

ANÁLISE DOS PLANOS OPERACIONAIS NA MOBILIDADE DA COPA FIFA 2014, EM SALVADOR-BA

**I. M. D. Pinto; J. L. C. Santos; D. M. S. Ribeiro; S. M. C. Miranda; J. P. M. Delgado;
C. H. S. Almeida; J. M. T. Moreira; D.S.Mota**

RESUMO

Este artigo aborda um projeto de pesquisa que se refere à mobilidade e acessibilidade na Copa 2014, cujo objetivo foi o monitoramento e avaliação dos aspectos relacionados aos Planos Operacionais. Foram realizados levantamentos sobre ações desenvolvidas para a melhoria da mobilidade em Salvador, assim como pesquisas de campo, realizadas também nos períodos dos jogos e monitoramento das ações propostas pelo poder público para a operação do transporte e o trânsito. Os deslocamentos para o estádio se deram, predominantemente, através de automóvel, ônibus e táxi. Desenvolveu-se uma operação integrada com esquema especial de ônibus, integração ônibus/metrô, e estacionamentos para veículos nos *shoppings centers* integrados com ônibus e metrô. A execução de planos operacionais de transporte realizados durante este evento, de forma integrada, representou um legado importante para a cidade, quanto à mobilidade e que devem ter seus resultados avaliados e aprimorados para outros eventos futuros, contemplando modos de deslocamentos mais sustentáveis.

1 INTRODUÇÃO

Os megaeventos esportivos são tidos como potencializadores para alcançar resultados socioeconômicos que reforçam a cultura local em decorrência do bom resultado dos serviços e agregam valor à imagem da cidade, das pessoas, e dos respectivos serviços prestados.

A escolha do Brasil como sede de megaeventos esportivos tais como a Copa das Confederações em 2013, a Copa do Mundo de Futebol em 2014, a Copa América em 2015 e os Jogos Olímpicos em 2016 demanda, evidentemente, uma série de investimentos tanto em equipamentos esportivos quanto em serviços de infraestrutura (aeroportos, transporte público de massa, serviços de saúde, por exemplo).

O projeto de pesquisa intitulado **Mobilidade na Copa** foi desenvolvido pelo CETRAMA - Centro de Estudos em Transportes e Meio Ambiente - e fez parte de um conjunto de projetos de pesquisa sobre vários temas relacionados ao evento da Copa de Futebol FIFA 2014, em Salvador-BA, no período de junho e julho de 2014. O objetivo desse projeto foi avaliar as condições de mobilidade, acessibilidade e serviços a estes associados durante a realização desse evento. Foram executados levantamentos sobre as ações desenvolvidas para a melhoria da mobilidade em Salvador, assim como pesquisas de campo, realizadas nos períodos de realização dos jogos e monitoramento das ações propostas pelo poder público para a

operação do transporte e o trânsito. Houve mobilização de grande estrutura para realizar operação e fiscalização de trânsito e transportes, por parte do poder público, assim como de segurança pública, para garantir o sucesso do evento, que trouxe uma significativa mudança na rotina da cidade envolvendo todas as esferas de governo.

Foram pesquisados locais de realização dos jogos e ainda polos geradores de viagens associados ao evento (estádio, estações, locais de concentração de hotéis e *shopping centers*). Neste trabalho são apresentados os resultados da pesquisa que envolveu o levantamento de dados secundários junto aos órgãos públicos que trabalharam na organização do evento, além de pesquisa de campo, onde foram implantados 890 questionários pela equipe durante os dias de jogos.

2 OS MEGAEVENTOS E SEUS IMPACTOS NO ESPAÇO URBANO

Segundo Hall (1992, *apud* COSTA, 2013), as premissas colocadas pelo poder público e pela iniciativa privada no que tange aos megaeventos esportivos tais como a Copa FIFA 2014 ou Olimpíadas 2016 são de que estes têm associação com o desenvolvimento econômico, geração de renda, regeneração urbana, impactos sociais positivos, crescimento ou consolidação da cidade com as empresas ou estímulo a cidade competitiva num cenário global.

O fato de sediar grandes eventos, que podem ser culturais, políticos, esportivos, econômicos ou sociais, compõe uma ampla estratégia de “*reimaginação*” das cidades e dos países (Bianchini e Schwengel, 1991 *apud* Costa, 2013) tanto nos aspectos funcionais e também de competição num cenário global com outras cidades a fim de atrair capitais e investimentos e assim gerar novos fluxos turísticos, que se dariam durante e depois dos eventos. Estes megaeventos seriam capazes, também, de impulsionar as economias locais e identificar soluções para problemas sociais e físicos das cidades através dos processos de transformação urbana, ou de requalificação urbana, sendo necessário infraestrutura de qualidade, treinamento de pessoas, etc. que são exigidas por estes eventos (Hiller, 2000; Gratton e Henry, 2001; Essex e Chalkley, 1998, *apud* Costa, 2013). Tais eventos representaram, portanto, uma oportunidade para melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade nas cidades onde se realizaram.

Pode-se considerar como consequências positivas das transformações urbanas resultantes das realizações de megaeventos aquelas relacionadas com a construção ou melhoramento de instalações esportivas ou das infraestruturas, a criação ou melhoria da eficiência dos serviços de telecomunicações, impulso das economias locais, maior oferta de emprego (em alguns setores como o da construção civil, especialmente) e, em longo prazo, redução de custos de transportes através da modernização das infraestruturas e serviços de transportes (aéreo, rodoviário, ferroviário, etc.), e também do aumento dos recursos destinados aos transportes públicos. Vale ainda, destacar os investimentos na área de segurança pública, estrutura para treinamentos, venda de ingressos e do incremento das facilidades e suporte para a mídia e telecomunicações, com alta tecnologia da informação (Costa, 2013; Gordilho, 2014), como ocorreu com a implantação de Centros de Controle Operacional de Transporte e Trânsito.

Grande parte dos investimentos citados se dá através de parcerias público/privadas, porém com maior aporte de recursos públicos (Gordilho, 2014). Entretanto, é importante ressaltar que os efeitos desses investimentos podem ser contrários aos desejados caso eles não sejam aplicados de forma adequada, sem planejamento adequado, o que pode gerar dívidas para o poder público diante dos poucos benefícios gerados à população em geral. Um exemplo desse efeito negativo pode ser observado quando a infraestrutura implementada fica subutilizada, ou ociosa após o término do evento (Marques, 2012). Sabe-se do grande aporte de recursos públicos e de capital corporativo em parcerias público/privadas para a realização destes eventos, com possibilidades de extraordinários ganhos de capital pelo setor privado, como a captura de valorização imobiliária e concessão de serviços coletivos que geram mais valia urbana (Gordilho, 2014).

Esses megaeventos que acontecem em larga escala e são capazes de atrair as massas populares e de receber o reconhecimento internacional, pois tem um caráter de “*espetáculo*” transforma a cidade em um objeto de negócios e apropriações privadas; envolvendo a associação de grandes empresas que definem os investimentos, e a privatização de equipamentos e serviços públicos urbanos coletivos. Contudo, eles provocam consequências importantes para a cidade ou o país que serve de sede. Trazem benefícios de uma elevada cobertura e atenção da mídia e representam uma interrupção na administração ordinária (nas regras estabelecidas) para as cidades, criando uma situação de exceção que é chamada por Vainer (2011) de cidade da exceção.

Segundo Costa (2013, p. 161): “*muitos autores problematizam a questão da realização de grandes eventos que requerem uma enorme concentração de investimentos no tempo e no espaço numa determinada cidade*”. Haveria uma contradição com a garantia de sustentabilidade e com os legados que estes eventos poderiam trazer de positivo, diante de seus impactos negativos, necessidade de altos investimentos públicos, etc. considerando-se o longo prazo.

Uma série de grandes eventos esportivos foi realizada no período de junho a julho de 2014 em 12 cidades brasileiras, incluindo Salvador, com a Copa FIFA 2014. O governo brasileiro, assim como os Estados e as cidades sede, firmaram uma matriz de responsabilidade junto à FIFA – Federação Internacional de Futebol para a realização deste megaevento internacional. Diante desta matriz de responsabilidade foram necessários: construção de nova arena (estádio de futebol), investimentos em mobilidade urbana, reforma de aeroportos e portos e melhorias no setor de hotelaria, condições para garantir a viabilidade dos jogos dentro de condições definidas para a visibilidade, conforto de segurança (Gordilho, 2014; Vainer, 2011).

3 ANTECEDENTES E PROJETOS PREVISTOS PARA A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NA COPA 2014

Salvador é a terceira maior cidade do Brasil em população, atualmente com 2,83 milhões de habitantes atualmente, conforme projeções para 2013 (IBGE, 2014), é a terceira capital mais populosa do país, com 80% da população e aproximadamente 50% do PIB da Região Metropolitana de Salvador - RMS. É a sétima cidade mais populosa da América Latina (superada por Cidade do México, São Paulo, Lima, Bogotá, Rio de Janeiro e Santiago). Contudo, enfrenta sérios problemas de mobilidade urbana, com saturação da sua infraestrutura viária e queda na qualidade do transporte público de passageiros,

predominantemente por ônibus urbano. Houve descontinuidade no processo de planejamento e implantação de projetos relativos à mobilidade em Salvador, ao mesmo tempo em que a cidade e sua região metropolitana a RMS apresentaram aumento vertiginoso de população e motorização nas últimas décadas.

A realização da Copa de 2014 em Salvador motivou o poder público e a iniciativa privada a realizarem propostas para melhoria da mobilidade urbana, principalmente, quanto ao acesso ao estádio de realização dos jogos - Arena Fonte Nova, ao aeroporto, às áreas hoteleiras e centros de treinamento.

Marques (*et all*, 2012, p. 60) tratou das características da cidade de Salvador, destacando alguns aspectos da sua mobilidade:

Salvador é uma cidade multicultural e de forte diversidade étnica e religiosa. É considerada o terceiro destino turístico mais procurado do País. Destaca-se pela realização de eventos internacionais, como o maior carnaval de rua do mundo: 40 km de festa, com mais de 2 milhões de pessoas circulando durante uma semana (...). Este fato faz com que Salvador tenha larga experiência quanto ao recebimento de grandes eventos. (...). Atualmente, possui as características de multicentralidade, predominância do setor terciário, grande diversificação e diferenciação das atividades, bem como aumento de 94% da frota de automóveis em dez anos. Essas características influem diretamente na mobilidade interna da cidade (...). Em relação ao quesito mobilidade, Salvador apresenta deficiências quanto aos seguintes fatores:

- modelos de gestão econômica e físico-operacional ultrapassados;
- rede de ônibus convencionais com boa cobertura espacial e cobertura temporal deficiente;
- infraestrutura de equipamentos e sistema viário precários e insuficientes;
- não priorização do transporte coletivo e modos não motorizados;
- controle ineficiente do uso do solo (70% dos domicílios são informais).

A fim de buscar melhorias para o transporte de passageiros no período de realização da Copa de 2014, foram propostas a elaboração de três planos (Marques, 2012; SALVADOR, 2010):

- Rede Integrada e Multimodal de Transporte (RIT): proposta de construção do metrô Lapa-Cajazeiras, modernização do trem de subúrbio, implantação do sistema Bus Rapid Transit (BRT), reestruturação do atual sistema de transporte coletivo e articulação com o sistema de transporte da Região Metropolitana de Salvador – RMS.
- Alterações no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do município de Salvador (PDDU) e Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (LOUOS): novas diretrizes básicas para o uso e ocupação do solo, transportes e sistema viário.
- Plano de Obras Viárias (PROVIA): que previa a implantação de 40 km de novas vias, duplicação de 38 km de vias existentes, solução para 12 dos principais pontos críticos de tráfego e articulação com o sistema viário Região Metropolitana de Salvador (RMS).

Vale dizer que em Salvador houve uma proposta da Prefeitura Municipal do Salvador e do Governo do Estado, para a construção de um corredor de BRT, da ordem de R\$ 541 milhões, que seriam destinados a melhoria da mobilidade urbana, com enfoque no acesso entre o Aeroporto e o Estádio Arena Fonte Nova (Gordilho Souza, 2014), integrado ao sistema de

metrô, em construção à época. Esta proposta foi modificada depois que o Governo do Estado decidiu assumir a construção e operação do sistema de metrô e num acordo com a Prefeitura Municipal de Salvador, decidiu-se investir os recursos num sistema de metrô (Gordilho Souza, 2014). Este sistema de metrô, assim como as intervenções proposta no PROVIA não foram concluídas no período da Copa mas continuam em implantação, sendo os principais legados do evento para a cidade.

As alterações previstas para o PDDU, também chamado de PDDU da Copa, e na LOUOS não foram consolidadas neste período, por questões de legalidade quanto ao processo de discussão e a provação das propostas, que deveriam atentar num processo participativo, conforme o Estatuto da Cidade.

Segundo Marques (2010) e Gordilho (2014), na esfera estadual, os investimentos foram voltados, predominantemente, para a construção do estádio da nova arena e entorno, melhorias nos sistemas viários municipal e metropolitano. No âmbito federal (União) foram previstos investimentos para a melhoria da acessibilidade externa ao estádio (Projeto das “rotas acessíveis” e de microacessibilidade ao estádio), no seu entorno, além de melhorias na infraestrutura do Aeroporto de Salvador, com melhoramento dos pátios, pistas e terminais de passageiros. Foi prevista também a melhoria no porto de Salvador também para oferecer um melhor serviço para os turistas que utilizassem o transporte marítimo. Porém tais projetos não foram concluídos até a realização do evento.

4 MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL PARA O PERÍMETRO DA ARENA FONTE NOVA

Conforme citado anteriormente o projeto de pesquisa Mobilidade na Copa aborda as condições de mobilidade a acessibilidade relacionados ao evento da Copa de Futebol FIFA 2014, em Salvador-BA, faz parte de um conjunto de projetos de pesquisa sobre vários temas relacionados à realização deste evento no período de junho e julho de 2014. A metodologia desse projeto tomou por base 3 eixos principais: (1) Observações “in loco” onde foram realizados levantamentos sobre ações desenvolvidas para a melhoria da mobilidade em Salvador assim como pesquisas de campo, realizadas também nos períodos de realização dos jogos e avaliação e monitoramento das ações propostas pelo poder público para a operação do transporte e o trânsito - Planos Operacionais. Como resultado dessa atividade observou-se mobilização de grande estrutura para realizar operação e fiscalização de trânsito e transportes, por parte do poder público, assim como de segurança pública, para garantir o sucesso do evento, que trouxe uma significativa mudança na rotina da cidade envolvendo todas as esferas de governo; (2) Identificação e avaliação dos legados da Copa 2014 para a mobilidade em Salvador onde foram confeccionadas planilhas identificando os principais legados (oriundos e potencias) classificados em 4 áreas temáticas (Infraestrutura; Economia, Capacitação e Promoção da Melhoria para o Modo Cicloviário); (3) Visitas Técnicas à cidades sedes da Copa do Mundo FIFA 2014 onde se buscou conhecer as experiências de Grupos de Pesquisas e de Técnicos da Área de Mobilidade no planejamento e operação de megaeventos esportivos.

O artigo a ser apresentado foi desenvolvido com foco no monitoramento e avaliação dos aspectos relacionados ao Plano Operacional para o Perímetro do Estádio – Arena Fonte Nova.

O último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) divulgou que 24% dos brasileiros possuem algum tipo de deficiência, esse resultado significativo aumenta quando se acrescentam as pessoas que por qualquer motivo apresentem dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade. No entanto, mesmo com tão significativa representação na sociedade brasileira essas pessoas continuam sem o devido atendimento de suas necessidades de deslocamento.

A pesquisa Mobilidade na COPA 2014, estendida para as pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade a melhoria da acessibilidade pode ser traduzida na facilidade de utilização dos serviços, informações, mobiliários e espaços urbanos incluiu nos seus objetivos a avaliação da acessibilidade dessas pessoas.

A Prefeitura Municipal do Salvador em conjunto com órgãos do Governo do Estado da Bahia e a FIFA desenvolveram diversas estratégias (Planos Operacionais) para o acesso ao estádio. Para chegar ao estádio poderia se utilizar as linhas de ônibus Convencionais, linhas de ônibus Especiais, táxis a pé através das rotas de pedestre. Havia ainda a opção de metrô, que funcionou em operação assistida (Santos, *et. al* 2014, Transalvador, 2014a). A Prefeitura de Salvador criou um site para divulgação das informações dessas estratégias e disponibilizou à sociedade folhetos informativos com as alterações no serviço do transporte público coletivo, contendo informações sobre “*Como chegar à Arena Fonte Nova*”.

4.1 Plano de Comunicação

O município de Salvador sancionou a portaria nº 259/2014, de 26/05/2014 para ordenar, disciplinar e otimizar o tráfego de veículos em geral e a circulação de pedestres na cidade de Salvador, no período de realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, com todas as informações possíveis relacionadas a alterações na circulação, estacionamento, interdições, barreiras, inversões de sentido de tráfego, sentidos duplos de tráfego, informações sobre linhas convencionais urbanas (informando as alterações nos itinerários) por conta das interdições no entorno da Arena Fonte Nova, cadastramento dos moradores das regiões diretamente afetadas, que não dispunham de outra opção de acesso as suas residências pelo site da Transalvador (Albuquerque *et. al*, 2014; Transalvador, 2014b).

Ainda foram disponibilizados à população materiais de divulgação completos na mídia (TV, rádio, jornal e internet) 101 mil folhetos, 50 mil direcionados à comunidade sobre mudanças no trânsito e transporte, principalmente nas estações de transporte coletivo, postos de informações e *shoppings centers* (Albuquerque *et. al*, 2014, Transalvador, 2014b).

O primeiro jogo, na Arena Fonte Nova, trouxe grandes transtornos à população. Dentre estes congestionamentos, motoristas do transporte regular sem orientação, sem o conhecimento do itinerário (apesar do citado anteriormente as empresas foram informadas com antecedência), as pessoas circulando desinformadas em busca das informações de onde utilizar o serviço de transporte público coletivo, seja urbano ou metropolitano. Vários passageiros ficaram sem transporte nas estações, salientando que isto ocorreu devido a falta de atenção da população às informações. A população não se antecedeu na procura de informações e não acreditava nas mudanças como o planejado para o transporte público que foi pouco afetado. Vale dizer que houve trajetos alternativos de transportes, havendo

informação com antecedência na interdição 5h (cinco horas) antes de cada jogo (Albuquerque *et. al*, 2014, Transalvador, 2014b).

4.2 O Plano de Operação de Transporte - Linhas de ônibus convencionais

Com objetivo de operacionalizar o trânsito e ordenar o transporte público durante o evento “Copa do Mundo FIFA 2014” no entorno da Arena Fonte Nova, foram criados “*anéis de segurança*” para disciplinar o tráfego de veículos no entorno do estádio. Portanto, nos dias de jogos que aconteceram nos dias 13/06, 16/06, 20/06, 25/06, 01/07 e 05/07, algumas vias foram interditadas. As linhas convencionais urbanas, envolvidas tiveram seus itinerários alterados por conta das interdições e passaram a circular por outros trajetos. (Albuquerque, *et. al* 2014, Transalvador, 2014a).

4.3 O Plano de Operação de Transporte - Linhas de Ônibus Especiais

Nos dias de jogo da Copa 2014 na Arena Fonte Nova foram disponibilizadas 10 linhas especiais de ônibus (S1 a S10), integradas a estacionamentos em *shopping centers* da cidade, ou em pontos turísticos, e aeroporto. A frota de ônibus especiais era composta de 174 ônibus, incluindo veículos destinados às pessoas com restrição de mobilidade e a Linha denominada S9 foi criada especialmente para Pessoas com Restrição de Mobilidade cuja frota era composta de 2 vans adaptadas e 5 micro-ônibus. A tabela 1 apresenta as linhas especiais criada para serem operadas nos dias de jogos da Copa 2014.

Tabela 1 - Linhas Especiais em dias de jogos e Pontos de Ônibus Especiais

Nome da Linha	Ponto Inicial	Ponto Final	Observações
S1	Shopping Barra		Em frente ao Colégio
S2	Ondina	Nazaré	Severino Vieira
S3	Rio Vermelho		
S4	Aeroporto/Norte Shopping/Arena	Vale de Nazaré	Embaixo do Viaduto do Vale de Nazaré
S5	Jardim dos Namorados		
S6	Shopping Horto Bela Vista		Em frente a Estação do Metrô
S7	Shopping Iguatemi	Avenida Bonocô	
S8	Salvador Shopping		
S9	Barra Shopping	Dique do Tororó	Em frente a Pizzaria
S10	Aeroporto/Hotéis/Praça da Sé	Praça da Sé	Terminal da Rua da Misericórdia

Fonte: Albuquerque (*et al*, 2014); Salvador (2014a)

A tarifa utilizada nas linhas S1 a S9 foi de R\$15,00 (ida e volta) e na linha S10 (linha de maior extensão) foi R\$28,00 (ida e volta).

O público que se dirigiu ao Shopping Bela Vista e utilizou a Linha S6 pôde ter acesso ao metrô (linha 01), que operou gratuitamente, mediante cadastro feito pela internet ou no próprio local, desembarcando na Estação Campo da Pólvora, local bem próximo ao Estádio (cerca de 300m).

Em relação aos horários e frequências foi constatado que as linhas especiais operaram com intervalo de saída de 5 a 10 minutos e iniciavam sua operação 4h antes do início das partidas

e encerravam 2h após o término das mesmas. A exceção foi a linha S10 (Aeroporto/Hotéis/Praça da Sé), que foi planejada para operar diariamente entre os dias 05 de junho e 10 de julho, saindo a cada 20 min. nos seguintes horários:

- Entre 06h e 20h30 nos dias em que não houver jogos;
- Entre 06h e 23h em dias dos jogos;
- Intervalos das viagens – mínimo 6min. e máximo de 12 min.

O total de viagens por ônibus realizadas nesse período foi de 1.784 e o número total de passageiros transportados foi 1.569.920. Os pontos com maior carregamento foram aqueles localizados nos *shopping centers*: Shopping Iguatemi (30.160 pass.), Shopping Salvador (22.640 pass.); Shopping Barra (21.520 pass.) e Salvador Norte (19.120 pass.) (Albuquerque *et al*, 2014; Transalvador, 2014).

A figura 1 apresenta o mapa das linhas especiais de ônibus durante a Copa do Mundo 2014, em Salvador.

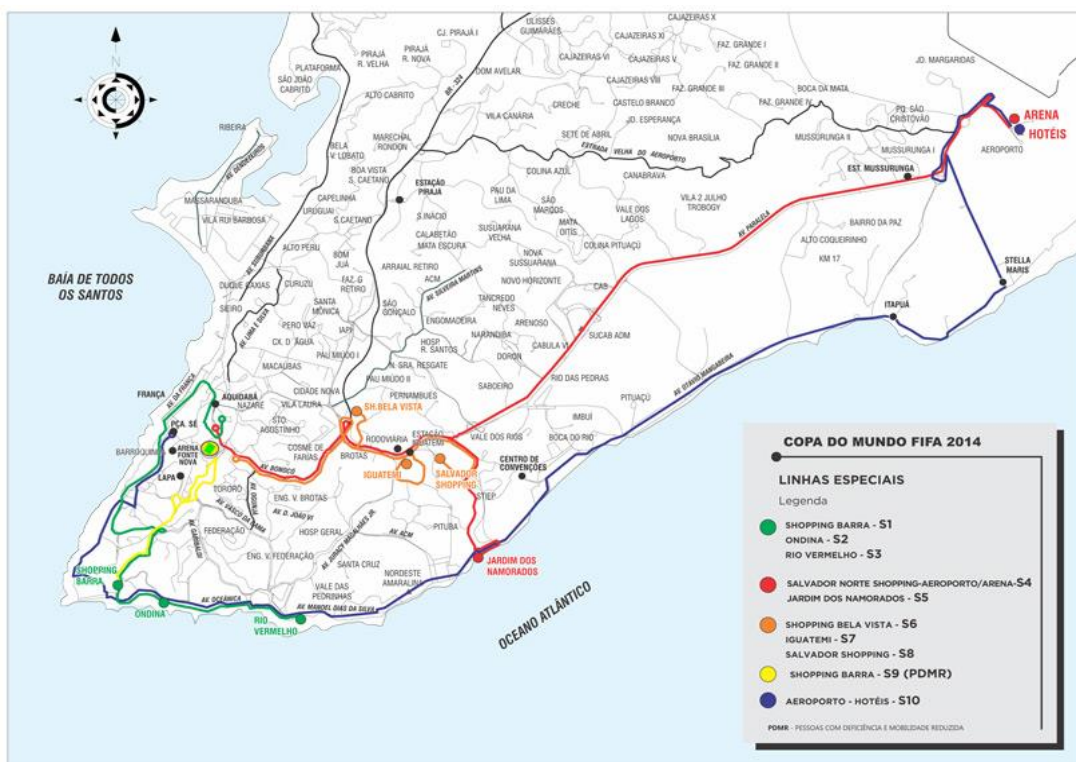


Figura 1 - Mapa das linhas especiais de ônibus para atendimento aos jogos da Copa 2014 em Salvador. Fonte: Portal da Copa (2014)

5. RESULTADOS DA APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS DE CAMPO

A pesquisa de campo foi realizada em três pontos que davam acesso a entradas diferentes do estádio e foram aplicados 825 questionários, sendo: 666 questionários do tipo “compacto trilíngue” (tinham por objetivo coletar informações básicas sobre os deslocamentos, como: local de origem das viagens, modo de deslocamento, gênero e origem do torcedor) do tipo

“*complementar*” (tinham por objetivo conhecer informações mais detalhadas sobre a qualidade dos deslocamentos) e 40 para “*peças com mobilidade reduzida*” (que tinham como objetivo conhecer com mais detalhes as condições de deslocamento do público composto por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida).

Nos questionários referentes às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida foram avaliadas: as barreiras que dificultam e/ou impedem a permanência com segurança e autonomia na Arena Fonte Nova; como também, verificação dos impedimentos encontrados nas rotas de pedestres no entorno e que permitem o acesso; e condições de circulação no interior da Arena.

Os resultados dos questionários do tipo “*compacto trilingue*” demonstraram que maior parte do público de uma maneira geral era originado da própria cidade de Salvador/BA, apesar da existência de um número considerável de turistas de São Paulo, Espanha, da Colômbia e da Bélgica. A maior parte dos deslocamentos se deu a partir do Aeroporto (21%), ou seja, muitas pessoas vieram diretamente do Aeroporto para o local de realização dos jogos (Arena Fonte Nova). Foram locais com maior origem de viagens, os seguintes bairros: Barra (9%), Pituba (9%) e Caminho das Árvores (7%), áreas de maior renda da cidade, sendo que Barra está mais próximo do estádio. Vale ressaltar ainda, que nestes bairros há concentração de equipamentos de hospedagem. O público, na sua maioria homens da faixa etária entre 26 e 40 anos, se deslocou para o estádio predominantemente através de automóvel, ônibus (esquema de ônibus especial) e táxi.

A partir dos questionários complementares ao questionário compacto trilingue, pôde-se observar alguns comportamentos sobre os deslocamentos das pessoas que se dirigiram ao estádio.

- **Origem do local de onde caminhou a pé até o estádio** - sobre a origem do local de onde caminhou a pé até o estádio (desde a origem da viagem, ou do ponto de ônibus, ou de metrô, de onde deixou o carro, desceu do táxi, etc.) observou-se que a maior parte das pessoas caminhou a partir de locais próximos ao estádio distantes a aproximadamente 200 m a 1 km do estádio, distância aceitável de caminhada.
- **Tempo de caminhada até o estádio** - a maior parte dos entrevistados caminhou até 5 minutos e de 5 a 10 minutos para chegar ao estádio.
- **Qualidade do deslocamento a pé até o estádio** - a maior parte dos entrevistados considerou a qualidade do deslocamento a pé até o estádio como bom ou muito bom.
- **Qualidade do deslocamento por transporte individual motorizado** - sobre a qualidade do deslocamento por transporte individual motorizado a maior parte considerou como bom ou muito bom, resultado semelhante para a procura de estacionamento.
- **Local de estacionamento** - a maior parte dos usuários do transporte individual estacionou os veículos em bairros situados de 1 a 2 km do estádio.
- **Motivo de não ir de automóvel ao estádio** – apesar da existência de locais de estacionamento próximo ao estádio a maior parte dos que vieram por outros modos de

transporte (não o automóvel) considerou como motivo de não vir de carro a complicação (ou dificuldade) que teriam para estacionar.

- **Qualidade da viagem através de transporte público coletivo** - A qualidade da viagem através de transporte público coletivo foi considerada boa (38%) ou muito boa (35%) na maior parte dos entrevistados.

A operação das linhas de ônibus especiais foi avaliada como o principal motivo que influenciariam as pessoas considerar a qualidade da viagem através de transporte público coletivo como boa. Foi verificado que 84% dos entrevistados afirmaram a tendência a voltar a utilizar o mesmo modo de transporte no próximo jogo, que possivelmente iriam assistir no estádio. Mesmo assim alguns pontos negativos foram observados, tais como: (i) reclamação por parte do usuário referente ao valor da tarifa; (ii) insuficiência do transporte “S” no retorno, após os jogos; (iii) insuficiência nas informações dos pontos no retorno.

Na avaliação dos resultados específicos dos questionários aplicados às pessoas com restrição de mobilidade constatou-se que a maior parte dos entrevistados era de Salvador, de bairros de alta e média renda da cidade. Quanto à faixa etária, observou-se que a maior parte das pessoas entrevistadas tinha idade de 36 a 40 anos (35%) e de 41 a 55 anos (30%).

A maior parte dos entrevistados (80%) dos que tinham deficiência física se locomovia através de cadeira de rodas com propulsão manual e entre esses 62% necessitavam de auxílio no deslocamento. O tempo de caminhada das pessoas com deficiência variou muito: 25% das pessoas tiveram mais de 30 minutos para se deslocar, e 25% menos de 5 min. As opiniões sobre a qualidade do piso foram diversas.

A maior parte considerou a qualidade do piso como muito bom (27%), 20% considerou como muito ruim, 20% como regular e 23% não informaram. Em relação ao espaço de circulação a maior parte, 35%, considerou como muito ruim e 28% não informou sua opinião. Finalmente, ao serem questionados se utilizariam o mesmo modo de transporte para ir ao evento 86% responderam que sim.

Vale ressaltar que, no plano de acesso ao estádio, foram concebidas diversas “rotas acessíveis”, ou seja, a requalificação das vias de articulação com a Arena Fonte Nova entre os estacionamentos do entorno, o Porto de Salvador e as Estações de Metrô de Brotas e do Campo da Pólvora. Aquelas que foram executadas não foram utilizadas efetivamente pelas pessoas com deficiência. Na realidade a maior parte das pessoas com deficiência ou redução de mobilidade acessaram o estádio de futebol através dos serviços disponibilizados pelos “ônibus especiais” (S9) mesmo assim, essas pessoas avaliaram como bom o espaço livre de circulação no entorno e no interior da Arena Fonte Nova conforme foi citado acima.

Por fim, ficou constatado a pouca participação das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, fortalecendo a afirmativa de que a “acessibilidade universal” ainda é uma meta a ser perseguida com efetividade para garantir equiparação e igualdade de direitos.

6 CONCLUSÕES

Observou-se que houve mobilização de grande estrutura para realizar operação e fiscalização de trânsito e transportes, por parte do poder público, assim como de segurança pública, para garantir o sucesso do evento, que trouxe uma significativa mudança na rotina da cidade envolvendo todas as esferas de governo. O poder público se organizou e se modernizou para operação e fiscalização no período do evento.

De forma geral as condições para deslocamento foram consideradas satisfatórias e demandou a articulação entre diferentes esferas do poder público e destes com a iniciativa privada. Um exemplo é de que foi desenvolvida uma operação integrada com esquema especial de ônibus, integração ônibus/metrô, e estacionamentos para veículos nos *shoppings centers* integrados com ônibus e metrô, bastante utilizado.

A execução de planos operacionais de transporte realizados durante este evento, de forma integrada, representou um legado importante para a cidade, quanto à mobilidade e que devem ter seus resultados avaliados e aprimorados para outros eventos futuros, contemplando modos de deslocamentos mais sustentáveis. Os projetos de mobilidade, como o metrô e o PROVIA não foram implantados na sua totalidade, até a realização do evento, entretanto constituíram nos principais legados quanto à mobilidade urbana, para Salvador, após a sua realização.

7. REFERÊNCIAS

Albuquerque, C., *et. al.* (2014) **Transporte regular: funcionamento do transporte público regular durante a Copa do Mundo FIFA 2014 em Salvador**, Salvador: Curso Superior de tecnologia em Transporte terrestre/UFBA.

Centro de Controle Monitora Ruas de Salvador no Primeiro Dia da Copa do Mundo <<http://www.blogdothame.blog.br/v1/tag/centro-integrado-de-comando-e-controle-cicc/>> Acesso em 18 de ago, de 2014.

CONFEA (2014). Apresentação realizada pelo Governo do Estado da Bahia em 12 de abril de 2011: Seminário CONFEA/CREA-BA: Acompanhamento Obras da Copa. Disponível em: <http://www.confearg.br/media/ba_palestra3.pdf>. Acesso de 10 de julho de 2014.

Costa, G. (2013) **Sediar megaeventos esportivos vale à pena?** O Social em Questão - Ano XVI - nº 29.

Gordilho, S. A. (2014). **Cidade Seletiva e Exclusividade Urbana – megaeventos, grandes projetos e a Copa 2014 em Salvador**. In: *Metrópoles na Atualidade Brasileiras-transformações, tensões e desafios na Região Metropolitana de Salvador*. Salvador: EDUFBA.

Governo do Estado da Bahia (2014) **Projetos – Mobilidade Urbana – Copa 2014**. Disponível em: <http://www.secopa.ba.gov.br/projetos/mobilidade-urbana>. Acesso em 10 de julho de 2014.

IBGE (2014). Cidades.

<<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=292740&search=bahia|salvador>> . Acesso em 10 de ago, de 2014.

Marques, E. *et all* (2012). **Avaliação do planejamento de transporte em nível estratégico das cidades-sede da Copa de 2014**. Revista Eixo, n. 1, v. 1, jan-jun 2012.

Portal da Copa(2014). **Dicas para se deslocar em Salvador**. Disponível em: <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/sedes/salvador/mobilidade>>. Acesso em 10 de jun. de 2014

Portal da Copa (2014). **Obras de rotas de pedestres (entorno)**. Disponível em: <http://www.portal2014.org.br/andamento-obras/89/Obras+de+Rotas+de+Pedestres+entorno.html>. Acesso em 10 de out. de 2014

Salvador (2010). **Salvador Capital Mundial**. Salvador: Prefeitura Municipal do Salvador.

Santos, A. L. ; França, A.; César, A.; Forgaça, I. (2014). **Escolta na Copa do mundo do Brasil 2014**. Salvador: Curso Superior de tecnologia em Transporte terrestre/UFBA

Transalvador (2014a). **Plano Operacional das Linhas Convencionais**. Disponível em: <<http://www.copa.transalvador.salvador.ba.gov.br/>> . Acesso em junho de 2014.

Transalvador (2014b). **Transalvador monta esquema de transporte para a copa**. Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/?pagina=noticia&i=909>> acesso em julho de 2014.

Vainer, C. (2011). **Cidade da Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro**. Congresso ANPUR, Rio de Janeiro.

Agradecimentos:

A equipe do CETRAMA agradece ao CNPq pelo auxílio financeiro para o desenvolvimento de Projeto UFBA na Copa, ao pesquisador Antônio Roque dos Santos e aos alunos bolsistas de Iniciação Científica: Camiles de Oliveira David; Cecílio José de A. e Silva Junior; Gean Roger Silva Cardoso; Janaildes Sousa Costa.