

ANÁLISE DAS ESTRATÉGIAS PARA A MELHORIA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE EM EVENTOS ESPORTIVOS

Rosana Gouveia Brandão

Rafael Silva Lara

Licínio da Silva Portugal

Programa de Engenharia de Transportes – COPPE/ UFRJ

RESUMO

Este artigo tem por objetivo estabelecer as estratégias tipicamente empregadas em eventos esportivos de grande porte e destinadas a garantir uma acessibilidade adequada aos espectadores e atletas, assim como comprometidas em harmonizar os efeitos do evento na vida da população e de seus visitantes. Nesse sentido, com base em uma ampla revisão bibliográfica e tendo como referência algumas cidades, que recentemente sediaram megaeventos esportivos, identificaram-se nessas experiências as práticas disponíveis e o sucesso alcançado nestas localidades. A partir desse conhecimento e considerando as especificidades observadas em nossas cidades, pretende-se determinar as estratégias com maiores potencialidades de aplicação em nosso País. Para embasar o artigo, foi feita uma pesquisa de opinião contando com a colaboração de alguns graduandos do curso de Engenharia e profissionais da área de Transportes. A partir desta consulta, identificaram-se as estratégias consideradas como as mais importantes a serem implementadas para os dois grupos entrevistados. Em ambos os casos, os resultados indicam que a integração dos transportes e o sistema metro-ferroviário são as estratégias mais relevantes e necessárias ao caso brasileiro, o que condiz com as informações contidas na bibliografia consultada.

PALAVRAS CHAVE: Eventos Esportivos, Impactos nos Transportes, Acessibilidade

ABSTRACT

This article aims to establish the strategies typically employed in large-scale sporting events and to ensure an adequate accessibility to spectators and athletes, as well as committed to harmonize the effects of the event in the life of the population and its visitors. In this sense, based on an extensive literature review and with reference to some cities, which recently hosted this kind of sporting events, the available practices and the success achieved in these localities have been identified in these experiments. From that knowledge, and considering the special features observed in our cities, it is intended to determine the strategies with the greatest potential for application in our country. To base the article, an opinion research was made with the collaboration of some students of the course of Engineering and professionals in the area of transport. From this consultation, the most important considered strategies to be implemented for the two interviewed groups had been identified. In both cases, the results indicate that the integration of transport and metro-rail system are the strategies more relevant and necessary for the Brazilian case, which matches the information in the literature found.

KEYWORDS: Sport Events, Impacts on Transportes, Accessibility

1. INTRODUÇÃO

Os eventos esportivos - particularmente aqueles envolvendo grandes multidões, seja isoladamente (como nos jogos de futebol) ou em conjunto (como nas Olimpíadas e nos Jogos Pan-americanos) - tendem a gerar uma quantidade significativa de viagens e potenciais impactos no desempenho do trânsito e dos transportes. Afetam então a acessibilidade e mobilidade não só daqueles que participam do evento esportivo, mas de toda a população da cidade.

Assim, é fundamental que se planeje a realização desses eventos. No exterior há uma preocupação com o planejamento de tais eventos, com vários estudos documentando práticas bem sucedidas. No Brasil, entretanto, não são conhecidas pesquisas sistemáticas direcionadas a essa temática. Por outro lado, existem iniciativas frequentes de nossos governantes para o País sediar alguns tipos de eventos esportivos, sendo já certa a realização da Copa do Mundo de Futebol em 2014. Reconhecidamente as nossas cidades normalmente apresentam um sistema viário com sérias restrições, o que reforça a relevância do planejamento para otimizar os escassos recursos de infra-estrutura e de serviços de transportes.

O presente trabalho pretende - com base numa ampla revisão bibliográfica dos estudos e práticas existentes - sistematizar as estratégias tipicamente adotadas em eventos esportivos. A partir desse conhecimento e considerando as especificidades observadas em nosso País e em suas cidades, estabelecer as estratégias com maiores potencialidades de aplicação em nossa realidade. A seguir, estas estratégias serão submetidas à apreciação de usuários e especialistas que se pronunciarão quanto a importância das mesmas segundo as suas percepções. Nesse sentido, foi elaborado um questionário auto-explicativo, no qual os entrevistados atribuíam notas expressando a importância das estratégias e sua prioridade. Através de consulta a graduandos de Engenharia e a especialistas em transportes (mestrandos e doutorandos em engenharia de transportes) da UFRJ, foram obtidos dois grupos de avaliação.

2. CARACTERIZAÇÃO DOS MEGA EVENTOS ESPORTIVOS E SEUS IMPACTOS NOS SISTEMAS VIÁRIOS E DE TRANSPORTES

Segundo FHWA (2003), os megaeventos são atividades públicas, onde as atividades normais do sistema de transporte são abaladas devido a um considerável aumento na demanda de viagens e a redução da capacidade (através do fechamento de vias e faixas), atribuída a realização do evento, exigindo assim estratégias apropriadas. Essas atividades podem ser esportivas, shows, festivais e convenções ocorrendo em locais como arenas, estádios, autódromos, anfiteatros, centros de convenção etc. Podem ser consideradas também manifestações populares e espaços públicos, como por exemplo, praias. Possuem locais, horários de ocorrência e características operacionais conhecidos, fatores que os diferenciam dos emergenciais e catastróficos.

O planejamento e gerenciamento de tais eventos envolvem uma multiplicidade de atores, dentre os quais podem ser destacados: mídia (televisão, rádio, jornal, serviço consultivo de tráfego); agências de transporte (departamentos de planejamento e agências de trânsito); segurança pública (policiais, bombeiros e serviço de emergência médica), público (residentes, proprietários de negócios e grupos da comunidade); agências do governo (escritório em

eventos especiais e agência de gerência de emergência); organizações regionais (organizações metropolitanas de planejamento e organizações regionais de operações); indústria privada (consultores de transportes e contratantes de controle de tráfego) e organizadores de eventos.

Segundo o FHWA (2003), o desenvolvimento das atividades para a realização desses eventos apresenta cinco fases: *programa de planejamento*, que ocorre alguns meses antes dos eventos e abrange atividades gerais de planejamento, contando com a participação dos principais interessados e de agências responsáveis pelo planejamento e pelo controle do tráfego; *operações de planejamento do evento*, inclui a organização das partes interessadas orientada ao evento específico a ser planejado; *atividades de execução*, transição entre a fase de planejamento e a de atividades do dia do evento, os responsáveis pelo evento e pelo tráfego trabalham juntos para criar estratégias para o controle de tráfego, testes e atividades de treinamento; *atividades do dia do evento*, refere-se à implantação diária do esquema de tráfego e do monitoramento do mesmo, devem apresentar estratégias, equipes e infra-estrutura bem organizadas; *atividades pós-evento*, avaliação das operações de transportes locais e regionais e análise dos dados do tráfego coletados durante o dia do evento, a avaliação identifica os sucessos, as observações, que podem ser utilizadas num próximo evento, e as necessidades atendidas dos grupos de interesse.

De acordo com Miyamoto (2006), cidades, estados e países têm cada vez mais interesse em sediar eventos de grande porte, para trazer para si um maior reconhecimento internacional. Sendo assim, existe uma acirrada disputa. No caso deste artigo, foram privilegiados os casos dos megaeventos esportivos, como: os Jogos Olímpicos, as Copas do Mundo e os Jogos Pan-Americanos.

Os megaeventos esportivos acabam por atrair a atenção não só da comunidade local, o que faz com que cresça o turismo interno e conseqüentemente o número de pessoas que circulam durante a realização do evento, gerando potenciais impactos no desempenho do trânsito e dos transportes. As cidades-sedes são muito impactadas pelos programas arquitetônicos e urbanísticos, que são elaborados com o intuito de viabilizar os eventos previstos. Deve-se, portanto, dispor de um bom planejamento, que possibilite: a adequação da cidade à demanda proveniente do evento, e a acessibilidade dos atletas e espectadores. E que também contribua para atender às necessidades da população e o desenvolvimento socioeconômico. Para isso, devem ser feitos investimentos, geralmente elevados, cujas escolhas devem ser respaldadas tecnicamente e expressar as estratégias compatíveis com o interesse público.

3. AS ESTRATÉGIAS TÍPICAMENTE ADOTADAS

Segundo Portugal (2005), diversos trabalhos se interessaram por estabelecer medidas de melhoria tipicamente adotadas nos sistemas de transportes e tráfego. A partir desta revisão, as estratégias foram classificadas em seis grandes grupos - os dois primeiros associados à demanda e os demais à oferta viária, conforme mostra a Tabela 1.

Tabela 1 – Classes típicas de estratégias adotadas (Portugal, 2005)

Quanto à OFERTA VIÁRIA
(1) Otimização da capacidade viária - hierarquização, em termos de planejamento e, quanto à operação, através de coordenação semaforica, gerência de incidentes, uso do ITS.
(2) Moderação do tráfego
(3) Realocação da capacidade de áreas de estacionamento - <i>Park and ride</i> , centrais de frete
(4) Realocação da capacidade de espaços voltados para a circulação - faixas exclusivas e vias para pedestres
(5) Ampliação da capacidade viária - faixas adicionais, novas vias
Quanto à DEMANDA DE TRÁFEGO
(6) Gerenciamento da demanda no sistema de estacionamento
(7) Gerenciamento da demanda através da ampliação da capacidade, integração e melhora da qualidade de serviço do transporte público
(8) Gerenciamento da demanda pelo planejamento e controle do uso do solo
(9) Restrição pelo pedágio e intervenções físicas de acesso
(10) Restrição na aquisição e uso de automóveis

Nessa direção, o presente artigo investigou as práticas observadas em megaeventos esportivos, através de buscas em sites oficiais de cidade e países sedes e na bibliografia encontrada, resultando na lista de estratégias apresentada na Tabela 2.

Essas pesquisas foram feitas baseando-se nos últimos megaeventos esportivos, que seriam os Jogos Olímpicos, Jogos Pan-americanos e Copas do Mundo de Futebol. Foram considerados os Jogos Olímpicos de Pequim, que ocorrerá em 2008, Atenas (2004) e Sidney (2000), os Jogos Pan-americanos do Rio de Janeiro (2007) e os de Santo Domingo (2003), e os Mundiais de Futebol da Alemanha (2006) e os da Coréia do Sul e Japão (2002).

Os principais artigos consultados foram o de Frantzeskakis e Frantzeskakis (2004), que trata da infra-estrutura de transportes das olimpíadas de Atenas, mostrando suas necessidades e dificuldades, apontando as soluções que possibilitaram o sucesso desta; e a Coleção Estudos da Cidade (2003), relatório de observação feito a partir de um levantamento sobre todos os tipos de alterações feitas na cidade de Santo Domingo para receber os Jogos Pan-americanos a fim de orientar as modificações que deveriam ser feitas no Rio de Janeiro para o Pan-americano de 2007, demonstrando erros e acertos. Deste, foi utilizada principalmente a parte que trata do transporte. Outra fonte foi o FHWA (2003), o qual é mais voltado para organizações nos transportes nos casos de megaeventos no geral, nos Estados Unidos.

Tabela 2 - Estratégias encontradas em megaeventos esportivos

ESTRATEGIAS
AMPLIAÇÃO e MELHORIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL
AUMENTO DA CAPACIDADE VIÁRIA
CONTROLES OPERACIONAIS
FAIXAS EXCLUSIVAS
FISCALIZAÇÃO
GERENCIAMENTO DA DEMANDA DE VIAGENS
INTEGRAÇÃO DOS TRANSPORTES
LINHAS DE ÔNIBUS EXCLUSIVAS
MARKETING
NOVAS TECNOLOGIAS
NOVOS ESTACIONAMENTOS
PEDÁGIO
PROTEÇÃO DO FLUXO DE PEDESTRES
RACIONAMENTO OU AUMENTO DE PREÇO DO COMBUSTÍVEL
REALOCAÇÃO DA CAPACIDADE VIÁRIA
REDUÇÃO DA CAPACIDADE VIÁRIA
REESCALONAMENTO DE HORÁRIOS
RESTRIÇÃO DO TRAFEGO DE AUTOMOVEIS
ROTAS ALTERNATIVAS
SISTEMA DE CONTROLE SEMAFÓRICO
SISTEMA DE INFORMAÇÕES
SISTEMA METRO-FERROVIÁRIO
VIAS RODOVIÁRIAS

Através destas estratégias e considerando as especificidades tipicamente verificadas em nossas cidades, se chegou a um conjunto de estratégias, como mostrado na Tabela 3, na qual elas estão relacionadas com as localidades e eventos em que foram aplicadas.

4. CARACTERIZAÇÃO DAS ESTRATÉGIAS SELECIONADAS

As estratégias identificadas como potencialmente indicadas para o nosso País no item anterior são sucintamente caracterizadas na Tabela 4.



Tabela 3 - Estratégias potencialmente indicadas ao caso brasileiro relacionadas aos megaeventos no qual foram empregadas.

EVENTOS	OLIMPÍADAS			PAN-AMERICANOS		MUNDIAIS DE FUTEBOL	
	PEQUIM	ATENAS	SYDNEY	RIO DE JANEIRO	SANTO DOMINGO	ALEMANHA	JAPÃO E CORÉIA DO SUL
MARKETING	X	X	X	X	X	X	X
FAIXAS EXCLUSIVAS		X	X	X	X		
LINHAS DE ÔNIBUS EXCLUSIVAS		X		X			
FISCALIZAÇÃO	X	X		X	X		X
AEROPORTO INTERNACIONAL	X	X					
SISTEMA METRO-FERROVIÁRIO	X	X	X			X	X
NOVAS TECNOLOGIAS	X	X	X			X	X
ROTAS ALTERNATIVAS		X			X	X	
RESTRIÇÃO A CARROS PARTICULARES	X	X	X	X		X	X
VIAS RODOVIÁRIAS	X	X			X	X	
INTEGRAÇÃO DOS TRANSPORTES	X		X			X	X
GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE	X	X	X	X		X	X

Tabela 4 - Estratégias selecionadas e suas respectivas características.

MARKETING	Divulgação de benefícios e condições para circulação das pessoas. Conscientização da população para utilizar os meios de transporte público e sobre a importância da ajuda da mesma na realização de medidas pesquisadas e consideradas necessárias. São feitas propagandas, anúncios, ou seja, apelos na mídia, dessa forma, acredita-se que haja uma resposta por parte de todos, considerando que assim, com divulgação, torna-se mais difícil ignorar as estratégias propostas pelo setor responsável.
FAIXAS EXCLUSIVAS	Faixa de via de grande movimentação destinada unicamente para utilização de atletas e autoridades participantes dos jogos e dos espectadores que usufruam de ônibus especiais, visando evitar que a mobilidade normal da população interfira na mobilidade dos participantes. O fato de ônibus poderem circular nessas faixas, além de garantir a rapidez da população, ainda estimula a utilização de transporte de massa.
LINHAS DE ÔNIBUS EXCLUSIVAS	Linhas criadas única e exclusivamente para locomoção de participantes e espectadores. Dessa forma, estes não terão maiores problemas para chegar aos locais de realização dos eventos, mesmo que estes sejam desconhecidos.
FISCALIZAÇÃO	Diretamente ligada às outras estratégias. Através do apoio de algum órgão público de força de segurança, como policiais e guardas que ajudam a manter a ordem e a boa harmonia em todos os momentos do evento. Além da organização do trânsito, evitando engarrafamentos, deve ser feita a fiscalização das faixas exclusivas e o controle da violência no trânsito. Os infratores podem ser severamente punidos.
AEROPORTO INTERNACIONAL	Construção e/ou ampliação de aeroportos devido à necessidade de instalações de porte compatível para a boa recepção de todos os visitantes. Esta estratégia também compreende a construção de um acesso conectando a cidade ao novo aeroporto ou um novo acesso a um aeroporto já existente, desviando de uma área central, onde estarão o foco das locomoções.
SISTEMA METRO-FERROVIÁRIO	Aperfeiçoamento desse sistema através de obras de ampliação e renovação. Por ser um meio de transporte de massa é uma ótima opção para diminuir problemas de tráfego. Devem estar em plenas condições de atender a toda a demanda, principalmente nos horários das competições.
NOVAS TECNOLOGIAS	Atualização do sistema de sinalização inteligente e centros de controle de tráfego. Toda a sinalização das vias públicas deve estar funcionando corretamente. Instalação de câmeras em alguns pontos principais do local ajuda na verificação da ordem. Os painéis informativos devem ter mensagens de rápido entendimento, bem explicativas, a fim de não gerar confusões.
ROTAS ALTERNATIVAS	Para utilização da população e de visitantes, a fim de evitar a saturação do trânsito dentro do raio de realização dos jogos. Evitando um enorme fluxo de veículos em um mesmo lugar, essas podem ser criadas, onde há uma menor movimentação, fazendo com que nem o tráfego normal nem a mobilidade de todas as equipes e dos espectadores sejam prejudicados.
RESTRIÇÃO A CARROS PARTICULARES	Restrição a veículos particulares adotada em locais de maior movimentação e que potencialmente apresentariam problemas no trânsito. Também há a possibilidade de fazer o revezamento de veículos de acordo com suas placas.
VIAS RODOVIÁRIAS	Construção, ampliação e alargamento de vias rodoviárias. Baseia-se na melhoria parcial ou integral das vias rodoviárias já existentes ou construção de novas, o que resulta um aumento de acessos a diversos locais e amplia o leque de opções para mobilidade através de veículos privados ou públicos, que podem modificar suas rotas, ou mesmo, criar novos itinerários.
INTEGRAÇÃO DOS TRANSPORTES	Organização e racionalização das várias modalidades de transportes, articuladas de acordo com a capacidade e vocação de cada uma delas, através de dispositivos tarifários, físicos, operacionais e institucionais, aumentando a facilidade de locomoção. Essa facilidade pode variar de acordo com a necessidade de cada usuário. Pode influenciar no tempo de locomoção, custo, segurança, entre outros.
GERENCIAMENTO DA MOBILIDADE	Medidas destinadas a incentivar o uso das modalidades de transportes sustentáveis, como os públicos e os não motorizados (a pé ou por bicicleta). Essas são mais econômicas e não prejudicam a circulação no entorno dos locais de realização dos jogos nem aos acessos.

5. PESQUISA DE OPINIÃO

Selecionar as melhores estratégias para que a infra-estrutura de trânsito e os serviços de transportes funcionem com qualidade é uma tarefa bastante complicada. Para isto, torna-se necessário um processo transparente e participativo, com sustentação técnica, social e política.

E mais, a seleção das estratégias deve se apoiar em diferentes critérios, havendo uma multiplicidade deles, muitos dos quais conflitantes entre si. Segundo FHWA (2003), devem ser considerados os grupos de interesse, as necessidades, os resultados de operações anteriores, a melhora da segurança, a diminuição nos atrasos, o desenvolvimento da mobilidade, a confiabilidade no sistema de transportes, as opções de viagens e os tipos de eventos realizados.

A fim de se colaborar nessa direção, foi realizada uma pesquisa de opinião sobre as estratégias através de consulta a dois grupos de pessoas. Um, os alunos de graduação do Curso de Engenharia da UFRJ, que de alguma forma poderiam representar os habitantes em geral e cujo nível socioeconômico tende a ser compatível com o requerido para assistir a eventos esportivos como os aqui investigados. O outro, os alunos de mestrado e doutorado do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ, que poderiam refletir a visão de profissionais com algum nível de conhecimento e especialização sobre o tema de transportes.

Assim, foi elaborado um questionário auto-explicativo a fim de que o entrevistado atribuísse notas às estratégias consideradas como importantes e a sua ordem de prioridade. Havia ainda a possibilidade de se sugerir novas estratégias, bem como um espaço sobre informações pessoais, como local de moradia, propriedade de automóvel e o meio de transporte utilizado normalmente para ir ao Campus da Ilha do Fundão.

Em relação aos graduandos, a amostra foi de 25 estudantes entrevistados durante a XXIX Jornada Giulio Massarani de Iniciação Científica, Artística e Cultural da UFRJ. Quanto aos denominados especialistas, a amostra contou com a participação de 33 pessoas. Nesta pesquisa, foi acrescida a pergunta sobre o tempo de experiência em transportes (estudo e trabalho). A amostra é caracterizada sucintamente na Tabela 5.

Tabela 5 - Caracterização da amostra.

		AMOSTRAS	
		GRADUANDOS DE ENGENHARIA (%)	ESPECIALISTAS (%)
LOCAL DE RESIDÊNCIA	ZONA NORTE	33,3	28,1
	ZONA SUL	11,1	21,9
	ZONA OESTE	38,9	18,7
	CENTRO	5,6	9,4
	OUTROS MUNICIPIOS	11,1	21,9
MEIO DE TRANSPORTE	ÔNIBUS	44,0	30,3
	VAN	12,0	0,0
	CARRO	20,0	51,5
	INTEGRAÇÃO METRO/ÔNIBUS	16,0	15,2
	CARRO/ÔNIBUS	4,0	3,0
	CARRO/VAN	4,0	0,0
POSSUI AUTOMÓVEL	SIM	36,0	81,8
	NÃO	64,0	18,2

Quanto à pergunta em que os especialistas respondiam sobre tempo de estudo e experiência em transportes, obteve-se o gráfico da Figura 1.

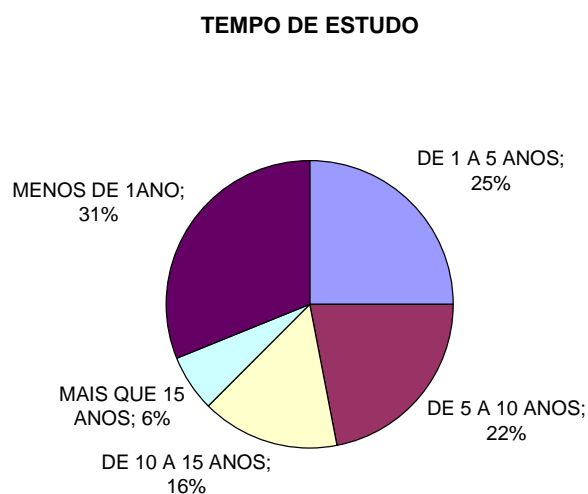


Figura 1 - Caracterização da amostra por tempo de estudo e experiência dos especialistas.

Para facilitar o tratamento e a síntese dos resultados da entrevista, os dados foram registrados em tabelas de Excel. Através delas foram calculadas as médias entre as notas e entre as ordens de cada estratégia, levando em conta o número total de participantes. Os valores encontrados foram normalizados, variando de zero (estratégia menos importante) a cem (estratégia mais importante) e permitindo a ordenação final das estratégias, como mostrado na Figura 2.

MÉDIAS DAS ESTRATÉGIAS

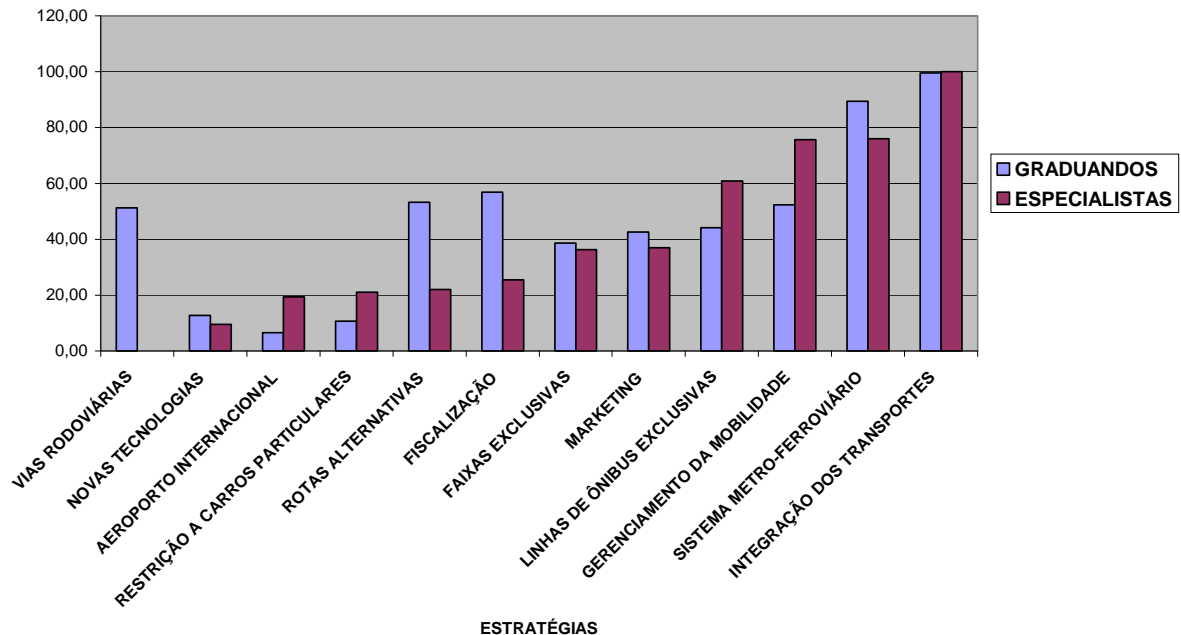


Figura 2 - Estratégias em ordem crescente de importância no caso dos especialistas (em vinho) ao lado dos resultados obtidos junto aos graduandos (em roxo e não necessariamente em ordem crescente).

6. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Como pode ser notado, os resultados, tanto com relação aos alunos da graduação quanto aos especialistas, indicam que a integração dos transportes e o sistema metro-ferroviário foram consideradas as estratégias mais relevantes para as condições brasileiras. De acordo com as informações encontradas nos artigos consultados, na maior parte dos locais que sediaram esses eventos, foram também estas as estratégias que proporcionaram um melhor desempenho.

No que diz respeito às estratégias menos indicadas, para os graduandos, foram aquelas referentes ao aeroporto internacional, restrição a carros particulares e novas tecnologias. Já para os especialistas, se inclui as “vias rodoviárias” em substituição a “restrição a carros particulares”.

Quanto ao “aeroporto”, pela pesquisa aos sites que se referiam aos eventos no Brasil, mais especificamente o Pan-americano no Rio de Janeiro, esse resultado já era esperado, pois essa metrópole apresenta um aeroporto de grande porte, que não requer grandes modificações. Todavia, no caso da “restrição aos carros”, o esperado era que ela tivesse uma melhor

avaliação e que se destacasse na votação, pois essa estratégia é utilizada em eventos e normalmente obtém boa repercussão, comprovando assim sua eficácia.

No que se refere às sugestões dos participantes quanto à indicação de outras possíveis estratégias, foi sugerido uma maior articulação com o planejamento urbano e do uso do solo. Também, foi mostrada uma preocupação em garantir estacionamento integrado ao transporte público, evitando que os automóveis parem no entorno dos pólos onde ocorrerão os jogos. Em alguns casos, ruas próximas ou grandes espaços sem utilização de grande importância são interditados pelo órgão responsável, para servir de estacionamento para os veículos (Frantzeskakis e Frantzeskakis, 2004). Porém, na maior parte dos casos, é mais indicado que sejam construídos, improvisados ou estimulados (os já existentes) estacionamentos razoavelmente afastados das localidades dos jogos, que têm o intuito de evitar que o público sofra com a falta de vagas, ou que este tenha que estacionar em locais proibidos, o que pode causar graves consequências ao trânsito.

7. CONCLUSÕES

Este trabalho deve contribuir para a concepção de estudos de previsão e tratamento dos impactos dos eventos nos sistemas de transportes e trânsito, assim como estimular a realização de novas pesquisas sobre este campo de atuação, fornecendo uma sustentação técnica e científica à tomada de decisão.

Espera-se também colaborar para a valorização do planejamento como uma atividade contínua e essencial para a promoção das transformações condizentes com o interesse público, independentemente de acontecimentos esporádicos que possam vir a se realizar nas cidades brasileiras.

Para o sucesso da realização dos megaeventos, três itens devem ser atendidos (FHWA, 2003): *integração*, conseguir a cooperação e a coordenação das partes interessadas, compartilhar recursos de interação, *adaptabilidade*, habilidade das partes interessadas em adaptar-se às novas condições (podem gerar mudanças na autoridade das partes interessadas, considerando eventos planejados ou não) e responsabilidades de organizar eventos especiais, e *transferência*, manter comunicação contínua, trocando observações e lições aprendidas relativas às experiências da parte interessada.

Houve um grande avanço na pesquisa graças aos resultados dos questionários com as opiniões de uma amostragem de pessoas, que foi realizado durante a Jornada de Iniciação Científica, com graduandos e num momento posterior, com especialistas. Foi possível assim demonstrar as diferenças de opiniões dos dois grupos, que foram relativamente pequenas. Essas opiniões possibilitaram uma melhor visualização das maiores necessidades de investimentos no que diz respeito à acessibilidade dos megaeventos esportivos.

Por fim, é fortemente recomendado que sejam feitas novas pesquisas com amostras maiores e contemplando os distintos atores intervenientes em um megaevento esportivo. Também incluindo outras estratégias. E mais, que esta abordagem seja mais detalhada possibilitando o

confronto das estratégias com os critérios tradicionais para melhor fundamentar este processo de escolha.

Agradecimentos ao CNPq - pelo apoio no fornecimento através de bolsas de Produtividade e PIBIC-CNPq/UFRJ - e à Rede Ibero-americana de Estudo em Pólos Geradores de Viagens (<http://redpgv.coppe.ufrj.br>).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COLEÇÃO ESTUDOS DA CIDADE, Jogos Pan-americanos de Santo Domingo (2003) RIO ESTUDOS, nº 119, set. 2003.

FRANTZESKAKIS, JOHN M., PH.D.; FRANTZESKAKIS, MICHAEL J. (2006) Athens 2004 Olympic Games: Transportation Planning, Simulation and Traffic Management, ITE Journal, ITE (Institute of Transportation Engineers), out. 2006.

FHWA (2003) MANAGING TRAVEL FOR PLANNED SPECIAL EVENTS, Publication No.: FHWA-NHI-03-120, NHI Training Course No. 133099, Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, set. 2003.

MIYAMOTO, JAMES SHOITI (2006) Os grandes eventos esportivos e a requalificação urbana. 2006. 649f. Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB) – FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, Maio 2006.

PORTUGAL, LICINIO DA S. (2005) Análise crítica dos estudos de capacidade viária e uma concepção para o século XXI. RAP. Revista Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, v. 64, n. 1, p. 30-45, 2005.

SITES

<<http://en.beijing2008.cn/>>, acessado em setembro de 2007.

<<http://wm2006.deutschland.de/PT/Navigation/Home/home.html>>, acessado em outubro de 2007.

<<http://www.cob.org.br/site/home/home.asp>>, acessado em fevereiro de 2008.

<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2002/copa/japao-transporte.shtml>>, acessado em outubro de 2007.

<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2002/copa/coreia-transporte.shtml>>, acessado em outubro de 2007.

<<http://www.rio.rj.gov.br/smtr/>>, acessado em setembro de 2007.

<<http://www.brasilnopan.com.br/index.php>>, acessado em setembro de 2007.