃ

Segundo o Consórcio Maracanã, o Estádio Jornalista Mario Filho, mais conhecido como Maracanã, foi inaugurado em 1950 para a realização da primeira Copa do Mundo do Brasil. Em 2013, foi reinaugurado após uma grande reforma com número de lugares reduzidos (público máximo de 78 mil pessoas) e com um novo conceito de operação no entorno.

O estádio é localizado na Grande Tijuca, uma região altamente adensada da cidade, com 361.777 habitantes, segundo o Censo (2010). Apesar da predominância residencial, na área de influência do Estádio existem diversos polos geradores de viagens, como prédios comerciais, shopping, universidades e supermercados. Fica localizado na Avenida Presidente Castelo Branco, conhecida como Avenida Radial Oeste, que é a principal ligação entre o Centro e a Zona Norte do Rio de Janeiro. Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), essa via possui um tráfego médio de 86 mil veículos por dia.

O estádio é atendido por três estações de Metrô (São Cristóvão, Maracanã e São Francisco Xavier) e duas estações de Trem (São Cristóvão e Maracanã). E, devido à farta oferta de transporte público de alta capacidade no entorno do estádio, o Plano de Mobilidade para a Copa, descartou a criação de qualquer tipo de bolsão de estacionamento nas proximidades e suprimiu cerca de 1.000 vagas de estacionamento na região, restringindo ao máximo o acesso de veículos particulares, assim como não estimulou o uso de táxis e ônibus.

Os usuários que optaram por usar o metrô e o trem para ir ao estádio tiveram gratuidade na passagem a partir de 4h antes do horário dos jogos, mediante apresentação do ingresso da partida. A gratuidade não era válida para o sistema de ônibus ou BRT. Para a saída do estádio houve gratuidade até 2h após o término da partida, também mediante a apresentação do ingresso nas estações do entorno.

Um dos parâmetros para definir a quantidade e a distribuição dos espectadores na cidade é saber a origem deles, se são locais, turistas nacionais ou estrangeiros (Bovy, 2005). No planejamento carioca assumiu-se que a maior parte dos espectadores na cidade seria de turistas (brasileiros ou estrangeiros), o que indicava que o fluxo de torcedores seria maior vindo da Zona Sul e da Barra, locais com maior concentração de hotéis.

Essa previsão se confirmou, já que a maioria do público que comprou ingresso para o Maracanã, segundo o Ministério dos Esportes, era de fora do Rio de Janeiro (66%), principalmente estrangeiro (56%), conforme Figura 2. Essa situação foi bem diferente da observada na Copa das Confederações, quando os estrangeiros representaram cerca de 3% do total de ingressos. Devido a essa divisão, já era esperado que 85% do público da Copa, na cidade, fosse atendido por metrô, trem e BRT.

Uma novidade na mobilidade da Copa do Mundo em relação à da Copa das Confederações foi a ligação entre a Barra da Tijuca e o Aeroporto do Galeão com possibilidade de conexão para o Maracanã. Em 2013 era feita por ônibus de linhas regulares e em 2014 pode ser feita via Transcarioca, corredor exclusivo e segregado de ônibus articulados, inaugurado no início de junho de 2014. O sistema é integrado ao Metrô e, para chegar ao Maracanã, o transbordo deve ser feito na estação Vicente de Carvalho.

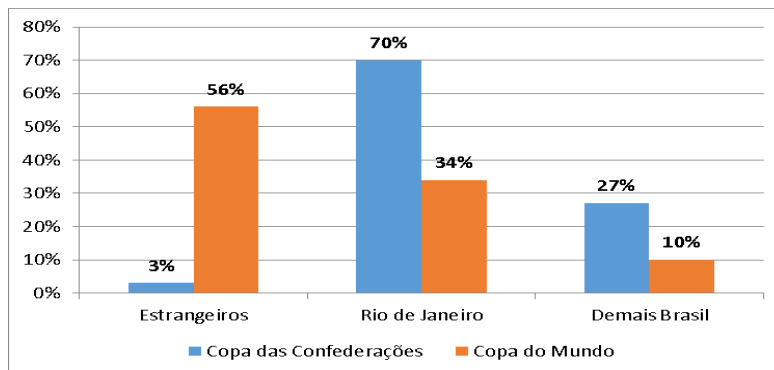


Figura 2 - Origem do público na Copa das Confederações e na Copa do Mundo

Mantendo as prerrogativas do teste de 2013, os fechamentos foram feitos de maneira escalonada. Porém a partir do terceiro jogo da Copa o período de bloqueio foi ampliado por solicitação das Forças de Segurança. No entanto a reabertura das vias aconteceu em no máximo duas horas após o término do evento. Esse curto tempo só se tornou possível devido ao amplo uso dos transportes de alta capacidade.

No jogo da final, a área de bloqueio foi ampliada assim como o período de interdição. Por questões de segurança o fechamento se iniciou às 23h do dia anterior. E além dos fechamentos dos jogos anteriores, a Radial Oeste sentido Meier também foi bloqueada às 6h no dia da final. A proibição de estacionamento também foi ampliada nesse dia.

VEICULOS FRETADOS E ESTRANGEIROS

Um ponto que teve atenção diferenciada entre a Copa das Confederações e a Copa do Mundo, em função da participação de seleções da América do Sul, foi a possibilidade de torcedores utilizarem veículos fretados, ônibus e vans para chegar a Cidade e acessar a área do Estádio. Além disso, percebeu-se uma movimentação de agências de turismo interessadas em levar clientes ao Maracanã em ônibus e vans. Esses fatores poderiam comprometer a estratégia baseada no transporte público.

Para atuar nessa demanda foi publicado o Decreto nº 38756 de 28 de maio de 2014 que estabeleceu regras específicas para os veículos de transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento. A demanda adicional de veículos (fretados) que acessassem o Rio de Janeiro durante todo o período da Copa do Mundo deveria se dirigir para a Ilha do Fundão e ficar estacionado por todo o período em que permanecessem na cidade. Os passageiros deveriam utilizar o transporte público para deslocarem-se dentro do município. Essa medida não se mostrou eficaz, uma vez que a comunicação da estratégia para público de outras cidades e de outros países é difícil, dependendo de muito apoio do organizador do evento. Assim, observou-se pouca aderência ao plano. Por outro lado, a expectativa de grande chegada de ônibus e vans ao Rio de Janeiro não se concretizou, tendo sido a presença desse tipo de veículo praticamente inexpressiva.

Grande parte do público vindo de países latinos chegou ao Rio de Janeiro de carro, motorhome ou trailer disposto a acampar na cidade. A maioria se dirigiu para a praia de

Copacabana e estacionou em diversos locais irregulares. Para atender essa demanda adicional o Terreirão do Samba, no Centro, foi aberto para estacionamento e acampamento. Já, na final, houve necessidade de utilizar também o espaço do Sambódromo e do Campo de São Cristóvão devido à demanda de 900 veículos.

Os fretados regulares que já existiam na cidade puderam circular normalmente no período da Copa do Mundo, exceto nos dias de jogos no Maracanã das 9 (nove) horas da manhã até 3 (três) horas após o término de cada partida. Foi montado um amplo polígono de restrição na região (a distância mínima entre polígono e estádio era de 3km) onde não foi permitido o acesso de nenhum ônibus ou van fretados. Vale ressaltar que a operação de trânsito montada para esse polígono estava posicionada e pronta para atuar também em caso de acionamento dos planos de contingência estabelecidos após as manifestações de 2013. Essa medida visou evitar que agências de turismo transportassem espectadores por meio que não o transporte público de alta capacidade (metrô e trem) e mostrou-se muito eficaz.

MEDIDAS PARA GERENCIAMENTO DE DEMANDA

As políticas de gerenciamento de demanda de tráfego buscam modificar o comportamento de viagem dos indivíduos, gerando eficiência nos deslocamentos e diminuição dos custos envolvidos (Victoria Transport Policy Institute, 2011). Segundo Dourado (2007), a principal vantagem do Gerenciamento da Demanda de Tráfego é que ele se propõe a reduzir os congestionamentos e outros problemas de tráfego através da redução da demanda diária ou em determinados períodos do dia, e não através do aumento da capacidade, que é traduzido pela criação de nova infraestrutura viária. No caso de grandes eventos, essas medidas buscam reduzir não só o número de viagens de veículos particulares, mas também a demanda nos transportes públicos visando viabilizar o deslocamento da população adicional instalada na cidade e minimizar os possíveis transtornos no trânsito e nos transportes.

Assim, por meio do Decreto Nº38.365 de 11 de março de 2014, foi decretado feriado parcial (a partir de 12h) nos dias 18 e 25 de junho, quartas-feiras, e feriado total no dia 04 de julho, sexta-feira. Foram excluídos desta previsão os expedientes nos órgãos cujos serviços não admitam paralisação, tais como Unidades de Saúde básicas e hospitalares, públicas e privadas, e os serviços de transporte público. Além disso, ficaram excluídos comércios, bares, restaurantes, estabelecimentos culturais e pontos turísticos. Essas exclusões visaram atender os cidadãos e os turistas, sem onerar desnecessariamente esses setores.

Mas como as operações de trânsito são dinâmicas, principalmente durante eventos de maior complexidade como a Copa do Mundo, uma invasão da área interna do estádio por torcedores sem ingresso levou as Forças de Segurança a solicitarem antecipação do fechamento das vias do entorno nos próximos dias de evento no Maracanã. Essa solicitação visava garantir maior segurança e controle de acesso de pessoas. Para viabilizar esse novo cenário, passou-se a decretar feriado total no jogo do 25 de junho, quarta-feira. Isso trouxe impactos positivos para o trânsito.

Ainda foi publicado pelo Secretário de Transportes a Resolução N.º 2.484/2014 mantendo a restrição de entrada, circulação e operação de veículos de carga (já estabelecida pelo Decreto 29.238/2008, mas não válida em feriados), não implantando as áreas de lazer em logradouros públicos, e mantendo a faixa exclusiva para ônibus em Copacabana nos feriados decretados especificamente para o período da Copa do Mundo 2014. Essas medidas visaram contribuir para a garantia da fluidez e para a priorização dos transportes públicos.

Outra estratégia adotada considerando o trânsito da Cidade foi o Decreto nº 38.366 de 11 de março de 2014, que cancelou a autorização para realização de outros eventos na Cidade do Rio de Janeiro e interrompeu obras e reparos programados em logradouros públicos, no período exclusivo da Copa do Mundo.

Entretanto, a principal e mais eficaz medida tomada para redução do fluxo de veículos na cidade, em especial no entorno do estádio do Maracanã, foi a intensa divulgação junto ao público sobre os reflexos negativos no trânsito caso não ocorresse redução na demanda de viagens. Para isso, contou-se com o uso de 70 painéis de mensagens variáveis distribuídos ao longo de toda a cidade e, em especial, nas rotas que passavam junto ao Maracanã. Além disso, nos dias que antecediam cada partida, realizava-se uma conferência da imprensa onde eram reforçadas as recomendações de uso do transporte público para os espectadores e desencorajamento da utilização do carro particular nos deslocamentos cotidianos. A colaboração da mídia na divulgação foi essencial para o sucesso do plano de mobilidade.

RESULTADOS ALCANÇADOS

Observou-se que a comunicação com o público foi eficiente e que os torcedores aderiram ao plano de mobilidade, utilizando os transportes públicos de alta capacidade. Por ter mais cobertura na região com maior rede hoteleira, o Metrô foi o meio de transporte com maior demanda. A Figura 3 apresenta a quantidade de desembarques nas estações do atendem o Maracanã, de acordo com o Metrô Rio.

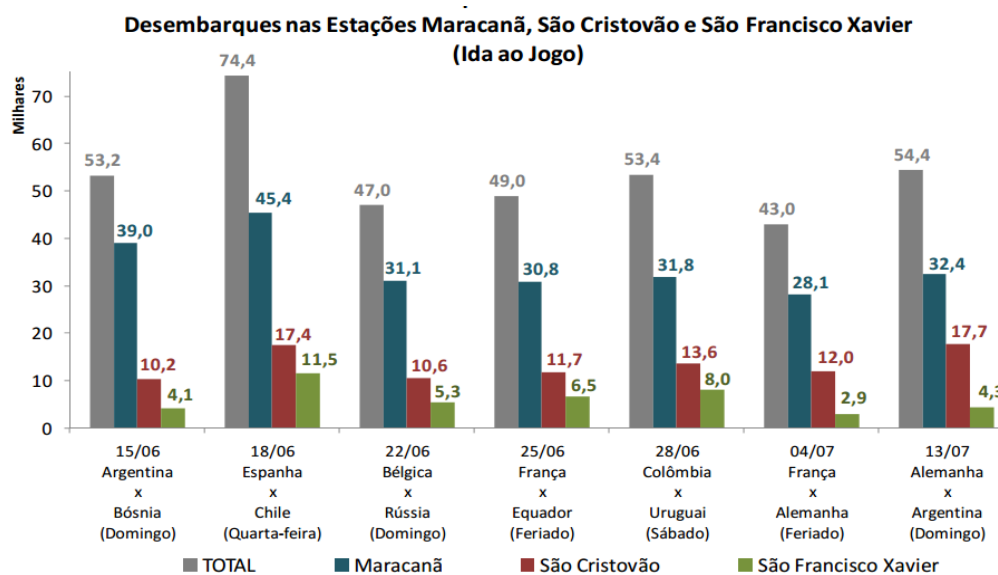


Figura 3 - Desembarque nas estações de metrô para os jogos no Maracanã

A estação Maracanã é a mais próxima do estádio, porém todas elas estão a menos de 20 minutos de caminhada. Segundo o Metrô Rio, o pico de embarques gratuitos (para os portadores de ingressos) ocorreu entre 3 e 1 hora antes do jogo, conforme Figura 4, e a estação com maior demanda de embarque foi a General Osório, que recebe todo o público hospedado no Leblon e em Ipanema.

A estação de Del Castilho, na Zona Norte da cidade, também foi altamente demandada. Muitos torcedores da Barra da Tijuca (região não atendida pelo metrô) utilizaram o estacionamento do Shopping Nova América, que é integrado à estação de metrô.

Com base nos dados coletados pela CET-Rio, todos os dias em que houve jogos no Maracanã, e portanto feriados, o fluxo nas principais vias da cidade foi reduzido e houve aumento da velocidade, mesmo aos finais de semana, conforme pode ser observado na Figura 5.

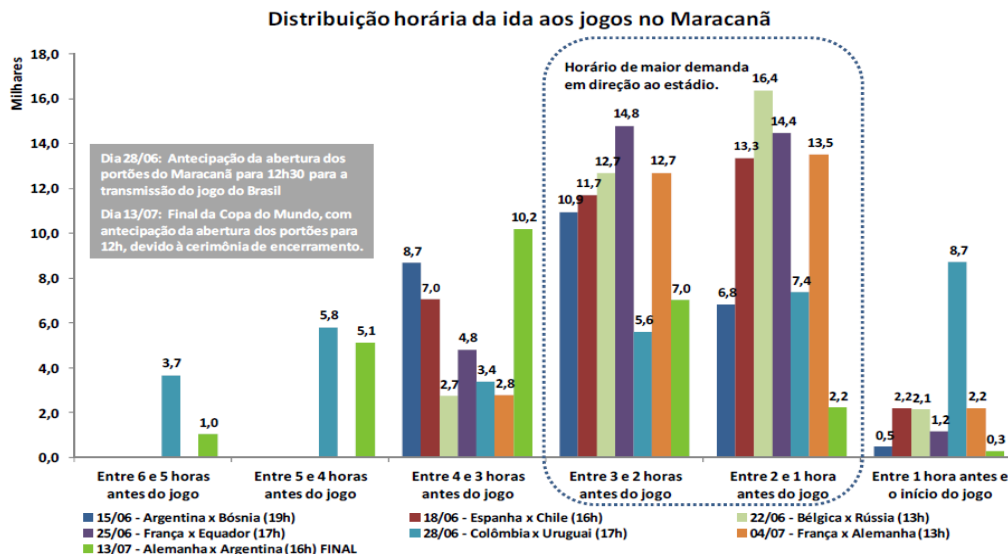


Figura 4 - Distribuição horária da ida aos jogos no Maracanã

Segundo Bovy (2005), a alta concentração de tráfego próximo à região do evento pode levar a um perigoso congestionamento que paralisa a chegada ao próprio evento tanto dos espectadores quanto dos atletas e trabalhadores. No Rio de Janeiro, com as medidas adotadas, obteve-se uma redução de tráfego maior justamente no entorno do estádio. Na Avenida Radial Oeste sentido Meier a redução, se comparada a uma quarta-feira útil, foi de 30% no feriado parcial e de 50% no feriado total. E próximo ao horário do jogo, a redução foi ainda maior.

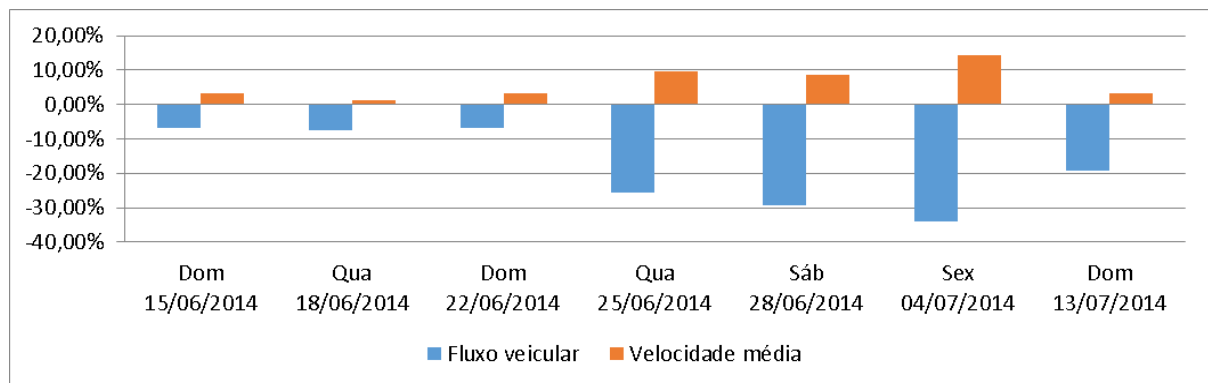


Figura 5 - Variação do fluxo veicular e da velocidade média em dias de jogos no Maracanã

Já na quarta-feira 18 de junho observou-se um aumento do fluxo de tráfego entre 4h e 2h antes do jogo de 16h. Entende-se que esse resultado foi gerado pela antecipação do horário de pico de saída do trabalho devido ao feriado parcial a partir de 12h. Mesmo com o aumento do fluxo, a velocidade foi 12% maior que em horário de rush nos dias úteis nas principais vias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O grande desafio da Copa do Mundo para a mobilidade no Rio de Janeiro era compatibilizar uma grande quantidade de vias interditadas no entorno do Maracanã com os deslocamentos

de espectadores para os jogos, gerando mínimos reflexos para o cotidiano da Cidade. Deve ser levado em consideração, também, que durante a Copa a região portuária passava por obras de revitalização, com várias vias fechadas impactando a chegada a Cidade e também a região do Maracanã.

A estratégia adotada, priorizando o transporte público, demonstrou sucesso comprovado através dos relatórios de utilização do Metrô-Rio, onde se verifica que a maioria dos torcedores utilizou esse meio de transporte. Da mesma forma, a ausência de congestionamentos no entorno do Maracanã em todos os jogos permitiu que a chegada ao Estádio se desse de forma rápida e confortável para as delegações, árbitros e autoridades, que tiveram seus deslocamentos realizados dentro do tempo programado. E o escoamento do público na saída do evento pode ser feito de maneira rápida, liberando rapidamente as vias. O gerenciamento da demanda e os feriados decretados tornaram possível absorver a demanda adicional de viagens e cumpriram sua função de reduzir a quantidade de veículos e pessoas em circulação, principalmente nos dias de semana, momento geralmente mais crítico sob o ponto de vista da mobilidade.

A possibilidade de sediar a Copa das Confederações 2013 como evento teste foi fundamental para testar novas medidas, avaliar o planejamento proposto e promover ajustes operacionais.

Outro ponto a destacar foi a intensa colaboração da população, que evitou o uso do carro particular principalmente nos arredores do Maracanã, e dos espectadores, que seguiram a recomendação de usar os transportes públicos da cidade. Nesse sentido a estratégia de divulgação se mostrou adequada.

Por fim, entende-se que o sucesso da realização da Copa do Mundo 2014 gera otimismo nas equipes e na população, credenciando o município do Rio de Janeiro a enfrentar um desafio ainda maior: os Jogos Olímpicos de 2016.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOVY, P. Les Grandes Manifestations: planification, gestion des mobilités et impacts. Paris-França, 2005.

BRASIL, IBGE. Censo Demográfico, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acessado em 15 de dezembro de 2014.

CET-RIO. Relatório Interno da Gerência de Informação de Tráfego. Rio de Janeiro, 2014.

CONSÓRCIO MARACANÃ. Disponível em <<http://www.maracana.com/>>. Acessado em 21 de dezembro de 2014.

DOURADO, D. Gerenciamento Da Demanda De Tráfego Em Tempo Real. Dissertação de Mestrado apresentada ao Curso de Mestrado em Engenharia de Transportes do Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2007.

METRÔ-RIO. Relatório Interno da Copa do Mundo 2014. Rio de Janeiro, 2014.

MINISTERIO DOS ESPORTES. Relatório Interno da Copa do Mundo 2014. Rio de Janeiro, 2014.

ROMERO, R. Megaeventos Esportivos, Legados e Transporte. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes da COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE. Online TDM Encyclopedia. Disponível em <<http://www.vtpi.org>>, 2011.