

MEGAEVENTOS DESPORTIVOS: AÇÕES REFERENTES À MOBILIDADE URBANA

C.A. Carvalho, L.R.M. Rocha, P.W.G. Taco

RESUMO

Os megaeventos são acontecimentos que causam inúmeros impactos urbanos, alterando o cenário arquitetônico, a infraestrutura, o sistema de transporte e trânsito, os fluxos, a mobilidade e a acessibilidade. O presente artigo discute os Megaeventos especificamente relacionados à questão do planejamento e da mobilidade urbana. Serão apresentadas aqui, as diretrizes para o planejamento de transportes nas fases de realização de um Megaevento: pré-evento, evento e pós-evento. A partir disso, será feito um estudo de caso em alguns países que já sediaram ou que sediarão megaeventos desportivos, em cada uma destas fases. E, com isso, será possível fazer uma comparação com a atual situação brasileira nos preparativos para a realização dos megaeventos desportivos. Percebe-se que ainda há uma enorme lacuna entre o ideal e as ações realizadas e que o planejamento adequado dos megaeventos em cada uma de suas fases será decisivo para o sucesso ou insucesso destes eventos no país.

1 INTRODUÇÃO

Megaeventos são caracterizados por possuírem locais, horários de ocorrência e características operacionais conhecidas, fatores estes que os diferenciam dos emergenciais e catastróficos. 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 em espaços públicos (Barbosa, 2003).

Devido à amplitude de um Megaevento, este atrai não só a comunidade local, mas também variados tipos de visitantes. Sendo assim, a realização de um evento causa inúmeros impactos na cidade-sede, alterando o cenário arquitetônico e urbanístico, a infraestrutura e o sistema de transportes; além de afetar as próprias relações sociais na cidade.

No que se refere especificamente ao sistema de transporte, os fluxos nas vias que dão acesso ao local do evento são intensificados devido ao crescimento do turismo interno e ao conseqüentemente número de pessoas que circulam durante a realização do evento, gerando potenciais impactos no desempenho do trânsito e dos transportes.

Frente a essas inúmeras alterações e impactos gerados na configuração urbana de uma cidade, deve-se dispor de um bom planejamento de transportes, que possibilite a adequação da cidade à demanda proveniente do evento e a acessibilidade dos atletas, espectadores e população autóctone. Neste contexto, a FHWA (2003) afirma que 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, exigindo assim, estratégias apropriadas.

Particularmente em relação aos eventos do tipo esportivo, Brandão et al (2006) afirmam que são acontecimentos que envolvem grandes multidões, seja isoladamente (como nos jogos de futebol) ou em conjunto (como nas Olimpíadas e nos jogos Pan-americanos). Tendem, então, a gerar uma quantidade significativa de viagens e potenciais impactos no desempenho do trânsito e dos transportes. Afetando a acessibilidade e mobilidade não só daqueles que participam do evento esportivo, mas de toda a população local.

Visto a particularidade e complexidade dos Megaeventos, é de suma importância a questão do planejamento e da mobilidade urbana, especificamente em relação ao sistema de transportes das cidades-sede. Entretanto, verifica-se que há uma escassez na literatura que relacione diretamente a questão dos transportes à realização dos Megaeventos. Sendo assim, o presente artigo desenvolverá um procedimento de análise para o planejamento dos transportes em ocasiões de Megaeventos. Para tanto, serão traçadas diretrizes para o planejamento dos transportes nas várias fases que envolvem a realização de um Megaevento desportivo: pré-evento, evento e pós-evento. Depois, será feito um estudo de caso em alguns países que já sediaram ou sediarão megaeventos desportivos, em cada uma destas fases de realização de eventos. E a partir disso, serão apresentadas algumas sugestões e recomendações no caso brasileiro, em relação às ações para a realização dos megaeventos no país.

2 OS MEGAEVENTOS DESPORTIVOS, O PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES E A MOBILIDADE URBANA

De acordo com Matias (2001), o Megaevento configura-se como um evento de lazer e turismo em larga escala, como por exemplo, os jogos olímpicos e a copa do mundo. Associam-se também à criação de infraestrutura urbana e de transportes para a sua realização.

Especificamente relacionada ao planejamento de transportes e a mobilidade urbana, a lei nº 14.072 de 18 de outubro de 2005 define os eventos como sendo toda e qualquer atividade que interfira nas condições de normalidade das vias do Município, perturbando ou interrompendo a livre circulação de pedestres e/ou veículos, ou colocando em risco a segurança de pessoas e bens (Quadro 1).

O Megaevento desportivo, de acordo com a definição do CET (2008), se enquadra na categoria de concentrações públicas (Quadro 1). Percebe-se que tal acontecimento causa reflexos na circulação e na segurança do sistema viário, afetando, portanto, a mobilidade e acessibilidade urbana. Desta forma, destaca-se a importância do planejamento dos transportes públicos urbanos para a realização de um Megaevento, a fim de que tal acontecimento gere benefícios não só para o desenvolvimento e melhoramento do atual sistema de transportes, mas também para a própria estrutura urbana da cidade-sede.

Quadro 1 Classificação dos eventos de acordo com o sistema de transportes

CLASSIFICAÇÃO DOS EVENTOS	
Concentrações públicas	Toda atividade ou manifestação geradora de agrupamento de pessoas, por qualquer meio e para fins esportivos, sociais, cívicos, políticos ou religiosos, realizada em vias públicas ou áreas internas, públicas ou privadas, que causem reflexos na circulação e na segurança do sistema viário.
Obras e Serviços	Ocupação da via pública para a execução de obras ou serviços de implantação, instalação e manutenção de equipamentos de infraestrutura urbana, destinados à prestação de serviços públicos ou privados.
Transportes Especiais	Circulação de veículos de carga indivisível e superdimensionada ou de transporte de produtos perigosos.
Ocorrências Especiais	Qualquer ocorrência, programada ou imprevista, que não se enquadre nas classificações anteriores, mas que acarrete obstrução da via e demande serviços operacionais extraordinários àqueles efetivamente prestados pela CET.

Fonte: Adaptado do CET (2008)

Neste sentido, a organização de um evento num país de dimensões como o Brasil é uma tarefa bastante complexa, principalmente no que se refere aos transportes. Para facilitar a participação dos interessados, devem-se buscar condições favoráveis nos meios de transportes aéreos, terrestres e hidroviários (Matias, 2001). Entretanto, além dos transportes que darão acesso à localidade, os participantes também necessitam de transportes para a circulação interna, entre os diversos locais de circulação, tais como: aeroporto/hotel; hotel/local do evento; atividades sociais e culturais; local do evento/hotel; e, hotel/aeroporto.

Assim, as ações de planejamento de transportes permitirão o controle dos fluxos, e conseqüentemente, irão contribuir para o gerenciamento da mobilidade. Caso haja a inexistência do controle da circulação, isso poderá acarretar em uma ocupação desenfreada do espaço urbano, e assim, promover impactos negativos como congestionamento e poluição ambiental. Então, o planejamento poderá trazer benefícios à comunidade através do uso racional do espaço urbano, ou seja, adoção de medidas estratégicas e políticas que irão minimizar os custos e maximizar os benefícios, podendo contribuir no futuro para uma melhor qualidade de vida da comunidade local.

Neste contexto, Paddiso (1993) destaca que um megaevento adquire um significado chave para as cidades sede, pois serve para estimular programas de revitalização e melhoria urbana, infraestrutura de transportes e acesso e o reconhecimento global via mídia, criando assim, uma marca associada para uso turístico e de competência para outros eventos similares.

Barbosa e Zouain (2003) afirmam que estes tipos de eventos são catalisadores e indutores de um desenvolvimento local, regional e até nacional, podendo ser instrumento de políticas de desenvolvimento na provisão de infraestrutura e benefícios econômicos e sociais. De acordo com Roche (1994), usualmente, também é assumido que os Megaeventos trazem conseqüências futuras em termos de turismo e investimentos externos. Olds (1998) afirma que o grau de intervenção urbana, seja direto, como na construção de infraestrutura de apoio logístico e de transportes, terá conseqüente alteração do mercado imobiliário e seus custos; seja em relação a desapropriações, com movimentação da população do seu habitat natural.

Olds (1998) destaca também a respeito do grau de distúrbio no cotidiano das populações das cidades hóspedes e seus necessários planos de contingência para redução da intervenção durante o evento. Neste sentido, Roche (1994) afirma que os estudos e os planejamentos realizados geralmente antes dos eventos, tendem a focar os benefícios econômicos e sociais que o evento pode gerar. No entanto, de acordo com Higham (1999) devem ser analisados também os efeitos negativos ou ambivalentes dos Megaeventos, tanto do ponto de vista econômico quanto social.

Outra crítica também realizada, principalmente para os países em desenvolvimento, é que os Megaeventos estão associados com a criação de uma grande infraestrutura de apoio, o que na visão das finanças públicas significa uma grande quantidade de recursos ou dívidas de longo prazo. Além disso, existem os casos das infraestruturas subutilizadas ou obsoletas, após a realização de um megaevento, que geram gastos extras e prejudicam algumas áreas com maior necessidade de investimentos de curto prazo, como a saúde, educação e bem estar social.

Sendo assim, vale destacar que os Megaeventos requerem uma programação com a máxima antecedência. Portanto, o legado positivo ou negativo deixado à localidade-sede por tal acontecimento irá depender em grande parte do planejamento adequado em suas diferentes fases: pré-evento, trans-evento e pós-evento.

3. DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE EM MEGAEVENTOS DESPORTIVOS

A literatura da área de eventos divide a organização e o planejamento dos eventos em três fases: pré-evento, trans-evento e pós-evento. A fase do pré evento se refere aos preparativos, ações e investimentos que antecedem a realização do megaevento; o trans-evento refere-se às ações de monitoramento e o pós evento às avaliações e resultados de um evento para uma localidade-sede em curto, médio e longo prazo.

Sendo assim, para pautar e embasar o estudo de caso das experiências internacionais em megaeventos desportivos foram identificadas algumas variáveis de interesse para a análise em cada uma das fases de planejamento e organização de eventos (Figura 1).

Desta forma, para a realização do estudo de caso nos países sede de megaeventos (Alemanha, África do Sul, China e Inglaterra) foram elaboradas as diretrizes para o planejamento de transportes em ocasião de megaeventos em cada uma de suas fases de planejamento e realização. Destaca-se que as variáveis utilizadas como os pilares para a elaboração destas diretrizes e a construção de um procedimento de análise por meio de framework foram escolhidas tendo em vista o planejamento de transportes, a mobilidade, acessibilidade e a revitalização urbana e de transportes, conforme especificado na figura 1.

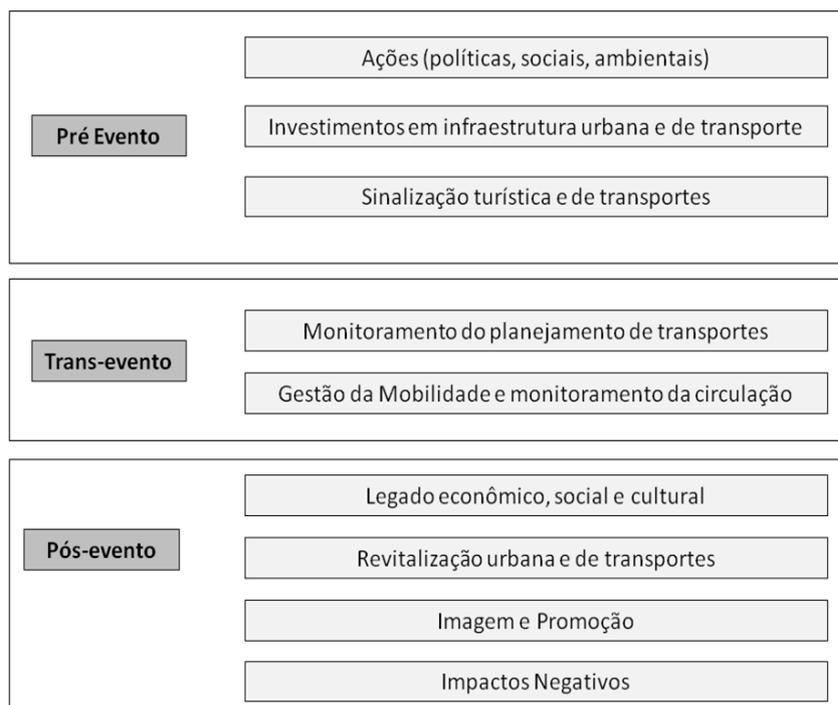


Figura 1 Diretrizes para o planejamento de megaeventos

4. MEGAEVENTOS DESPORTIVOS NA ALEMANHA, ÁFRICA DO SUL, CHINA E INGLATERRA.

Maior Júnior (2008) afirma que a lição deixada pela maioria dos países com a Copa do Mundo ou Olimpíadas comprova que um planejamento adequado e antecipado possibilita melhores resultados aos países-sede. Sendo assim, o presente trabalho fez um estudo de caso, a partir de algumas experiências internacionais em países que já sediaram ou irão sediar megaeventos desportivos, tais como: Alemanha (Copa do Mundo de 2006), África do Sul (Copa do Mundo de 2010), China-Pequim (Olimpíadas de 2008) e Inglaterra (Olimpíadas de 2012).

Com isso, foi possível fazer uma análise em relação a cada uma das fases de planejamento e organização de eventos (pré-evento, trans-evento e pós-evento), voltadas especialmente para a questão do planejamento de transportes e mobilidade urbana. Em cada um destes países foram analisados aspectos tais como: ações e investimentos e legado e impactos negativos. Nas ações e investimentos visa-se verificar e analisar as medidas adotadas no pré-evento e trans-evento. E quanto ao legado e impactos negativos visa-se identificar as conseqüências do pós-evento para a localidade.

Baseado em Maior Júnior (2008), Matias (2008), Porter & Fletcher (2008), Uivinha (2009), Marques et all (2012), e Delloite (2012) foi possível elaborar os quadros 2, 3, 4 e 5 que apresentam um estudo de caso das experiências internacionais na Alemanha, África do Sul, China e Inglaterra.

Destaca-se que a Copa do Mundo de 2006, na Alemanha, foi marcada pelo fato da mesma ter possibilitado a criação de uma imagem nova e positiva daquele país. Além disso, os investimentos em transportes foram bastante expressivos, conforme apresenta o Quadro 2.

Quadro 2 Copa do Mundo de 2006 na Alemanha

Ações	Investimentos
<ul style="list-style-type: none"> - As obras de alguns estádios começaram oito anos antes da copa. - Aprimoramento de infraestrutura urbana e melhoramento das condições gerais. - Criação de um fórum de cidades-sede. - Realização da Copa verde, que passou a integrar a agenda permanente do evento. - Desenvolvimento de propostas inovadoras, como a abertura de espaços públicos urbanos, com telões para receber, confortavelmente, os milhares de turistas sem ingresso. - Criação do ingresso Kombi, onde o ingresso valia para qualquer um dos 12 estádios, utilizado também para ter acesso ao local do jogo, por meio de transporte público durante 24 horas. - Divulgação aos alemães sobre a necessidade de “bem receber”, fomentando o tema “O mundo entre amigos”. - Criação do “Green Goal” com objetivo de minimizar os impactos ambientais que seriam causados pela competição. - Criação da Central Alemã de Turismo – DZT em conjunto com o Comitê Organizador da Copa do Mundo para informações turísticas e de transportes. - Criação de campanhas de marketing; programas sociais e culturais. 	<ul style="list-style-type: none"> - 1,5 bilhão investidos em estádios e 7,5 milhões de euros investidos em transportes.
Legado	Impactos Negativos
<ul style="list-style-type: none"> - Construção de 370 quilômetros em novas vias urbanas. - Emprego de 802 milhões de euros no aprimoramento do tráfego suburbano. - Renovação de 50 estações ferroviárias. - Promoção de uma imagem nova e positiva da Alemanha, capacitação de pessoas e geração de 20.000 empregos em longo prazo. - Impulso econômico de 2,86 bilhões de euros. - 2,5 milhões de pernoites com turistas estrangeiros, o que representou um retorno de 20% de crescimento comparado ao ano anterior. - Arrecadação de 4,8 bilhões a 5,5 bilhões de euros só no setor hoteleiro. - Desenvolvimento da infraestrutura dos estádios – que agora se reflete em maior público e renda aos clubes locais – e em receitas geradas pelo <i>marketing</i> esportivo, que crescem sem parar. - Incremento de * bilhões de euros no PIB, entre 2003 e 2010. - 5,5 milhões de euros faturados em diárias de hotéis. - 800 milhões de euros gastos por turistas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redução da venda de automóveis em todo continente europeu. - As expectativas estavam sobrevalorizadas, de forma que os empregos adicionais eram somente temporários e os custos de infraestrutura e promoção da Copa-2006 foram significativos. - Muitos dos empregos gerados foram temporários, o que fez com que no pós-evento a taxa de desemprego urbano tivesse certo aumento.

Na África do Sul, houve uma demora em se começar os preparativos para a Copa do Mundo de 2010. Maior Junior (2008) destaca que a preparação só iniciou efetivamente a cerca de um ano e meio antes do evento e o resultado foi um atraso geral, com obras de infraestruturas e transportes feitas em caráter de emergências, gerando assim, inúmeras dificuldades. Por outro lado, com a realização deste megaevento, a África do Sul teve a oportunidade de aparecer ao mundo como uma nação esportiva e aprimorar a sua imagem perante a comunidade política internacional (Quadro 3).

Quadro 3 Copa do Mundo de 2010 na África do Sul

Ações	Investimentos
<ul style="list-style-type: none"> - Formação de um comitê organizador com representantes de todos os <i>stakeholders</i>. - Criação de um fórum de cidades-sede. - Criação de uma estratégia única entre as cidades e o Governo Central. - Aliança entre o Comitê Organizador da Copa e a mídia internacional e local. - Criação da Estratégia do Campeonato Mundial de Futebol 2010 das Áreas de Conservação Trans-Fronteiriça. - Aumento do efetivo de policiais do país (foram em média 193 mil policiais para atuar em 2010). 	<ul style="list-style-type: none"> - US\$ 2,5 bilhões investidos pelo governo local (US\$ 1,4 bilhão em construção e reforma de estádios e US\$ 1,1 bilhão em transporte público e infraestrutura)
Legado	Impactos Negativos
<ul style="list-style-type: none"> - Regresso de mão-de-obra do país que trabalhava no estrangeiro. - Aumento da capacidade dos principais aeroportos. - Melhorias no sistema geral de transportes, incluindo um programa de recapitalização dos táxis, a consolidação das ferrovias e a transformação da rede de transporte público coletivo por ônibus. - Aumento expressivo na arrecadação de impostos e taxas pelo governo local. - Criação de 80 mil empregos adicionais aos moradores locais relacionados às áreas de construção civil, transporte, tecnologia e outros. 	<ul style="list-style-type: none"> - 67% do carbono gerado pela Copa da África do Sul foram decorrentes das viagens internacionais ligadas ao evento devido à grande distância do país em relação aos principais países participantes da copa. - O país não fez da Copa uma oportunidade para os negócios. - O efeito da Copa na economia do país é limitado, de acordo com economistas e empresários.

Em relação à Olimpíada de Verão de Pequim, Maior Júnior (2008) afirma que este evento, na China, reforçou a visão mundial sobre aquele país como uma superpotência econômica. Naquele momento, a China queria se reposicionar como ambientalmente mais amigável, conciliando o seu rápido crescimento econômico com o controle da poluição, conservação da água e restrições no tráfego de automóveis (Quadro 4).

Quadro 4 Olimpíadas de 2008 na China (Pequim)

Ações	Investimentos
<ul style="list-style-type: none"> - Intensificação do ritmo de construção com a instauração de grandes obras (Complexo hidráulico três gargantas no rio Langtsé – 1993). - Construção da moderna ferrovia que liga o leste da China a Llassa, no Tibet a 4500 metros de altitude. - Construção de dez mil obras, tais como: estádios, hotéis, restaurantes, e infraestrutura de transportes a partir de 2001, criando um notório contraste com os templos milenares. - No transporte, o metrô recebeu mais de 87 quilômetros de vias, com seis novas linhas. - Reforma do aeroporto de Pequim. - Adequação da sinalização turística de acordo com padronização internacional, aplicável aos meios de transportes e na referência a museus, parques, praças, entre outros. - O descritivo de horários e linhas de ônibus trazia somente a informação em chinês, praticamente nada esclarecedora para um turista ocidental. - Para evitar a poluição devido ao número de carros em circulação, foi implantado um rigoroso esquema de rodízio por placas, a exemplo do que acontece na cidade de São Paulo, evitando que circulassem dois milhões de carros/dia. - Contratação de 1,2 milhões de funcionários para a construção de dezesseis complexos. - Mudanças manifestadas na especulação imobiliária, e nas políticas de preservação ambiental. - Instauração de uma campanha de boas maneiras para evitar hábitos estranhos aos ocidentais. - O governo municipal lançou em 2002 o <i>Beijing speaks Foreign Languages Program</i> (BSFLP), para melhorar o nível do idioma inglês. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ao todo se estima que foram gastos em torno de U\$\$ 42 bilhões de dólares para essa edição dos jogos, sendo U\$\$ 40 bilhões para melhorar a infraestrutura da cidade sede e U\$\$ 2 bilhões para a construção dos equipamentos diretamente relacionados ao evento (ginásios, estádios, arena), um recorde de investimentos que antes era da edição de Sidney em 2000, com 8 bilhões. As Olimpíadas de Pequim são as mais expressivas do mundo desde às reconstruções pós-Segunda Guerra Mundial. - Boa parte do orçamento para realizar os Jogos Olímpicos de Pequim foi alocada na modernização do funcionalismo urbano: moradia, transporte, saneamento básico.
Legado	Impactos Negativos
<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento e incremento na infraestrutura urbana e de transportes e destaque econômico e esportivo. - O evento mobilizou diretamente a educação do país. - Promoção da cultura e imagem da China para o mundo. - Os Jogos Olímpicos de Pequim também promoveu o desenvolvimento da indústria de serviços em Pequim e em todo o país. 	<ul style="list-style-type: none"> - O maior orçamento de todos os tempos, contrasta com um país que ainda reluta com índices de pobreza e desigualdade social.

Já a Inglaterra, que sediará a Olimpíada de 2012, começou a se preparar para este megaevento ainda em 2002. De acordo com Maior Júnior (2008), em Julho de 2007, um dia depois de Londres receber a notícia de que sediaria os jogos, já havia um grupo reunido para planejar o evento. Desde então, o trabalho dos organizadores segue sem interrupções. Destaca-se ainda que Londres foi a primeira cidade a possuir um metrô e tem a maior malha metroviária do mundo. Entretanto, devido à superlotação do metrô de Londres, nos dias atuais, esta é uma das principais preocupações do governo para as Olimpíadas de 2012 (Quadro 5).

Quadro 5 Olimpíada de 2012 na Inglaterra (Londres)

Ações	Investimentos
<ul style="list-style-type: none">- Elaboração de um plano de sustentabilidade para o evento que abordará também as questões de biodiversidade, resíduos, mudança climática e vida saudável.- Dez linhas (incluindo trens metropolitanos) vão servir a estação de Stratford, que está ao lado da entrada principal do Parque Olímpico. Desta forma, a intenção é que a maioria do público chegue ao local utilizando os trilhos que cortam a cidade.- O planejamento de transportes para o período de jogos prevê a carga extra de passageiros no transporte público.- Construção de um terminal temporário especial em alguns aeroportos para os atletas e integrantes das delegações internacionais, com o objetivo de evitar os congestionamentos devido ao aumento da demanda.- Regeneração urbana da zona leste de Londres que aparentemente tinha desaparecido com a desindustrialização.- Construção de um estádio para os Jogos Olímpicos, produzindo-se uma metade fixa e outra temporária. Esta ação visa o uso posterior das instalações, evitando-se a questão das infraestruturas ociosas pós-evento.	<ul style="list-style-type: none">- Houve um investimento significativo no sistema de transporte. Sendo que 5,5 bilhões de libras (cerca de 16,5 bilhões de reais) foram aplicados para ampliar a capacidade das linhas que atendem o Parque Olímpico

Com as experiências internacionais, é possível apresentar um panorama do Brasil em relação ao planejamento de transportes e mobilidade urbana para a realização dos megaeventos desportivos e estabelecermos algumas comparações e considerações importantes.

MTUR (2012), no Caderno de Propostas Estratégicas de Organização Turística das Cidades Sede da Copa do Mundo de 2014, no Brasil, apresenta algumas diretrizes para os megaeventos desportivos e seus fatores críticos de sucesso. Serão destacadas aqui as questões da sinalização turística, acessibilidade, mobilidade e infraestrutura de transportes que são o foco deste trabalho.

No que se refere à sinalização turística, este é um fator de suma importância para a melhoria da mobilidade e acessibilidade urbana. Uma boa e adequada sinalização permite a habilidade de circulação dos turistas e autóctones no perímetro de visitação, utilizando-se de transporte próprio, público ou até mesmo caminhando. A existência de sinalização adequada em locais em que haverá grande circulação permite o fluxo tranquilo das pessoas, sendo, portanto, uma medida indispensável a ser desenvolvida pelas cidades-sede. Neste sentido, a experiência de Pequim, com a sinalização dos horários e itinerários das linhas somente em chinês, nos mostra a necessidade latente da maioria das cidades-sede do Brasil melhorar nos quesitos multilíngües e de padronização. Sendo que esta situação se agrava nas cidades menores do país.

Já em relação ao acesso e mobilidade urbana, destaca-se que a questão da integração entre os diferentes modos de transportes é um forte gargalo para os megaeventos desportivos. No Brasil, é nítida a falta de planejamento adequado e integração entre os diferentes modais de transportes.

Segundo MTUR (2012), o modo rodoviário é o principal modal, em volume de passageiros, do Turismo e a malha rodoviária do país é bastante extensa. Desta forma, destaca-se que linhas intermunicipais rodoviárias, com frotas confortáveis e seguras, e a existência de um terminal rodoviário em bom estado de conservação e com qualidade de serviços, auxiliam no processo de melhoria da acessibilidade e, conseqüentemente,

propiciam o aumento da competitividade do destino. Além disso, a realidade brasileira, hoje, apresenta pouca oferta de ônibus para circulação urbana e a necessidade de melhorias da infraestrutura nos terminais e nas frotas de ônibus. Neste sentido, o exemplo da Alemanha com o melhoramento das condições gerais de transportes e a criação de meios de transporte durante 24 horas são ações interessantes e a serem trabalhadas no Brasil.

No que concerne ao modo metroviário, o Brasil não possui uma malha tão extensa quanto à Inglaterra. No caso, das Olimpíadas de 2012, podemos perceber no quadro 5 a forte intenção do poder público deste país de que a maioria dos participantes chegue ao local do evento, utilizando os trilhos que cortam a cidade. A realidade do Brasil é bem diferente, devido à extensão da malha metroviária no país. Isso torna ainda mais latente à necessidade de planejamentos e de ações voltadas especificamente à questão da integração modal. Também, neste aspecto podemos destacar que, a exemplo da Inglaterra, o Brasil pretende desenvolver a mobilidade sustentável. Reportagem do Correio Brasiliense de 25 de Abril de 2012 afirma que o governo brasileiro pretende investir mais no metrô, visto a melhor adequação deste ao meio ambiente.

Destaca-se ainda que tanto o transporte aéreo como o aquaviário necessita de maior e melhor integração com os outros modais. Além disso, de acordo com o Mtur (2012), as infraestruturas dos aeroportos e também dos terminais de embarque e desembarque carecem de reformas e melhorias. Neste aspecto, é importante ressaltar as ações da Inglaterra (2012), a mesma vislumbra o desenvolvimento de infraestrutura urbana, de acesso e de transportes de modo a promover uma melhoria da mobilidade para o evento, mas de forma a evitar o desperdício posterior, ou a geração dos “elefantes brancos”, ou seja, obras e infraestruturas que são planejadas para o momento do evento, mas depois do mesmo ficam ociosas ou inutilizadas.

Por fim, em relação à infraestrutura de transportes o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Mobilidade Grandes Cidades do Brasil prevê a construção de corredores de ônibus, a ampliação do transporte metroviário, a modernização, a melhoria e o desenvolvimento de novas tecnologias nos sistemas. Embasando-se nas experiências da China com as Olimpíadas de 2008, percebe-se a importância de um significativo desenvolvimento e incremento da infraestrutura urbana de transportes.

À exemplo da África, o Brasil necessitará aumentar a capacidade dos aeroportos nas cidades-sede. E a exemplo de Pequim, muitos deles necessitarão de reformas para atender ao crescimento da demanda ocasionado com a realização do megaevento. Segundo o Mtur (2012), o Brasil já vem fazendo reforma em alguns aeroportos do país. Entretanto, neste aspecto, o exemplo da Inglaterra também é bastante interessante e agregador. Sabe-se que este aumento absurdo da demanda nos aeroportos é elástico, pois em outras épocas esta demanda não será a mesma. Sendo assim, percebe-se a primordial importância em se pensar em qualquer reforma e aumento na capacidade de infraestrutura urbana e de transportes, levando-se em consideração não somente o uso durante o evento, mas também a sua utilidade pós-evento.

Também, na África do Sul foram efetuadas melhorias no sistema geral de transportes, incluindo ainda um programa de recapitalização dos táxis, a consolidação das ferrovias e a transformação da rede de transporte público coletivo por ônibus. Neste sentido, no Brasil, a conexão aeroporto-centro se dá basicamente por meio de táxis. E isso torna urgente a

necessidade de outro modal de conexão em vista do futuro aumento da demanda para os megaeventos desportivos no país.

Enfim, o tema é bastante extenso e complexo e ainda percebem-se na literatura da área algumas divergências em relação ao legado e aos reais benefícios que os megaeventos desportivos proporcionaram às cidades-sede. Sendo assim, o presente artigo não tem a pretensão de esgotar esta temática, visto a complexidade e abrangência do tema. Entretanto, este estudo de caso permite embasar o planejamento urbano e de transportes no Brasil, a partir das ações, erros e acertos dos países analisados.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo visou colaborar para a valorização do planejamento como uma atividade contínua e essencial para a melhoria da mobilidade e acessibilidade urbana nas cidades-sede. Para tanto, foi possível traçar as diretrizes para o planejamento dos transportes em todas as fases de realização e execução de um Megaevento: pré-evento, evento e pós-evento. E, posteriormente, aplicar estas fases em um estudo de caso das experiências internacionais e fazer uma comparação com a atual situação brasileira.

Sendo assim, destaca-se que para o planejamento e organização dos megaeventos, alguns itens devem ser atendidos: Na fase do pré-evento, é de primordial importância que se defina as ações estratégicas, políticas, sociais e ambientais. Neste aspecto destaca-se a importância do planejamento em relação às ações referentes à infraestrutura urbana, de transportes e de acesso, que estão diretamente ligadas à realização do evento e o sucesso do mesmo. Destaca-se ainda que tais ações não devam ser feitas somente em função de turistas e delegações, mas também se considerando os autóctones. Um bom planejamento não é feito em detrimento da população nativa. Na fase do evento, é necessário que se efetue operações e monitoramentos em relação ao sistema de transportes, sistema de informação, tráfego, sinalização de acesso e configuração urbana. E, por fim, no pós-evento, deve-se fazer uma avaliação dos resultados do acontecimento para a localidade e população. Para tanto, deve-se verificar o legado econômico, cultural, social e ambiental e os impactos negativos gerados.

Especificamente, em relação ao planejamento urbano e de transportes, este é decisivo no sucesso de um megaevento. E ainda mais importante, ele fornece a base para um legado duradouro. Percebe-se que os anfitriões que planejam cuidadosamente seus eventos integrando-os aos planos existentes para os transportes e outras infraestruturas se destacam daqueles que, sem tempo, acabam criando estruturas que só atendem aos requisitos mínimos do evento ou se tornam ociosas ou obsoletas.

Também, verifica-se que nem sempre os megaeventos são sinônimos de benefícios e geração de empregos e riquezas em longo prazo para as localidades sede. Entretanto, um ponto positivo do mundial é a aceleração de investimentos necessários, principalmente, na área de infraestrutura urbana e de transportes. São, portanto, catalisadores de investimentos e fazem com que o governo realmente aplique dinheiro em obras. E, mais importante do que os estádios são todas as atividades complementares, como obras de infraestrutura, transportes, apoio e logística. E são dessas definições que dependem o sucesso do Brasil, em 2014, especificamente fora dos campos, e como uma oportunidade para a geração de benefícios ao país e a comunidade local.

Então, o planejamento adequado dos megaeventos desportivos no Brasil em todas as suas fases (pré-evento, evento e pós-evento) será decisivo. Dependendo de como a realização de um evento é encarada, assim como a capacidade de um país melhorar a vida da população autóctone, podemos avaliar os seus reais benefícios. Se isso não estiver bem claro, é indiferente receber ou não um megaevento desportivo.

5. REFERÊNCIAS

- Barbosa, L. G. M e Zouain, D. M (2003) Pan-American Games Rio 2007 - Towards a strategy to maximize tourism benefits. **In: World Sport Congress**, Spain. Barcelona.
- Brandão, R.G; Lara, R.S; Portugal, L.S (2008) Análises das Estratégias para a Melhoria da Acessibilidade e Mobilidade em Eventos Desportivos. **VI Rio de Transportes**. Centro de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET/SP (2005). Operação de Trânsito em Eventos. **Disponível em: <http://www.cetsp.com.br>**. Acesso em: 12 de novembro de 2008.
- FHWA (2003) Managing Travel For Planned Special Events. **Publication No.: FHWA-NHI- 3-120, NHI Training Course No. 133099**, Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation.
- Highan, J. (1999) Commentary Sport as Avenue of Tourism Development: An Analysis of Positive and Negative Impacts of Sport Tourism. **Current issues in tourism**.
- Matias, M. (2001) Organização de Eventos: Procedimentos e Técnicas. **São Paulo: Editora Manole**.
- Olds, K. (1998) Urban Mega-Events, Evictions and Housing Rights: The Canadian Case. **National University of Singapore**.
- Paddison, R. (1993) City Marketing, Image Reconstruction and Urban Regeneration. **Urban Studies**.
- Matias, M. (2008). O Efeito dos Megaeventos Desportivos nas Cidades. **Turismo e Sociedade**. Curitiba, v.1, nº2, p.175-198.
- Roche, M. (1994) Mega Events and Urban Policy. **Annals of tourism research**, Nova York: Pergamon Tress, 1994, v. 21, p. 1-19.
- Maior Júnior, D. S (2008) Bola em Jogo. **Mundo Corporativo nº21**. 3º Trimestre de 2008.
- Uivinha, R. R. (2012) Os Megaeventos Esportivos e seus Impactos: O Caso das Olimpíadas da China. **Motrivivência**. Ano XXI, nº 32-33, p. 104-125.
- Porter, P.K e Flecher, D. (2008). The Economic Impact of the Olympic Games: Ex Ante Predictions and Ex Poste Reality. **Journal of Sport Management 22**, 470-486
- Deloitte (2010) Brasil Bola da vez: Negócios e Investimentos a Caminho dos Megaeventos desportivos. **Disponível em: <http://www.deloitte.com/assets/DcomBrazil/Local%20>** Acesso em: 13-02-2012.
- Marques, E. C. S; Cabo, F; Naves, J. P. P; Ferreira, N.G; Taco, P. W. G (2012). Avaliação do Planejamento de Transportes em Nível Estratégico das Cidades-Sede da Copa 2014. **Disponível em: <http://revistaeixo.ifb.edu.br/index.php/RevistaEixo/announcement>**
- MINISTÉRIO DO TURISMO - MTUR (2012). **Disponível em: http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/BRASIL_final_NOVO.pdf**. Acesso em: 08-03-2012.