UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO

AMANDA CABRAL DA SILVA

Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016

São Paulo
2018

AMANDA CABRAL DA SILVA

Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-graduação em Turismo.

Versão corrigida contendo as alterações solicitadas pela comissão julgadora em 22 de novembro de 2017. A versão original encontra-se em acervo reservado na Biblioteca da EACH – USP e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP (BDTD), de acordo com a Resolução CoPGr 6018, de 13 de outubro de 2011.

Área de Concentração: Desenvolvimento do Turismo

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Ricci Uvinha

São Paulo
2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

(Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Biblioteca)
CRB-8 4625

Silva, Amanda Cabral da

Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016 /
Amanda Cabral da Silva ; orientador, Ricardo Ricci Uvinha. –
2018.

188 f. : il

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-
Graduação em Turismo, Escola de Artes, Ciências e
Humanidades, Universidade de São Paulo, em 2017.

Versão corrigida

1. Turismo - Rio de Janeiro (RJ). 2. Mobilidade urbana -
Rio de Janeiro (RJ). 3. Jogos Olímpicos - Rio de Janeiro
(RJ). 4. Rio 2016. I. Uvinha, Ricardo Ricci, orient. II.
Título.

CDD 22.ed. – 910.98153

Nome: SILVA, Amanda Cabral da

Título: Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para obtenção do título de mestre em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo.

Área de concentração:
Desenvolvimento do Turismo

Aprovado em: 22 de novembro de 2017.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Edegar Luis Tomazzoni

Universidade de São Paulo (EACH – USP)

Prof. Dra. Flávia Ulian

Faculdade de Tecnologia de São Paulo (FATEC)

Prof. Dr. Alexandre Leonarde

Universidade São Judas Tadeu (USJT)

*Dedico esta pesquisa à minha mãe Helenice, meu pai Cicero, minha avó Luzia e
in memoriam ao meu amigo Douglas da Silva Ribeiro.*

AGRADECIMENTOS

À Deus, São Judas Tadeu e aos Orixás, por me darem forças em todos momentos e direcionarem a minha trajetória profissional.

À minha mãe Helenice, meu pai Cicero e minha avó Luzia, que sempre me motivaram e me incentivaram a estudar desde pequena, me apoiaram na escolha da minha profissão e me dão todo suporte para continuar com os estudos, eu amo vocês.

À Capes pelo fomento e auxílio financeiro que permitiu minha dedicação para este estudo.

Ao meu amigo Willi Klink que não mediu esforços, noites, estudo e empenho pra eu conseguir completar esta grande jornada. Sou grata por toda troca de conhecimento e aprendizados juntos, esta parceria continuará sempre.

Aos meu colegas de Mestrado, Amanda Damião, Ana Oliveira, Daniela Tineo, Eduardo Duarte, Eriberto Sousa, Fábio Ortiz e Roberta Riberto, pelas experiências, conhecimentos e todo companheirismo nesta jornada.

Aos amigos da Escola de Artes e Comunicação – ECA USP, pela possibilidade de atuação acadêmica junto ao Programa PAE, assim como por todos momentos compartilhados. Em especial, meu agradecimento à Professora Débora Braga, por todo ensinamento e confiança.

Aos Professores do Programa do Mestrado em Turismo, em especial meu orientador Ricardo Uvinha, pela dedicação e todo conhecimento difundido e por acreditarem no futuro da nossa área.

Aos meus amigos da Escola de Artes Ciências e Humanidades – EACH USP, que motivaram, me ajudaram e colecionam momentos especiais comigo há 7 anos.

À todos meus amigos, pela paciência e compreensão nestes últimos tempos de dedicação exclusiva ao estudo, especialmente ao meu amigo Lucas Marques que me motiva sempre.

À bibliotecária Sandra, por todo conhecimento difundido e pela paciência na reta final deste estudo.

Gratidão!

“Keep travelling...”

(Autor desconhecido)

RESUMO

SILVA, Amanda Cabral da. **Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016**. 2018. 188p. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Versão corrigida.

Os Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, fizeram com que a infraestrutura da cidade fosse modificada permitindo uma transformação no sistema de transportes. Esta pesquisa analisou a mobilidade turística durante a realização dos Jogos. Buscou-se compreender a disposição dos atrativos turísticos na cidade do Rio de Janeiro e a localização das regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) no sentido da mobilidade. Verificou-se a existência da integração dos meios de transporte com as regiões Olímpicas e também com os atrativos turísticos. Analisou-se os aperfeiçoamentos nos meios de transportes de modo a permitir o acesso aos atrativos turísticos para um futuro legado. A metodologia utilizada foi exploratória, de caráter qualitativo, na qual foi realizada pesquisa bibliográfica, documental e de campo, pelo método de aplicação de questionários a turistas e por meio da observação participante. As entrevistas estruturadas contaram com uma amostra aleatória de 100 turistas, a partir das quatro regiões Olímpicas. Na observação participante, foram selecionados cinco atrativos turísticos, dentre os dez divulgados pelo governo para o turista e o morador local vivenciar a cidade durante a realização dos Jogos. Como resultado, identificou-se que houve uma mobilidade turística dado a nova disposição dos meios de transporte, em média avaliada como regular. Questões como informações turísticas, segurança e sinalização também ficaram em média avaliativa regular. Notou-se que os meios de transporte, assim como a mobilidade da cidade foram aperfeiçoados para os jogos Olímpicos, deixando de contemplar os atrativos turísticos presentes.

Palavras-chave: Rio de Janeiro. Mobilidade turística. Jogos Olímpicos de Verão. Turismo.

ABSTRACT

SILVA, Amanda Cabral da. **Tourist mobility in the Rio 2016 Summer Olympic Games**. 2018. 188p. Dissertation (Master of Science) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2018. Corrected version.

The Rio 2016 Summer Olympics Games has caused a modification in the city infrastructure allowing a transformation in the transport system. This research analysed the tourist mobility during the Games. It was sought to understand the disposition of tourist attractions in the city of Rio de Janeiro and the location of the Olympic Zones (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro and Maracanã) in the sense of mobility. The integration existence of the means of transport for the Olympic Zones and also for the tourist attractions has been verified and the improvements in Rio de Janeiro's means of transports were analysed in order to allow access to tourist attractions for a future legacy. The methodology used was exploratory, of qualitative character, in which a bibliographical, documentary and field research was carried out, through the method of applying questionnaires to tourists and through participant observation. The structured interviews had a random sample of 100 tourists, from the four Olympic Zones. For the participant observation, five tourist attractions were selected, among the ten reported by the government for the tourist and the local resident to experience the city during the Games. As a result, it was identified that there was a tourist mobility given the new arrangement of means of transport, on average evaluated as regular. Issues such as tourist information, security and signaling were also averaged on a regular basis. It was noted that the means of transport, as well as the mobility of the city were improved for the Olympic Games, but failing to contemplate the present tourist attractions.

Keywords: Rio de Janeiro. Tourist mobility. Summer Olympic Games. Tourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Disposição dos atrativos turísticos apresentado pelo governo.....	61
Figura 2 – Cartão RioCard de atrativos turísticos.....	73
Figura 3 – Cartão RioCard mascotes Olímpicos.....	74
Figura 4 – Terminais da cidade do Rio de Janeiro.....	75
Figura 5 – Mobilidade na cidade do Rio de Janeiro.....	76
Figura 6 – Percurso do BRT.....	78
Figura 7 – Percurso do Metrô.....	79
Figura 8 – Percurso do VLT.....	81
Figura 9 – Percurso do Trem SuperVia.....	82
Figura 10 – Regiões Olímpicas.....	83
Figura 11 – Região Olímpica Barra da Tijuca e Mobilidade.....	85
Figura 12 – Região Olímpica Copacabana e Mobilidade.....	86
Figura 13 – Região Olímpica Deodoro e Mobilidade.....	88
Figura 14 – Região Olímpica Maracanã e Mobilidade.....	89
Figura 15 – Origem geral dos turistas.....	105
Figura 16 – Origem dos entrevistados.....	106
Figura 17 – Origem dos turistas brasileiros.....	108
Figura 18 – Local de hospedagem no Rio de Janeiro.....	112

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Tipologia dos transportes.....	35
Quadro 2 – Atrativos turísticos do Rio de Janeiro divulgados pelo governo.....	95
Quadro 3 – Avaliações dos atrativos turísticos no <i>site</i> TripAdvisor.....	96
Quadro 4 – Atrativos turísticos e datas da observação participante.....	96
Quadro 5 – Mobilidade regiões Olímpicas.....	97
Quadro 6 – Mobilidade atrativos turísticos.....	97

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição de entrevistas por região Olímpica.....	102
Gráfico 2 – Período de permanência na cidade do Rio de Janeiro.....	104
Gráfico 3 – Meio de transporte utilizado para chegar na cidade do Rio de Janeiro.....	109
Gráfico 4 – Hospedagem na cidade do Rio de Janeiro.....	111
Gráfico 5 – Avaliação da oferta de transportes na região que ficou hospedado..	118
Gráfico 6 – Regiões Olímpicas visitadas.....	120
Gráfico 7 – Avaliação da segurança no deslocamento na cidade do Rio de Janeiro.....	135
Gráfico 8 – Avaliação da sinalização turística nos meios de transporte.....	135
Gráfico 9 – Informações nos meios de transporte.....	136
Gráfico 10 – Onde buscou as informações.....	137
Gráfico 11 – Avaliação geral sobre a mobilidade turística durante os Jogos	138

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Data das entrevistas.....	102
Tabela 2 – Motivo da viagem.....	103
Tabela 3 – Período de permanência na cidade do Rio de Janeiro.....	103
Tabela 4 – Origem geral dos turistas.....	104
Tabela 5 – Origem dos entrevistados.....	106
Tabela 6 – Origem do turistas internacionais.....	107
Tabela 7 – Origem dos turistas brasileiros.....	108
Tabela 8 – Meio de transporte utilizado para chegar na cidade do Rio de Janeiro.....	109
Tabela 9 – Hospedagem na cidade do Rio de Janeiro.....	110
Tabela 10 – Local de hospedagem.....	112
Tabela 11 – Meio de transporte utilizado até o meio de hospedagem.....	115
Tabela 12 – Primeiro meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem.....	115
Tabela 13 – Segundo meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem.....	116
Tabela 14 – Terceiro meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem.....	116
Tabela 15 – Quarto meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem.....	117
Tabela 16 – Avaliação da oferta de transportes na região que ficou hospedado.....	117
Tabela 17 – Quantidade de regiões Olímpicas visitadas.....	119
Tabela 18 – Regiões Olímpicas visitadas.....	119
Tabela 19 – Quantidade de atrativos turísticos visitados.....	121
Tabela 20 – Atrativos turísticos visitados.....	122
Tabela 21 – Avaliação geral dos transportes.....	124
Tabela 22 – Avaliação geral dos transportes.....	124
Tabela 23 – Frequência de uso ônibus.....	125
Tabela 24 – Frequência de uso Metrô.....	125

Tabela 25 – Frequência de uso trem SuperVia.....	126
Tabela 26 – Frequência de uso bicicleta.....	126
Tabela 27 – Frequência de uso VLT.....	127
Tabela 28 – Frequência de uso Táxi.....	127
Tabela 29 – Frequência de uso Uber.....	128
Tabela 30 – Frequência de uso BRT.....	128
Tabela 31 – Avaliação geral dos transportes.....	129
Tabela 32 – Avaliação geral dos transportes.....	129
Tabela 33 – Frequência de uso ônibus.....	130
Tabela 34 – Frequência de uso Metrô.....	130
Tabela 35 – Frequência de uso trem SuperVia.....	131
Tabela 36 – Frequência de uso da bicicleta.....	131
Tabela 37 – Frequência de uso VLT.....	131
Tabela 38 – Frequência de uso Táxi.....	132
Tabela 39 – Frequência de uso Uber.....	132
Tabela 40 – Frequência de uso BRT.....	132
Tabela 41 – Estimativa de gastos na mobilidade na cidade do Rio de Janeiro...	134
Tabela 42 – Avaliação da segurança no deslocamento na cidade do Rio de Janeiro.....	134
Tabela 43 – Avaliação da sinalização turística nos meios de transporte.....	135
Tabela 44 – Informações nos meios de transporte.....	136
Tabela 45 – Onde buscou as informações.....	137
Tabela 46 – Avaliação geral sobre mobilidade turística na cidade do Rio de Janeiro durante os Jogos	137

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEOC	Associação Brasileira de Empresas de Eventos
APO	Autoridade Pública Olímpica
APX	Alimentação Pelo Solo
BMX	<i>Bicycle Moto Cross</i>
BRS	<i>Bus Rapid System</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
COB	Comitê Olímpico Brasileiro
COI	Comitê Olímpico Internacional
COT	Centro Olímpico de Treinamento
DTTO	Divisão de Transportes e Tráfego Olímpico
FIFA	<i>Fédération Internationale de Football Association</i>
MTUR	Ministério do Turismo
PAC	Plano de Aceleração de Crescimento
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	18
2.	A CIDADE, A MOBILIDADE E O TURISMO.....	21
2.1	CONTEXTUALIZAÇÃO.....	21
2.2	A MOBILIDADE NAS CIDADES.....	27
2.3	O TURISMO E SUAS INTER-RELAÇÕES COM AS CIDADES.....	39
3.	MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E O TURISMO.....	44
3.1	PANORAMA DOS EVENTOS.....	44
3.2	MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E SUAS ESPECIFICIDADES.....	45
4.	JOGOS OLÍMPICOS DE VERÃO RIO 2016.....	56
4.1	A CIDADE DO RIO DE JANEIRO.....	56
4.1.1	<i>O TURISMO.....</i>	<i>57</i>
4.1.2	<i>O RIO DE JANEIRO E OS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS.....</i>	<i>61</i>
4.2	<i>CENÁRIO DOS JOGOS OLÍMPICOS DE VERÃO RIO 2016.....</i>	<i>62</i>
4.2.1	<i>RIO DE JANEIRO E OS TRANSPORTES.....</i>	<i>67</i>
4.2.2	<i>REGIÕES OLÍMPICAS.....</i>	<i>82</i>
5.	METODOLOGIA.....	90
6.	DISCUSSÃO DOS DADOS.....	95
6.1	OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE.....	95
6.2	ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS.....	102
7.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	146
	REFERÊNCIAS.....	149

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO TURISTAS.....	160
APÊNDICE B- ANÁLISE OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE.....	162
APÊNDICE C – AGENDA GERAL JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016.....	176
APÊNDICE D – AGENDA GERAL JOGOS BARRA DA TIJUCA.....	177
APÊNDICE E – AGENDA GERAL JOGOS COPACABANA.....	178
APÊNDICE F – AGENDA GERAL JOGOS DEODORO.....	179
APÊNDICE G – AGENDA GERAL JOGOS MARACANÃ.....	180
APÊNDICE H – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE BARRA DA TIJUCA.....	181
APÊNDICE I – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE BARRA DA TIJUCA.....	182
APÊNDICE J – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE COPACABANA.....	183
APÊNDICE K – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE DEODORO.....	184
APÊNDICE L – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE MARACANÃ.....	185
APÊNDICE M – MOBILIDADE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	186
APÊNDICE N – REGIÕES OLÍMPICAS, MOBILIDADE E ATRATIVOS DO GOVERNO.....	187
APÊNDICE O – REGIÕES OLÍMPICAS, MOBILIDADE E ATRATIVOS OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE.....	188

1. INTRODUÇÃO

A cidade no tempo atual, tem como um de seus elementos fundamentais na vida urbana a mobilidade, visto que a cidade pode ser compreendida por três tipos de sistemas: o de produção, o de reprodução e o de circulação. O espaço urbano perpassa o espaço de produção para tornar-se produtivo, no qual condições de deslocamento são inerentes a distribuição espacial das atividades, estado este das funções e serviços urbanos (VASCONCELLOS, 2001).

As cidades demandam cada vez mais infraestrutura no que diz respeito aos meios de transporte, para permitir a nova dinâmica da cidade e baseada em uma mobilidade que priorize o transporte público interconectado, ações de melhoria devem ser pensadas levando em conta diversos fenômenos e segmentos que são inerentes a locomoção, como é o caso do turismo.

A atividade turística se apropria de melhorias na questão da infraestrutura das cidades, permitindo compor novos usos e significados, no qual novas possibilidades são criadas no desenvolvimento, como no consumo no que se refere a turistas, mas também a moradores. Para esta dinâmica, a mobilidade dos usuários dos transportes nas cidades é fundamental, até a chegada no destino, mas também imprescindível dentro dela (FERNANDES, 2013).

O crescimento do turismo em dada localidade, ou a expansão da atividade, por vezes tem como base a acessibilidade a seus atrativos. A acessibilidade permite, apoia e sustenta o crescimento, também estimula para a prática do turismo, como influencia direta e indiretamente a experiência do visitante durante a viagem, de modo fundamental para o sucesso ou fracasso da atividade turística (PAGE, 2001).

Apresentada tais questões acerca da mobilidade, medidas no que se refere aos transportes e suas conexões são necessárias para agregar valor a destinação turística, assim como ser instrumento de forma a minimizar problemas nas cidades, servindo como estímulo ao uso do transporte público compartilhado entre turistas e residentes, sendo este de qualidade, não apenas ao que se refere sobre funcionalidade e comodidade, mas também que seja pensada a questão da sustentabilidade e a poluição, por parte deste segmento (PALHARES, 2002).

Neste cenário das cidades, graças aos avanços tecnológicos, fenômeno da globalização, o fomento da atividade turística e a busca por um ideal que estabeleça

inter-relação, conexão entre os povos e sentimento de pertencimento, os eventos, principalmente os de maiores proporções, como é o caso dos megaeventos esportivos, aparecem como uma oportunidade de divulgar a cidade que os sedia, no que se refere às mais diversas áreas, e se planejado, permite um legado positivo.

Diante da oportunidade de sediar um megaevento esportivo, que perpassa a questão econômica e política, tem-se a integração e a oportunidade de transformação e promoção da cidade. Para além da visibilidade da sede do megaevento, tem-se a oportunidade de repensar a infraestrutura da cidade, bem como a possibilidade de atender antigas demandas que podem ser viabilizadas pelo fenômeno dos megaeventos esportivos.

A partir do momento em que o Brasil foi escolhido como sede de dois megaeventos esportivos, Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014 e Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, muitos estudos acerca de impactos, viabilidades e legados foram desenvolvidos, que por vezes apresentavam a dúvida quanto a infraestrutura e necessidades de gastos que poderiam ser investidos em outros mecanismos e ações para a qualidade de vida da população, sendo assim alvo diário de críticas.

Se por um lado o grande aporte no que se refere à infraestrutura do Brasil para sediar megaeventos esportivos eram questionados, por outro, caso não houvessem os megaeventos esportivos, dadas ações que concernem a infraestrutura da cidade, necessárias a atual dinâmica destas, poderiam demorar a serem realizadas, principalmente no que se refere ao meios de transporte.

Por esta vertente, foi escolhida como cidade do presente estudo o Rio de Janeiro, dado receber variados eventos e megaeventos de tipologia esportiva, como os Jogos Pan-Americanos de 2007, Jogos Mundiais Militares de 2011, Copa do Mundo de Futebol Fifa 2014 e por fim, Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, sendo este último megaevento esportivo escolhido para a presente pesquisa.

Com este intuito, o presente estudo, analisou a “Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016”. Enquanto problema de pesquisa tem-se: Considerando as diversas transformações pelas quais passa atualmente a cidade do Rio de Janeiro por ocorrência dos megaeventos esportivos, principalmente no que tange os meios de transporte e mobilidade na cidade, houve uma mobilidade turística durante a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016? O objetivo geral foi a análise da mobilidade turística durante a realização dos Jogos. E como objetivos específicos:

1. Compreendeu-se a disposição dos atrativos turísticos na cidade do Rio de Janeiro e a localização das regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) no sentido da mobilidade;
2. Verificou-se a existência da integração dos meios de transporte com as regiões Olímpicas e também com os atrativos turísticos;
3. Analisou-se os aperfeiçoamentos nos meios de transportes de modo a permitir o acesso aos atrativos turísticos para um futuro legado.

A pesquisa está apresentada no que refere-se a estrutura teórica pela presente introdução, seguida de referencial teórico, metodologia, discussão e análise dos dados, considerações finais, referências e apêndices. O referencial teórico está estruturado em três itens. O primeiro item apresenta a relação entre a cidade, a mobilidade e o turismo. O item subsequente retrata a relação entre os megaeventos esportivos e o turismo, e como último item tem-se um conjunto de informações acerca dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016.

Nos itens posteriores estão a metodologia e a discussão dos dados. A pesquisa contou com amostra intencional de 100 turistas durante a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, com 25 questionários igualmente aplicados nas quatro regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) para a compreensão da mobilidade turística na cidade, bem como a avaliação destes acerca desta questão. Além de observação participante, no qual foi possível compreender a lógica do turismo na cidade do Rio de Janeiro, de modo a entender se o turismo e o acesso aos atrativos turísticos que compõe a cidade foram pensados para fomentar a atividade turística por outros espaços, que não as regiões Olímpicas durante a realização dos Jogos. Em sequência apresenta-se as considerações finais, referências e, por fim, os apêndices.

2. A CIDADE, A MOBILIDADE E O TURISMO

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

As cidades nada mais são do que ambientes artificiais criados pela ação do homem ao longo dos decorrentes anos de história. Em sua construção, é utilizado o espaço natural, como base, gradativamente modificada pela cultura dos povos. Deste modo, a cidade é a expressão máxima do *habitat* de evolução e desenvolvimento do ser humano. Neste meio físico, ficam os registros, as marcas do tempo, a evolução urbana, assim como seus aspectos econômicos, sociais, culturais e organizacionais (OLIVEIRA, 1998).

O ambiente das cidades é um complexo, influenciado por diversos fatores que interagem, impactam, desdobram, modelam e transformam progressivamente o contexto urbano, toda sua dinâmica e complexidade, sendo de difícil definição, visto suas diversas relações. Mas, para uma ampla compreensão:

[...] a cidade é, antes de mais nada, trabalho objetivado, materializado, que aparece através da relação entre construído (casas, ruas, avenidas, estradas, edificações, praças) e o não construído (o natural) de um lado, e do movimento de outro, no que se refere ao deslocamento de homens e mercadorias. A paisagem traz as marcas de momentos históricos diferentes produzidos pela articulação entre o novo e o velho (CARLOS, 2005, p.50).

Em permanente transformação, as cidades refletem então, diversas formas de consumo que a reinventam, por consequência produzem um desarranjo entre espaço e tempo, mesclando tempo e espaço em uma solução dinâmica interconectada (SILVEIRA, 2002).

O crescimento das cidades ocorrem pela comercialização de bens e serviços e na importação destes, com o maior poder aquisitivo da sociedade, permite-se uma melhor condição de vida. Primeiramente, as cidades foram impulsionadas pelo comércio, mas rapidamente deu-se lugar às indústrias. A especialização destas indústrias, caracterizou as cidades como produtoras de automóveis, cidades produtoras de vestuários, entre diversos outros segmentos, impulsionando assim sua formação (ALDRIGUI, 2011).

Em áreas geograficamente distintas, as cidades se formam ao entorno de atividades econômicas, identidade coletiva, sociabilidade e busca de qualidade de

vida, assim como oportunidades. Com aparências distintas e ofertas diversificadas, as cidades se caracterizam como marcas singulares (STEVENSON, 2003, trad. nossa).

Outra maneira de desenvolvimento das cidades é o marketing territorial. As cidades nas últimas décadas têm-se mobilizado para tornarem-se atraentes e com isso receberem variados investimentos. As cidades, assim são compreendidas como marcas, contribuindo para tornarem-se desejadas, incrementando o turismo. Ou seja, muitas vezes a fonte de desenvolvimento local (CARVALHO, 2010).

Com o aperfeiçoamento das novas tecnologias, principalmente na área de telecomunicações, as cidades deixaram de concorrer apenas em nível local, regional ou nacional, para assim competir entre cidades fisicamente distantes, sendo compreendidas como cidades globais (ALDRIGUI, 2011).

Neste contexto Aaker (2003) ressalta as cidades “marca” como uma cidade que seja percebida por públicos diferentes, por sua identidade diferenciada e atrativa, sendo comum a atribuição de personalidade aos lugares. A relação entre sociedade e cidade é cada vez mais forte. O que acontece em uma reflete diretamente na outra. Visto que mais da metade da população vive nas cidades, faz-se necessário uma ampla compreensão da mesma através de estudos que apontem suas diversas inter-relações.

O estudo das cidades é divergente dependendo da área que a analisa (BENEVOLO, 2011). Neste intuito Chemin (2011) ressalta que a cidade é um espaço de permanente transformação, visto suas características e processos socioespaciais, interessantes às mais diversas áreas do conhecimento. Com apenas a observação da cidade é perceptível diversas frações do espaço urbano, que revelam informações distintas sobre a sociedade, sua organização, cultura e dinâmica por diferentes ângulos, interessando assim diversas áreas do saber.

As cidades são, por vezes objetos dos mais variados tipos de pesquisa, resultado de diversas singularidades e multidisciplinaridades, passíveis de muitas possibilidades de análise. Neste sentido, compreender a sua dinâmica é algo complexo e minucioso, exigindo atenção sobre outros segmentos que se inter-relacionam e influenciam direta e indiretamente os espaços urbanos. Tem-se que:

É na cidade que estamos colhendo os frutos, bons e ruins, das rápidas transformações pelas quais a civilização passou nas últimas décadas. Vivemos a emergência de novos modos de vida e, conseqüentemente, de

novas formas de aglomeração urbana, em virtude de fenômenos como a exaustão da economia industrial, a globalização financeira, a diversidade cultural, a transformação da composição familiar e os avanços das tecnologias da informação (MORENO, 2002, p.11).

Entende-se que a compreensão das novas necessidades e anseios de uma cidade interfere e é cada vez mais interferida por processos diretos e indiretos estabelecidos por uma sociedade exigente e com necessidades diferenciadas, por incremento das tecnologias e processos do espaço de vida no ambiente urbano.

O ambiente urbano é espaço territorializado, no qual se encontram as cidades. Sendo pequena, ou uma metrópole, a cidade pulsa, vive, agride, seduz, se recria e transforma quem nela vive. A cidade é viva, com dinamismo próprio, identidade única, desta forma deve ser entendida como bem cultural (CASTROGIOVANNI, 2000).

A cidade, dinâmica, se refaz a cada dia, pelas diversas inter-relações estabelecidas pelo fenômeno do processo urbano. Novas construções, um novo paisagismo, reformas, relações que moldam e modificam o espaço ao longo do tempo, frente aos avanços tecnológicos e as novas tendências, assim como os fluxos, conhecido como mobilidade, que impactam diretamente a cidade ao longo do tempo (HARVEY, 2013).

As cidades, sendo estas turísticas ou não, assim como os produtos, possuem uma imagem, como um posicionamento de mercado, demanda potencial, que requerer divulgação. As cidades, precisam ser planejadas, como um produto, se quiserem ser atrativas para o turismo, negócios e eventos, assim como é fundamental melhorar sua imagem (PEREIRA, 2001).

Ressalta-se que as grandes cidades globais, cada vez mais almejam uma diferenciação, seja cultural, econômica, ou política, para serem atrativas frente ao capital estrangeiro, a busca por novos investimentos, sejam eles de recursos ou de atividades que permitam um marketing do destino. Tem-se aqui o caso das Olimpíadas de Verão e Inverno, como outros megaeventos que permitem reformas ou criação de espaços que já eram necessários à cidade, ou simplesmente uma nova oportunidade de pensar seus espaços e usos.

O processo de transformações nas cidades por um novo modo de vida e relações dos elementos culturais estão atrelados à viabilização do turismo e do lazer. Os novos espaços, construídos e reutilizados em prol dos eventos como no caso do Rio de Janeiro, tem-se os megaeventos esportivos e todo questionamento

acerca do futuro legado no que refere-se ao lazer, turismo, e para a mobilidade da cidade (CASTROGIOVANNI, 2000).

As transformações nas cidades também são influenciadas pela arquitetura e urbanismo, principalmente os destinos turísticos, visto que a cenarização do espaço é fundamental para a atividade turística. A atratividade demanda ações estratégicas que valorizem patrimônio histórico-arquitetônico e urbano (SILVA, 2004).

Com o continuado processo de urbanização, observa-se os reflexos de tais mudanças nos indivíduos, que vivem a cidade em seus momentos de obrigações e tempo livre. Destaca-se então a carência de um compromisso mais afetivo, na relação cidade e habitante, quando se fala diretamente do desenvolvimento urbano. A propósito, os problemas gerados pelos espaços urbanos afetam diretamente o homem, como estresse, violência, sedentarismo, solidão e problemas sociais. A população por sua vez, além de impactar direta e indiretamente o meio urbano, deveria ter uma maior participação ativa nas escolhas, bem como reivindicações de sua cidade (REQUIXA, 1980).

Observar as cidades é sempre um prazer distinto, apesar de parecer comum este panorama urbano. A cidade, construção física e imaginária, pertence a um lugar, mas também pertence ao todo geográfico. O tecido urbano, dinâmico, é fruto de todo um processo histórico-social de uma sociedade, que parte de um processo que compõe a leitura corporal (CASTROGIOVANNI, 2000). Em concordância com o autor, há uma constante construção de significações de uma cidade, visto a cada momento em que é observada, tem-se sentimentos, significados e associações diferenciadas. A cidade não é apenas o que pode ser visto, mas também o que é sentido, transmitido, além da hospitalidade propiciada.

O fenômeno da urbanização está ligado à história moderna. Os espaços urbanos são fiéis representações dos macromovimentos sociais. Compreendendo as cidades como um recorte do mundo, independente de sua dimensão política, econômica, social e geográfica, desenvolvem-se de acordo com necessidades e demandas individuais, coletivas, políticas e privada, de movimentos sociais que impactam e são impactadas pelo local e global, dado o fenômeno da globalização. As mudanças urbanas, provocam modificações na sociedade nem sempre benéficas do ponto de vista do arranjo social e cotidiano de fenômenos que tem como base o espaço, como o caso do turismo (CASTROGIOVANNI, 2000). Deste modo:

A ordenação urbana compreende o processo de organização dos elementos que compõe o espaço urbano de acordo com o estabelecimento de relações de ordem, com base na construção de uma hierarquia de valores, no caso, com o objetivo de facilitar o desenvolvimento das atividades turísticas. A ordenação turística é a busca conveniente dos meios existentes no espaço para o sucesso das propostas relativas às atividades turísticas (CASTROGIOVANNI, 2000, p. 23).

No Brasil, a partir de 1970, o processo de urbanização obtém novo patamar, do ponto de vista qualitativo e quantitativo. Pensando a revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica de 1950, teve-se primeiramente uma urbanização aglomerada, com aumento do número da população respectiva, dos núcleos superiores a 20 mil habitantes, seguido de urbanização concentrada, sendo esta a multiplicação de cidades de tamanho intermediário, para assim alcançar posteriormente o estágio de metropolização, sendo este o aumento considerável do número de cidades caracterizadas como milionárias e de grandes cidades médias, algo em torno de meio milhão de habitantes (SANTOS, 2008).

No Brasil, os processos de urbanização e industrialização atingiram seu auge na década de 1970, no qual a população foi estimulada a deslocar-se das zonas rurais para as cidades, estas majoritariamente de médio e grande porte, motivadas por melhores condições e qualidade de vida, assim como emprego e moradia. Vale destacar que a consolidação destes centros urbanos partiu de conflitos de interesse entre poder público, iniciativa privada, instituições sociais, além da própria população, sendo majoritariamente buscado benefícios econômicos, lucro e produção em larga escala (MARCELLINO, 1983; REQUIXA, 1980).

Outro elemento a ser destacado é a paisagem urbana, em constante mudança, mas também ícone de uma dada localidade. A veiculação da imagem de uma cidade, seu conhecimento e promoção global torna-se possível identificar temas que caracterizem localidades turísticas. A singularidade e a atratividade de cada espaço urbano induz e permite relações políticas econômicas, assim como sociais anteriormente complexas, mas alavancadas com os avanços tecnológicos e o processo de globalização (SILVA, 2004).

O fenômeno da globalização perpetua e está inserido em todas ações da vida cotidiana, mesmo quando passa despercebido. Dinâmico e se auto-criando a globalização impulsiona a economia, as políticas, bem como relações sociais, propagação de conhecimento e dissemina cada vez mais processos e informações entre os espaços. Para tanto:

A globalização é entendida de forma sintética, como um processo dinâmico de crescente e complexa integração entre questões econômicas, sociais, políticas, culturais e ambientais que acontecem em uma escala planetária, reduzindo e até anulando o peso anterior de restrições espaciais (a fricção da distância) e temporais, com a integração em tempo real. Por conseguinte há um enorme potencial de interação em todas as escalas do espaço geográfico, unindo o local e o global (SILVA; CARVALHO; SILVA, 2009, p.2).

É importante salientar que a globalização permitiu e acelerou processos, assim como diminuiu fronteiras, estreitou relações, conectou povos, ampliou redes colaborativas e transformou a dinâmica das cidades. Assim como a cidade e seu processo de urbanização é interpretado diferentemente dependendo da área de estudo, a globalização também é multifacetada e passível de diversas leituras e interpretações.

Como afirma Milton Santos “o espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há um espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares” (SANTOS, 2002, p.16). As relações estabelecidas e as redes de cooperação entre os lugares estabelecem uma nova dinâmica de sociedade.

É notório o acentuado processo de transformação que a sociedade e as cidades enfrentam neste último século. Dentre os percussores deste processo, podem-se elencar para fins deste trabalho a globalização, os avanços tecnológicos, a dinâmica econômica e política, as relações sociais, a difusão do conhecimento, e o próprio capital. Como outros diversos fatores que impactam direta e indiretamente nestas transformações.

Compreender cidades contemporâneas, urbanas é transcendente a apenas o fenômeno da globalização, e perpetua questões geográficas, políticas, econômicas, comportamentais e socioculturais que são manifestadas no ambiente urbano e impactam como exercem influência nas diversas esferas de vida da sociedade. Questões estas complexas que não podem ser interpretadas isoladamente, se não em conjunto uma das outras. Suas ligações são indissociáveis do contexto, relações sociais, representações, turismo, desenvolvimento espacial, fixos e fluxos, interconectividade e questões inerentes e específicas a cada localidade (HAYLLAR et al., 2011). O autor ainda aponta para a questão:

Decifrar o ambiente urbano e a forma como o turismo acontece dentro dele requer uma estrutura que ajude a organizar a linha de raciocínio que se aplica às áreas turísticas urbanas e que promova um maior entendimento

delas. Uma estrutura que seja capaz de atingir tais metas seria extremamente útil para pesquisadores, educadores, políticos e possíveis patrocinadores de pesquisas futuras (HAYLLAR, 2011, p.41).

Os problemas enfrentados pelas cidades inicialmente têm de ser em escala macro, em nível de políticas nacionais que estabeleçam e assegurem a distribuição dos recursos de forma mais equilibrada. A transição do crescimento para desenvolvimento por vezes é prejudicada e interrompida pela descontinuidade de políticas e ações públicas que fomentem o planejamento. Problemas compreendidos como da cidade não devem ser analisados separadamente de problemas que ocorrem na cidade, sua direta relação são aspectos do mesmo universo, da mesma realidade, interagindo e impactando uma a outra, não podem ficar separados como fenômenos de forma absoluta (GRINOVER, 2007).

Estudar as cidades é buscar elementos e estruturas que a tornem boa para seus moradores e conseqüentemente para turistas. O título de cidade hospitaleira não é cabível em uma população que não tem suas necessidades atendidas de forma concreta. As esferas sociais, culturais, históricas, econômicas, políticas, ambientais e educacionais são indissociáveis de toda e qualquer transformação urbana. Atentar-se a este fato é compreender a cidade como multifacetada, dinâmica e complexa. E mais do que isso, é ter meios de poder vivenciar a cidade, ou seja, ter a mobilidade necessária para sua dinâmica.

2.2 A MOBILIDADE NAS CIDADES

O sentido de viajar foi modificado, tanto fisicamente, como por uma nova inserção, a virtual. O atual viajar inclui mudanças, compartilhamento em tempo real de sentimentos e vivências, mas ainda carrega os propósitos singulares de todas viagens, o deslocamento.

A mobilidade é um fenômeno geográfico, que possui diversas relações territoriais e materiais, no que diz respeito a corporeidade, como também à produção social. Deste modo a conexão de espaço-tempo torna-se cada vez mais complexa (CRESSWELL, 2006; KELLERMAN, 2006, trad. nossa). Ressalta-se que sob esta vertente:

A mobilidade geográfica pode constituir-se de deslocamentos cotidianos recorrentes, fruto da separação entre lugar de trabalho e habitação

(migração pendular), de movimentos destinados às compras e ao lazer, ou, ainda, resultar de ritmos sazonais, imposições de ordem natural, etc. Os deslocamentos duráveis, com mudança de residência, podem ser impostos (deportação, exílio, êxodo) ou desejados (mudanças de vida) (BALBIM, 2004, p.4).

Quando apresentados os sentidos da mobilidade, Urry (2000, trad. nossa) apresenta que o primeiro diz respeito a capacidade de se mover, o segundo, está associado ao sentido dos dispositivos móveis, já o terceiro é o objeto dos estudos das chamadas ciências sociais, e por fim o quarto, que se refere à circulação dos povos. A mobilidade então, é um fenômeno social complexo, que está ligado a dimensões físicas, econômicas e corporais, que se relacionam com o campo da cultura afetiva, imaginária, individual e também espacial.

Ainda de acordo com o autor, há diversos tipos de mobilidades que demonstram movimento assim como sua estrita relação com o campo social, sendo estas: 1) pessoas que migram por refúgio ou por não terem um lar; 2) viagens de negócios; 3) as chamadas excursões; 4) viagens para refúgios de descanso; 5) viagens para tratamento de saúde; 6) viagens de cunho militar; 7) viagens da terceira idade; 8) viagens de turismo propriamente dita; 9) visita a familiares e amigos; 10) viagens em prol do trabalho, entre diversas outras tipologias de viagens.

A própria estrutura da sociedade acarreta transformações na mobilidade. A sociedade vive sua dinâmica interligada a diversos fatores: tempo, espaço, pessoas, mercadorias, informações, conectados por redes de transporte, fundamentais para a vida no tempo contemporâneo. Assim a dinâmica socioespacial mundial, é cada vez mais afetada por deslocamentos de grandes distâncias e curta duração.

A mobilidade também é compreendida como um estilo de vida, é o diferencial da sociedade contemporânea, globalizada e internacionalizada, diminuindo fronteiras, associando diversos fenômenos para a compreensão de suas variadas transformações (CRESSWELL, 2006). Vale pensar a influência da globalização neste processo:

A mobilidade de pessoas, no âmbito internacional, foi, efetivamente, afetada com a globalização. O fluxo turístico, em determinados espaços e lugares, é moldado pelo processo de globalização, requerendo um entendimento do turismo como um fenômeno que está estritamente ligado ao cotidiano, à constituição de comunidades e ao funcionamento do sistema social e natural, e não como um fenômeno social independente (FERNANDES, 2013, p. 520).

Pensando a mobilidade como junção de vários modais de transportes, a mobilidade turística está relacionada a várias formas de mobilidade. Além dos fluxos, as vias são necessárias, não apenas para os transportes, mas também para os fixos (edificações). Muitos investimentos são construídos na rota dos transportes, como meios de hospedagem e serviços de apoio ao fenômeno turístico. O turismo pode ser apresentado como um dos propósitos da mobilidade atual (URRY, 2000, trad. nossa).

Os transportes concebem a forma de deslocamento, como se chegar no destino. Em muitas viagens o meio de transporte é o “atrativo principal”. Com o processo de globalização, a relação entre os transportes e o turismo se fortalece. A mobilidade é fundamental. Como oportunidade, os empresários investem nos fixos (equipamentos de apoio aos fluxos) e o tornam tão atrativos quanto o deslocamento.

A mobilidade fomenta a relação entre destinos, instiga viajantes para novas experiências, graças ao incremento dos meios de transporte. Este por sua vez, alavanca o arranjo produtivo do turismo, além de ser complemento para a atividade. Os meios de transporte são fundamentais para a sociedade trabalhar, ter acesso a saúde, lazer e educação (SIMON; GASTAL; SANTOS, 2014).

As vias, os fixos e os fluxos, estão em constante transformações, dado a globalização e a dinâmica da sociedade. Neste intuito as vias, os fixos e os fluxos, como a própria mobilidade podem ser compreendidas como motivação turística em prol de uma vivência cultural diversificada.

A mobilidade do turista é compreendida como temporária, isto é, sem mobilidade não há o fenômeno do turismo, sendo voluntariado a mobilidade dos fluxos turísticos. A mobilidade é pertencente ao campo dos que tem acesso ao segmento do turismo, e foi modificada em prol de valores e dos signos, deixando de ser apenas espacial e prática (VIARD, 2011, trad. nossa). Por sua vez:

O turismo supõe viagem e lazer, assim a mobilidade de fluxos, seja de viajantes, moedas, capital e trabalho está no cerne da atividade. Apesar da complexidade em conceituar turismo e da flexibilidade dos conceitos adotados ao admitirem diferentes motivações fragilizarem a conceituação, há concordância entre os autores em relacionar turismo à viagem fora do lugar de residência implicando em retorno. O turismo realiza-se em tempo livre, e envolve lazer e viagem, pois o fazer turismo se concretiza com deslocamento do lugar de residência ao destino turístico. Turismo envolve tempo e espaço (CORIOLANO, FERNANDES, 2014, p.23).

Nesta linha de pensamento, Fagnoni (2010, trad.nossa) apresenta que as mobilidades ligadas ao lazer e ao turismo estão no centro da hipermobilidade urbana. Este autor ainda reitera a importância da mobilidade turística na dinâmica atual urbana e na produção de lugares. Deste modo, o turismo é o único fenômeno que permite a mobilidade voluntária.

O atual movimento das pessoas, caracterizado como mobilidade turística, encontra raízes na vontade intrínseca do indivíduo de relacionar e conhecer o outro, sua cultura e forma de vida, bem como os lugares que os rodeiam. Então quando questionado, a razão pela qual o indivíduo viaja, esta prática antecede o fenômeno da atividade turística propriamente dita (FAGNONI, 2010, trad. nossa).

O turismo é um componente da mobilidade, mas não um processo migratório propriamente dito, inserido nos fluxos migratórios. Alguns autores compreendem o turismo no contexto da mobilidade. Esse estudo compreende a importância e as diversas relações que o turismo estabelece com o ir e vir da sociedade, não podendo excluir assim a atividade dos fluxos migratórios.

A mobilidade turística é passível de diversas definições, mas não se distancia da definição de turismo propriamente dita. A mobilidade turística também corresponde aos deslocamentos de pelo menos uma noite, fora de sua residência e espaços cotidianos, com os mais diversos propósitos. Outros campos do saber devem levar em conta a mobilidade turística pela sua influência organizacional espacial, econômica e política de diversos destinos (LEJOUX, 2007, trad. nossa).

Diante de algumas definições a presente pesquisa compreende o conceito de mobilidade como a relação entre o deslocamento de pessoas ao longo do espaço urbano, com o propósito de facilitar com qualidade e conforto por um preço justo o percurso por vias apropriadas, segurança, sinalização e acessibilidade.

A mobilidade urbana está presente desde o começo do século XIX, no qual o meio de locomoção em terra era executada por cavalos, como meio de transporte. Todavia este tipo de transporte foi aos poucos substituído pelos automóveis no início do século XX, com tecnologia e força para incremento econômico. No Brasil em especial, a expansão do uso dos carros impulsionou o desenvolvimento e uso majoritário do transporte rodoviário, destacado na Constituição de 1934, bem como políticas públicas para carros e motocicletas vigentes até os tempos atuais (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Ao longo da década de 1970, a desordem junto ao crescimento da urbanização, dado o fenômeno da globalização, resultou em uma série de problemas no transporte urbano utilizado pela sociedade brasileira. Foi no período de 1974 a 1982 que o governo, posteriormente a manifestações realizadas nas grandes cidades, que o transporte coletivo público e suas más condições de uso foram colocadas em pauta (GOMIDE; GALINDO, 2013).

Destaca-se que a mobilidade urbana não se restringe e relaciona-se somente com os meios de transporte, mas com a cidade, a sociedade, ocupação e dinâmica dos espaços urbanos, seus fixos e fluxos, economia, políticas, qualidade de vida e mais outros diversos influenciadores diretos e indiretos nesta relação. Assim, solucionar problemas da sociedade, não deve ser estabelecida pelo imediatismo, e sim uma ação a longo prazo que vise o engajamento de todas partes interessadas, sociedade civil, setor privado e público.

A disposição e oferta dos transportes não é suficiente por si só ao estímulo do desenvolvimento do turismo, no entanto pode ser um facilitador, caso sejam pensadas estratégias que promovam desenvolvimento de atrativos turísticos, meios de hospedagem e uma experiência urbana diferenciada (PAGE, 2001).

Não existe um consenso na definição de meio de transporte público terrestre, alguns autores como Vasconcellos (2012) Guimarães (2012) e a Própria Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana Nº 12587 de janeiro de 2012, são divergentes no conceito de transporte público.

Para tanto o presente estudo compreende transporte público terrestre todo meio de transporte cuja o usuário não é proprietário, acessível a toda população por um custo determinado, com características de frequência diária de deslocamento, gerenciados por empresas públicas ou privadas. Este meio de transporte público pode ser coletivo com itinerários e preços fixados pelo poder público (ônibus, metrô, trem, VLT e BRT), ou individual, serviço intermediado por veículo de aluguel para realização de viagens individualizadas, mediante pagamento que varia de acordo com o percurso (táxi, uber, carro de aluguel), atualmente este serviço também pode ser compartilhado com outros passageiros se desejado.

A questão do transporte público não se limita a questão tarifária, como também a qualidade, conforto, tempo e deslocamento, acessibilidade e condições de uso, como atração perante o transporte individual. A falta de políticas públicas

eficazes resultou em uma má prestação de serviço deste modal em várias destinações (SILVEIRA; COCCO, 2013).

Para além destas questões apresentadas, a mobilidade urbana é de grande importância no crescimento ordenado da cidade, para o deslocamento com qualidade dos usuários ao longo do espaço urbano. O conjunto que engloba a mobilidade também envolve a pavimentação, as vias, as calçadas, como é estabelecido o acesso aos espaços, aos meios de transporte, sinalização, tráfego, acessibilidade e peculiaridades dependendo do público.

A necessidade de políticas para a mobilidade urbana deve ser tratada em vários âmbitos, que sobressaia o Ministério das Cidades e dos Transportes, mas que seja pensada por todos os Ministérios e também pelo setor privado que é um forte aliado. As soluções para um setor que impacta diretamente todos outros pode ser melhor pensada e analisada quando o planejamento engloba todos interessados (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Com o propósito de aprimorar a mobilidade nas cidade, no ano de 2012 o Governo Federal Brasileiro criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece parâmetros para executar no meio urbano uma política de mobilidade eficiente, além de propor ações e programas que promovam o deslocamento com comodidade e qualidade. Sobre tudo, esta política prioriza a sustentabilidade na cidade, com uma mobilidade urbana responsável (BRASIL. CAPACIDADES, 2013). A nova compreensão de mobilidade urbana está baseada nos seguintes princípios:

- Diminuir o aumento de viagens motorizadas;
- Repensar o desenho urbano em função do pedestre e do transporte coletivo;
- Repensar a circulação de veículos, não sendo o automóvel o único determinante ou critério da organização da cidade;
- Desenvolver meios não motorizados de transporte;
- Reconhecer a importância do deslocamento de pedestres;
- Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- Priorizar o transporte coletivo;
- Considerar outros meios de transporte;
- Estruturar a gestão local, afirmando o papel regulador do município na prestação de serviços (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012b, p.23).

Destaca-se o fato que entrou em vigor em 13 de abril de 2012 a Lei de Mobilidade Urbana, legislação esta compreendida como um mecanismo de política urbana. Ressalta-se que a referida lei é dotada de diretrizes e princípios que promulgam a mobilidade urbana por todo país (BRASIL. CAPACIDADES, 2013).

A mobilidade sustentável, está baseada em um sistema de transportes interligado, no qual estabelece inovações no sistema de transporte individual, integração entre os modais (terrestre, aéreo, aquaviário e ferroviário) e priorização para o uso do transporte coletivo de qualidade. O fenômeno da mobilidade urbana está dentre os maiores desafios para as cidades sustentáveis (LEITE; AWAD, 2012). Fato este que não é novidade para autoridades e para sociedade.

As pessoas só vão reivindicar uma mobilidade de qualidade e sustentável quando compreenderem como elas podem influenciar nesse processo e o quão benéfico para qualidade e estilo de vida este novo método pode ser. Para mudar-se as cidades, seus fixos e fluxos, se faz necessário alterar o pensamento que está intrínseco na sociedade sobre conforto, sustentabilidade e bem-estar.

Para tal fato, é primordial planejar uma nova cidade, mas com a compreensão que mobilidade urbana não é apenas a facilidade de deslocamento das pessoas na cidade por intermédio de vias interconectadas à rede de infraestrutura urbana. A cidade com uma mobilidade urbana é aquela que fornece à sociedade um deslocamento de qualidade, confortável em um tempo razoável e por um preço justo. Entender a mobilidade urbana também é a compreensão do planejamento, organização dos usos e da ocupação da cidade de modo a permitir o acesso de pessoas e bens ofertados na cidade, e não o pensamento limitado a meios de transporte e trânsito (VAZ; SANTORO, 2005).

A mobilidade é responsável pelos núcleos emissores e receptores, e pelo próprio deslocamento de viajantes dentro do destino. Esse movimento permite a acessibilidade entre os destinos turísticos, são assim facilitadores do desenvolvimento da destinação (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002). Para tanto:

Como forma de definir a atividade de transporte, mas especificamente para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ser tido como a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário (PALHARES, 2002, p.27).

Transportes são o deslocamento de pessoas ou carga (pesos ou materiais) de um local para o outro. O território brasileiro, ocupa uma área de 8.511.965 km², equivale a cerca de 47,7% de todo continente sul-americano. Em termos de fronteiras terrestres tem-se o total de 15.179 km, assim cada região possui características geográficas peculiares que precisam ser priorizadas (RODRIGUES, 2007).

Muito se fala do sistema de transporte turístico, apesar de não se diferenciar tanto da definição de transportes. Este estudo compreende a importância de contextualizar transporte turístico segundo a definição de Paolillo (2001, p.12):

[...] é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores dentro dos mesmos.

Destaca-se que estes serviços são pautados em quatro modais: ferroviário, rodoviário, hidroviário e aéreo, sendo divididos por três elementos físicos: a via, o terminal e o veículo, (também conhecido como unidade de transporte), acrescentando-se o elemento força motriz. Faz-se necessário um aprofundamento em cada um dos elementos destacados, que serão apresentados a seguir com base em Paolillo (2001):

Quando trata-se das vias, estas podem ser naturais, como o curso das águas e o ar, ou artificiais, como as rodovias e ferrovias. O custo é influenciado pela infraestrutura e manutenção empregada, como também pela mão-de-obra que a gera, além da necessidade de materiais técnicos e de apoio, como toda rede de tráfego, sinalização e interligação entre os modais.

Já a questão dos terminais de transporte, destaca-se ser este, o início e o fim de uma viagem. Em alguns espaços, é possível fazer a baldeação, transbordo ou conexão entre outros modais e meios de transporte. Estes terminais ofertam serviços de acordo com as necessidades dos passageiros, sendo a infraestrutura de suporte, como locais de alimentação, postos de informações, lojas e sanitários. A estrutura desses, estão diretamente atreladas aos tipos de transporte e suas especificidades (PAOLILLO, 2001).

Já os veículos, também denominados unidades de transporte, exigem uma via específica de operação. Tem-se os veículos versáteis, quando pensado em mobilidade, caso dos automóveis, ônibus, aeronaves e embarcações, como outros

que não possuem versatilidade, caso dos trens que se restringem a uma via específica.

Por fim, apresenta-se a força motriz, ou propulsão, que teve por base a tração animal, passando pela força do vento e ao longo do tempo foi substituída por outras forças de energia, caso da máquina a vapor e motores de combustão interna, chegando a propulsores a jato. A velocidade do veículo é definida então pela propulsão, mas diretamente influenciada pela velocidade do veículo, bem como sua via.

Diversas vias, terminais, unidades de transporte e força motriz que estabelecem uma dinâmica fluída, mas diretamente dependente do correto funcionamento de cada meio de transporte, individual para uma mobilidade eficaz, mas também eficiente. Entende-se a importância do detalhamento da tipologia dos transportes para um maior aprofundamento da presente questão. O quadro a seguir ilustra a tipologia dos transportes:

Quadro 1 - Tipologia dos transportes

Modal	Equipamento
Marítimo Fluvial Lacustre	Navios e outras embarcações (balsas, hydrofoils ...)
Ferroviário	Trens, automotrizes e outras composições (bondes, teleféricos ...)
Rodoviário	Ônibus, automóveis e outros veículos (motocicleta, bicicleta ...)
Aéreo	Aviões e outras aeronaves (helicópteros, balões ...)

Fonte: Paolillo e Rejowski (2002, p.14)

Independente do transporte e seu modal, cada elemento é importante nesta interação complexa, denominada mobilidade e interconectividade entre os modais, suas demandas, especificidades e diferenças precisam ser estudadas e compreendidas como um composto, influenciável por elementos diretos e indiretos, como fatores naturais climáticos, demandas diferenciadas e falhas. Relações de um conjunto que impacta a sociedade como um todo, moradores locais em suas obrigações, momentos de lazer, como também os turistas. A seguir serão mencionadas características acerca dos modais:

Cada modo de transporte apresenta vantagens e desvantagens, por isso a intermodalidade permite que viajantes utilizem, ao longo de toda viagem, o

modo de transporte mais eficiente possível [...]. O rodoviário, por exemplo, oferece flexibilidade porta-a-porta que permite que o turista se desloque entre os diversos terminais de transporte e seus destinos finais. No ferroviário, carros adicionais podem ser adicionados (leito, panorâmico, etc.), permitindo flexibilidade em relação à sazonalidade, mas necessita de integração, pois em raros casos é porta a porta. O modo aéreo favorece o turismo de média e longa distância devido a velocidade e alcance mundial, porém, em função do alto consumo de combustível e excessiva regulamentação, é muito suscetível a fatores políticos e econômicos externos. O modo aquaviário apresenta grande capacidade de carga e conforto, porém baixa velocidade, além de demandar grandes estruturas para atracção em portos (LOHMANN; FRAGA; CASTRO 2013, p.10).

Ao longo de anos, o transporte marítimo foi privilegiado no transporte internacional, fato este que se manteve até meados da década de 1960. Nos dias atuais é um dos meios de transporte menos utilizados para o transporte de passageiros em turismo, diretamente influenciado por outro meio de transporte, o aéreo. Ressalta-se o fato de que barcos de passageiros e a vapor, exceto os transatlânticos, foram substituídos pelos cruzeiros, um produto em crescimento na perspectiva de produto turístico diferenciado, passando de apenas um meio de transporte de deslocamento dos turistas, mas ganhando o caráter de próprio atrativo turístico (PAOLILLO, 2001).

Tratando-se de Brasil, os cruzeiros marítimos iniciaram efetivamente seu mercado a partir de 1995, com a Emenda Constitucional nº 7, no qual liberou-se a navegação de cabotagem para passageiros pelo terminal. Após este marco, as companhias estrangeiras interessaram-se a levar cruzeiros de verão pela costa do Brasil. Já os cruzeiros e o turismo fluvial, principalmente nas Bacias Amazônica, Franciscana e Paraguai-Paraná-Tiête, há um escasso interesse assim como publicações acerca de condições, que demandam operações, visto sua menor expressão, caráter esporádico, como operações irregulares (PAOLILLO, 2001).

O modal ferroviário é um elemento central de peso a ser melhor explorado no Brasil. Meio de transporte este de pessoas e mercadorias que se constitui de trilhos, equipamentos complementares e auxiliares, infraestrutura de apoio e outras instalações de apoio necessárias ao funcionamento de todo conjunto. Outros elementos constituem a ferrovia, carril, bitola, tronco, ramais, automotriz ou litorina, entre outros (PAOLILLO, 2001). Quando se trata da oferta turística do modal ferroviário brasileiro, compreende-se que é irrelevante comparado à oferta de outros modais.

Já o modal rodoviário utiliza no deslocamento o carro (propriedade particular ou serviço pago) e o ônibus (fretado ou de linhas regulares). Este setor é responsável pela maior parte das viagens nacionais. Em alguns estados, a privatização rodoviária apresenta melhorias e benefícios, como equipamentos de apoio e segurança, assim como sua conservação. Mas destaca-se que o valor cobrado nestas rodovias é elevado quando comparado às não privatizadas (PAOLILLO, 2001).

Por fim o modal aéreo é o setor de maior crescimento do turismo doméstico e internacional das últimas décadas. Este é um setor estratégico para diversas economias mundiais. Os avanços tecnológicos proporcionaram o rápido alcance para destinos turísticos jamais imaginados ao longo da história. Vale lembrar que o turismo se apropria dos vôos regulares, como também dos vôos *charter* (fretado), assim como a aviação tem duas categorias básicas, a militar e a civil (aviação comercial, companhias aéreas de transporte de carga e passageiros) (PAOLILLO, 2001).

A importância dos transportes para o turismo é inquestionável. O deslocamento e a mobilidade são responsáveis pela acessibilidade e facilitadores de todos segmentos turísticos. Cada modalidade apresenta sua peculiaridade, como vantagens e desvantagens para a sociedade e para o turismo, influenciando na competitividade e atração turística. Modais interconectados são uma necessidade eminente e não mais um diferencial.

Neste mesmo sentido, Lohmann; Fraga; Castro (2013) ressaltam que a relação entre turismo e transportes é simbiótica, sendo o deslocamento humano o de união. Uma vez que, todo viajante utiliza o meio de transporte para chegar ao seu destino, que em diversos casos demandam utilizar vários modais para contemplar seu percurso, este deve ser valorizado pela oportunidade de desenvolvimento do destino, como a oportunidade de aprimorar o conforto, eficiência e tecnologias peculiares que permitem redes de transporte cada vez melhor infraestruturadas.

Redes de transporte são o conjunto de ligações de diversos modos de transportes e seus terminais de integração. A existência de uma rede de transportes está condicionada a diversos fatores de acordo com os atributos de cada modo (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013, p.13).

A relação estabelecida entre o turismo e os transportes tem como ponto comum a união e o deslocamento humano. Deste modo, os turistas, independente

do seu propósito de viagem utilizam ao menos um meio de transporte para chegar no destino. Em virtude dessa inter-relação entre o fenômeno turístico e os transportes o desenvolvimento de destino podem ser alavancados ou não, dado a eficiência ou ausência do sistema de transportes (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013).

A atividade turística, nos padrões que atualmente é divulgada e conhecida, somente pode tomar tamanha dimensão visto seu desenvolvimento tecnológico e transformação nos meios de transporte, como sua interconectividade. Viagens para grandes distâncias, jamais anteriormente imaginadas são possíveis graças a esta nova relação da mobilidade por todo globo, estabelecendo uma nova dinâmica econômica, política e social da atividade turística. Entretanto todos esses avanços tecnológicos também geram ameaças, como queima excessiva de combustíveis fósseis, poluição, desde atmosférica até sonora, falta de cuidado com o meio ambiente, como outros impactos diretos e indiretos (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013).

Muito fala-se que por intermédio das tecnologias, o avião e os automóveis são os grandes percussores da intensificação, como frequência do turismo de massa, hoje presente em âmbito mundial. O transporte aéreo é o agente facilitador do acesso rápido e seguro as mais variadas tipologia de viagem, eliminando diversas barreiras geográficas. Já o transporte terrestre, em destaque os automóveis fazem parte do cotidiano de centenas de pessoas por todos os países, impulsionando também o turismo doméstico, bem como de curta e média distância (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013).

O estudo do espaço, como observado anteriormente, não é um tema novo na ciência. O espaço turístico, indissociável do espaço da sociedade local, tem sido pouco focalizado dentro dos estudos do turismo. A produção teórica acerca do turismo tem como enfoque primordialmente questões econômicas, por vezes negligenciando aspectos culturais, ambientais e sociais (CHEMIN, 2011). Mais que estudar outras questões acerca do turismo, é preciso estudar suas inter-relações e oportunidades.

2.3 O TURISMO E SUAS INTER-RELAÇÃO COM AS CIDADES

A análise entre a relação do turismo com o espaço tem destaque para o conjunto social, no qual são valorizadas características geográficas, paisagísticas, assim favorecendo um tipo específico de temporalidade moderna. Entende-se que o turismo, como fenômeno social tem como característica elementos motivacionais, de deslocamento, temporalidade e permanência, além de produção, que por consequência apresentam resultados no campo econômico, ambiental, cultural e social. Interação esta que permite diversas reflexões do mercado e acadêmicas, além de governamental (CHEMIN, 2011).

Pessoas que detêm de disposição e meios para fazer turismo, têm sido atraídas para as cidades e áreas urbanas para experimentarem uma gama vasta e múltipla de opções de atividades disponíveis desde a época histórica dos Peregrinos, como o Grand Tour Europeu, até a atualidade. Foi a concentração de diversas experiências, por sua variedade e qualidade de atividades e tributos que atraiu e colocou as áreas urbanas como espaços valorizados pelo fenômeno do turismo (KARSKI, 1990, trad. nossa).

Algumas cidades têm e terão maior sucesso em relação a outras quando se trata de turismo. Independente de patrimônio, diversos atrativos turísticos, potencial paisagístico, ordenação urbana, disposição de infraestrutura turística, ordem social, mobilidade urbana e diversos fatores diretamente e indiretamente relacionados, estas questões não ditam o sucesso de um destino. Todavia experiências dotadas de maior infraestrutura podem influenciar no sucesso de uma destinação turística (HAYLLAR, 2011).

Destaca-se que o turismo urbano, em detrimento das cidades globais, praticamente extinguem sua sazonalidade em função de demandas diferenciadas, turistas a lazer, a eventos, a negócios que movimentam a economia local independente de estações do ano, épocas festivas e diversos outros fatores que influenciam no fenômeno do turismo.

O anseio por se mundializar, ser um destino conceituado e especializado está dentre os objetivos primordiais no desenvolvimento do gigantesco movimento turístico internacional. Cada local busca sua diversidade que o reitera como único. Por este viés, compreende-se que dentre as últimas análises, o turismo está entre o

setor mais globalizado, perdendo apenas para o setor financeiro (GRINOVER, 2007).

As cidades buscam a consolidação no *ranking* de produtos culturais e turísticos importantes, visto que conhecê-las é o desejo de diversos viajantes e de profissionais do turismo que impulsionam o destino. Em pouco tempo, os planos diretores das cidades irão consultar profissionais do turismo para conseguir estabelecer cidades inteligentes e cada vez mais interconectadas setorialmente. Assim, os destinos que valorizarem o turismo a médio e longo prazo terão produtos mais qualificados e sustentáveis para atrair investimentos e uma demanda consciente (GASTAL, 2000).

Salvo destinações de turismo de natureza, o turismo em áreas urbanizadas representa quase a totalidade dos fluxos turísticos mundiais. Este fenômeno permite o reconhecimento das cidades como além de importantes núcleos emissores de turistas, mas com polos receptores de fluxos. Esta questão é basicamente pelas cidades concentrarem equipamentos e infraestrutura básica ao turismo (CRUZ, 2003).

O dado fascínio que é despertado pelas cidades, como destinações turísticas, continua nos tempos contemporâneos, visto sua oferta e oportunidade que permitem experiências diversas. Com grande influência econômica, as cidades detêm de meios de hospedagem, servindo aos diversos perfis de turistas, que usufruem de serviços de transporte, infraestrutura, entretenimento, assim como podem TER uma rica experiência cultural, dado as diversidades da cidade.

O turismo atual, no meio urbano e nas cidades é um significativo fenômeno, todavia um dos menos compreendidos. Apesar de ser preocupação por parte de pessoas que reconhecem o seu desenvolvimento econômico, a atividade não se limita somente a esta relação, apesar da grande extensão, em termos globais, além do número absoluto de pessoas que viajam e contribuem para o desenvolvimento de diversas localidades, chegando a ser descrito como um dentre os propulsores da economia mundial, as diversas outras relações precisam ser analisadas, seu rico campo de estudo amplo é efetivamente mais sério para limitantes somente ao viés econômico (COOPER; HALL; TRIGO, 2011, p. 56).

O turismo urbano está entre as multifacetadas forças econômicas, e também sociais que interferem no ambiente. Devido aos seus diversos produtos, vivências diferenciadas e experiências singulares. O produto que se tem da relação do turista com a cidade, se não monitorado, pode resultar em consequências

positivas ou negativas não planejadas, sejam estas para o turista, para a comunidade, meio ambiente e para todos setores que de alguma maneira estabelecem relação com esta atividade (EDWARDS; GRIFFIN; HAYLLAR, 2008, trad. nossa).

Neste último século, o turismo proporcionou um efeito de estabilidade para o setor econômico das cidades que acomodou o ciclo de produção e consumo. O espaço passou de majoritariamente ambiente de moradia para um espaço de lazer, troca social, consumo de bens e cultura, graças à força do trabalho, seja este o espaço construído em prol dessa nova necessidade, adaptação de espaços que tinham outra funcionalidade ou o próprio espaço natural. Na questão da atratividade urbana, o que distingue, destoa e os detalhes são as singularidades que os turistas buscam, mas não os impedem de contemplar edificações compreendidas como padrões (SILVA, 2004).

A arquitetura e o urbanismo nas cidades turísticas desempenham papel fundamental, como cenário do espaço. Elementos estes altamente atrativos, são de interesse tanto do mercado, como do poder público, quando planejado através de estratégias que visem o desenvolvimento do turismo (SILVA, 2004).

Segundo Miguens e Mendes (2008, trad. nossa) o movimento de turistas pelo globo é consequência de uma força dinâmica entre integração do comércio local, e de mercados mundiais que permitem a economia global. As várias pessoas viajando por diversos países influenciam diretamente as economias em escala local, regional e internacional, sendo o turismo o mais rápido e de maior crescimento no mundo.

O turista a eventos e convenções, quando dispõe de tempo livre para poder viver o destino, tendem a buscar informações do que pode ser feito nas cidades, seus atrativos e meios de entretenimento, gastronomia diferenciada e cultura a ser apreciada. É de caráter comum que os itens apresentados ao visitante, tendem a ser sempre repetitivos independente do local que se é visitado, como, museus, espaços culturais, casas de shows, locais religiosos, parques públicos, zoológicos, e *skylines* que contemplem a vista da cidade.

Faz-se fundamental a compreensão que áreas funcionais turísticas são fenômeno do processo de produção da cidade, sua análise não deve se reduzir a estruturas apenas pelo viés do consumo. As economias mutáveis, assim como o capitalismo, tem diminuído a ênfase necessária condizentes a produção da

representação espacial. Assim como dadas outras forças, por algum interesse, sejam elas, de elites, municipais, corporativas ou comerciais, cada vez mais têm desempenhado importante papel na dinâmica e criação de destinos turísticos urbanos. Por vezes, não detém a atenção e o profundo estudo necessário a este fenômeno (HAYLLAR, 2011).

O turismo é apenas uma das funções da cidade, por esta vertente, a definição e o conceito de urbanização turística não basta para a compreensão do turismo urbano, visto a complexidade de suas relações e implicações. Assim está também o entendimento das intervenções urbanas e sua relação com o turismo, que o impactam diretamente (ALLIS, 2012).

As áreas urbanas, dispõe de vários cenários, no qual a atividade turística pode se desenvolver, como os sociais, culturais, físicos e estéticos. Todavia, é importante considerar que as cenas absorvidas e compartilhadas pelo turista com sua rede de contatos é majoritariamente estética e cultural. A experiência visual é complexa e se transforma à medida que os visitantes interagem com as atrações e infraestruturas das cidades (HAYLLAR, 2011).

É notório o anseio de políticos por áreas funcionais turísticas, como importante instrumento de crescimento e promoção da mudança e transformação urbana. Nos últimos anos, houve uma maior consideração, à criação, manutenção e promoção das cidades turísticas urbanas, por decorrência de forças e interesses em uma melhoria política e econômica, embutidas na ligação entre ação e estrutura (HAYLLAR, 2011).

Uma análise minuciosa do desenvolvimento de políticas, indica que as áreas funcionais turísticas são capazes de fomentar e até construir identidades urbanas distintas. O incremento de estratégias de planejamento e marketing de destinos turísticos é capaz de criar e veicular imagens deste espaço urbano. Encorajados para alterar sua imagem e infraestrutura, as cidades competem entre si para diferenciar-se e serem mais atrativas que outras (HAYLLAR, 2011).

As cidades brasileiras turísticas encontram-se sob a necessidade de se manterem atrativas e assim tentam amenizar ou solucionar problemas e conflitos comuns às mais diversas realidades, principalmente problemas estruturais históricos, visto a má distribuição de renda. Todos os problemas e conflitos urbanos só poderão ser resolvidos através de ações políticas estruturadas que demandam um longo prazo. Destaca-se que muitas cidades turísticas almejam melhorias

urbanas de caráter embelezador e imediatista, para assim evidenciar seus aspectos visuais e paisagísticos (SILVA, 2004).

Quando as pesquisas em geral, começaram valorizar e compreender de uma melhor forma a cidade e o fenômeno do turismo urbano como importante para questões acerca da experiência urbana e individual do turista, o uso de espaços específicos na experiência urbana turística foram modificados (HAYLLAR, 2011).

O estudo do turismo almeja compreender condicionantes e particularidades das cidades e sua relação com o próprio fenômeno, visto que as motivações específicas não são claras, além das diversas particularidades de vivência e experiências dos turistas (PAIVA, 2011).

Quando um local é reconhecidamente turístico, ele torna-se interessante à pesquisa em múltiplas dimensões. A investigação dos seus atributos, que sustentam sua atratividade, evidencia como se configura o espaço do fenômeno turístico. Posto esta questão, os elementos físicos, a forma, a estrutura ou as expressões culturais que lhe dão vida podem ser decisivos para a qualificação turística. Desse modo, é fundamental a essa perspectiva a relação entre o espaço atrativo, seus produtores e aqueles que são atraídos (CHEMIN, 2011).

A cidade é o que pode ser visto, sentido, interagido e apreciado. É sob este enfoque que os profissionais do turismo devem compreender a cidade. Ter criatividade e compreender que as peculiaridades possibilitam oferta diferenciada dos atrativos turísticos urbanos (CASTROGIOVANNI, 2000).

3. MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E O TURISMO

3.1 PANORAMA DOS EVENTOS

Os eventos nos tempos atuais e com o advento da globalização, ganham visibilidade mundial, transmissão simultânea, diferentemente dos eventos produzidos em outros períodos ao longo da história. Não se pode, desta maneira destacar a similaridade dos eventos em períodos passados, visto que, independente do tempo, os eventos foram e são desenvolvidos com diversos propósitos dependendo dos objetivos de seus atores. Sendo assim, os eventos são entendidos como uma maneira de promover produtos e momentos de forma singular e única que se destacam pela vivência.

Eventos é definido pelo Ministério do Turismo - MTUR como “[...] o conjunto de atividades turísticas decorrentes de encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social” (BRASIL. MTUR, 2010). Mas vale destacar que não há um consenso quanto a definição desta palavra pela sua abrangência de significados, podendo ser definida de diversas maneiras dependendo da cultura, de seus propósitos, organizadores, atores envolvidos, dentre outros, termo este genérico.

Segundo Rogers (2011), eventos é um conjunto de atividades ligadas a área de comunicação. Já Britto e Fontes (2002, p.20) afirmam que “evento é a soma de esforços e ações planejadas com o objetivo de alcançar resultados definidos junto ao seu público-alvo”.

Os eventos então, são realizados em datas, horas e lugares definidos, servindo aos mais diversos propósitos e tipologias, mas com o objetivo central de reunir um determinado público no qual permita uma interação, sendo então uma forma direta ou indireta de socialização para transmitir uma mensagem e, como afirmam Britto e Fontes (2002), objetivam resultados definidos ao seu público.

Os eventos são importantes porque agregam valor ao indivíduo participante e são atrativos porque realizam a necessidade de um dado público. Antes de tudo, são importantes porque trazem benefícios, e até mesmo legados, sejam eles econômico, político, cultural ou de realização pessoal. Estes legados podem ser experiências tão significativas que interessam à sociedade como um todo e ao

governo, além de ser estratégia para alguns setores diretamente influenciados pelos eventos (ROMANO, et al., 2015).

Há diversos critérios que podem ser utilizados quando se pensa na classificação dos eventos. Para Tenan (2002), os eventos podem ser classificados quanto à sua frequência, divididos em permanentes, esporádicos, únicos ou de oportunidade. Quanto à dimensão, de grande, médio ou pequeno porte. Quanto à área de interesse, como artísticos, científicos, cívicos, culturais, folclóricos, educativos, empresariais, esportivos, religiosos, recreativos, sociais ou governamentais. Quanto à sua tipologia, dialogais, sociais, competitivos, demonstrativos e de premiação. O grande fato é que as classificações dos eventos perpassam diversos quesitos, que vão além dos acima mencionados, e variam de autor para autor.

3.2 MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E SUAS ESPECIFICIDADES

Independente da tipologia do evento, a localidade sempre exerce grande influência na escolha da sede do evento. Os propósitos variam, mas a questão do turismo sempre está estritamente relacionada. Assim, os países buscam cada vez mais sediar eventos e megaeventos, que permitam sua visibilidade para os demais continentes, como diversos investimentos. Os megaeventos, no cotidiano estão inseridos nos mais diversos campos de conhecimento e estritamente relacionados a outros segmentos e por isso que conceitualmente eles estão inseridos em variadas áreas do saber (SILVA; BRAGA; ROMANO, 2016).

Os eventos turísticos, como no caso dos megaeventos esportivos, são altamente promissores na atualidade, visto que tendem a um potencial crescimento no mercado turístico (FUNK; BRUUN, 2007, trad. nossa). Assim, são compreendidos como uma dentre as atividades econômicas mundiais mais importantes.

Quando se trata da conceituação de megaeventos esportivos, tal abordagem é complexa e passível de diversas possibilidades, visto sua multidisciplinaridade e impacto, seja esse positivo ou negativo, em diversas áreas.

Na presente literatura sobre conceituação de megaeventos, encontram-se algumas diretrizes em comum, como a temporalidade e o espaço, além de demandar um planejamento prévio, graças à sua abrangência. Questões como sua grandiosidade, mercado-alvo específico e transmissão pelas mídias de massa,

instalações para serem reformadas ou criadas, diversos impactos, sociais, políticos e econômicos fazem parte do conceito de megaeventos quando analisado sua multidisciplinaridade.

Para Roche (1994, p.19), megaevento é “ [...] um acontecimento de curta duração, com resultados permanentes por longo tempo nas cidades e/ou países que o sediam e está associado à criação de infraestrutura e comodidades para o evento”. E neste mesmo sentido os megaeventos se caracterizam como eventos de curta duração preestabelecida, apresentando grandiosidade em termos de público, assim como, efeitos políticos e financeiros, grande transmissão televisiva, construção de diversas instalações e, grande interação com a comunidade local.

Para Contrera e Moro (2008) o megaevento é um espetáculo para a grande população, que tem a cidade moderna como cenário, em sua maioria em metrópoles¹ e megalópoles². Sendo assim, o megaevento, uma parte do espetáculo urbano.

Os megaeventos compõe o imaginário urbano, ou seja, muitas vezes redesenham as cidades e ganham visibilidade na vida cotidiana. Estar presente no cotidiano da cidade contribui para que a mesma seja um suporte comunicacional para publicidade e marketing, alavancando os negócios dos mais variados segmentos (FREITAS, 2008).

Segundo Hall (1992, trad. nossa), os megaeventos tem por sua definição “[...] grandes feiras, exposições, eventos esportivos e culturais de *status* internacional, os quais são organizados de forma regular ou de uma única vez”. Já para Ritchie (1984, trad. nossa), megaeventos são “[...] grandes eventos recorrentes ou de edição única, de duração limitada, desenvolvidos principalmente para aprimorar a consciência, o apelo e a rentabilidade de uma destinação turística no curto e/ou longo prazos”.

Para o presente trabalho, megaeventos tem como definição grandes acontecimentos, podendo ser de diversas tipologias, organizados apenas uma vez, ou de forma consecutiva, de duração limitada, mas que exige um longo tempo de preparo e interferências urbanas no local a ser sediado se bem planejado, permitem legados positivos maiores que negativos, além de compor o imaginário urbano,

¹ De acordo com Santos (1982, p. 36-37) define-se uma metrópole como: “Organismo urbano onde existe uma complexidade de funções, capazes de atender às formas de necessidades da população urbana, nacional ou regional”.

² Ainda na referida fonte, megalópole é uma extensa região urbanizada, pluripolarizada.

redesenham as cidades, sendo benéfico para o turismo, visto a promoção do país e seus atrativos turísticos, que são compreendidos como:

Elementos da cultura que, ao serem utilizados para fins turísticos, passam a atrair fluxos turísticos. São os bens e valores culturais de natureza material e imaterial produzidos pelo homem e apropriados pelo turismo, da pré-história à época atual, como testemunhos de uma cultura, representados por suas formas de expressão; modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, os objetos, os documentos, as edificações e demais espaços para destinos diversos; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (SPTURIS, [200-]).

O poder dos megaeventos esportivos, pela sua capacidade de dinamizar a economia local e veicular a imagem da cidade e país sede, levam diversos países a uma disputa pelo direito de sediá-los. São diversas oportunidades de transformação, para além do esporte.

Apesar do impacto urbano, que alteram consideravelmente o cotidiano das cidades afetando o imaginário da população e por vezes alavancando movimentos sociais, ainda não há um consenso sobre o significado dos megaeventos e todas suas influências.

Assim como coloca Matias (2011), as principais características dos megaeventos são a capacidade de mobilização de seus idealizadores, além de seu público, mas também pela ampla cobertura dos veículos de comunicação, e desenvolvimento social e econômico. A priori, quanto maior for o porte do evento, estritamente proporcionais serão seus resultados.

Os megaeventos esportivos têm um caráter extraordinário, com grande escala, por envolver um vasto público proveniente de várias nacionalidades, e sobretudo pelo tempo que demanda o preparo em um curto período de tempo. Estes eventos, são amplamente divulgados pela mídia, tanto nacional como internacional (ROCHE, 2000).

Diante de variadas definições, esta pesquisa compreende megaeventos esportivos como eventos de visibilidade nacional e internacional que acontecem em anos definidos, com sede em um único lugar ou rotativos, com o objetivo de competição através de modalidades esportivas e que permitam legados para cidade, seus moradores e turistas se planejados estrategicamente. Apresentando o contexto brasileiro:

A organização no Brasil da Copa do Mundo de futebol da FIFA em 2014 e dos Jogos Olímpicos em 2016 trouxe para nosso cotidiano um termo antes pouco conhecido e utilizado: 'megaevento'. Quase todos os dias nos deparamos com este termo nos veículos de comunicação, nos discursos dos políticos, dos administradores e dos empresários, mas também do homem comum. Podemos dizer que, com um misto de admiração, traduzida nos discursos triunfalistas a respeito da organização da Copa do Mundo e, especialmente, dos Jogos Olímpicos como 'prova' do caráter de potência emergente do Brasil, e espanto, corporificado nas críticas ao volume de recursos públicos investido nestes eventos, nas suspeitas sobre sua gestão, na preocupação com as instalações específicas e a infra-estrutura necessária, entre outras questões, o país se viu e se vê na condição e na responsabilidade de sediar os dois maiores eventos esportivos mundiais no curto intervalo de dois anos (TAVARES, 2011, p.11, grifo do autor).

Os megaeventos esportivos permitem colocar processos importantes em movimento, com investimentos em recursos, proporcionando riscos e diversas oportunidades para as cidades bem como países que os sediam. Discutir legados é tentar reduzir riscos e aumentar os benefícios resultantes do megaevento (LARA, 2013).

Neste sentido, Mattar e Mattar (2013) apontam que se os eventos regulares já impactam fortemente a macroeconomia da região que os sedia, os chamados megaeventos esportivos, sendo a Copa do Mundo de Futebol e os Jogos Olímpicos, impactam com maior intensidade a sede destes megaeventos. Quando a pauta é o fato de uma cidade dever ou não sediar estes megaeventos esportivos, variados argumentos contra e a favor são levados em conta.

Ainda de acordo com os autores acima mencionados, quando se fala em planejamento dos eventos esportivos, existem quatro participantes principais dos eventos esportivos, sendo estes, o organizador, principal responsável, pois é o encarregado de apresentar todas condições adequadas para o sucesso do evento, que dependendo da modalidade esportiva ele pode ser gerido pela federação daquela modalidade, ou no caso de modalidades esportivas coletivas, pela Instituição Esportiva que sediará o evento. Os órgãos públicos também são participantes dos eventos esportivos, pela condução de inúmeras atividades, além de contribuir com a infraestrutura básica, como segurança e transportes. Os atores do evento se caracterizam pelas equipes, pelos próprios atletas, técnicos, árbitros, dentre outros, que são fundamentais para a realização do evento. E por fim, e não menos importante, estão os espectadores são aqueles que apontam o sucesso ou o fracasso do evento.

Para Lara (2013), a questão é a oportunidade única de impulsionar o desenvolvimento de diversas áreas, como o turismo, infraestrutura urbana, políticas, segurança, novos investimentos no setor privado, entre outros. Assim quando o país se propõe a sediar o megaevento esportivo é necessário o estabelecimento do planejamento, no investimento e na organização do mesmo.

A realização de um megaevento esportivo, ainda de acordo com o autor supracitado, não deve ser visto como uma situação com o fim em si mesmo, mas também como parte de um grande plano de desenvolvimento de longo prazo. Esta situação é ainda mais pertinente nos países em desenvolvimento, no qual os resultados proporcionarão maiores e diversificados benefícios. Após a realização do megaevento esportivo, além dos legados, há a possibilidade de um conjunto de eventos menores que utilizarão a infraestrutura já construída para o megaevento, além de reforçar a imagem da cidade sede ao longo do tempo.

O megaevento consiste no cenário da cidade moderna, sendo este um espetáculo de massa, que permeia a cultura urbana, no qual é parte do imaginário urbano e resulta no redesenho da cidade tendendo influenciar a vida cotidiana (FREITAS, 2008).

Tem-se como características dos megaeventos a sua determinada duração, considerada pequena, mas que pode ser amplamente ponderada, através das diversas transformações temporárias ou permanentes na cidade que os sedia. Também pode ser compreendido como variados acontecimentos que necessitam de investimentos público e privado, além do marketing internacional, que se difunde por diversas mídias de comunicação (CARRERAS, 1996).

Os megaeventos são divididos em três categorias: sendo esportivo, cultural e de negócios. Apesar da preferência de alguns autores sob a ótica dos megaeventos esportivos, estes compreendem que megaeventos não se restringem somente a tal tipologia (JAGO et al., 2010, trad. nossa). Por esta possibilidade de outras categorias, se faz necessário adjetivar como megaeventos esportivos aqueles que pertencem ao campo do esporte.

Roche (2000) afirma que apenas Jogos Olímpicos, Copa do Mundo e exposições mundiais são caracterizados como megaeventos. Campeonatos mundiais, como o *Super Bowl* ou outros eventos de grande porte, apesar de importantes, dada sua tradição e impacto considerável, não alcançam importância

em termos globais cobertura (cobertura midiática suficiente, alteração da infraestrutura da cidade sede, bem como legados para o destino).

Muito se fala em legados, mas quando pensados em legados de megaeventos esportivos, no caso de seus resultados, o que se consideram são os seus benefícios, os aspectos positivos ocasionados pelo megaevento.

Dentre as justificativas para a realização dos megaeventos esportivos, estão o seu poder catalisador de mudanças necessárias em diversos âmbitos: social, ambiental, político, econômico, entre outros, passíveis de legados. O uso do termo legado se faz mais frequente nos dias atuais, mas seu significado não é absoluto. Com embasamento na literatura acadêmica, é possível verificar que não há um consenso sobre seu significado. Entende-se como um conceito complexo, de diferentes significados dependendo da abordagem, do objeto de estudo, da cultura, e de diversos outros fatores que influenciam no seu significado (VILLANO; TERRA, 2008).

Contudo, alguns autores convergem sua definição quando estabelecem que se trata de uma ação duradoura, recebida do passado que possui valor no tempo presente e futuro, assegurando resultados efetivos, positivo ou negativo, que advém de variados impactos. Assim, os megaeventos significam mudança e transição e seu legado um misto de tangível e intangível. Seu sucesso tem como base a capacidade de renovação e regeneração, com um grande suporte do poder público para realizá-lo (IOC, 2003, trad. nossa; POYNTER, 2007, trad. nossa).

A diferença entre impactos e legados é que o primeiro se refere aos efeitos imediatos pela realização dos megaeventos esportivos, causado pela preparação e podendo ser provisório. Já os legados são duradouros, por um médio e longo prazo (PREUSS, 2008).

Compreender que os megaeventos são importantes no atual cenário mundial não é um fato novo. Seus possíveis legados são importantes não somente para a economia e para o marketing de um destino, como também para a melhoria de infraestrutura para a população local e turistas, como para possíveis investimentos estrangeiros, para a conservação e preservação do espaço, da cultura e diversas outras possíveis correlações com outros campos de estudo.

Primeiro, o conceito de “legado” decorrente de importantes megaeventos esportivos está agora firmemente focado em resultados não-esportivos como importante fonte de legitimidade para receber os Jogos. Segundo, as

idades proponentes têm aliado suas propostas a estratégias de desenvolvimento econômico e regeneração que tendem a refletir a natureza relativamente dinâmica de suas economias regionais e nacionais (Seul e Beijing) ou a relativa falta de dinamismo de suas economias (Barcelona, Atlanta, Sidney, Atenas e Londres). Este último grupo composto na maioria por cidades 'ocidentais' que utilizaram a candidatura como uma tentativa de 'catalisar a regeneração local através da expansão de serviços como base em indústrias voltadas ao consumo [...]. Confiado fortemente em diferentes formas de intervenções estatais para se promoverem como cidades globais, uma tendência que se reflete particularmente no contexto do Reino Unido: uma reabilitação do conceito de estado intervencionista, evidenciando a relativa dependência de diversos segmentos do setor empresarial em grandes projetos conduzidos pelo Estado. Finalmente, a crescente importância atribuída a legados não esportivos tem gerado muito debate concernente ao impacto social e cultural das Olimpíadas, identificando vencedores e perdedores como decorrência do inevitável processo de re-engenharia social que acompanha extensivos esquema de regeneração urbana (POYNTER, 2007, p. 129-130, trad. nossa).

Os megaeventos permitem a interação de diversos processos importantes, sendo então cercado de investimentos e variados recursos, que por sua vez resultam em riscos e oportunidades para o país, bem como as cidades que os sediam. A discussão do legado, por sua vez, tem como intuito reduzir riscos e aumentar benefícios provenientes do evento (EMERY, 2010, trad. nossa; BRAGA; SANTOS, 2011).

O Brasil sediou a Copa do Mundo de 2014 e a cidade do Rio de Janeiro vai ser a sede das Olimpíadas de 2016. Entre as principais questões relacionadas à realização dos megaeventos esportivos destacam-se o debate em torno dos supostos benefícios decorrentes dos investimentos realizados e os custos de preparação das cidades para sediar tais eventos. Debate este que atravessa os meios de comunicação, a sociedade em geral e o mundo acadêmico [...] (SANTOS JUNIOR, 2015 p. 21).

Outrora, quando se discute legados, Rodrigues (2013) aponta questões como uma tentativa de articular trajetórias do passado, presente e futuro de uma cidade, ou seja, um constante processo de desenvolvimento. Para o Brasil, o legado é um dos maiores desafios, uma vez que os diversos impactos e legados dos megaeventos esportivos, são bagagens que possibilitam a veiculação da marca Brasil para o mundo. A maneira que serão articulados os desafios e os riscos é o que irá definir o sucesso ou não do país sede.

Dentre os legados, os compreendidos como os positivos, estão a profissionalização do esporte, mobilidade urbana, desenvolvimento econômico, visibilidade internacional, infraestrutura esportiva, dentre diversos outros. Nos aspectos negativos estão os projetos de mobilidade urbana, que ficaram somente no

papel, a falta de transparência na gestão pública e na gestão dos recursos, infraestruturas esportivas com grandes investimentos e falta de gestão e uso dos espaços no pós-evento, trabalhadores desempregados após o término das obras, endividamento público por aplicar grande parte de seus recursos no megaevento, e outros aspectos diretamente ou indiretamente relacionados (CARVALHO, 2013). É importante salientar que os investimentos, feitos em prol do megaevento, deveriam atender primeiramente a demanda da população local, visando as diversas transformações como melhorias futuras, que gerassem um benefício mútuo entre os participantes dos megaeventos e os moradores locais.

De acordo com Rechia e Silva (2013), um diferencial são os possíveis legados sociais, visto que a apropriação dos espaços revitalizados e criados em prol dos megaeventos esportivos, podem servir a população como espaços de lazer, cultura e esporte. Para tal, se faz necessário um aporte social que dialogue com a cultura local e os possíveis usos dos espaços. Assim valores e significados serão atribuídos a estes espaços, o que permitem legados considerados intangíveis para a população local.

Os legados para a infraestrutura são os que particularmente interessam à presente pesquisa. Quando se trata de investimentos no Brasil, para os megaeventos esportivos, a questão está concomitantemente relacionada a modificação da paisagem da cidade sede, perpassando por infraestrutura básica até turística.

Os legados podem variar muito de uma cidade para outra, dependendo da cultura e necessidade local. Pode ser um legado de construções, monumentos, atrativos turísticos, museus e galerias, obras de artes, placas de sinalização, infraestrutura urbana e turística, dentre outras diversas possibilidades. Muitos legados também são intangíveis, e ficarão na memória de cada participante dos megaeventos esportivos e nos moradores locais (HAAS et al., 2008).

Para Poynter (2007) dentre as variedades dos legados, todos majoritariamente são categorizados em tangíveis e intangíveis. Desta maneira, pode-se considerar que os legados tangíveis são a infraestrutura do megaevento esportivo, visto que está suscetível para análise econômica e de seus benefícios. É algo concreto que fica para o longo prazo. Os legados classificados como intangíveis, perpassam o campo cultural, as interações sociais, o conhecimento.

Seus efeitos são dos mais diversos, por vezes para assegurar mudanças, ou para reafirmar o fracasso da cidade sede.

Ainda de acordo com Poynter (2007), as cidades-sede buscam ganhos variados, como ganhos de legado *hard*: infraestrutura, reorganização dos espaços da cidade, melhorias nos meios de transporte, ganho de conforto, diferentes usos de terrenos e aprimoramento das atividades econômicas. Há também os ganhos de legado *soft*: como confiança, melhora na reputação, fomento do turismo nacional e internacional, além de orgulho local. Para tanto é necessário um tempo para a concretização dos legados *soft* e *hard*.

Os megaeventos permitem a interação de diversos processos importantes, sendo então cercados de investimento e variados recursos, que por sua vez resultam em riscos e oportunidades para o país, bem como as cidades que os sediam. A discussão do legado, por sua vez, tem como intuito reduzir riscos e aumentar benefícios provenientes do evento (EMERY, 2010; BRAGA; SANTOS, 2011).

Para Reader (2011, trad. nossa), quando o país e a cidade-sede resolvem abrigar o megaevento esportivo, compreende-se a necessidade de investimento na organização do mesmo. Em sua maioria, com recursos escassos, os responsáveis por esta organização justificam os investimentos como viabilizadores de bem estar à população. Estas justificativas são apresentadas como legados. Para o sucesso dos megaeventos esportivos, é necessário um planejamento adequado.

O processo de planejamento deverá prever uma série de ações ligadas à infraestrutura e às comodidades para o evento, em prol de resultados positivos, como também aos impactos positivos e/ou negativos que estas causarão em relação aos aspectos ambientais, culturais, econômicos, políticos e sociais. O megaevento, se bem-sucedido, projetará uma imagem positiva ou renovada da cidade e/ou país-sede, por meio da mídia nacional e internacional, particularmente pela cobertura da televisão. É frequente também o megaevento proporcionar consequências a longo prazo no turismo, na realocação industrial e na entrada de investimentos (MATIAS, 2011, p.122).

Os benefícios dos megaeventos esportivos perpassam os legados econômicos, sendo projetados em variadas esferas. Dentre o planejamento está a visibilidade internacional, com a mudança da imagem do Brasil no exterior, com diversos produtos e serviços.

Desta forma, a partir de planejamentos consistentes, podem ser apresentados legados tangíveis e intangíveis para a habitação, o transporte, a segurança, o meio ambiente, a infraestrutura urbana, a educação, o esporte, o lazer, a cultura, a saúde, o turismo, os direitos humanos, o desenvolvimento econômico, entre outros (RODRIGUES, 2013, p.81).

Os Jogos Olímpicos permitem uma série de legados para a cidade sede, como legados esportivos, com as modernas e novas instalações esportivas, e um incentivo à formação de novos atletas. Já os legados turísticos estão na visibilidade do país no exterior, para atrair não somente mais turistas como outros eventos. Os legados urbanísticos estão atrelados as intervenções na cidade, principalmente em sua infraestrutura. O legado no meio internacional, está na possibilidade de influenciar empresas e verbas internacionais para o país sede. Outro legado é o social, que se bem planejado por intermédio da participação melhora a qualidade de vida da sociedade. Por fim, o legado para o lazer está na valorização de práticas físicas, mas também no descanso (MATIAS, 2011).

Os diversos possíveis legados, sendo estes tangíveis ou intangíveis, para a sociedade e para a cidade, se bem aproveitados, como também organizados pelos responsáveis do segmento turístico, irão alavancar os benefícios do desenvolvimento do turismo em médio e longo prazo, pois este setor é uma das principais características dos megaeventos.

Os megaeventos então somente serão viabilizadores de soluções para seu país e cidade sede se forem planejados pensando num longo prazo, através de estratégias eficazes, ressaltando que não há soluções rápidas para diversos problemas visto que as consequências podem perpetuar por um longo tempo. Isto é, os megaeventos não são capazes de mudar uma realidade se não partir de um projeto de reformas sociais e urbanas que priorizem os legados para sua cidade sede, e não somente para o evento em si.

Segundo Lohmann e Netto (2008) os eventos planejados, são de especial interesse no turismo, tanto os que ocorrem uma vez quanto os que se repetem com frequência, porque fazem parte da estratégia e promoção de marketing dos destinos.

É o segmento de turismo que cuida dos vários tipos de eventos que se realizam nas mais diversas áreas. São congressos, conferências, cursos, exposições, feiras, shows, simpósios, solenidades, por exemplo, que refletem o esforço mercadológico dos mais diversos setores, como as áreas médicas e de saúde, culturais, econômicas, jurídicas, artísticas, esportivas e comerciais, ao ingressarem em seus mercados potenciais com novas

tecnologias, descobertas científicas e produtos (BRITTO; FONTES, 2002, p.52).

No setor turístico, vários ganhos são estimados, com a maior divulgação das atrações turísticas, o turismo nacional e internacional são impulsionados, há ganhos com a infraestrutura, além de capacitação e melhoria na qualidade de serviços. Outros setores são beneficiados direta e indiretamente com o turismo, impulsionando a cadeia econômica.

Unindo a conceituação de evento ao mercado turístico, temos como resultado o turismo de eventos. Um acontecimento de qualquer natureza que reúne pessoas e movimenta a cadeia turística – hoteleira, companhia aérea, espaço de eventos, transporte, receptivos, prestadores de serviços variados e de multimídia, gráficas, tradutores, alimentos e bebidas. São muitos os tipos de eventos: congressos, seminários, simpósios, feiras, shows, exposições, conferências; dos mais variados segmentos: médicos, educativos, artísticos, culturais, esportivos, corporativos (MATIAS, 2011, p.138).

Conforme Uvinha (2013, p. 121): “os reais impactos para o turismo [...] no Brasil, depois da ocorrência dos megaeventos esportivos, poderão ser refletidos no futuro como contribuição ao desenvolvimento do setor no país”. Pelo olhar do turismo, os megaeventos esportivos, trazem diversos benefícios para este segmento. Para o Brasil, a prospecção do governo está em alavancar o grande potencial turístico do país, com grande divulgação de seus atrativos turísticos, além da ampliação do turismo interno, principalmente nos destinos pouco explorados, mas também no externo.

Os diversos investimentos para e pelos megaeventos esportivos deixaram no país, sobretudo no turismo, variados ganhos em investimentos que adequam a infraestrutura, a qualificação de seus profissionais, a grande visibilidade internacional e muitos outros benefícios que não são tangíveis. Mas, para tal sucesso, o planejamento, os ajustes, a execução e o monitoramento devem ser precisos, eficazes e eficientes.

As pessoas buscam nas viagens a realização de desejos, em busca de prazeres distintos, que interajam com vários sentidos, que não necessariamente são estimulados no dia-a-dia, ou nunca são na proporção desejada (URRY, 1999). Assim, os megaeventos aparecem como oportunidade única de vivência diferenciada.

4. JOGOS OLÍMPICOS DE VERÃO RIO 2016

4.1 A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Situada na região Sudeste do Brasil, a cidade mais visitada do hemisfério, é a capital do estado do Rio de Janeiro, de mesmo nome estabelece fronteira com os estados de Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo. Com uma população estimada pelo IBGE (2016) 6.489.837 habitantes e uma área territorial de 1.200,177 km². Por um relevo filiado a serra do mar e recoberto pela Mata Atlântica é contrastante entre montanhas e mar, florestas e praias, além de diversos paredões rochosos, apresenta três importantes grupos montanhosos, mais alguns conjuntos de morros e serras menores, em meio a planícies provenientes destes maciços principais. Com clima tropical, quente e úmido é banhada pelo oceano Atlântico (BRASIL. PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2009).

A cidade do Rio de Janeiro é oficialmente mencionada na segunda expedição exploratória portuguesa, em 1502 comandada por Gaspar Lemos. Supostamente confundida com a foz de um rio, tem-se a este fato a justificativa de seu nome. Todavia, somente em 1530 a corte portuguesa em uma expedição iniciou a colonização da região. Tendo por início a cidade no antigo Morro de São Januário, posterior chamado de Morro do Castelo e atualmente conhecido como Praça XV de Novembro, espaço este importante para a cidade até os dias atuais. O Rio de Janeiro teve como maior percursor de seu desenvolvimento, além de sua vocação natural, o porto (BRASIL. PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2009).

No ano de 1808 a família real portuguesa foi para a cidade do Rio de Janeiro, como refúgio diante da ameaça de invasão napoleônica. O crescimento da cidade continuou durante todo o século XIX, primeiramente na direção norte, para São Cristóvão e Tijuca, depois para a região sul, Glória, Flamengo e Botafogo. A cidade, com a Proclamação da República anos depois, torna-se capital federal. Ao final do século XX surgiram ruas largas, grande parte destas construções em estilo francês. Vale lembrar que a cidade manteve a posição de capital do país até a inauguração de Brasília em 1960. Capital do Estado do Rio de Janeiro, a cidade continua entre os principais centros sociais e culturais do país (BRASIL. PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2009).

4.1.1 O TURISMO

A concepção de modernização e estruturação para embelezamento da cidade do Rio de Janeiro tem seu período acentuado a partir da segunda metade do século XIX. Todavia, já no século XVIII, período no qual a cidade passou a ser capital da colônia em lugar da cidade de Salvador, na Bahia, tem-se a preocupação de construir um espaço urbano caracterizado como belo, para assim ser reconhecido. Destaca-se a construção da Praça do Carmo e o Chafariz do Mestre Valentim, com localização na Praça XV de Novembro (MACHADO, 2008).

Ainda de acordo com o autor, durante o período subsequente e a primeira metade do século XX, muitos pontos foram alterados na cidade, para melhor. O Rio de Janeiro passou a ser uma cidade turística, com grau elevado de atrações que mesclam natureza, cultura, monumentos e a presente modernidade.

Grande parte da atratividade da cidade eram os parques urbanos, estes espaços verdes possibilitavam a interação da população, diferentemente da vivência proporcionada por praças e outros espaços populares com intuito de trocas sociais, visto que os parques permitiam a espontaneidade dado a liberdade do espaço. A nova relação estabelecida pelos parques começaram por proporcionar uma relação mais formal e com certa disciplina dos usuários, independente de estes serem moradores ou turistas. Iniciava-se então a contemplação da natureza, a valorização, em meio a cidade (MACHADO, 2008).

Quando se fala na cidade do Rio de Janeiro, inevitavelmente relaciona-se com o turismo e seus diversos atrativos turísticos. Quando faltavam apenas 10 dias para a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, o governo preparou uma lista com 10 lugares para turistas e moradores locais viverem a cidade (BRASIL. PORTAL BRASIL, 2016). Lista esta que serviu como uma das bases da presente pesquisa para seleção de espaços e para realização da observação participante. A seguir, tem-se a lista completa com algumas descrições, de acordo com o material elaborado pelo governo:

- Praça XV de Novembro

Anteriormente no local era situado um conjunto de pequenas lagoas, mangues e pântanos, além de trechos de mar, foi realizado aterramento no espaço.

Atualmente este local foi recentemente modernizado e dispõe de bares, restaurantes, feiras, museus e grande movimentação popular.

- Cristo Redentor e Morro do Corcovado

Considerado uma das 7 novas maravilhas do mundo, localizado no Morro do Corcovado este monumento teve sua inauguração em 1931, pertencente a Floresta da Tijuca. Com cerca de 38 metros, e 29,6 de envergadura, vale mencionar que o Morro do Corcovado tem aproximadamente 710 metros. O monumento é feito de concreto armado e pedra sabão, a obra para instalação demorou cerca de 5 anos. Projetado pelo engenheiro Heitor da Silva Costa e pelo pintor Carlos Oswald, foi esculpido pelo francês Paulo Landowski com o auxílio do engenheiro Albert Caquot.

- Biblioteca Nacional

Dentre uma das principais bibliotecas do mundo e considerada a maior da América Latina de acordo com a Unesco, a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro conta com um acervo de mais de 9 milhões de itens, perpassando livros, documentos e outros materiais. Sua história data do século XIX, com acervo proveniente de Portugal, a biblioteca foi adquirida pelo Brasil em 1825 e mudou algumas vezes de localização até instalar-se no atual espaço. O prédio atual teve sua inauguração em 1910, de estilo neoclássico e *art nouveau*. Sua visita é realizada de segunda-feira a sexta-feira, das 9 horas às 17 horas, podendo ser esta visita em inglês.

- Lapa

O Aqueduto da Carioca, sendo conhecido como Arcos da Lapa é construído de uma estrutura de pedra argamassa, estilo romântico com 42 arcos duplos. É considerada a obra de maior porte no Brasil no período colonial antigo. Esta construção abriga o Passeio Público, a Igreja de Nossa Senhora da Lapa e a Escola Nacional de Música. Seu entorno é composto por várias opções de entretenimento, cultura, espaços gastronômicos e boêmio.

- Ipanema

De grande destaque entre os cartões-postais da cidade, e tema de música de grande reconhecimento nacional por Vinícius de Moraes e Antônio Carlos Jobim, a praia de Ipanema detém de uma intensa vida noturna, variados bares, quiosques e comércio.

- Jardim Botânico

Fundado em 13 de junho de 1808, o Jardim Botânico do Rio de Janeiro teve sua fundação pelo príncipe português D. João que teve por intuito instalar uma fábrica de pólvora e um jardim que comportasse espécies vegetais provenientes de outros países. No tempo atual, está entre os dez mais importantes jardins do gênero no mundo. Comporta variadas espécies de plantas e vegetais da flora nacional e internacional, além de uma opção de lazer para moradores e turistas. O horário de visita às segundas-feiras é das 12 horas às 17 horas e de terça-feira a domingo das 8 horas às 17 horas.

- Lagoa Rodrigo de Freitas

Situada entre Ipanema e Leblon a lagoa é unida ao mar pelo canal do Jardim de Alah. Sua orla oferta ciclovia, pista de caminhada, quadras esportivas e parques (do Patins, Taboas e Catacumba), além de um centro gastronômico. Com uma extensão de 7,5 km.

- Pão de Açúcar

Primeiro teleférico no Brasil e terceiro no mundo, é um dos principais atrativos turísticos da cidade do Rio de Janeiro. Este complexo turístico é formado pela estações Pedra Vermelha, Morro da Urca e Pão de Açúcar, interligada por 4 bondinhos, pode receber até 3 mil pessoas por dia.

- Praia e Forte de Copacabana

Mais um importante cartão-postal da cidade, o famoso calçadão de Copacabana, situado ao lado da Avenida Atlântica é um mosaico de pedras portuguesas pretas e brancas que formam ondas. Frequentada noite e dia, a praia é servida de quiosques, sanitários e ciclovias, além de bicicletários, postos de salvamento, variadas opções gastronômicas e tipos diversos de meios de hospedagem. Com dois fortes abertos à visitação, construído no ano de 1914, com o intuito de defesa da Baía de Guanabara é possível, atualmente ter uma vista panorâmica da costa, como exposições.

- Theatro Municipal

Situado na Cinelândia, com proximidade ao Museu Nacional de Belas Artes, Biblioteca Nacional e Palácio Ernesto. Dispõe de uma arquitetura diferenciada no atual cenário da cidade, o Theatro chama atenção pela sua imponência e beleza interior. Sua capacidade de público chega a 2,2 mil pessoas.

Com o título de principal destino turístico de lazer, a cidade do Rio de Janeiro registrou seu recorde de maior crescimento absoluto na recepção de estrangeiros no ano de 2014, destaca-se este ano por ter sido no qual o país recebeu a Copa do Mundo Fifa 2014. No ano de 2014 a cidade recebeu 1.597.153 turistas internacionais, já no ano de 2013 este número era de 1.207.800, um acréscimo de 389.353 turistas provenientes de outros países. Ressalta-se que no mês de junho, com o advento da Copa do Mundo Fifa 2014, 251 mil turistas estrangeiros chegaram no estado, cerca de 100 mil turistas a mais que no mês de fevereiro, em que a cidade comemora o Carnaval (BRASIL. MTUR, 2015a).

A figura a seguir apresenta a disposição destes atrativos apresentados pelo governo:

quando o assunto é o viajantes a negócios (27,5%) no ano de 2014, estima-se que 1,5 milhão de estrangeiros estiveram na cidade (BRASIL. MTUR, 2015b).

Sobram atrativos para o turista que vive a experiência Rio de Janeiro, com gastronomia farta, diversas opções culturais e musicais, belezas naturais, ambientais apadrinham o título de “Cidade Maravilhosa”, cercada de praias e montanhas, lagoas, e uma das sete maravilhas do mundo moderno, o Cristo Redentor (BRASIL. MTUR, 2015a). Em pesquisa o MTUR aponta que 30% dos turistas que visitam a cidade tem como motivação o turismo de sol e praia. Em segundo lugar com 15% dos entrevistados aparece a cultura como motivo da viagem. Outro destaque está na cidade ser a primeira do mundo a receber o título de Patrimônio Mundial de categoria Paisagem Cultural (BRASIL. VISIT BRASIL, [201-]).

4.2 CENÁRIO DOS JOGOS OLÍMPICOS DE VERÃO RIO 2016

Os Jogos Olímpicos mobilizam populações de centenas de países com o intuito de prestigiar a competição com atletas provenientes de vários países, considerada a grande festa do esporte, esta celebração é a maior confraternização entre todos os povos. Realizado em um período de quatro em quatro anos, a cidade sede tem como propósito representar o seu país como um todo. Em um período de duas semanas, têm-se o esporte como protagonista nas mídias e nos canais de comunicação mundial (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]a).

A criação dos Jogos Olímpicos foi em homenagem aos deuses do Olimpo na Grécia antiga. O início destes Jogos datam de 776 a.C. Tinham sua realização na cidade de Olímpia, com o propósito de destacar qualidades e aptidões físicas, além de incentivar as relações entre as cidades do país. Algumas modalidades conhecidas ainda na atualidade já se faziam presentes como, salto em distância, arremesso de disco, boxe e pentatlo. Os Jogos foram realizados até o ano de 394 d.C. quando o imperador Teodósio impôs o fim do que ele acreditava ser uma “festa pagã”. Retomado somente 1500 anos depois pelo propósito do barão de Pierre de Coubertin, esportista francês que acreditava ser o esporte instrumento de educação e difusão de paz. Apelidado de “pai da Olimpíada Moderna” o francês realizou o primeiro Jogo Olímpico moderno em Atenas no ano de 1896 (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]a).

O Comitê Olímpico Internacional - COI estabelece o processo de seleção da cidade sede dos Jogos Olímpicos em um processo que inicialmente as cidades que almejam sediar os Jogos Olímpicos apresentam a inscrição. Após este feito, as cidades devem detalhar seus respectivos projetos para realizar o megaevento esportivo. Após esta fase, o Conselho Executivo da entidade selecionada, seguindo uma série de critérios as cidades efetivamente candidatas (BRASIL. PORTAL BRASIL, 2012).

A escolha da cidade do Rio de Janeiro, como sede dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, teve o início de candidatura oficial no mês de setembro de 2007. O repertório da cidade iniciou-se com o envio de uma carta intencional ao Comitê Olímpico Internacional, que teve por escolha este espaço em termos de Brasil, visto as instalações esportivas de alto nível, como legado dos Jogos Pan-Americanos de 2007. Nesta fase, outras seis cidades de três continentes diferentes se candidataram.

O projeto de candidatura previa desde o início a realização do megaevento ser realizado em 4 regiões da cidade, que se interligariam através de transportes públicos e estradas de direto acesso. O apoio político, populacional e a garantia de recursos para a realização destas obras foram destaque no projeto. Mas foi somente no mês de Junho de 2008 que a cidade foi anunciada oficialmente como candidata a sede dos jogos.

Competindo com a cidade do Rio de Janeiro, estava Baku (Azerbaijão), Chicago (Estados Unidos), Doha (Qatar), Madrid (Espanha), Praga (República Tcheca) e Tóquio (Japão), marco importante visto que foi a primeira vez que a cidade passou da primeira fase do processo do Comitê Olímpico Internacional-COI, após duas eliminações anteriores. Esta fase de candidatura contou com relatório detalhado de visita de uma Comissão Avaliadora na cidade, que ocorreu em abril de 2009. O Comitê da cidade do Rio de Janeiro viajou por vários países divulgando o projeto, no qual recebeu elogios e apoio (COI, 2009).

A sede dos Jogos Olímpicos de 2016, só foi ser conhecida em 2 de Outubro de 2009, na cidade de Copenhague na Dinamarca, decorrente de votação dos membros do Comitê Olímpico Internacional. A cidade do Rio de Janeiro, venceu por 66 votos, seguido da cidade de Madrid que recebeu 32 votos. Marco histórico este, como primeira vez que a América do Sul recebe um edição Olímpica.

Tendo como base grandes recursos públicos e privados, sobretudo de uma ampla cobertura midiática, os megaeventos esportivos, tornaram-se nas últimas 3 décadas, um dos principais objetivos da chamada sociedade do espetáculo. Com destaque para os Jogos Olímpicos de Verão e as Copas do Mundo de Futebol de gênero masculino, estes reconhecidos megaeventos não são apenas importantes diante de sua mobilização de praticamente todas nações do mundo, e sim do valor simbólico que estas vivências estão criando. Atraindo a atenção de variados povos, caso estes não detenham da possibilidade de assistir no país sede os Jogos, acompanham através das mídias de transmissões (MASCARENHAS, 2009).

O Brasil apresentou na década de 1930, pela primeira vez, uma candidatura como sede dos Jogos Olímpicos de Verão. A cidade escolhida para representar o Brasil foi o Rio de Janeiro, esta época ainda era capital do país. Nesta disputa que ganhou a oportunidade de ser sede dos Jogos foi Berlim, com o marco desta edição acontecer sob o domínio e ideologia nazista. Foi nesta época que se criou o conhecido cortejo da tocha Olímpica por algumas regiões, e se faz presente até a atualidade.

A segunda candidatura Olímpica do Brasil foi no ano 2000, com o processo sendo iniciado em 1992, no qual teve como proposta a capital do país, Brasília. Neste período o marketing da candidatura eram os 500 anos de Brasil, sob o governo de Collor, sem apoio formal do Comitê Olímpico do Brasil - COB, os líderes de tal projeto desistiram da candidatura antes mesmo da seleção (MONTEIRO, 2009).

A terceira tentativa do Brasil para sediar os Jogos Olímpicos ocorreu em 1997, no qual a cidade do Rio de Janeiro candidatou-se como sede para os Jogos a serem realizados em 2004. Sobretudo apesar do grande investimento de publicidade o projeto não passou da fase preliminar, majoritariamente pelos problemas socioambientais contidos nele, nesta seleção a cidade de Atenas venceu a candidatura (MONTEIRO, 2009).

Nos Jogos Olímpicos de 2012, o Comitê Olímpico Brasileiro - COB efetuou uma seleção interna para escolher qual cidade representaria o Brasil na disputa, a cidade de São Paulo perdeu a disputa para o Rio de Janeiro, que acabou desclassificado em uma pré-seleção realizada pelo COI, devido ao número de candidaturas para esta edição (MONTEIRO, 2009).

O mesmo aconteceu para a seleção da cidade candidata das Olimpíadas 2016, sendo que a cidade do Rio de Janeiro saiu novamente como vitoriosa. Esta decisão considerou o fato da realização dos Jogos Pan-Americanos Rio 2007, que possibilitou a capacitação da cidade para pleitear a candidatura dos Jogos Olímpicos de 2016, em experiência de organização, como em termos de instalações esportivas (COMITÊ OLÍMPICO BRASILEIRO, 2008).

No dia 07 de Setembro de 2007 quando o COB encaminhou a documentação ao COI, este material continha uma carta de apresentação do Comitê Olímpico Brasileiro, além de cartas de garantia para a realização dos Jogos, assinadas pelo Presidente da República, na época Luiz Inácio Lula da Silva e pelo Governador do Estado do Rio de Janeiro, Sergio Cabral (COMITÊ OLÍMPICO BRASILEIRO, 2008, 2008).

Para Nuzman (presidiu o COB), a decisão da *Fédération Internationale de Football Association* - FIFA, estabeleceu uma linha de continuidade e fortalecimento dos megaeventos esportivos no Brasil, principalmente quanto aos investimentos a serem realizados nos dois megaeventos, que deram oportunidade de repetir experiências e vivências no país, com dois grandes eventos na sequência. Alguns países, já organizaram eventos sequencialmente, como México (1968/1970), Alemanha (1972/1974), e os Estados Unidos (1994/1996), segundo presidente em exercício do COB (BRASIL. RIO 2016, [200-]).

No dia 4 de junho de 2008 o COI divulgou o resultado das avaliações das cidades postulantes à sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Cada uma das cidades recebeu notas individuais em onze critérios:

- Apoio político e social;
- Infraestrutura geral;
- Locais de competição;
- Vila Olímpica;
- Meio ambiente;
- Transporte;
- Segurança;
- Experiências anteriores;
- Finanças;

- Legados.

As cidades que tivessem nota superior a seis, foram consideradas aptas a receber os Jogos. As cidades eliminadas nesta etapa foram: Baku (média 4,3), Praga (média 5,3), Doha (6,9 apesar de ter a média, demandava realização em Outubro, fora do prazo do COI, devido suas condições climáticas e propensa a ataques terroristas). As cidades que passaram para a próxima fase foram: Rio de Janeiro (média 6,4), Chicago (média 7,0), Madrid (média 8,1) e Tóquio (média 8,3) (RIO, 2008).

Compreende-se que dentre as cidades classificadas, o Rio de Janeiro possuía a menor média. Independe de ter conseguido uma ótima nota no quesito apoio governamental, não foi suficiente para elevar sua média. Nos quesitos que valiam maior peso, a cidade ganhou notas mais baixas, como no caso dos quesitos: infraestrutura, segurança e hotelaria (OHATA, FERRARI e MATTOS, 2008).

A segurança na cidade do Rio de Janeiro, passava por um momento crítico, dado o número de mortes e operações contra o tráfico. Outro grande motivo de repercussão foi a dengue, naquele ano até o mês de abril tinham sido registradas 83 casos de mortes no estado carioca.

Por continuidade, com a campanha, no dia 12 de fevereiro de 2009, as quatro candidatas aprovadas enviaram ao Comitê Olímpico Internacional - COI um documento no qual apresentavam um projeto de candidatura. Então houve uma avaliação das cidades em uma visita da Comissão avaliadora do COI. A visita em cada país durou cerca de quatro dias. No Rio de Janeiro a visita foi realizada entre 29 de abril e 2 de maio.

Os relatórios de avaliação das cidades candidatas foram equilibrados, visto que não possuíam notas ou *rankings*. A cidade do Rio de Janeiro, foi bem avaliada pelos membros da Comissão Avaliadora pelo projeto, salvo a preocupação com a segurança, trânsito e acomodações (COI, 2009). Para o acompanhamento do processo de eleições, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro armou um palco beira mar na cidade de Copacabana que permitisse aos moradores acompanharem o processo de votação.

A previsão da prefeitura era estimada em 800 mil turistas, 15 mil atletas e 3,2 mil árbitros e juízes, com 30 mil jornalistas e cerca de 50 mil voluntários (BOECKEL, 2016). Segundo dados divulgados pela prefeitura, 47% dos ingressos

dos Jogos foram vendidos para pessoas que moram na cidade e 53% para pessoas de fora do Rio de Janeiro (ROUVENAT, 2016).

Na cidade, previam-se várias obras de infraestrutura, como modificações no trânsito e sistema de ônibus, além de investimento cicloviário. Sobressai um conjunto de intervenções denominadas “Revolução nos Transportes” denominada pelas autoridades, que inclui a implantação de *Bus Rapid Transit* - BRT, alongamento do Metrô (linha 1) e implantação dos BRS - Bus Rapid System (COP-RJ, 2012).

“Jogos maravilhosos e uma transmissão de imagens de tirar o fôlego darão um impulso duradouro ao turismo, reforçando a reputação do país de ser um lugar apaixonante, onde é bom viver, realizar negócios e fazer turismo”. Vale apontar que o conceito Rio 2016 está atrelado em quatro princípios: excelência, técnica, transformação e apoio de movimentos Olímpicos e Paraolímpicos e experiência inesquecível (CANDIDATURA RIO 2016, 2009a).

O transporte no plano de candidatura, consistia em uma rede de conexões que interligaria as quatro regiões Olímpicas, através de novos serviços de transporte e da modernização de outros. Mais de US\$ 5 bilhões seriam investidos na criação de um “anela” de transportes apontado como de alta capacidade com o intuito de apoio a infraestrutura já existente, com previsão de entrega no ano de 2015. Para o período dos Jogos, previa-se a criação de uma rede de faixas Olímpicas exclusivas com o intuito de reduzir o tempo do deslocamento (CANDIDATURA RIO 2016, 2009a).

4.2.1 RIO DE JANEIRO E OS TRANSPORTES

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro, estabelece estreita relação com o incremento dos meios de transporte, além de ser possibilitado graças ao desenvolvimento tecnológico, permitido através da disponibilidade de capital nacional e regional, oriundo principalmente do café (ABREU, 1997).

A partir de 1840, com maior escala dos ônibus, tem-se um novo período de modernização e crescimento na cidade do Rio de Janeiro. O ônibus passa a oferecer serviço com regularidade, e de eficiência. Este novo meio de transporte permitiu a ocupação de espaços que anteriormente eram compreendidos como distantes, dado seu difícil acesso. Como por exemplo o bairro Andaraí Pequeno,

hoje chamado de Tijuca (ROCHA, 1995, trad. nossa). Em contrapartida, Abreu (1997) aponta para o fato que após algumas décadas, dado a expansão urbana que acompanha os itinerários dos ônibus, este já não é mais considerado o meio de transporte mais adequado para a cidade e seu futuro.

É perceptível que em meados da segunda metade do século XIX com o advento de bondes e trens, a cidade do Rio de Janeiro começa a reestruturar sua forma, bem como na aparência. O crescimento pode ser observado da seguinte forma: classes dirigentes povoavam bairros beneficiados por bondes, na zona sul. Já as classes de menor privilégio estavam localizadas nos subúrbios, servidos pelo serviço de trens (MACHADO, 2008).

O Comitê de Candidatura Rio 2016, previa um projeto de alto nível dos transportes, através de uma estratégia integrada, assegurada e garantida pelos três níveis de Governo, através do recurso do Plano de Aceleração do Crescimento - PAC com transportes à disposição, seguros e rápidos (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Essa revolução nos transportes previa frota, instalações e estrutura de gerenciamento coordenadas por um sistema de alto nível de governança nos transportes. Outro ponto de destaque são os mais de 150 km de faixas Olímpicas em todas as direções, permitindo conectar as quatro Regiões Olímpicas, com rápido deslocamento, sem congestionamento, além de utilizar uma rede de *hub and spoke* (centro de distribuição radial). Assegurado que a força de trabalho e espectadores dos Jogos Olímpicos teriam transporte gratuito para os eventos e locais de trabalho através da rede de transporte público (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Atualmente a cidade tem 9,7 milhões de viagens diárias no transporte público, este número totaliza 75% do total de viagens feitas na cidade, que são realizadas com transporte público. Mais de US\$ 5 bilhões estavam previstos para investimento em infraestrutura e no sistema de transportes existentes. Com o comprometimento dos três níveis de Governo, o objetivo foi impulsionar o planejamento e reestruturação do sistema de transportes da cidade, além de adaptação e acessibilidade (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

A Divisão de Transportes e Tráfego Olímpico – DTTO previa ser montada com liderança do Governo do Estado do Rio de Janeiro junto à Prefeitura do Rio com apoio do Governo Federal. A DTTO, sempre se reporta a Autoridade Pública Olímpica - APO, que tem como uma de suas finalidades a coordenação e apoio,

além de assegurar a entrega de infraestrutura de transportes no tempo certo (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

A Barra da Tijuca foi pensada como o centro do sistema *hub and spoke* de faixas Olímpicas, que se estende as outras regiões Olímpicas. Como serviço adicional, propunha-se a oferta de linhas de ônibus adicionais, com trajetos específicos, além de linhas expressas de ônibus e espaços para estacionamento provido de sistema de deslocamento. Já o tráfego regular de veículos, seria reduzido por estratégias de gerenciamento de demanda dos transportes, com o intuito de minimizar os impactos do transporte com relação aos Jogos, concomitantemente permitindo o funcionamento normal da cidade (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Estava previsto para o aeroporto internacional do Rio de Janeiro, Antonio Carlos Jobim, ser reformado até o ano de 2014, como parte do PAC, entre o projeto estava a ampliação da capacidade de passageiros no aeroporto, de 15 milhões para 25 milhões de passageiros/anos (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

O tráfego doméstico é servido pelo Aeroporto Santos Dumont, este aeroporto foi reformado no ano de 2007 para receber cerca de 3.000 passageiros por hora. A cidade acelerou seu processo de melhoria de infraestrutura aeroportuária através do viés da Copa do Mundo FIFA de futebol 2014 (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

A infraestrutura de transportes da cidade, anterior à realização dos Jogos Olímpicos continha aproximadamente 749km de ruas de avenidas, com cerca de 37 km de linhas de metrô, além de 225 km de linhas de trens de subúrbio e dois aeroportos. Com diagnóstico da infraestrutura brasileira, o plano dos transportes contempla o crescimento previsto, pleiteando as iniciativas de planejamento urbano do Rio de Janeiro (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Estes investimentos foram assegurados com conclusão de um ano antes dos Jogos. Este comprometimento estava baseado nos três níveis de governo que garantiram recursos necessários e resultaram em solução de transporte público integrado. Algumas análises foram feitas para garantia nas conexões de passageiros nas estações intermediárias dos BRT - *Bus Rapid System*, comprovando a habilidade de cada sistema BRT transportar com conforto mais de 22.000 passageiros em cada direção (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Foram mais de US\$ 1,3 bilhões de investimentos até o ano de 2016, com frotas de trens e ônibus do Rio de Janeiro para permitir o transporte público

confortável limpo e mais rápido. Até o ano de 2015, previa-se US\$ 920 milhões de investimentos na compra de 120 novos trens para linhas de subúrbio além de 94 já existentes. Tem-se que 45% da frota de metrô seria renovada até 2016 em um investimento de US\$220 milhões (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Deve ser lembrado que US\$ 210 milhões foram assegurados para a frota de BRT, com mais de 750 novos ônibus adaptados e monitorados por um centro de controle. Já a rede de ônibus da cidade contava com 1.450 itinerários em uma frota que é regularmente renovada. No ano dos Jogos a frota de ônibus era prevista como um tempo de uso de 5 anos (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

A cidade também dispõe de uma grande frota de táxi, cerca de 31.000 veículos no ano de 2008, sendo que 98% destes automóveis utilizam gás natural veicular (GNV) como fonte de combustível (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Foi proposto que todas regiões Olímpicas poderiam ser alcançadas de forma gratuita através do sistema de transporte público, desde que portassem ingresso e fossem condizente com o dia de uso. Bolsões de estacionamento foram previstos ao longo das regiões Olímpicas (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

No projeto proposto, informações acerca do planejamento dos trajetos estariam presentes em um *website* acerca do trajetos, além de um guia impresso, fora os quiosques de informações ao redor e pelo interior das instalações (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Por fim, a área de transportes tinha como previsão uma força de trabalho de 10.800 funcionários pagos e 1.500 voluntários que trabalhariam para fornecimento de transporte seguro e de alta qualidade. Enquanto cerca de 25.000 funcionários já envolvidos com os transportes trabalhariam com operações e gerenciamento durante os Jogos (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Segundo o site WRI cidades, os Jogos Olímpicos, com o seu reconhecido sucesso tinham como intuito um investimento que visa um legado para quem mora na cidade. O tempo mostra, que ao que diz respeito aos transportes urbanos e sua infraestrutura realizada para os jogos Olímpicos a cidade do Rio de Janeiro cumpriu com o prometido pelo COI (LINDAU, 2016).

A rede de transportes de alto desempenho foi entregue com cerca de 156km, mais que o dobro prometido, 76 km acordados. O Veículo Leve sobre Trilhos - VLT não era previsto, mas foi construído e a expansão prevista do metrô estava

prevista em cerca 4 km foi realizado mais do que o dobro, 16km de construção (LINDAU, 2016).

Como saldo dos Jogos, o BRT transportou cerca de 11,7 milhões de pessoas durante os Jogos, com destaque pelo uso de brasileiros que não costumam utilizar o transporte coletivo em seu local de residência, mas que aprovaram os transportes na cidade, pelo semelhante sistema operado no exterior. Sendo importante essa mudança de paradigma e satisfação acerca da mobilidade urbana brasileira. A previsão para os próximos anos, é que se o Rio de Janeiro continuar presando pelo seu sistema de transporte, principalmente de alto desempenho (metrô, BRT e trens) é especulado que as viagens subam de 18% para 83% das viagens realizadas (LINDAU, 2016).

Dentre uma das curiosidades a ser apontada, é que duas das tentativas de sediar os Jogos Olímpicos não se obteve êxito principalmente pelos planos de transporte. Estes planos tinham como base a implantação de linhas de metrô e expansão viária para carros. A dificuldade de financiamento destes projetos deixou em dúvida a entrega de tais obras, ainda mais pelo fato de que para os Jogos Pan-Americanos, no ano de 2007, o plano de transporte deste megaevento incluía a realização de duas novas linhas de metrô e uma de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT não realizadas (LINDAU, 2016).

Dentre os desafios da cidade, tem-se a pendência da integração física, tarifária, além de operacional, entre todos modais de transporte. Todavia, as Olimpíadas, desafiaram a cidade na implantação de transportes com a capacidade de moldar o desenvolvimento urbano para o futuro, primeiro passo esse para uma cidade mais compacta, conectada e coordenada (LINDAU, 2016).

O Rio de Janeiro, recebeu cerca de 1,17 milhão de turistas, dos quais 410 mil eram estrangeiros, com gasto médio de R\$424,62 por dia na cidade, já os turistas nacionais, cerca de 43% dos entrevistados eram de São Paulo, seguido de turistas provenientes do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais, com gasto médio de R\$310,42. Destaca-se que neste período a taxa de ocupação hoteleira estava no entorno de 94%, segundo dados compilados da Prefeitura do Rio de Janeiro, que também informaram que o país que mais enviou turistas foi os Estados Unidos, seguido de Argentina e Alemanha (BOECKEL, 2016).

É necessário considerar que medidas foram solicitadas à população do Rio de Janeiro, como a utilização do transporte público durante os Jogos Olímpicos,

como feriados no período, para redução do fluxo de veículos e circulação de pessoas. A Prefeitura informou em nota, que o fluxo de veículos foi reduzido em 5,6% em seu volume diário, com cento e quatro vias bloqueadas em dias identificados como críticos e 342 quilômetros de áreas públicas interditadas (ROUVENAT, 2016).

A prefeitura também destaca que 4.342 multas sob a invasão de faixas Olímpicas foram aplicadas. Foram vendidos 800 mil RioCards Olímpicos em um total de 4 milhões de viagens realizadas. Com recorde de uso do BRT no dia 12 de agosto, no qual 855 mil pessoas utilizaram o serviço. O VLT transportou 721.703 passageiros. O metrô registrou recorde histórico, este meio de transporte transportou cerca de 13,9 milhões de passageiros nas 3 linhas. E por fim os trens, transportaram 10 milhões de passageiros, com destaque para as estações que registraram maior quantidade de passageiros: Central do Brasil (363.522 embarques), Olímpica do Engenho de Dentro (359.086 embarques) e Vila Militar (164.369) (ROUVENAT, 2016).

Os turistas e expectadores puderam utilizar o RioCard, este cartão permitia o acesso direto às regiões Olímpicas e arenas durante os Jogos, era possível adquiri-lo pela internet, em máquinas de venda, em mais de 40 locais espalhados pela cidade, nos principais pontos de acesso e conexões para os Jogos, além de venda em guichês de atendimento, em um total de 100 pontos de venda (RIOCARD, 2016).

Este cartão estava disponível em três versões: para um dia, vendido a R\$25 reais, três dias, pelo valor de R\$70 reais, e por sete dias, com preço de R\$160 reais. Aqueles que adquiriram o cartão via internet, puderam optar pela entrega do mesmo em todo território nacional, sendo iniciado o período de contagem de utilização com a primeira validação do cartão em algum dos meios de transporte (RIOCARD, 2016).

A partir do momento de utilização do cartão o prazo para término da passagem, ou início da cobrança de outra foi 23h59 do mesmo dia, com duas horas de tolerância após o término do uso. Outro ponto de destaque é que os cartões escolhidos com mais dias de uso só podiam ser utilizados em dias subsequentes, com número ilimitado de viagens no dia (RIOCARD, 2016).

Com o cartão, os expectadores puderam utilizar os meios de transporte: ônibus municipais (exceto rodoviários denominados frescões), BRTS, trens da Supervia, metrô e VLT. Só foi possível o acesso aos locais das competições com

apresentação do ingresso mais RioCard aos meio de transporte público, BRT Transolímpica, BRT Lote 0 e linha 4 do metrô, não sendo permitido acesso a estes espaços pelo transporte particular, sendo este cartão pessoal e intransferível (RIOCARD, 2016).

A validade deste cartão foi entre o dia 1 de Agosto de 2016 até 18 de Setembro de 2016, junto ao encerramento dos Jogos Paralímpicos. Após este período, os cartões perderam a função temporal e tornaram-se contador diário, sem recuperação dos créditos utilizados, mas podendo ser carregado para uso normal, assim como outros cartões usados pela população (RIOCARD, 2016).

Uma curiosidade, conforme pode ser observado nas Figuras 2 e 3, é o fato de um cartão de transporte específico para a época dos Jogos, apresentar imagens dos atrativos turísticos, a própria identidade dos Jogos, como os mascotes, e logo dos meios de transporte. Estas imagens instigavam o turista a pensar e buscar acerca dos atrativos turísticos, beneficiando a atividade destes espaços, como também permitia a vivência dos Jogos nos detalhes.

Figura 2 – Cartão RioCard de atrativos turísticos

Fonte: RioCard (2016)

Figura 3 – Cartão RioCard mascotes Olímpicos

Fonte: RioCard (2016)

Compreende-se a importância de ações, por mais simples que sejam, incrementam e impulsionam a atividade turística, de modo a instigar o visitante a conhecer outros espaços na cidade, dado a oportunidade de conciliação entre os Jogos e o tempo de viagem na cidade. Outro ponto que merece atenção é o fato desta propaganda turística estar justamente no RioCard, ou seja, no passaporte de entrada dos meios de transporte. Esta ação, mesmo que involuntária, demonstra que o turista pode chegar tanto as regiões dos Jogos, como as atrações turísticas de transporte público.

O RioCard, como anteriormente mencionado, podia ser adquirido em diversos pontos da cidade do Rio de Janeiro, dentre eles nos terminais de entrada e saída da cidade, permitindo que o turista tivesse acesso a outros meios de transporte através da integração destes modais, como pode ser observado ao longo deste capítulo. A seguir a disposição dos terminais de entrada e saída na cidade do Rio de Janeiro:

Figura 4 – Terminais da cidade do Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Figura 5 – Mobilidade na cidade do Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Ônibus

O sistema de transportes de linhas regulares estava previsto ser complementado com linhas expressas de ônibus para áreas específicas de jogos para auxiliar os outros sistemas de transporte, sendo assim uma alternativa para se chegar às instalações (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

BRT

O BRT (Bus Rapid Transit) é na prática, um ônibus articulado que percorre corredores exclusivos, permitindo uma viagem mais rápida a seus passageiros. Este modelo, está presente em 140 países, e na cidade do Rio de Janeiro é administrado por um grupo de empresas privadas de transporte de passageiros, reunidas por meio de um consórcio (BRT, [201-]).

Por estes corredores, cerca de 450 mil pessoas são transportadas por dia. Por ser relativamente um novo investimento na cidade, os números são expressivos, cerca de 8 mil viagens diárias em uma frota de 440 ônibus. Atentando-se para o fato do movimento neste meio de transporte nas Olimpíadas, o BRT transportou em todo

seu sistema durante os dias de competição 11,7 milhões de passageiros, público este maior que a população de Portugal, em torno de 10,3 milhões de habitantes (BRT, [201-]).

O BRT Transoeste é o primeiro corredor em operação na cidade e transporta em média 216 mil passageiros, por 60 quilômetros de faixa exclusiva, sendo 62 estações e 4 terminais (Alvorada, Campo Grande, Jardim Oceânico e Santa Cruz). A primeira fase deste BRT foi inaugurada no ano de 2012, com o percurso entre Barra de Tijuca e Santa Cruz, Zona Oeste da cidade. Subsequentemente houve a ampliação da via para Campo Grande e Paciência. No ano de 2016, para os Jogos Olímpicos, foi implantado o Lote Zero, interligando com a linha 4 do metrô, na estação terminal Jardim Oceânico (BRT, [201-]).

O BRT Transcarioca, teve sua inauguração às vésperas da Copa do Mundo FIFA, em 2014, com o percurso do terminal Alvorada na Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, localizado na ilha do governador. O número diário de passageiros transportados é em torno de 234 pessoas, circulando por seus 39 quilômetros em 45 estações, permitindo a interligação de 27 bairros situados nas zonas Oeste e Norte. As estações Olaria e Madureira Manaceia são interligadas ao trem de Supervia e em Vicente de Carvalho a interligação é com a linha 2 do Metrô (BRT, [201-]).

O BRT Transolímpica, foi inaugurado em Agosto de 2016, com 18 estações e três terminais (Recreio, Centro Olímpico e Sulacap, com 26 quilômetros de pista exclusiva). A expectativa deste BRT é com seu pleno funcionamento que perpassa 11 regiões, possa transportar 70 mil passageiros por dia, reduzindo em 60% seu tempo de viagem. Diferentemente dos outros BRTs que são conservados sob responsabilidade da Prefeitura, o BRT Transolímpica é conservado pela ViaRio S.A. (BRT, [201-]).

Figura 6 – Percurso do BRT

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

METRÔ

Composto pelas linhas: Linha 1 laranja (General Osório – Uruguai) , Linha 2 verde (Botafogo – Pavuna) e Linha 4 verde (Nossa Senhora da Paz – Jardim Oceânico) (METRÔRIO, [201-]). Inaugurado em 1979, o metrô na cidade do Rio de Janeiro começou sua operação com transporte médio de meio milhão de passageiros, cerca de 60 mil usuários diários. No ano de 1998, a empresa MetrôRio assumiu a administração e operação das Linhas do metrô carioca, em 2009 passou a compor o Grupo Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A, juntamente com a CART – Concessionário Auto Raposo Tavares (SP), LAMSA – Linha Amarela S.A (RJ) e CLN – Concessionária Litoral Norte (BA) (METRÔRIO, [201-]).

Hoje o MetrôRio conta com 42 estações, dispostas em três linhas com 14 pontos de integração com outros meios de transporte, e dispõe de mais de 3 mil funcionários (METRÔRIO, [201-]).

Durante os Jogos Olímpicos o MetrôRio preparou um sistema especial de funcionamento, sendo a extensão de horário de funcionamento, circulação de trens direto das estações Pavuna a Botafogo, como reforço operacional nas equipes de condutores, segurança e bilheterias. Também foi disponibilizado orientadores de público, promotores bilíngues e voluntários em estações (METRÔRIO, [201-]).

Do dia 5 de Agosto a 19 de Agosto de 2016, 12,8 milhões de passageiros percorreram as três linhas, destacando-se o recorde de transporte de passageiros, mais de um milhão de usuários ao dia. Dentre um dos mais acessíveis metrô do mundo, com mais de dez anos de operação, e que dispõe de caráter permanente de apoio aos portadores de deficiência e necessidades especiais (METRÔRIO, [201-]).

Figura 7 – Percurso do Metrô

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

VLT

A Prefeitura do Rio inaugurou em junho de 2016 a primeira etapa do VLT, com uma rede de 28 km, com interligação em todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária, como barcas, metrô, ônibus, trem, aeroporto, rodoviária, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e para um plano futuro o BRT Transbrasil. O VLT inicia a operação de forma progressiva, com ciclos semanais, para a inserção de bondes, com ampliação gradativa de horários e trajetos de operação (VLT CARIOCA, 2016).

O sistema de transporte público funcionou 24 horas com 32 trens, em um tempo estimado de 3 a 15 minutos, dependendo da linha, e capacidade de transporte de 300 mil pessoas. Todas as paradas e estações tiveram máquinas de auto atendimento para a compra de passagens. Quanto à acessibilidade, rampas suaves e antiderrapantes facilitaram o acesso a pessoas portadoras de necessidades especiais. Cada plataforma tem disposição de entrada nas extremidades de linha de piso que facilitaram a locomoção de pessoas com deficiência. Sendo que a distancia entre cada parada é de 400 metros (VLTCARIOCA, 2016).

Integrado ao Porto Maravilha, o VLT é um modelo de destaque para a questão sustentável de transporte. Movido a eletricidade, tem-se a preservação da identidade do Rio, ao dispor de Alimentação Pelo Solo - APS, esta forma de energia é captada por meio de um terceiro trilho, que é instalado entre os trilhos de rolamento do trem, que dispensa o uso de cabeamento aéreo (catenárias) (VLTCARIOCA, 2016).

O projeto previa a entrega da operação de 32 trens, com 3,82 metros de altura, 44 metros de comprimento e 2,65 de largura, comportando 420 passageiros. Estes trens são bidirecionais e compostos, cada um, por 7 módulos articulados. Cada VLT tem 8 portas por lateral (VLTCARIOCA, 2016).

A implantação do projeto teve custo de mais de R\$1 bilhão, sendo que R\$532 milhões com recursos federais do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Mobilidade e com R\$ 625 milhões viabilizados por intermédio da prefeitura do Rio de Janeiro (VLTCARIOCA, 2016).

Figura 8 – Percurso do VLT

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

TREM

Em 1998 a Concessionária de Transportes Ferroviários SuperVia começa a operar os trens urbanos de 11 municípios importantes da região metropolitana do Rio de Janeiro. No ano de 1999, 31 estações foram modernizadas, assim como início da Integração trem-metrô, nos anos decorrentes a frota e estações foram modernizadas. No ano de 2005, todas estações da SuperVia foram adaptadas para aceitar o vale transporte e ampliação trem-ônibus (SUPERVIA, [201-]).

Foi em 2011 que a SuperVia lançou o plano de ações imediatas “SuperVia em movimento”, para melhoria das estações, acessibilidade, padrões de limpeza, novo Centro de Controle Operacional, instalação de novas câmeras de segurança, dentre outras melhorias. Em 2013 um marco a ser destacado foi a atenção com o megaevento Jornada Mundial da Juventude, onde o mesmo operou 24 horas durante a realização do megaevento, totalizando 3 milhões de passageiros transportados (SUPERVIA, [201-]).

Em 2014, entregou-se a estação Maracanã sob influencia do megaevento esportivo Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014. Subsequentemente, no ano de 2016

Na região Olímpica Barra da Tijuca tem-se: a Arena Olímpica do Rio, que sediou a ginástica artística, localizada dentro do núcleo do Parque Olímpico. O Parque Aquático Maria Lenk, construído para os Jogos Pan-Americanos Rio 2007, este espaço sofreu modificações mínimas para os Jogos Olímpicos, no qual sediou saltos ornamentais, nado sincronizado e polo aquático (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]b).

O Centro Olímpico de Tênis compõe o Centro Olímpico de Treinamento (COT), totalizando 16 quadras em uma área de 9 hectares, localizado no núcleo Parque Olímpico do Rio. O Estádio Olímpico de Esportes Aquáticos que sediou a natação, também foi construído no núcleo do Parque Olímpico do Rio (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]b).

Tem-se as Arenas Cariocas, 1, 2 e 3 também denominado como Halls Olímpicos 1, 2 e 3. A Arena Carioca 1 sediou o basquete e foi construído no núcleo do Parque Olímpico. A Arena Carioca 2 sediou o judô e luta olímpica, também construído no núcleo do Parque Olímpico do Rio. E por fim a Arena Carioca 3, que sediou o taekwondo e a esgrima, com mesma sede no núcleo do Parque Olímpico do Rio (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]b).

A Arena do Futuro – Centro Olímpico de Handebol foi um espaço temporário, também construído no núcleo do Parque Olímpico do Rio. O Velódromo Olímpico localiza-se no núcleo do Parque Olímpico do Rio e sediou a modalidade ciclismo (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]b).

O Riocentro, abrigou quatro pavilhões, localizado ao lado da Vila Olímpica, com acesso possível inclusive a pé. O pavilhão 2 sediou o levantamento de peso e halterofilismo, além de acomodar as instalações de treinamento do boxe em área exclusiva. O pavilhão 3 com total de 25.000 m² recebeu o tênis de mesa e área de treinamento da mesma modalidade. O pavilhão 4 com área de 25.000m² acomodou o treinamento e a modalidade de competição do *badminton*. Por fim um estádio construído especificamente para os Jogos Olímpicos, em uma área de 14.000m², para sediar o boxe que também serviu como centro de treinamento do mesmo (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]b).

Esta região foi projetada com três novos sistemas de BRT. O trecho apresenta os 15km de BRT da ligação C (projeto 28 – uma extensão da linha de trens) que tem como intuito ligar o corredor T5 de BRT (projeto 29), assim ligará a Barra às áreas intensamente povoadas do noroeste da cidade através de integração

e corrida, onde foram construídos 5.000 lugares temporários (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]c).

A Lagoa Rodrigo de Freitas, abrigou o remo e a canoagem (velocidade) com sua localização privilegiada, denominada coração da cidade. A Marina da Glória foi o primeiro espaço testado para os Jogos, que foi sede do Campeonato Mundial de Vela, no ano de 2014, com localização no Parque do Flamengo, no centro da cidade, próximo a dois dos mais importantes atrativos turísticos da cidade, Pão de Açúcar e Corcovado – Cristo Redentor (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]c).

Composta pela linha 1 do metrô (projeto 19 e 27), com oito estações existentes e mais seis novas, pelo sistema de BRT Barra – Zona Sul (projeto 30) (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Figura 12 – Região Olímpica Copacabana e Mobilidade

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Deodoro: (Juventude)

Esta região concentra a maior parte de jovens da área metropolitana da cidade. Até tempos atrás, a infraestrutura e os serviços não eram suficientes nesta área. Com provento de instalações dos Jogos Pan-Americanos Rio 2007, como

exemplo o Parque Radical que tem como objetivo o desenvolvimento social e esportivo (CANDIDATURA RIO 2016, 2009a).

A região de Deodoro, está situada na Zona Oeste da cidade, e sediou as competições de hipismo, ciclismo, *mountain bike*, ciclismo *Bicycle Moto Cross* - BMX, pentatlo moderno, tiro esportivo, canoagem slalom, hóquei sobre a grama, rúgbi e basquete nos Jogos Olímpicos. Visto que durante os Jogos Pan-Americanos a presença de espaços de jogos motivou os jovens locais, a expectativa é para incentivo e desejo dos jovens pelo esporte cresça ainda mais (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]d).

O início das obras nesta região tiveram início em julho de 2014, sendo que por receber os Jogos Pan-Americanos de 2007 e os Jogos Mundiais Militares de 2011, 60% das áreas de competição já estavam prontas, destes o Centro Nacional de Tiro, a piscina do pentatlo moderno, o Centro Nacional de Hipismo e o Centro de Hóquei Sobre Grama precisaram apenas de adaptações (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]d).

O local ganhou as instalações permanente: Arena Deodoro, a pista de BMX e circuito canoagem slalom. A pista de *mountain bike*, a arena de rúgbi e pentatlo foram provisórias. Estas intervenções foram coordenadas pela prefeitura e realizadas com recursos do governo federal (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]d).

Depois dos Jogos, o circuito de canoagem slalom e a pista de BMX farão parte do Parque Radical, legado esportivo este para a região. Cerca de 500 mil metros quadrados, o parque será o segundo maior após o Parque do Flamengo. Estas instalações esportiva terão uso combinado servindo ao Centro Olímpico de Treinamento - COT de atletas de alto rendimento e lazer da sociedade local. Foi divulgado que o valor previsto para estas intervenções em Deodoro foi de R\$825,4 milhões (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]d).

A região é composta por 3 linhas de trem, com um sistema de BRT dispondo de grande facilidade de acesso para a Região Barra da Tijuca (CANDIDATURA RIO 2016, 2009c).

Figura 13 – Região Olímpica Deodoro e Mobilidade

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Maracanã: (Renovação Urbana)

Local onde se localiza dois dos mais famosos ícones do Rio de Janeiro, o estádio do Maracanã e o Sambódromo, além do porto que se situa também nesta área. O projeto dos Jogos Olímpicos previa intervenção urbana no entorno das instalações como também renovação da zona Portuária. O governo compreendeu esta oportunidade para revitalização permanente na região (CANDIDATURA RIO 2016, 2009a).

Esta Região detém de dois importantes atrativos turísticos, o Estádio do Maracanã e o Sambódromo, além da região do Porto, um dos principais projetos de revitalização da cidade. Outros espaços que compõem esta região é o Maracanãzinho e Estádio Olímpico João Havelange, conhecido como Engenhão (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]e).

O estádio Engenhão foi construído para os Jogos Pan-Americanos Rio 2007, com ampliação temporária de 45.000 para 60.000 espectadores para os Jogos. O entorno também recebeu grandes intervenções para facilitar a operação (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]e).

O estádio Maracanã foi palco da final da Copa do Mundo de 1950, a mítica arena foi reformada para a Copa do Mundo FIFA 2014. O Maracanã foi palco das

cerimônias de abertura e encerramento dos Jogos, além das partidas de futebol (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]e).

O Maracanãzinho é considerado a casa do voleibol brasileiro, a instalação é localizada dentro Núcleo do Maracanã e do Parque Aquático Julio de Lamare. Já o Sambódromo contou com maratona e tiro com arco (BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE, [201-]e).

Figura 14 – Região Olímpica Maracanã e Mobilidade

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Servida por 5 linhas de trens de subúrbio (projetos 13, 21, 22, 23 e 34) e também das linhas 1 e 2 do metrô (projetos 19, 20 e 27) ao todo seis estações de metrô, sendo uma nova e três estações de trem, com proximidade das instalações (CANDIDATURA RIO 2016, v. 3).

Este capítulo apresentou um panorama geral acerca dos Jogos Olímpicos de modo a permitir uma maior compreensão da cidade do Rio de Janeiro, bem como das regiões Olímpicas e dos atrativos turísticos para facilitar a análise e discussão dos dados apresentados após a metodologia.

5. METODOLOGIA

O presente estudo, analisou a “Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016”. Enquanto problema de pesquisa tem-se: Considerando as diversas transformações pelas quais passa atualmente a cidade do Rio de Janeiro por ocorrência dos megaeventos esportivos, principalmente no que tange os meios de transporte e mobilidade na cidade, houve uma mobilidade turística durante a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016? O objetivo geral foi a análise da mobilidade turística durante a realização dos Jogos. E como objetivos específicos:

1. Compreendeu-se a disposição dos atrativos turísticos na cidade do Rio de Janeiro e a localização das regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) no sentido da mobilidade;
2. Verificou-se a existência da integração dos meios de transporte com as regiões Olímpicas e também com os atrativos turísticos;
3. Analisou-se os aperfeiçoamentos nos meios de transportes de modo a permitir o acesso aos atrativos turísticos para um futuro legado.

Para tanto, esta pesquisa é exploratória descritiva, de natureza qualitativa, através das abordagens bibliográfica, documental e de campo. A pesquisa qualitativa é importante porque foca na interpretação e não na quantificação, com o diferencial na interpretação que os participantes têm da situação objeto de estudo (CASSEL; SYMON, 1994, trad. nossa). Neste sentido Veal (2011) ressalta a variada qualidade de ricas informações acerca de um menor número de pessoas estudadas.

A pesquisa exploratória, fundamenta-se na descoberta de novas ideias e perspectivas. Assim é buscado aprimoramento de ideias, bem como descobrir intuições, tem como característica um planejamento flexível, envolvendo em geral levantamento bibliográfico, entrevistas e análise de situações semelhantes. (SCHLÜTER, 2003; DENCKER, 1998).

Para Veal (2011) a pesquisa descritiva utiliza técnicas de coleta de dados compreendidas como padronizadas, observação participante sistemática dos pesquisados, além de questionários. Este tipo de pesquisa é comum na área do lazer e turismo, pelo caráter incipiente do ramo, as diversas transformações dos fenômenos estudados e a separação entre a ação e a pesquisa. Os procedimentos de pesquisa são uma combinação de enfoques bibliográfico, documental e de campo.

A fase preliminar do presente estudo teve como base o levantamento e revisão de literatura através da pesquisa bibliográfica em livros, periódicos nacionais e internacionais, com o propósito de estabelecer uma consistente revisão teórica acerca da temática estudada. O enfoque bibliográfico, baseou-se nas categorias teóricas de análise das cidades, mobilidade, turismo, megaeventos esportivos, Jogos Olímpicos e cidade do Rio de Janeiro.

Já o enfoque documental, foram utilizadas análises de fontes primárias e secundárias. De acordo com Dencker (1998, p. 57) as fontes primárias “são constituídas pelo material mais recente e original que não possua distribuição por esquemas predeterminados e que possa ser encontrado em revistas, informes de investigação, atas, produção acadêmica e livros” e as secundárias “referem-se a material conhecido e organizado segundo um esquema determinado”.

As categorias teóricas da pesquisa foram estabelecidas em três partes: o capítulo 1 compreende a dinâmica das cidades, mobilidade com enfoque para os meios de transporte e sua relação com o turismo. Já o capítulo 2 estabelece a relação dos megaeventos esportivos e o fenômeno do turismo. Por fim o último capítulo 3 do referencial teórico apresenta alguns dados da cidade do Rio de Janeiro e informações gerais acerca dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016.

Finalmente, a pesquisa de campo, utilizou da observação participante, no qual buscou-se entender, através da vivência empírica, como as transformações na mobilidade beneficiaram ou não o turista para os Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016 e para outros atrativos turísticos dispostos na cidade. Como aponta André (2001), “[...] é chamada de participante porque parte do princípio de que o pesquisador tem sempre um grau de interação com a situação estudada, afetando e sendo por ela afetado” (p.28). Já para Dencker (1998), a pesquisa participante é realizada através do viés de integração do pesquisador, que assume uma função no grupo a ser pesquisado, mas sem obedecer a uma proposta anteriormente determinada de ação.

Foram realizadas entrevistas estruturadas mediante roteiro prévio. Como forma de verificação das perguntas aplicadas nesta entrevista foram realizadas entrevistas pré-teste, no qual permitiu-se a identificação de necessários ajustes. A vantagem da entrevista, segundo Dencker (1998) está na flexibilidade e na sinceridade de expressão. Já para Schlüter (2003):

A entrevista tem uma série de vantagens sobre outros métodos de coleta de dados: a) permite obter dados relevantes e significativos para o estudo que está sendo realizado; b) permite uma situação de espontaneidade; c) não requer que o entrevistado saiba ler; d) permite obter uma maior quantidade de respostas; e) é mais adequada para revelar informação sobre sentimentos e emoções das pessoas (p. 107).

As entrevistas estruturadas são de acordo com Schlüter (2003) perguntas previamente formuladas pelo pesquisador, para aplicação em amostras definidas, sendo estas aleatórias ou intencionais. Para tanto é necessário o conhecimento acerca do universo a ser estudado, para assim se definir a amostra.

Segundo a Associação Brasileira de Empresas de Eventos - ABEOC o COI, foi estimado uma previsão de cerca de 480 mil turistas nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, sendo este o universo. Para tanto a pesquisa realizou uma amostra aleatória de 100 turistas, independentemente de gênero, faixa etária ou classe social.

Segundo a fórmula de amostragem proposta por Santos (2015) o erro amostral é de 10% e 95% de nível de confiança, em uma amostra de 97 turistas, no entanto esta pesquisa adotou 100 turistas como número de amostra, para viabilizar a mesma quantidade de entrevistados em cada região Olímpica (Copacabana, Barra da Tijuca, Deodoro e Maracanã), com 25 entrevistados nos respectivos espaços. Abaixo a fórmula do cálculo utilizado proposto por Santos (2015), onde n é a amostra calculada, N a população, Z a variável normal padronizada associada ao nível de confiança, p verdadeira probabilidade do evento e o erro amostral.

Fórmula Cálculo Amostral

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1 - p) + e^2 \cdot (N - 1)}$$

Fonte: Adaptado de Santos (2015)

O período de realização das entrevistas foi entre os dias 17 de Agosto de 2016 a 21 de Agosto de 2016, e a observação participante entre cada região Olímpica e os principais atrativos turísticos (Corcovado - Cristo Redentor, Pão de Açúcar, Praia de Copacabana, Jardim Botânico e Praia de Ipanema) se deu entre os dias 14 de Agosto de 2016 a 16 de Agosto de 2016, tais atrativos foram

selecionados conforme o a lista de 10 atrativos turísticos divulgado pelo governo para o turista e o morador local vivenciarem a cidade durante os Jogos e o *site* TripAdvisor, destes foram escolhidos os 5 pontos com maior número de avaliação, independentemente de avaliações positivas ou não que contemplassem a lista do governo.

Destaca-se que a ida a campo para a realização da observação participante precedeu o estudo teórico acerca da cidade do Rio de Janeiro, como sua mobilidade, disposição dos meios de transporte e atrativos turísticos, de modo a permitir uma vivência não tendenciosa por parte da pesquisadora.

Com embasamento no referencial teórico, o questionário foi elaborado a partir de grande áreas baseadas nas categorias de análise identificadas, sendo estas, a motivação do turista, tempo de permanência, meios de transporte utilizados e sua qualificação, avaliação, informações disponíveis, estimativa de gastos, mobilidade turística geral, levantamento dos atrativos turísticos da cidade do Rio de Janeiro, segurança e sinalização turística, para resultados que respondam o problema da pesquisa bem como os objetivos gerais e específicos, podendo ser observado no Apêndice A o questionário da presente pesquisa.

A escala adotada em algumas questões do questionário é uma escala indireta, na qual um conjunto de respostas dadas pelos entrevistados em relação ao objeto em questão determinam sua posição dentro da escala de atitude envolvida, denominada “Escala Likert”. Esta escala caracteriza-se por ser uma escala de concordância até discordância, (discorda totalmente, discorda parcialmente, sem opinião, concorda parcialmente e concorda totalmente) (MATTAR, 2001). Para a presente pesquisa foram atribuídas as categorias de resposta ótimo a péssimo (ótimo, bom, regular, ruim e péssimo).

Como observa-se no Apêndice A, o questionário foi elaborado de forma a ser aplicado em um curto tempo, visto o local de aplicação nas quatro regiões Olímpicas, sendo estes na entrada de cada espaço esportivo de modo que não demandasse muito tempo do turista para assim obter as respostas de qualidade, com a abordagem em sua chegada para as competições perto do horário da partida, ou saindo apressadamente das regiões Olímpicas.

Ao longo desta pesquisa, estão algumas figuras de mapas para melhor ilustrar a cidade, os meios de transporte, bem como os atrativos turísticos. Para melhor compreensão, foram elaboradas pela autora estas imagens, que estão

presentes nos Capítulos dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, na Discussão e Análise dos dados e nos Apêndices. Estas figuras de mapas foram criadas pela autora através da ferramenta Google My Maps (GOOGLE INC, 2017) e também todo conhecimento agregado pelo referencial teórico acerca dos Jogos, mobilidade e transportes através dos sites (BRT [201-]; METRÔRIO [201-]; SUPERVIA [201-]; VLTCARIOCA, 2016), como também dos atrativos turísticos divulgados pelo Governo Federal (BRASIL. PORTAL BRASIL, 2016).

6. ANÁLISE DOS DADOS

Para fins de esclarecimento dos objetivos apresentados, neste capítulo são apresentadas as interpretações e análises, além da discussão dos dados, bem como os resultados do estudo. Inicialmente são discutidos os resultados da técnica de observação participante, que corrobora com a análise dos questionários analisados subsequentemente.

6.1 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

Este método denominado observação participante, permite que o pesquisador adentre o “mundo” particular dos participantes. Difere de ambientes controlados ou manipulados, a observação participante se da em um ambiente “comum, típico, rotineiro ou natural da existência humana” (JORGENSEN, 1989, p.15, trad. nossa). O pesquisador então pode vivenciar a realidade em questão, como pode-se observar a seguir:

A poucos dias dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016, conforme apresentado na metodologia da presente pesquisa, o site Portal Brasil pertencente ao Governo Federal, elencou 10 pontos turísticos para moradores e turistas vivenciarem a cidade do Rio de Janeiro durante os jogos Olímpicos (BRASIL. PORTAL BRASIL, 2016) conforme Quadro 2 abaixo. No Apêndice N apresenta-se a disposição destes atrativos na cidade, bem como a mobilidade que os contempla.

Quadro 2– Atrativos turísticos do Rio de Janeiro divulgados pelo governo

Atrativos turísticos
Praça XV de Novembro
Corcovado – Cristo Redentor
Biblioteca Nacional
Lapa
Praia Ipanema
Jardim Botânico
Lagoa Rodrigo de Freitas
Pão de Açúcar
Praia de Copacabana
Theatro Municipal

Fonte: Adaptado de Governo (2016)

A presente pesquisa acatou 5 atrativos turísticos, dentre os divulgados pelo site do Governo Federal, para analisar através da observação participante como se

deu a mobilidade entre as regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) e os atrativos (Corcovado – Cristo Redentor, Pão de Açúcar, praia de Copacabana, Jardim Botânico e praia de Ipanema). Os 5 atrativos turísticos escolhidos foram acatados visto os atrativos mais avaliados (independente de avaliação positiva ou negativa) no site TripAdvisor², conforme Quadro 3. A disposição destes atrativos, bem como a mobilidade para acesso a estes locais pode ser observada no Apêndice O.

Quadro 3 – Avaliações dos atrativos turísticos no site TripAdvisor

Número de Avaliações	Atrativos turísticos	Classificação no site
53.316	Corcovado – Cristo Redentor	2
46.064	Pão de Açúcar	1
18.690	Praia de Copacabana	22
17.915	Jardim Botânico	6
15.469	Praia de Ipanema	11

Fonte: Adaptado TripAdvisor (2016)

A observação participante foi realizada entre os dias 13 de Agosto de 2016 a 17 de Agosto de 2016 a partir de cada região Olímpica (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) para todos atrativos turísticos, conforme ilustrado no quadro a seguir:

Quadro 4 – Atrativos turísticos e datas da observação participante

Atrativo	Data de visitação
Corcovado – Cristo Redentor	13 de Agosto de 2016
Pão de Açúcar	14 de Agosto de 2016
Praia de Copacabana	15 de Agosto de 2016
Jardim Botânico	16 de Agosto de 2016
Praia de Ipanema	17 de Agosto de 2016

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O quadro 5 apresenta em quais regiões da cidade do Rio de Janeiro estiveram dispostos os Jogos, como também quais meios de transporte disponíveis para chegar a estes espaços.

² O TripAdvisor, considerado o maior site de viagens do mundo, ajuda os viajantes a aproveitarem o melhor de cada viagem. Com mais de 500 milhões de avaliações e opiniões sobre a maior seleção de perfis de viagem do mundo todo. Oferece aos viajantes onde ficar, qual voo pegar, o que fazer e onde comer, com cerca de 390 milhões de visitantes únicos mensais (TRIPADVISOR, 2017).

Quadro 5 - Mobilidade Regiões Olímpicas

Região Olímpica	Zona	Meio de transporte
Barra da Tijuca	Oeste	Linhas 4 Metrô; BRT e Ônibus
Copacabana	Sul	Metrô e Ônibus
Deodoro	Oeste	Trem SuperVia; BRT e Ônibus
Maracanã	Norte	TremSupervia; Metrô e Ônibus

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O quadro 6 ilustra em quais regiões da cidade do Rio de Janeiro estão dispostos os atrativos turísticos, como também quais meios de transporte disponíveis para chegar a estes espaços.

Quadro 6 - Mobilidade atrativos turísticos

Atrativo turístico	Zona	Meio de Transporte
Corcovado	Sul	Ônibus
Pão de Açúcar	Sul	Metrô; Ônibus
Praia de Copacabana	Sul	Metrô; Ônibus
Jardim Botânico	Sul	Metrô; Ônibus
Praia de Ipanema	Sul	Metrô; Ônibus

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Em complemento ao Quadros 5 e 6, tem-se o Apêndice N, que ilustra a disposição das regiões Olímpicas e dos atrativos turísticos, bem como os meios de transporte e suas interligações.

Ao longo da análise da observação participante, detalhe-se a questão que o aperfeiçoamento dos meios de transporte foram somente para os Jogos Olímpicos, deixando de contemplar os atrativos turísticos de modo a permitir um futuro legado para os turistas que buscam na cidade o turismo de lazer. A maior parte dos atrativos analisados precisaram de ônibus para o trajeto final do percurso. Dentre todos meios de transporte disponíveis para chegar a estes atrativos, todos já se faziam presentes antes dos Jogos.

Esta análise dialoga com o Apêndice B e tem-se o detalhamento dos dias da observação participante nos Apêndices C, D, E, F, G, H, I, J, K e L para melhor compreensão dos Jogos realizados nestas respectivas datas. Em um primeiro momento, a presente análise de observação participante irá abordar os meios de

transportes utilizados, seguido de uma compreensão maior da mobilidade e por fim aponta a influência na locomoção entre os espaços para o turismo. A análise dos questionário em comparação a observação participante será feita em análises adiante.

Conforme Apêndice B, melhor detalhado acerca dos percursos realizados na observação participante, inicia-se a avaliação dos transportes pelo BRT. A partir das duas regiões Olímpicas (Barra da Tijuca e Deodoro) para os cinco atrativos turísticos foi avaliado como regular, este transporte em alguns trajetos deu-se com um longo tempo de espera entre um veículo e outro. O que aumentava ainda mais o tempo de realização do trajeto.

A sinalização turística até os terminais de BRTS faziam-se presentes, mas não eram objetivas e claras. Por vezes foi necessário pedir informações para funcionários e voluntários dos Jogos ou recorrer para aplicativos de localização. A grande demanda por este transporte esteve presente em todos os dias de análise, fato este que impactava o conforto dos passageiros que por vezes não conseguiam sentar. Mas destaca-se o benefício de corredores exclusivos que permitiam um deslocamento seguro. A sensação de segurança dentro dos veículos não se fazia presente, salvo o trajeto da Barra da Tijuca para o atrativo Copacabana no 15 de Agosto de 2016, que tinha a presença de membros das forças armadas. Nos terminais, câmeras de monitoramento e presença destas autoridades de forças armadas eram perceptíveis. Informações internas nos veículos não se faziam presente, o que dificultava a descida correta nos pontos.

Outro ponto positivo que merece ser mencionado acerca dos BRTS é a questão de interligação com outros transportes (trem, metrô e terminais de ônibus), facilitando a mobilidade do passageiro.

O meio de transporte metrô a partir das quatro regiões Olímpicas para os cinco atrativos foi avaliado como bom. Sua agilidade facilitava o percurso dos usuários. Apesar de algumas falhas, que fizeram com que o intervalo entre os carros aumentassem, não prejudicou o deslocamento ou aumentou o tempo significativamente do trajeto. O que precisa ser destacado é a falta de informações e sinalização em estações que não eram próximas a atrativos turísticos, a regiões Olímpicas ou de baldeação entre os transportes.

As informações podiam ser tomadas com funcionários do metrô e com voluntários dos Jogos Olímpicos, principalmente nas estações próximas às regiões

Olímpicas, mas se fazia necessário tais medidas ao longo de todo transporte, assim como a sinalização turística e a sinalização do próprio megaevento esportivo.

O meio de transporte ônibus utilizado em todos trajetos como transporte final ou de baldeação foi avaliado em todos os percursos como ruim. Neste meio de transporte muitos quesitos deixaram a desejar. O grande intervalo entre um veículo e outro se fez presente em toda utilização, um problema anterior a este é o próprio ponto de parada que não continha informações pertinentes a quais linhas passavam nas parada. Destaca-se o despreparo dos condutores para atender os turistas, visto que grande parte das linhas utilizadas não tinham a presença de um cobrador para receber pagamentos ou auxiliar o turista.

Ao avaliar o transporte ônibus é pertinente ressaltar que a falta de conforto esteve presente em todos trajetos, grande fluxo de usuários que por vezes ficaram em más condições de deslocamento. É importante compreender que saber qual ponto de parada descer no ônibus foi um questão complexa e delicada, não fazia-se presente nenhuma informação sobre os pontos de descida dos atrativos turísticos, em que alguns usuários precisavam depender da boa vontade de terceiros para obter informações ou utilizar aplicativos de localização. Nos pontos de parada não se fazia presente nenhuma sinalização que indicasse para onde o usuário do meio de transporte deve seguir para chegar ao atrativo turístico.

Não foi utilizado o transporte VLT a partir das regiões Olímpicas para os atrativos turísticos selecionados, visto que não se fazia necessário em nenhum trajeto, não sendo avaliado este transporte na observação participante.

Quando analisada a segurança geral da mobilidade entre as regiões Olímpicas e os atrativos turísticos destaca-se o trajeto das quatro regiões Olímpicas para a praia de Ipanema que foi avaliado como bom, salvo este percurso, os demais foram avaliados como regular. Próximo às regiões Olímpicas e aos atrativos turísticos destoava-se a segurança em comparação ao longo dos trajetos nos meios de transportes. A presença de forças armadas, funcionários e voluntários, além de câmeras que auxiliavam na segurança, mas era necessário mais, por todos espaços, percursos e meios de transporte que acabavam por ficar vulneráveis.

O quesito sinalização turística deve ser compreendido como aquela sinalização que indique o atrativo turístico, mas também a sinalização que ajuda o turista se locomover na cidade, para assim ser possível chegar ao atrativo. Em todos os percursos este ponto foi avaliado como regular. A sinalização esteve mais

presente próximo às regiões Olímpicas e alguns atrativos turísticos, mas ao longo do percurso e de um meio de transporte para o outro não se fez presente. Quesito este que auxilia diretamente o turista e serve inclusive como marketing indireto do atrativo.

Quando analisada as informações turísticas houve diferença entre os percursos. Entretanto este quesito é avaliado como regular, sendo possível chegar aos atrativos a partir das regiões Olímpicas, mas com sinalização falha ou inexistente em vários pontos do trajeto.

Tratando-se da mobilidade geral de cada atrativo tem-se desta avaliação ruim perpassando até bom, dependendo do trajeto analisado. A percepção que se sobressai é regular, o tempo de deslocamento entre as regiões Olímpicas e os atrativos turísticos em grande maioria passou de uma hora, chegando a duas horas. Fora a distância percorrida entre alguns modais ou do último meio de transporte utilizado até o atrativo. Aqui ressalta-se a precária sinalização turística, bem como postos de informações.

O quesito postos de informações turísticas devem ser atentamente observados, visto o despreparo de alguns funcionários na região Olímpica Barra da Tijuca e Copacabana, além não saberem informar qual transporte utilizar para chegar em outros pontos da cidade, questão esta preocupante para a qualidade de atendimento satisfatório do turista que precisou utilizar outros canais de informação. Independente de mapas e guias acerca da cidade do Rio de Janeiro, é necessário um atendimento que supra as necessidade do visitante. Outro fato a ser apresentado é o despreparo de funcionários de um posto de atendimento turístico em Copacabana quanto ao funcionamento do VLT, se interligava ao aeroporto Santos Dumont, questão crucial dado ser terminal de entrada e saída para muitos turistas nacionais.

Já a segurança só se fez presente próximo às regiões Olímpicas e a alguns atrativos turísticos ao longo do percurso então, o turista esteve por vezes vulnerável a qualquer tipo de ação criminosa, sem se assegurar de mecanismos, como câmeras de vigilância ou membros de forças armadas e/ou funcionários dos meios de transporte.

A mobilidade turística na cidade do Rio de Janeiro deve ser ressaltada no quesito de integração, o turista consegue se locomover desde os aeroportos para as regiões Olímpicas como também para seus meios de hospedagem e atrativos

turísticos. O que precisa ser reiterado é o tempo para a realização destes percursos, as condições deste deslocamento, assim como conforto, segurança e sinalização que por vezes deixam a desejar. Fatores estes que influenciam diretamente a percepção e vivência do turista na cidade.

A cidade do Rio de Janeiro deve ser compreendida como uma cidade com sistemas de transportes interligado, permitindo assim a mobilidade do turista e do morador local pela cidade, mas que facilmente compreende-se que esta mobilidade não leva em conta os atrativos turísticos do Rio de Janeiro. Com os Jogos Olímpicos, estes atrativos deveriam ter sido fundamentalmente pensados para serem explorados, propagados e amplamente divulgados nesta oportunidade única de exposição mundial.

As regiões Olímpicas foram minuciosamente pensadas no que tange o acesso, o que diverge quando o assunto é o turismo. Na observação participante foi possível afirmar a falta de preparo quanto aos profissionais de postos de informações turísticas e voluntariado, visto que questões que não pertinentes aos Jogos e seus respectivos espaços deixavam a desejar, inclusive como chegar de uma região Olímpica para outra não ficava clara a informação e o despreparo para qualquer questão acerca dos atrativos turísticos. Podendo ser detalhadamente compreendido no Apêndice B.

Por fim, é válido reafirmar que os meios de transporte para os atrativos turísticos durante os Jogos Olímpicos deveriam ter sido melhor pensados desde a candidatura, com propostas e soluções que integrassem os atrativos turísticos existentes na cidade as regiões Olímpicas de modo a facilitar a circulação pela cidade. Na observação participante entendeu-se que o turismo não foi um componente valorizado pelos representantes governamentais no sentido de disposição de ferramentas (transportes) até os atrativos.

O Pão de Açúcar é um bom exemplo de atrativo que poderia ter sido melhor pensando quanto a seu acesso, como por exemplo, a implantação de uma linha temporária de ônibus a partir de alguma estação de metrô ou VLT que facilitasse a chegada do turista ao atrativo, não tendo este que escolher entre dois ônibus, ou uma longa caminhada a pé, com cerca de 2 km.

6.2 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS

Neste tópico serão apresentados tabelas, gráficos e mapas que foram elaborados como resultado da tabulação do banco de dados do questionário de campo, realizado entre os dias 17 de Agosto de 2016 e 21 de Agosto de 2016. A disposição da apresentação dos dados segue a ordem do questionário, como pode ser observado no Apêndice A. A pergunta filtro para o questionário foi a motivação da viagem.

Tabela 1 – Data das entrevistas

Data das entrevistas	Frequência absoluta	Frequência relativa
17/08/16	25	25%
20/08/16	25	25%
21/08/16	25	25%
18/08/16	15	15%
19/08/16	10	10%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Destaca-se que do total de 100 questionários aplicados aos turistas, optou-se por aplicar a mesma parcela destes questionários em cada região olímpica, totalizando 25, conforme ilustrado no gráfico 1, independente de não ter sido aplicado a mesma quantidade de questionários por dia, como pode ser observado na tabela acima ilustrada. Salvo os dias, 18 e 19 de Agosto de 2016, com 15 e 10 entrevistas aplicadas respectivamente, os outros dias obtiveram um total de 25 entrevistados.

Gráfico 1 – Distribuição de entrevistas por região Olímpica

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Compreendeu-se aplicar os questionários em cada região Olímpica tendo em vista atingir um número maior de público-alvo com o propósito de serem turistas como motivo da viagem os jogos Olímpicos. Deste modo optou-se por realizar a mesma quantidade de questionário para ter um público misto no que tange as regiões Olímpicas, e assim poder compreender melhor os meios de transportes utilizados e a mobilidades sob diferentes vivências. A seguir apresenta-se a disposição da pergunta filtro:

Tabela 2 – Motivo da viagem

Motivo da viagem	Total
Olimpíadas	100%
<i>Total</i>	<i>100</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Anteriormente mencionado o motivo da viagem foi a pergunta filtro para aplicar o questionário, assim todas as entrevistas tiveram os jogos Olímpicos como motivo principal de visita a cidade do Rio de Janeiro, conforme pode ser observado na tabela 2 acima. Não sendo ignorado o fato que este turista poderia aproveitar sua viagem para conhecer o Rio de Janeiro, principalmente no que tange aos seus atrativos turísticos, de grande interesse para este estudo.

Tabela 3 – Período de permanência na cidade do Rio de Janeiro

Período	Frequência absoluta	Frequência relativa
1 dia	14	14,0%
2 dias	20	20,0%
3 dias	13	13,0%
4 dias	17	17,0%
5 dias	3	3,0%
6 dias	1	1,0%
7 dias	9	9,0%
10 dias	14	14,0%
17 dias	9	9,0%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Gráfico 2 – Período de permanência na cidade do Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Destaca-se dois dias como o maior percentual de permanência na cidade do Rio de Janeiro, 20% dos entrevistados, seguido de quatro dias de permanência, um dia de permanência e dez dias de permanência, com a mesma porcentagem de 14%.

Segundo pesquisa³ do MTUR tem-se o resultado de 10,3 dias de tempo médio de permanência como turista doméstico e 11, 7 dias como tempo médio de entrevista dos estrangeiros (BRASIL. MTUR, 2016), Compreende-se a diferença no tempo de permanência entre as pesquisas, podendo ter sido influenciada por diversos fatores, como local de entrevista, quais modalidades de competição estavam acontecendo no dia do questionário, como outros fatores que possam ter influenciado as respostas.

Tabela 4 – Origem geral dos turistas

Origem	Frequência absoluta	Frequência relativa
Estados do Brasil	74	74,0%
Exterior	26	26,0%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

³ Pesquisa com visitantes domésticos e internacionais dos Jogos Rio 2016, resultados preliminares divulgados pelo Ministério do Turismo em 2016.

Figura 15 – Origem geral dos turistas

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

A maior porcentagem de entrevistados é proveniente do próprio Brasil, 74%, que vai de encontro com dados divulgados pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, que apontam para cerca de 47% dos ingressos vendidos para os Jogos foram para pessoas que residem na cidade e conforme tabela a seguir que confirma que a maior parte dos entrevistados nesta pesquisa foi do Rio de Janeiro, e 53% dos ingressos vendidos para pessoas de fora da cidade do Rio de Janeiro, como abordado em referencial teórico. Já a amostra de estrangeiros entrevistados na presente pesquisa, foi 26%.

Tabela 5 – Origem dos entrevistados

Origem Geral	Frequência absoluta	Frequência relativa
Rio de Janeiro	20	20,0%
São Paulo	15	15,0%
Espírito Santo	7	7,0%
Santa Catarina	6	6,0%
Minas Gerais	5	5,0%
Rio Grande do Sul	5	5,0%
Espanha	4	4,0%
Pernambuco	4	4,0%
Alemanha	3	3,0%
Argentina	3	3,0%
Distrito Federal	3	3,0%
Paraná	3	3,0%
Portugal	3	3,0%
China	2	2,0%
EUA	2	2,0%
Itália	2	2,0%
Japão	2	2,0%
Mato Grosso	2	2,0%
Amazonas	1	1,0%
Austrália	1	1,0%
Bahia	1	1,0%
França	1	1,0%
Grécia	1	1,0%
Mato Grosso do Sul	1	1,0%
Polônia	1	1,0%
Roraima	1	1,0%
Suíça	1	1,0%
Total	100	100,0%

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Figura 16 – Origem dos entrevistados

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Em um enfoque da origem geral dos entrevistados, como já colocado, 20% residem no estado Rio de Janeiro, seguido de São Paulo com 15% e Espírito Santo

7% dado este que deve ser relacionado com a proximidade destes estados com o estado do Rio de Janeiro, que facilita o acesso destes turistas para os Jogos.

Tabela 6 – Origem dos turistas internacionais

Origem do Exterior	Frequência absoluta	Frequência relativa
Espanha	4	15,4%
Alemanha	3	11,5%
Argentina	3	11,5%
Portugal	3	11,5%
China	2	7,7%
EUA	2	7,7%
Itália	2	7,7%
Japão	2	7,7%
Austrália	1	3,8%
França	1	3,8%
Grécia	1	3,8%
Polônia	1	3,8%
Suíça	1	3,8%
<i>Total</i>	<i>26</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Destaca-se que o estrangeiro mais entrevistado é residente da Espanha 15,4%, seguido de Alemanha, Argentina e Portugal com 11,5%. Não compreende-se a relação destes países como as modalidades disputadas nos dias de entrevista, visto que o fator da disputa dos Jogos que aconteceram nos dias de entrevista não serem anteriormente programados, dado já serem os últimos dias de competição, semifinais e finais na maioria das disputas de cada região Olímpica, como pode ser observado no Apêndice C.

Em comparação a pesquisa do MTUR tem-se os Estados Unidos da América com 21, 2% dos entrevistados, seguido de Argentina 14,8% e Inglaterra com 4,8%. Assim como na presente pesquisa os turistas provenientes da Argentina merecem destaque, principalmente por estabelecer fronteira com o Brasil. Esta pesquisa realizada pelo Ministério há uma grande diferença da porcentagem dos primeiros dois países que mais foram entrevistados para a terceira posição (BRASIL. MTUR, 2016). A presente pesquisa mostrou-se mais equilibrada entre as posições subsequentes.

Compreende-se que o local de entrevista mais uma vez possa influenciar essa tendência de resposta, assim como a abordagem a um grupo presente nos

espaços de entrevista. Todavia entende-se que o país Argentina apareceu com uma porcentagem avaliativa próxima quando analisadas as duas pesquisas.

Tabela 7 – Origem dos turistas brasileiros

Origem no Brasil	Frequência absoluta	Frequência relativa
Rio de Janeiro	20	27,0%
São Paulo	15	20,3%
Espírito Santo	7	9,5%
Santa Catarina	6	8,1%
Minas Gerais	5	6,8%
Rio Grande do Sul	5	6,8%
Pernambuco	4	5,4%
Distrito Federal	3	4,1%
Paraná	3	4,1%
Mato Grosso	2	2,7%
Amazonas	1	1,4%
Bahia	1	1,4%
Mato Grosso do Sul	1	1,4%
Roraima	1	1,4%
<i>Total</i>	<i>74</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Figura 17 – Origem dos turistas brasileiros

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Quando observado o local de residência dos entrevistados brasileiros, 20% residem no Rio de Janeiro, seguido de São Paulo 15%, Espírito Santo 7%. Dados

estes anteriormente apresentados como um dos motivos serem as proximidades destes estados para acesso à cidade. A figura 17 acima ilustrada permite observar que todas as regiões brasileiras foram representadas nesta pesquisa, mas a região Norte, Nordeste e Centro-Oeste tiveram estados que não foram contemplados neste estudo.

Quando comparado os resultados preliminares da pesquisa do MTUR, tem-se os estados de São Paulo com 33,1% dos entrevistados, seguido de Minas Gerais com (11%), seguindo o raciocínio com a proximidades destes estados com o estado do Rio de Janeiro e Distrito Federal, e Rio Grande do Sul com respectivamente cada um com 6,1% (BRASIL. MTUR, 2016). Pode-se observar que na pesquisa do MTUR o estado do Rio de Janeiro não foi considerado como turista doméstico para os Jogos, quesito este que difere da presente pesquisa, que compreende turistas que poderiam ser provenientes do interior do estado.

Tabela 8 – Meio de Transporte utilizado para chegar na cidade do Rio de Janeiro

Transporte	Frequência absoluta	Frequência relativa
Avião	50	50,0%
Ônibus Rodoviário	33	33,0%
Carro Próprio	10	10,0%
Ônibus Excursão	3	3,0%
Carro Alugado	2	2,0%
Navio	2	2,0%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Gráfico 3 – Meio de Transporte utilizado para chegar na cidade do Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O meio de transporte mais utilizado para chegar na cidade do Rio de Janeiro foi o avião 50%, entende-se seu benefício no que tange o tempo de deslocamento, dado que o período de realização dos jogos não condizia com o período de férias vigente no país, assim as pessoas precisavam voltar ao seu destino de origem mais rapidamente, e esta hipótese sustenta-se com o fato de maior tempo de permanência dos turistas nos Jogos serem de 2 dias.

Outro motivo para o meio de transporte aéreo aparecer como primeiro meio de transporte utilizado para o Rio de Janeiro é a distância entre as regiões do próprio país, como de outros países para assistirem aos Jogos. Sendo de difícil acesso por outros modais de transporte, visto o longo tempo de deslocamento que demandaria.

Em seguida, tem-se o ônibus rodoviário, com 33% dos entrevistados, que pode ser relacionado com a questão anteriormente apresentada, os turistas domésticos que mais foram entrevistados na presente pesquisa serem do estado do Rio de Janeiro, bem como de estados que fazem fronteira com o mesmo, assim permitindo o fácil acesso aos Jogos por este meio de transporte, o mesmo vale para quem utilizou o carro próprio, 10% dos entrevistados. Faz-se pertinente a observação dos meios de transporte ônibus de excursão, carro alugado e navio, como aqueles que menos apresentaram utilização para chegar à cidade.

Tabela 9 – Hospedagem na cidade do Rio de Janeiro

Está hospedado na cidade	Frequência absoluta	Frequência relativa
Sim	81	81,0%
Não	19	19,0%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Condizente com a questão da proximidade de alguns estados que mais enviaram turistas para os Jogos está a influência na questão de hospedagem na cidade, assim como aqueles que optaram por apenas assistir os Jogos sem vivenciar outras ofertas da cidade, que pode ser compreendido também nos dados do meio de transporte avião ser o principal meio de transporte para a cidade.

Gráfico 4 – Hospedagem na cidade do Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Dentre os entrevistados, 81% se hospedaram na cidade do Rio de Janeiro, fato este que pode ser compreendido quando pensado o tempo de permanência na cidade ser em sua maioria de no mínimo 2 dias (20% dos entrevistados), seguido de 4 dias, (17% dos entrevistados).

Com relação aos turistas que não se hospedaram na cidade, este número é de 19%. Entende-se que estes entrevistados que responderam não terem ficado hospedados na cidade relaciona-se diretamente com o tempo de permanência também, visto que 14% dos entrevistados apontou ter ficado na cidade por 1 dia, podendo estes serem turistas provenientes dos estados mais próximos ao Rio de Janeiro, ou do interior do próprio estado, uma vez que são os que mais aparecem como emissores de turistas, como também os que foram especificamente assistir uma modalidade, que condiz com não terem oportunidade de vivenciar mais os jogos e a cidade dado o período não ser de férias no calendário do país.

Tabela 10 – Local de hospedagem

Local de Hospedagem	Frequência absoluta	Frequência relativa
Copacabana	18	22,2%
Barra da Tijuca	14	17,3%
Botafogo	11	13,6%
Ipanema	7	8,6%
Centro	4	4,9%
Niterói	4	4,9%
Lagoa	3	3,7%
Leblon	3	3,7%
Maracanã	3	3,7%
Rocinha	3	3,7%
Deodoro	2	2,5%
Gávea	2	2,5%
Glória	2	2,5%
Urca	2	2,5%
Lapa	1	1,2%
Santa Tereza	1	1,2%
Vila Isabel	1	1,2%
<i>Total</i>	<i>81</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Figura 18 – Local de hospedagem no Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Dentre aqueles que se hospedaram na cidade do Rio de Janeiro e proximidades, Copacabana recebeu cerca de 22% dos entrevistados dado sua antiga relevância quando o assunto é hospedagem na cidade do Rio de Janeiro, seguido de 17,3% na Barra da Tijuca⁴ e 13,6% em Botafogo, também conhecida por seus meios de hospedagem, principalmente de baixo custo, como é o caso dos *hostels*.

⁴ Segundo notícia veiculada no jornal Folha de São Paulo até o ano de 2016 eram previsto 56 mil leitos na cidade do Rio de Janeiro, destes o maior crescimento hoteleiro aconteceu na Barra da Tijuca e Recreio, zona Oeste da cidade, dado a proximidade ao parque olímpico.

Outra vertente que merece análise é a grande região Olímpica de Copacabana, que abrange os bairros de Botafogo e Ipanema, que juntos totalizam 36% dos entrevistados. Fator este que pode ser compreendido como a preferência por estes bairros pela oferta de acomodação, mas como também para facilitar os turistas que majoritariamente ou em algum momento assistiriam aos jogos na própria região em que estão hospedados, facilitando assim a mobilidade e acesso.

A região Barra da Tijuca, recebeu 14% dos entrevistados no quesito hospedagem, fator este que está diretamente relacionado com os novos empreendimentos na região, mas também pela facilidade em se hospedar perto da região no qual concentrou mais modalidades esportivas nos jogos, como pode ser observado no Apêndice C, D e H.

Os meios de hospedagem são determinantes para a necessidade de locomoção dos turistas para as regiões Olímpicas, como para sua vivência na cidade, e visita a atrativos turísticos. A percepção da mobilidade da cidade está estritamente relacionada a disposição, facilidade de acesso e meios de transporte que servem a região em que está hospedado, e este fator afeta diretamente a vivência do turista.

Vale observar que bairros não compreendidos como de oferta de hospedagem também foram procurados pelos turistas, seja pela vivência diferenciada e maior contato direto com o morador local, ou pelo menor valor na acomodação, como é o caso de Vila Isabel, Lapa e Rocinha e alguns outros bairros ilustrados na tabela 10.

O meio de transporte mais utilizado para se locomover até as hospedagens foi o Uber 18,9%, seguido de VLT 18% e Metrô 17,2%. Quando analisado primeiramente o Uber entende-se o menor valor e a facilidade que este serviço proporciona, visto os turistas portarem malas, que no transporte público a locomoção pode ser dificultada, e por vezes torna-se inviável no que tange ao conforto, a qualidade de baldeações e o tempo de percurso até o seu local de hospedagem, além da preocupação com a segurança no transporte, bem como se dá o acesso com a bagagem. Aqui destaca-se que o uso de um meio de transporte não anula a opção de voto de utilização de mais meios de transporte, assim a somatória de cada transporte ultrapassará o número de entrevistados.

O VLT aparece como o maior meio de transporte utilizado pelos turistas, atrás somente dos táxis, que pode estar relacionado principalmente ao fato do VLT

interligar a Rodoviária Novo Rio e o Aeroporto Santos Dumont a outros meios de transporte, como no caso do metrô que aparece como o segundo meio de transporte mais utilizado.

Retomando questões anteriormente apresentadas, mas que dialogam com este quesito, tem-se que 20% são turistas do próprio estado do Rio de Janeiro, 15% provenientes do estado de São Paulo e 7% do Espírito Santo, dos quais o modal mais utilizado para chegar a cidade foi o avião 50%, lembrando que grande parte dos turistas eram nacionais na presente pesquisa, confirma a entrada de parte deles pelo aeroporto de vôos domésticos Santos Dumont, seguido do transporte ônibus rodoviário 33% dos entrevistados, que também vai de encontro com a questão destas pessoas chegarem na cidade pelo terminal Rodoviário Santos Dumont que é servido pelo VLT.

Vale destacar que 12,3% dos entrevistados, número este considerável, utilizou o serviço de táxi para chegar a seu local de hospedagem, que vai encontro com a filosofia de uso do Uber, dado a grande oferta deste serviço na cidade, como também a praticidade e conforto deste transporte apesar de não ser público. Por fim, faz-se necessário, mesmo que pelo número 0,8%, ou seja um entrevistado, que utilizou a bicicleta como meio de transporte, independente de onde provém este turista, é importante observar que meios de transporte entendidos como alternativos e não poluentes também aparecem no atual poder de escolha, graças a ciclovias e o incentivo desta prática. Dados estes que podem ser observados na tabela apresentada a seguir:

Tabela 11 – Meio de Transporte utilizado até o meio de hospedagem

Uso dos transportes	Frequência absoluta	Frequência relativa
Uber	23	18,9%
VLT	22	18,0%
Metrô	21	17,2%
Táxi	15	12,3%
Ônibus	11	9,0%
Carro Alugado	10	8,2%
Carro Próprio	10	8,2%
BRT	5	4,1%
Ônibus Excursão	3	2,5%
Bicicleta	1	0,8%
Transfer Hotel	1	0,8%
Trem	1	0,8%
<i>Total</i>	<i>122</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 12 – Primeiro meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem

Transporte	Total
Uber	22
VLT	22
Táxi	15
Carro Alugado	10
Carro Próprio	10
Ônibus Excursão	3
Biblioteca	1
BRT	1
Ônibus	1
<i>Total</i>	<i>85</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O primeiro meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem foi o Uber, 22 turistas, igualmente a 22 turistas que utilizaram o VLT e 15 turistas que utilizaram o táxi. Dados estes que não diferem muito da questão anteriormente apresentada, lembrando que se tratava da quantidade de utilização.

O táxi apareceu como terceiro meio de transporte mais utilizado, quando analisado o primeiro meio de transporte, que pode apontar para uma possível não aprovação do transporte público da cidade, ou simplesmente pela escolha do táxi, assim como do Uber como o meio de transporte final até sua respectiva hospedagem dado o conforto, tempo e não demandar baldeações com bagagens. O que difere da outra questão que o metrô aparecia como terceiro transporte mais utilizado no quesito quantidade de uso.

Tabela 13 – Segundo meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem

Transporte	Total
Metrô	20
Ônibus	1
Trem	1
<i>Total</i>	<i>22</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O segundo meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem foi o metrô, 20 turistas utilizaram, seguido de 1 turista que utilizou o ônibus e 1 turista que utilizou o trem. Aqui compreende-se que os turistas que optaram por utilizar o Uber e o táxi tiveram estes transportes como final para chegada à hospedagem.

Entende-se que o metrô foi o segundo meio de transporte mais utilizado pelos turistas, devido suas várias possibilidade de conexão, principalmente para aqueles que tem seu destino final próximo a alguma estação de metrô e principalmente para aqueles que precisam de mais baldeações para chegar ao seu destino final.

Tabela 14 – Terceiro meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem

Transporte	Total
Ônibus	7
BRT	4
Metrô	1
<i>Total</i>	<i>12</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O terceiro meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem foi o ônibus, 7 turistas, seguido de 4 turistas que utilizaram o BRT e 1 turista que utilizou o metrô. Esta análise permite remeter a questão dos entrevistados que escolheram bairros não tão próximos a regiões Olímpicas, no qual se fez necessário utilizar o ônibus como último meio de transporte, ou aqueles que escolheram regiões Olímpicas como sua proximidade de hospedagem e utilizaram o BRT como último meio de transporte. E no caso aqueles que escolheram o BRT, hospedaram-se próximo ao Parque Olímpico da Barra da Tijuca ou a região de Deodoro, esta sem muita oferta no que tange os meios de hospedagem.

Tabela 15 – Quarto meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem

Transporte	Total
Ônibus	2
Transfer Hotel	1
Uber	1
<i>Total</i>	<i>4</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O quarto meio de transporte utilizado para chegar no meio de hospedagem foi o ônibus, 2 turistas, seguido de 1 turista que utilizou o Transfer do hotel e 1 turista que utilizou o Uber. Como último meio de transporte utilizado para chegar ao meio de hospedagem tem-se novamente a questão do ônibus, que se relaciona às hospedagens mais afastas das principais ofertas de acomodação do Rio ou aqueles que estão próximas a alguma região Olímpica servida por BRT. Nesta análise não se faz necessário maiores compreensões acerca do transfer do hotel e do Uber, dado seu caráter de transporte não público.

Por fim, deve ser mencionado que não necessariamente o último meio de transporte foi o apresentado em cada um dos transportes utilizados, esta análise remeteu e levou em consideração questões anteriores para fazer esta leitura. De como que alguns turistas podem ter utilizado somente 1, como também 2, 3 e 4 transportes.

Tabela 16 – Avaliação da oferta de transportes na região que ficou hospedado

Avaliação do transporte	Frequência absoluta	Frequência relativa
Ótimo	5	6,2%
Bom	28	34,6%
Regular	22	27,2%
Ruim	23	28,4%
Péssimo	3	3,7%
<i>Total</i>	<i>81</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Gráfico 5 – Avaliação da oferta de transportes na região que ficou hospedado

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Quanto a avaliação da oferta de transportes na região em que está hospedado, apresenta-se que a maior parte dos entrevistados avaliou como bom, 35%, podendo esta questão estar relacionada com a escolha da hospedagem que levasse em consideração o deslocamento na cidade, com planejamento prévio da mobilidade deste turista pela cidade, para que se hospedasse próximo à região Olímpica que mais fosse visitar ou a única que visitaria. Retomando aqui a questão anterior. Mas se unir a avaliação de bom e ótimo, tem-se 41% dos entrevistados, dado este considerado importante como resultado da oferta de transporte na região de hospedagem.

Todavia esta questão perpassou a análise de ótimo até ruim. Dos quais a resposta que mais aparece, neste caso sendo bom, tem-se a mudança brusca para o ruim, 28% que está diretamente ligado a falta de transporte ao redor de sua hospedagem, ou o tempo, a demora, como qualidade e inclusive sinalização e segurança neste quesito. Mas se avaliado a resposta ruim juntamente a péssimo, este número é de 32%, que deve ser considerado por impactar diretamente a vivência e a percepção do turista pela cidade, visto a dificuldade de se locomover a partir de seu meio de hospedagem, assim como o retorno. Esta análise permite concluir que o turista pode pensar duas vezes ou inclusive não viver mais a cidade em consequência da sua insatisfação a partir do deslocamento de sua acomodação.

A avaliação como regular, 27%, ou seja, há a oferta de transportes mas talvez não compreendida como boa, permitindo uma melhor avaliação do turista, sendo este um número expressivo, que deve ser pensado e considerado.

Tabela 17 – Quantidade de regiões Olímpicas visitadas

Espaço	Total
1 região	100
2 regiões	63
3 regiões	19
4 regiões	8

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Como pode ser observado na tabela acima, 100 pessoas visitaram 1 espaço Olímpico, indo de encontro com a pergunta filtro motivação da viagem ser os jogos Olímpicos e estarem próximos ao locais de competição, visto que nada impede de outros turistas terem como propósito de viagem os jogos Olímpicos, porém terem apenas vivido a cidade e acompanhado as competições pelos *boulevards* Olímpicos.

Cerca de 63 pessoas visitaram duas regiões Olímpicas, 19 pessoas visitaram três regiões Olímpicas e oito pessoas visitaram quatro regiões Olímpicas. Como a resposta dos espaços não anular o número de regiões visitadas, esta questão tem um total maior do que 100 entrevistados.

Tabela 18– Regiões Olímpicas visitadas

Espaços Visitados	Frequência absoluta	Frequência relativa
Barra da Tijuca	66	35%
Maracanã	45	24%
Copacabana	40	21%
Deodoro	39	21%
<i>Total</i>	<i>190</i>	<i>100%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Gráfico 6 – Regiões Olímpicas visitadas

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

A Barra da Tijuca aparece como a região Olímpica mais visitada, cerca de 35%, fato este relacionado principalmente pela maior disposição de modalidades de competição nesta Região, como apresentado no referencial teórico e pode ser observado no Apêndice C e D. A região Olímpica Maracanã aparece em segundo lugar, com 24% dos entrevistados, fato este que reitera o grande interesse do público de busca do futebol, como uma cultura valorizada no país, como também a cerimônia de encerramento. Copacabana aparece em terceiro lugar (21% dos entrevistados), próximo a Deodoro (20%).

Apresenta-se que 25 pessoas visitaram cada região, retomando o critério de realização dos questionários, 25 entrevistas em cada região Olímpica, mas não impede do turista ter visitado outros espaços, como o caso da região Olímpica Barra da Tijuca, que aparece como a mais visitada. Aqui não se apresenta a questão de qual foi a primeira, segunda, terceira ou quarta região Olímpica visitada, visto que não foi questionado a ordem das regiões visitadas, mas sim quais.

Tabela 19 – Quantidade de atrativos turísticos visitados

Quantidade de atrativos	Total
0 atrativos	16
1 atrativo	84
2 atrativos	74
3 atrativos	54
4 atrativos	39
5 atrativos	25
6 atrativos	18
7 atrativos	14
8 atrativos	9
9 atrativos	7
10 atrativos	5
11 atrativos	3
12 atrativos	2
<i>Total</i>	<i>350</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Um total de 16 entrevistados não visitaram nenhum atrativo turístico, fator que está atrelado à questão de permanência dos entrevistados, retomando esta questão 14% dos turistas ficaram na cidade 1 dia e 20% dos turistas ficaram 2 dias, o que reitera a falta de tempo para realizar outras atividades na cidade, mas não só, outras motivações podem estar relacionadas para a não visita a atrativos turísticos.

De grande importância para esta análise é o elevado número de turistas, 84 que visitaram um atrativo turístico pelo menos. Questão esta importante para compreender que conhecer ao menos algum ponto da cidade foi importante e considerado para tal público, independente de seu tempo de permanência e local de hospedagem.

Com este dado reitera-se a importância dos atrativos turísticos da cidade sob a ótica do visitante, já que apesar de não ser ponto fundamental no Dossiê de Candidatura, os atrativos turísticos do Rio de Janeiro foram buscados também por aqueles que tinham como objetivo e motivo principal de viagem os Jogos.

Também vale-se da observação que um considerável número de 74 turistas visitaram dois atrativos turísticos, seguido de 54 turistas que visitaram três atrativos, perpassando até o número de 12 atrativos turísticos visitados, como pode ser observado na Tabela 19. Compreende-se que os turistas que visitaram mais espaços dispuseram de mais tempo para a visita, todavia esta questão reafirma que a cidade do Rio de Janeiro é um destino turístico de lazer conhecido.

Tabela 20 – Atrativos turísticos visitados

Atrativo	Total
Copacabana	38
Pão de Açúcar	32
Cristo Redentor	31
Lapa	28
Praça Mauá	24
Lagoa	22
Ipanema	20
Museu do Amanhã	18
Arpoador	12
Jardim Botânico	12
Niterói	11
Museu de Arte Moderna	10
Santa Marta	9
Leblon	7
Mangueira	7
Tijuca	6
Museu de Arte do Rio	5
Rocinha	5
Botafogo	4
Parque Nacional da Tijuca	4
Recreio	4
Barra da Tijuca	3
Complexo do Alemão	3
Salgueiro	3
Circo Voador	2
Igreja da Candelária	2
Museu de Arte Contemporânea	2
Museu Nacional	2
Quinta da Boa Vista	2
Biblioteca Nacional	1
Catedral Metropolitana	1
Igreja Nossa Senhora da Glória	1
Parque das Ruínas	1
Portela	1
Teatro Municipal	1
Total	334

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Primeiramente destaca-se o fato de os atrativos analisados na observação participante aparecerem com um grande número de visitas por parte dos turistas entrevistados, sendo praia de Copacabana com 38 turistas, Pão de Açúcar com 23 turistas, Corcovado – Cristo Redentor com 31 turistas, praia de Ipanema 20 turistas e Jardim Botânico 12 turistas. Questão esta pertinente à análise do presente estudo, visto que os turistas entrevistados também vivenciaram a experiência elucidada na

observação participante. Apresenta-se que grande parte dos turistas utilizaram o transporte público para se locomover na cidade, como pode ser observado em questões a seguir:

É pertinente informar que nada impede os turistas que visitaram um atrativo tenham visitado outros, esta questão tinha como propósito apenas obter quais atrativos turísticos foram visitados, por este fator o número total de atrativos visitados é maior que 100, a visita de um atrativo não anula a possibilidade de visita a outro, como também não importou-se com a ordem de visita por parte dos turistas.

Destaca-se 35 espaços que são compreendidos pelo turista como atrativo turístico. Inclusive algumas regiões Olímpicas, fato este importante para entender que para alguns turistas não há dissociação de regiões Olímpicas para atrativos turísticos, podendo ter a mesma funcionalidade dependendo da cultura deste indivíduo, como outros fatores.

Por fim, é importante compreender que os atrativos turísticos mais procurados pelo turista de lazer, como informado na metodologia do presente trabalho, também são os espaços visitados pelo turista que tinha como propósito de viagem para jogos Olímpicos. Destacando-se os primeiros atrativos mais visitados, Copacabana, 38 turistas, Pão de Açúcar, 32 turistas e Corcovado – Cristo Redentor, 31 turistas.

Esta análise apresenta a avaliação geral dos transportes, bem como a frequência de uso e avaliação de cada meio de transporte. É importante lembrar que só era possível chegar às regiões Olímpicas através de sistema de transporte público, mas que não impedia a utilização de outros meios de transporte em partes do percurso para compor o trajeto percorrido.

Tabela 21 – Avaliação geral dos transportes

Modal	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Ônibus	0	0	1	7	0	8
Metro	3	22	20	4	0	49
Trem	0	1	1	3	0	5
Bicicleta	0	2	0	2	0	4
VLT	6	11	1	0	0	18
Taxi	0	6	3	2	0	11
Uber	6	20	12	0	0	38
BRT	1	14	20	2	0	37
Total	16	76	58	20	0	170

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 22 – Avaliação geral dos transportes

Modal	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Ônibus	0,0%	0,0%	12,5%	87,5%	0,0%	100,0%
Metro	6,1%	44,9%	40,8%	8,2%	0,0%	100,0%
Trem	0,0%	20,0%	20,0%	60,0%	0,0%	100,0%
Bicicleta	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	100,0%
VLT	33,3%	61,1%	5,6%	0,0%	0,0%	100,0%
Taxi	0,0%	54,5%	27,3%	18,2%	0,0%	100,0%
Uber	15,8%	52,6%	31,6%	0,0%	0,0%	100,0%
BRT	2,7%	37,8%	54,1%	5,4%	0,0%	100,0%
Total	9,4%	44,7%	34,1%	11,8%	0,0%	100,0%

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O primeiro destaque observado na análise da tabela acima ilustrada é a questão de nenhuma avaliação ser péssima, dado este importante a ser considerado. Seguindo a ordem de apresentação, o ônibus assim como na observação participante foi avaliado como ruim por 7 turistas, o que consolida o fato deste meio de transporte ter variadas carências. A tabela 23 abaixo ilustra que independente da frequência de uso, o ônibus foi avaliado como ruim, fato este que reafirma a questão dos ônibus não estarem preparados para compor a oferta de transporte durante a realização dos Jogos.

Tabela 23 – Frequência de uso ônibus

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	0	0	0	1	0	1
2 vezes	0	0	1	5	0	6
4 vezes	0	0	0	1	0	1
<i>Total</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>8</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Já o metrô aparece avaliado por 22 turistas como bom, e 20 avaliações regulares, o que também vai de encontro com a questão avaliativa do metrô na observação participante, presente no Apêndice B. Retomando a análise da observação participante, alguns pontos do metrô, principalmente os próximos as regiões Olímpicas estavam melhor preparados para atender ao turista, diferentemente de regiões mais afastadas, considerando aqui a sinalização turística, o conforto destes passageiros, a segurança e a oferta de informações ao longo do percurso. Como observado na tabela 24 a seguir, independente da frequência de uso, a avaliação deste transporte se manteve como bom ou regular.

Tabela 24 – Frequência de uso Metrô

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	3	5	7	2	0	17
4 vezes	0	7	5	0	0	12
6 vezes	0	5	1	1	0	7
8 vezes	0	2	3	0	0	5
10 vezes	0	1	1	1	0	3
12 vezes	0	2	0	0	0	2
14 vezes	0	0	1	0	0	1
20 vezes	0	0	1	0	0	1
25 vezes	0	0	1	0	0	1
<i>Total</i>	<i>3</i>	<i>22</i>	<i>20</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>49</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Os trens não foram quase utilizados pelos turistas para chegarem às regiões Olímpicas, mas para aqueles que utilizaram este meio de transporte, a avaliação foi ruim, cerca de 3 respostas, dado que apenas 5 turistas utilizaram este meio de transporte, conforme ilustrado na tabela 25 a seguir:

Tabela 25 – Frequência de uso trem SuperVia

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	0	1	0	1	0	2
2 vezes	0	0	1	2	0	3
Total	0	1	1	3	0	5

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

A bicicleta apesar de não ser um meio de transporte público, porém utiliza-se de vias públicas, acreditou-se na importância da apresentação de análise dos turistas que utilizaram esta opção, visto que percursos para permitir este acesso foram construídos para o período de realização dos Jogos. Dois turistas avaliaram como bom e dois como ruim esta experiência, que vale a hipótese de sinalização e familiaridade com percursos desta característica influenciarem na resposta, mas aqui não se tem precisão na discrepância de análise. Pode-se observar que aqueles que avaliaram como ruim a utilização da bicicleta foram os que menos utilizaram este transporte, podendo ser compreendido que estes turistas podem ter optado por outro transporte após reprovação de utilização. Enquanto aqueles que avaliaram como bom, utilizaram mais vezes, de acordo com a tabela 26 a seguir:

Tabela 26 – Frequência de uso bicicleta

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	0	0	0	1	0	1
2 vezes	0	0	0	1	0	1
4 veze	0	1	0	0	0	1
6 vezes	0	1	0	0	0	1
Total	0	2	0	2	0	4

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O VLT foi avaliado como bom por 11 dos turistas entrevistados, sendo esta uma devolutiva positiva para um novo meio de transporte na cidade que não tinha sido prometido pelo Dossiê de Candidatura, mas que foi bem avaliado por aqueles que o utilizaram, perpassando entre ótimo e bom. Reitera-se que este meio de transporte não passa por nenhuma região Olímpica, mas interliga importantes áreas da cidade, como a nova zona portuária, *Boulevard* Olímpico, Rodoviária Novo Rio e aeroporto Santos Dumont. Na tabela 27 adiante pode-se observar que tanto aqueles que utilizaram menos ou mais este meio de transporte, aprovaram o transporte e utilizaram pelo menos 2 vezes.

Tabela 27 – Frequência de uso VLT

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	5	3	0	0	0	8
4 vezes	0	2	0	0	0	2
6 vezes	1	5	0	0	0	6
8 vezes	0	1	0	0	0	1
10 vezes	0	0	1	0	0	1
<i>Total</i>	6	11	1	0	0	18

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

A grande oferta de táxis como mencionado em referencial teórico não é uma questão nova no cenário do Rio de Janeiro para aqueles turistas que utilizaram este meio de transporte com finalidade de chegar a alguma das regiões Olímpicas foi avaliado como bom, reiterando que não era possível de fato chegar as proximidades das regiões Olímpicas de transporte privado, salvo veículos oficiais. Assim como o serviço do Uber, a utilização destes transportes podem ser escolhidos através da comodidade e principalmente em regiões de hospedagem avaliadas de forma não positiva no que tange à oferta de transportes. O Uber aparece com 20 avaliações boas seguido de 12 regulares.

Para aquele turista que desaprovou a utilização do táxi, seu contato com o mesmo foi único. Aqueles que utilizaram o serviço mais vezes o avaliaram como bom, conforme ilustrado na tabela 28 a seguir. Já o serviço oferecido pelo Uber manteve-se entre bom e regular, o que não impediu o turista de continuar utilizando este meio de transporte, presente a seguir:

Tabela 28 – Frequência de uso Táxis

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	0	0	0	1	0	1
2 vezes	0	3	0	0	0	3
4 vezes	0	2	2	1	0	5
6 vezes	0	1	0	0	0	1
10 vezes	0	0	1	0	0	1
<i>Total</i>	0	6	3	2	0	11

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 29 – Frequência de uso Uber

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	0	2	0	0	0	2
2 vezes	1	6	6	0	0	13
4 vezes	2	10	3	0	0	15
6 vezes	1	1	3	0	0	5
8 vezes	2	1		0	0	3
<i>Total</i>	6	20	12	0	0	38

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Por fim o BRT foi avaliado como regular, assim como identificado na observação participante, com melhor detalhamento no Apêndice B, seguido de 14 avaliações como bom. Este meio de transporte apesar de sua funcionalidade para alguns destinos, fazia-se necessário um grande tempo de espera e um deslocamento com o veículo cheio, além da falta de conforto, a sinalização, bem como informações turísticas e o quesito segurança deixam a desejar como avaliado na observação participante, dado este que pode condizer com a avaliação deste transporte por parte dos turistas.

Tanto a maior frequência de uso, como a menor, conforme anteriormente apresentado, perpassou entre regular e bom, o que não impediu o turista de utilizar este meio de transporte, mas que reitera alguns problemas no serviço, principalmente como compreendido na observação participante. O fator das distâncias percorridas, como falta de informações em algumas estações de baldeação com outros transportes.

Tabela 30 – Frequência de uso BRT

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	1	4	10	0	0	15
4 vezes	0	8	5	1	0	14
6 vezes	0	1	0	0	0	1
8 vezes	0	1	2	0	0	3
10 vezes	0	0	2	0	0	2
12 vezes	0	0	1	0	0	1
14 vezes	0	0	0	1	0	1
<i>Total</i>	1	14	20	2	0	37

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Diferentemente da questão acima apresentada, aqui se tem quais foram os meios de transporte utilizados para os atrativos turísticos, assim como sua estimativa de uso e avaliação para estes atrativos turísticos era possível utilizar meios de transporte não coletivos caso o turista preferisse. Assim como na avaliação dos transportes para o jogos Olímpicos, a questão primordial de análise continua sendo os transportes coletivos públicos, objetivo deste estudo.

Tabela 31 – Avaliação geral dos transportes

Modal	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Ônibus	0	0	6	7	0	13
Metro	0	26	17	2	0	45
Trem	0	0	2	0	0	2
Bicicleta	0	1	2	0	0	3
VLT	5	20	3	0	0	28
Taxi	0	5	15	7	1	28
Uber	1	15	10	2	0	28
BRT	0	2	2	0	0	4
Total	6	69	57	18	1	151

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 32 – Avaliação geral dos transportes

Modal	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Onibus	0,0%	0,0%	46,2%	53,8%	0,0%	100,0%
Metro	0,0%	57,8%	37,8%	4,4%	0,0%	100,0%
Trem	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Bicicleta	0,0%	33,3%	66,7%	0,0%	0,0%	100,0%
VLT	17,9%	71,4%	10,7%	0,0%	0,0%	100,0%
Taxi	0,0%	17,9%	53,6%	25,0%	3,6%	100,0%
Uber	3,6%	53,6%	35,7%	7,1%	0,0%	100,0%
BRT	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total	4,0%	45,7%	37,7%	11,9%	0,7%	100,0%

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Como primeiro ponto de análise, tem-se a baixa avaliação geral dos transportes para atrativos turísticos nos extremos ótimo e péssimo, fato este que reitera que não há grande diferença entre os transportes utilizados para os jogos Olímpicos como para os atrativos turísticos.

Seguindo a ordem apresentada, os ônibus continuam majoritariamente sendo avaliados como ruins, 7 avaliações. Mas não se distancia das 6 avaliações regulares, fato este diferente na análise deste transporte para os atrativos turísticos, na observação participante que apresentou a grande dificuldade de utilização do

mesmo. É preciso considerar que partindo de alguns meios de hospedagem informados pode-se chegar a determinados atrativos mais facilmente com este meio de transporte, talvez justificando a diferença avaliativa. Não houve significativa diferença entre a menor e a maior quantidade de uso dentre as avaliações, como pode ser observado na tabela abaixo:

Tabela 33 – Frequência de uso ônibus

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	0	0	4	5	0	9
4 vezes	0	0	2	2	0	4
<i>Total</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>13</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O metrô aparece com 26 avaliações boas, seguido de 17 avaliações regulares, partindo da mesma lógica de atribuição de avaliação deste transporte quando utilizado para as regiões Olímpicas. O metrô destaca-se como já informado pela suas variadas opções de interligação com outros meios de transporte. Questão esta que colabora com as respectivas avaliações, contudo, como destacado na observação participante, este transporte atendeu as necessidades básicas de locomoção. Como presente na tabela 34, não há grande diferença de avaliação entre aqueles que utilizaram mais ou menos este transporte em termos de frequência.

Tabela 34 – Frequência de uso metrô

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	0	1	0	1	0	2
2 vezes	0	7	6	0	0	13
4 vezes	0	9	6	0	0	15
6 vezes	0	4	4	1	0	9
8 vezes	0	2	0	0	0	2
10 vezes	0	2	1	0	0	3
12 vezes	0	1	0	0	0	1
<i>Total</i>	<i>0</i>	<i>26</i>	<i>17</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>45</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O meio de transporte trem foi pouco utilizado, principalmente pela questão já apresentada deste transporte não servir a regiões de hospedagem e atrativos turísticos majoritariamente. Mas diferentemente da análise deste como ruim para as

regiões Olímpicas, foi avaliado como regular para os atrativos turísticos. A tabela 35 ilustra a frequência de uso.

Tabela 35 – Frequência de uso trem SuperVia

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	0	0	2	0	0	2
<i>Total</i>	0	0	2	0	0	2

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Novamente a bicicleta aparece como meio de transporte utilizado para se locomover, mas por um pequeno número de turistas, no qual foi avaliado como regular e bom. É válido apontar que próximo a atrativos turístico faz-se presente a oferta de bicicleta para aluguel e uso dos turistas, como ciclovias e ciclofaixas que compõe e interligam atrativos turísticos.

Tabela 36 – Frequência de uso bicicleta

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	0	0	2	0	0	2
8 vezes	0	1	0	0	0	1
<i>Total</i>	0	1	2	0	0	3

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

As maiores avaliações do VLT continuam entre bom e ótimo, condizente com a avaliação do mesmo para as regiões Olímpicas, como pode ser melhor observado na tabela 37 a seguir. Compreende-se por este meio de transporte servir o centro da cidade, e fazer interligação com o metrô. Conforme pode ser melhor observado no Apêndice M.

Tabela 37 – Frequência de uso VLT

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
1 vez	1	0	0	0	0	1
2 vezes	2	17	2	0	0	21
4 vezes	1	3	1	0	0	5
12 vezes	1	0	0	0	0	1
<i>Total</i>	5	20	3	0	0	28

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

O meio de transporte táxi, assim como o Uber, continuam sendo bastante utilizados, não somente para as regiões Olímpicas, como também para os atrativos turísticos. O táxi foi avaliado como regular majoritariamente, 15 avaliações, seguido

de ruim com 7 avaliações, o que indica que para esta demanda o serviço não foi tão bom como para os jogos.

Já o Uber seguiu a categoria avaliativa bom, com 15 avaliações, seguido de 10 avaliações regulares, que correspondem as mesma ordem de avaliação para os jogos Olímpicos. Ambos podem ser melhor observados nas tabelas 38 e 39 a seguir:

Tabela 38 – Frequência de uso Táxi

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	0	1	7	5	1	14
4 vezes	0	1	6	1	0	8
6 vezes	0	1	0	1	0	2
8 vezes	0	0	2	0	0	2
16 vezes	0	1	0	0	0	1
19 vezes	0	1	0	0	0	1
<i>Total</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>15</i>	<i>7</i>	<i>1</i>	<i>28</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 39 – Frequência de uso Uber

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	0	3	4	1	0	8
4 vezes	0	7	2	1	0	10
6 vezes	0	4	3	0	0	7
8 vezes	0	1	0	0	0	1
10 vezes	1	0	0	0	0	1
18 vezes	0	0	1	0	0	1
<i>Total</i>	<i>1</i>	<i>15</i>	<i>10</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>28</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Por fim tem-se a avaliação e frequência de uso do BRT, que mantem-se entre regular e bom, assim como na avaliação do mesmo para os Jogos, igualmente nas maiores avaliações, com 2 em cada um respectivamente. A tabela a seguir ilustra estas avaliações, como frequência de uso:

Tabela 40 – Frequência de uso BRT

Frequência de uso	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
2 vezes	0	3	4	1	0	8
4 vezes	0	7	2	1	0	10
6 vezes	0	4	3	0	0	7
8 vezes	0	1	0	0	0	1
10 vezes	1	0	0	0	0	1
18 vezes	0	0	1	0	0	1
<i>Total</i>	<i>1</i>	<i>15</i>	<i>10</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>28</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

No que tange os gastos acerca da mobilidade no Rio de Janeiro, levou-se em conta os valores do RioCard para estabelecer parâmetros de referência de valores como mencionado no referencial teórico acerca da cidade. Para tanto, apenas aqueles que informaram ter utilizado o transporte público responderam esta questão, totalizando 76 turistas. Todavia entende-se um possível erro por parte dos turistas entrevistados pois informaram não ter utilizado transporte público na cidade, dado que não era possível chegar as regiões Olímpicas a não ser de transporte público como já apresentado. Contudo mesmo assim a presente pesquisa acatou as respostas conforme foram apresentadas, como se 24 turistas não tivessem utilizado de fato o transporte público.

Tem-se como ilustra a tabela 41 que a maior parte dos turistas gastou R\$800,00 reais ou mais, em um total de 23 turistas, apesar de ser explicado durante o questionário que o gasto com transportes não públicos não deveriam ter sido contabilizado nesta questão, o mesmo pode ter sido feito. Seguido de 14 turistas que gastaram em média R\$160,00 reais e 11 turistas que gastaram R\$70,00 reais.

Compreende-se que os turistas que gastaram mais são aqueles que ficaram mais tempo na cidade, visto os valores fechados do RioCard para uso dos transportes. Resgatando o tempo de permanência dos turistas na cidade, tem-se a somatória dos que ficaram 10 e 17 dias, em um total de 23 turistas que informaram terem gastado R\$800,00 ou mais, fato este que condiz com a tabela 41 de estimativa de gastos.

Enquanto aqueles que informaram o gasto de R\$25,00 correspondente a um dia de utilização do cartão RioCard tem-se apenas 8 turistas, no qual retoma-se o fato de que 14 turistas informaram o tempo de permanência de um dia na cidade. O que explica tal questão de discrepância no informe dos valores gastos na mobilidade na cidade, acredita-se em duas vertentes. A primeira é o fato do turista, como já apresentado ter contabilizado gastos com transportes não públicos também, ou o turistas não ter utilizado o cartão RioCard para se locomover na cidade, visto que nada o impedia de pagar com a moeda do país, assim como utilizar o bilhete dos moradores da cidade de tarifa diferenciada.

Tabela 41 – Estimativa de gastos na mobilidade na cidade do Rio de Janeiro

Estimativa de gastos	Frequência absoluta	Frequência relativa
R\$25,00	8	11%
R\$70,00	11	14%
R\$160,00	14	18%
R\$320,00	10	13%
R\$500,00	10	13%
R\$800,00	23	30%
<i>Total</i>	<i>76</i>	<i>100%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

A avaliação da segurança⁵ no deslocamento tem sua maior concentração entre o ótimo até o regular, somando estas três vertentes, tem-se 78 dos 100 turistas, número bastante expressivo, contra 22 turistas somando ruim e péssimo. Pode-se compreender que parte destes turistas que avaliaram positivamente ou na média, a segurança pode estar atrelada a hospedagem em regiões com mais ações voltadas a segurança, como foi constatado na observação participante sendo próximas a atrativos turísticos ou regiões Olímpicas, e as respostas negativas em hospedagem em regiões mais afastadas, como também as regiões turísticas e Olímpicas que este turista visitou. Independente do fator de influência nesta resposta, é importante apresentar a diferença constatada na observação participante, principalmente na falta de segurança observada em grande parte dos percursos nos meios de transporte, como apresentado no Apêndice B. A seguir, tem-se o gráfico da avaliação da segurança no deslocamento na cidade para melhor ilustração.

Tabela 42 – Avaliação da segurança no deslocamento na cidade do Rio de Janeiro

Avaliação	Frequência absoluta	Frequência relativa
Ótimo	5	5%
Bom	27	27%
Regular	46	46%
Ruim	14	14%
Péssimo	8	8%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

⁵ Segundo o Ministro da Justiça, Alexandre de Moraes, veiculada em notícia do portal Uol, a segurança da Rio – 2016 foi extremamente positiva, apesar dos crimes acontecidos no período (PEREIRA, 2016).

Gráfico 7 – Avaliação da segurança no deslocamento na cidade do Rio de Janeiro

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 43 – Avaliação da sinalização turística nos meios de transporte

Avaliação	Frequência absoluta	Frequência relativa
Ótimo	2	2,0%
Bom	28	28,0%
Regular	55	55,0%
Ruim	12	12,0%
Péssimo	3	3,0%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Gráfico 8 – Avaliação da sinalização turística nos meios de transportes

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

No que tange à sinalização turística, tem-se assim como na observação participante a maior parte das respostas como regular, 55%, questão esta que

aponta existência de sinalização, porém não ser ruim ou boa a ponto de influenciar na resposta deste turista. Os extremos, ótimo 2% e péssimo 3% foram pouco mencionados. Já a resposta obtida como bom também se faz bastante presente, reiterando o fato de existir uma sinalização turística, pelo menos próximo às regiões Olímpicas como destacado na observação participante. A questão a seguir dialoga diretamente com este ponto de análise:

Tabela 44 – Informações nos meios de transporte

Buscou inform. de transporte	Freq. absoluta	Freq. relativa
Sim	81	81,0%
Não	19	19,0%
<i>Total</i>	100	100,0%

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Em continuidade com a questão anteriormente apresentada, entende-se que a sinalização turística não se fez suficiente a ponto de 81% dos turistas precisarem buscar algum tipo de informação nos meios de transporte, o que confirma a sinalização como regular, mas não suficiente. Mas para aqueles que compreenderam a sinalização como boa, tem-se que não precisam de informações nos meios de transporte, cerca de 19%.

Gráfico 9 – Informações nos meios de transporte

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Para uma melhor compreensão de onde estas informações foram buscadas apresentam-se as três opções encontradas por estes turistas que precisaram de

alguma informação. Internet, cerca de 48%, seguido de moradores ou voluntários, ambos com respectivamente 20,7%.

Tabela 45 – Onde buscou as informações

Onde buscou?	Frequência absoluta	Frequência relativa
Internet	48	58,5%
Morador	17	20,7%
Voluntários	17	20,7%
<i>Total</i>	<i>82</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Gráfico 10 – Onde buscou as informações

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Tabela 46 – Avaliação geral sobre mobilidade turística na cidade do Rio de Janeiro durante os Jogos

Avaliação de mobilidade	Freq. absoluta	Freq. relativa
Ótimo	1	1,0%
Bom	17	17,0%
Regular	74	74,0%
Ruim	8	8,0%
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

Quanto a avaliação geral da mobilidade turística na cidade do Rio de Janeiro durante os Jogos Olímpicos, apresenta-se primeiramente que não houveram muitas avaliações extremas, como ótimo 1% e inexistência de avaliação péssima. A maior parte dos entrevistados avaliou este quesito como regular 74%, número este significativo, seguido de bom, 17%. O que converge com a observação participante e questões anteriormente apontadas que permeiam majoritariamente pelo regular, como a sinalização turística, a necessidade de buscar informações, e a segurança.

Compreende-se que o tempo de percurso, como a quantidade de baldeações e o conforto dos meios de transporte é primordial para esta avaliação.

Todavia apresenta-se que houve uma mobilidade turística na cidade durante os Jogos, independente desta locomoção não ser suficiente a demanda e necessidades do turista, é possível se locomover por toda a cidade, desde os principais pontos de entrada, dentre aeroportos, porto, rodoviária e rodovias, como chegar a qualquer outro espaço da cidade utilizando o transporte público. Entende-se que se fazia necessário melhores ações que permitissem esta vivência nos transportes e na mobilidade da cidade como um todo, de forma a compor um legado para a cidade e ser benéfico para turistas bem como para moradores locais.

Gráfico 11 – Avaliação geral sobre mobilidade turística durante os Jogos

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

ANÁLISE DOS DADOS CRUZADOS

Local de entrevista e tempo de permanência

Dia 17 de Agosto de 2016 (quarta-feira) foi realizado questionário de campo na região Olímpica de Copacabana onde estava sendo realizada as modalidades de Caiaque e Canoagem e também as finais do Vôlei de praia feminino.

Destaca-se que a maior somatória dos entrevistados, cerca 40% dos tiveram tempo de permanência de 1 e 2 dias, sendo a maior representatividade nesta região Olímpica.

Dia 18 e 19 de Agosto de 2016 (quinta-feira e sexta-feira) foi realizado questionário de campo na região Olímpica de Barra da Tijuca, onde estavam sendo realizadas diversas modalidades conforme Apêndice C e D, com destaque para as finais de tais modalidades. Sobressai que 48% dos entrevistados com um tempo de permanência de 3 e 4 dias estiveram nesta região Olímpica.

Dia 20 de Agosto de 2016 (sábado) foi realizado questionário de campo na região Olímpica de Deodoro, estavam sendo realizadas as modalidades de Mountain Bike – finais e Pentatlo Moderno – finais. Cerca de 64% dos entrevistados tiveram permanência na cidade do Rio de Janeiro entre 2 a 4 dias.

Dia 21 de Agosto de 2016 (domingo) foi realizado questionário de campo na região Olímpica de Maracanã, estavam sendo realizadas as finais das modalidades de vôlei e atletismo, além da cerimônia de encerramento oficial dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016.

Cerca de 64% dos entrevistados nesta região alegaram um a dois dias de permanência na cidade, com destaque que 40% do total eram excursionistas de um dia podendo ter relação direta com o evento de cerimônia de encerramento.

Analisando a permanência total dos entrevistados, diferentemente da análise acima que era por região Olímpica, tem-se um expressivo número de 14% de permanência por 10 dias na cidade do Rio de Janeiro, estes entrevistados distribuíram-se por todas regiões Olímpicas destacando-se Barra da Tijuca, Copacabana e Deodoro como mais expressivas.

Local de entrevista e hospedagem na cidade

Nas regiões de Barra da Tijuca, Copacabana e Deodoro ressalta-se que a maioria absoluta se hospedou na cidade do Rio de Janeiro, cerca de 67%. Apenas a região Olímpica de Maracanã teve expressivos 11% dos entrevistados como excursionistas, tendo em vista a cerimônia de encerramento dos Jogos.

Local de entrevista e informações gerais do transporte

Cerca de 81% dos entrevistados pesquisaram informações gerais sobre os transportes para chegar nas regiões Olímpicas visitadas, este número é apresentado

de forma homogênea entre cada uma das regiões onde foram aplicadas os questionários.

Local de entrevista e avaliação da mobilidade

Cerca de 74% dos entrevistados avaliaram a mobilidade geral na cidade do Rio de Janeiro como regular, de forma homogênea entre as regiões Olímpicas que foram aplicados os questionários.

Local de hospedagem e média de gasto com a mobilidade

Quando analisado o cruzamento de dados do local de hospedagem com a média de gasto, destaca que 13,16% dos turistas hospedados na Barra da Tijuca gastaram R\$800,00 reais ou mais, que pode ser concluído dado sua distância para outros pontos da cidade, mas não se sabe ao certo o motivo de maior gasto com a mobilidade por turistas hospedados neste bairro. Em contrapartida aqueles turistas que não ficaram hospedados na cidade, gastaram em média R\$25,00 reais, ou seja equivalente ao passe de um dia do cartão RioCard. Outros valores condizentes com bairros de hospedagem e média de gastos se mantiveram em uma média de baixa porcentagem avaliativa.

Local de hospedagem e segurança no deslocamento na cidade

Destaca-se primeiramente que aqueles que não ficaram hospedados na cidade avaliaram a segurança no deslocamento no Rio de Janeiro como 8% regular e 7% bom. No que tange os bairros de hospedagem, novamente a Barra da Tijuca se destaca com avaliação regular, 7%, seguido de Botafogo e Copacabana, com respectivamente 6% de avaliação também regular.

Fator este que se entende estar relacionado com a observação participante, pode ser observado como espaços com maior presença de segurança das forças armadas, sendo estas regiões amplamente visitadas tanto para atrativos turísticos, como para acompanhamento do Jogos.

Local de hospedagem e avaliação geral da mobilidade turística

Inicia-se com a questão que independente do local de hospedagem, comprovou-se que os números que mais aparecerem distribuídos homogeneamente entre os bairros é a avaliação geral da mobilidade turística como regular. Este dado comprova que independente da qualidade deste deslocamento foi possível se locomover na cidade a ponto de não suprir expectativas mas também não ser insuficiente a ponto de uma avaliação negativa, comprovando que de uma maneira ou outra atendeu as necessidades dos turistas.

Avaliando os números que mais apareceram tem-se a Barra da Tijuca 12% de avaliações regulares, Copacabana 13% de avaliação regulares e Botafogo 9% de avaliação regulares. Sobressai o fato daqueles que não se hospedaram na cidade que também avaliaram majoritariamente a mobilidade geral da cidade como regular, cerca de 16%.

Avaliação geral da mobilidade turística e avaliação dos transportes no local em que está hospedado

Nesta questão não foi considerada a resposta daqueles turistas que não se hospedaram na cidade. Tem-se que 27,16% dos turistas que avaliaram a mobilidade como regular, consideraram a avaliação dos transportes no local de hospedagem como boa. Já 22,22% dos turistas que avaliaram a mobilidade como regular consideraram como regular a oferta de transporte na região em que estavam hospedados. Por fim 13,58% dos entrevistados que avaliaram a mobilidade como regular avaliaram como ruim a oferta de transportes na região em que se hospedaram.

Lembra-se que a maior parte da avaliação da mobilidade geral foi regular, e este fator se deve a avaliação que mais se destacou na análise desta tabulação cruzada. Outro ponto que não pode ser firmado é o que levou os turistas a terem uma análise geral da mobilidade como regular, mas diferente no que tange à oferta de transportes na região no qual se hospedaram. Acreditava-se que este fato seria diretamente condizente com a percepção da mobilidade, mas perpassou de bom até ruim.

Avaliação geral dos transportes e estimativa de gastos com a mobilidade

Esta análise reafirma que independente do valor gasto com a mobilidade a disposição da avaliação regular perpassa por todos valores. Com destaque para as maiores porcentagens, que são, 20% dos que avaliaram a mobilidade como regular gastaram R\$800,00 reais ou mais, seguido de 17% dos que não tiveram gastos mas tiveram a mesma avaliação e 9% dos que gastaram R\$160,00 reais também avaliaram este quesito como regular.

Avaliação geral da mobilidade e avaliação da segurança no deslocamento

Este cruzamento permite compreender que 40% dos turistas que avaliaram a mobilidade como regular também apresentaram a avaliação da segurança no deslocamento como regular. Cerca de 16% destes turistas avaliaram a mobilidade como regular e a segurança como bom, por fim 9% avaliaram a mobilidade como regular e a segurança como ruim. Compreende-se que não há alguma informação que traduza a relação da avaliação geral da mobilidade e da segurança no deslocamento, salvo a mesma percepção dos turistas por estes quesitos

Avaliação da sinalização e mobilidade geral

A maior avaliação deu-se por 48% dos entrevistados, com sinalização regular assim como a avaliação geral da mobilidade também regular, seguido de 16% da avaliação da sinalização como boa e da mobilidade regular e 11% avaliaram a sinalização como bom e também a mobilidade como bom.

Mantem-se a questão que grande parte das avaliações são regulares com regulares, não sobressaindo a percepção do turista quanto sua avaliação em positiva ou negativa, mantendo-se em grande parte das questões como regular. Destaca-se que os 11% do turistas tiveram suas necessidades atendidas ao avaliar a mobilidade e a sinalização como bom.

Buscou informações nos meios de transporte e avaliação da mobilidade geral

Cerca de 64% dos turistas precisaram de informações e avaliaram a mobilidade geral como regular, seguido de 11% de turistas que precisaram de informação avaliaram a mobilidade como bom e 10% precisou de informações e avaliaram a mobilidade geral como ruim. Destaca-se que quem precisou de informações e avaliou a mobilidade como ruim foi somente cerca de 5%, que prova que a questão das informações não foram um ponto crucial de influência na avaliação da mobilidade geral como regular, como também foi o caso da segurança.

Quantos atrativos turísticos visitados e quantas regiões Olímpicas visitadas

Dentre esta avaliação, pode-se observar que 14% dos entrevistados visitaram uma região Olímpica e nenhum atrativo turístico, o que ressalta a relação com a baixa permanência. Aos que visitaram mais atrativos turísticos, evidencia-se que não foram mais de três espaços em sua maioria, como cerca de 12% dos turistas visitaram três atrativos turísticos e duas regiões Olímpicas seguido de 11% visitaram dois atrativos turísticos e duas regiões Olímpicas. Outros turistas que visitaram mais atrativos turísticos considera-se o índice baixo, independente de seu tempo de permanência na cidade.

Quantidade de atrativos visitados e avaliação da sinalização turística

Entre os turistas que mais avaliaram a sinalização como boa, visitaram dois ou quatro atrativos turísticos. A maior avaliação como ótimo foi atribuída pelos turistas que visitaram quatro e 11 atrativos turísticos. A maior avaliação da sinalização turística como péssima foi avaliada pelos turistas que visitaram nenhum atrativo turístico, seguido de quatro atrativos turísticos. A avaliação como regular foi maior atribuída pelos turistas que visitaram três atrativos e por fim os turistas que mais avaliaram a sinalização turística como ruim visitaram três atrativos.

Com esta análise, salvo quem avaliou a sinalização como péssima teve-se um maior contato com atrativos turísticos, além de regiões Olímpicas visitadas o que permite apontar para a questão que a oportunidade de diferentes vivências no deslocamento foi decisiva para a avaliação da sinalização turística.

Quantidade de atrativos turísticos visitados e estimativa de gastos com a mobilidade

Pode ser analisado com o cruzamento desta questão que os turistas que gastaram menos com mobilidade foram os que visitaram menos atrativos turísticos. Como pode ser observado com o gasto de R\$25,00, no qual a maior parte dos turistas não visitou nenhum atrativo turístico. Perpassando os valores de R\$70,00 R\$160,00 R\$320,00 R\$500,00 pode ser observado uma média de visitas entre dois e três atrativos turísticos e por fim quem gastou mais com a mobilidade R\$800,00 visitou mais atrativos turísticos. Esta análise tem relação direta com o tempo de permanência, que permite a visita a atrativos turísticos na cidade.

Quantidade de atrativos turísticos visitados e avaliação da segurança

Neste quesito é importante informar que independente da avaliação, permeando entre ótimo e péssimo, a maior parte destas respectivas avaliações foi por turistas que visitaram pelo menos três atrativos turísticos. Novamente, como remete a questão anterior, a vivência por vários atrativos, permite uma avaliação mais precisa por parte dos turistas.

Quantidade de atrativos turísticos visitados e avaliação da mobilidade geral

Nesta questão compreende-se a necessidade de detalhamento da avaliação. Os turistas que avaliaram a mobilidade geral como ótima não visitaram nenhum atrativo, enquanto grande parte da avaliação como boa, foi por turistas que visitaram dois atrativos. A maior parte da avaliação geral da mobilidade como regular, manteve-se entre a visita a nenhum atrativo turístico em mesma porcentagem de análise de quem visitou três atrativos. Por fim, maior parte daqueles que avaliaram a mobilidade turística como ruim, visitaram três atrativos turísticos.

A análise dos dados de tabulação simples, tanto dos dados cruzados permitem elucidar que diversas são as questões que influenciam a experiência do turista no que tange os meios de transporte. Independente do seu local de hospedagem, tempo de permanência, regiões Olímpicas visitadas, assim como atrativos turísticos visitados a questão da mobilidade está diretamente relacionada a

fenômenos que são inerentes a cidade, como a segurança, sinalização, informações, custo do transporte, tempo de trajeto, assim como diversas áreas e segmentos que se relacionam diretamente e indiretamente com esta atividade.

Deste modo a mobilidade nas cidades influencia e é influenciada dado a demanda que utiliza esta infraestrutura inerente a nova dinâmica da sociedade, como é o caso do turismo e dos megaeventos esportivos, em destaque os Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016 que permitiram uma nova dinâmica nos meios de transporte da cidade do Rio de Janeiro.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa abordou a relação entre três grandes temas: Mobilidade, Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016 e o turismo, para tal, foi desenvolvido um aporte teórico acerca das cidades, sua transformação, composição da rede de transportes e sua direta e indireta relação com estes três grandes temas.

A primeira etapa de estudo deu-se com o referencial teórico dividido em três capítulos. O primeiro item apresentado abordou as cidades, a mobilidade e o turismo. O item subsequente expôs a relação dos megaeventos esportivos e o turismo. E por fim, o último item apresentou um panorama geral dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016.

A relação entre estes temas apresentados no referencial teórico originou o problema de pesquisa: Considerando as diversas transformações pelas quais passa atualmente a cidade do Rio de Janeiro por ocorrência dos megaeventos esportivos, principalmente no que tange os meios de transporte e a mobilidade na cidade, houve uma mobilidade turística durante a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016? O objetivo geral foi a análise da mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016. E como objetivos específicos:

1. Compreendeu-se a disposição dos atrativos turísticos na cidade do Rio de Janeiro e a localização das regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) no sentido da mobilidade;
2. Verificou-se a existência da integração dos meios de transporte com as regiões Olímpicas e também com os atrativos turísticos;
3. Analisou-se os aperfeiçoamentos nos meios de transportes de modo a permitir o acesso aos atrativos turísticos para um futuro legado.

Considera-se que os objetivos foram atingidos. Para tanto o objetivo geral: analisar a mobilidade turística durante a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016 foi estudada a partir da vertente qualitativa, através da análise de questionários de 100 turistas entrevistados nas quatro regiões Olímpicas (Barra da Tijuca, Copacabana, Deodoro e Maracanã) durante a realização dos Jogos, obteve-se que os turistas além de visitarem as regiões Olímpicas, em sua maioria também optaram por conhecer alguns atrativos turísticos. A mobilidade na cidade foi avaliada como regular, cerca de 74%, número este expressivo. Os quesitos, segurança, sinalização e informações turísticas também tiveram média avaliativa regular.

Como primeiro objetivo específico, compreendeu-se a localização e disposição dos atrativos selecionados para a observação participante e para as regiões Olímpicas no sentido da mobilidade. Dentre os cinco atrativos selecionados, todos localizados na zona sul da cidade, são servidos dos meios de transporte metrô e ônibus, para o percurso final do trajeto. Já as regiões Olímpicas, dado a localização em distintas zonas, podem ser utilizados variados meios de transporte (metrô; BRT, trem SuperVia e linhas de ônibus) como ilustra o Apêndice N e O.

O objetivo subsequente verificou a existência da integração dos meios de transporte com as regiões Olímpicas e também com os atrativos turísticos. Para tanto foi utilizado o método de observação participante no qual pode ser analisado o deslocamento, os transportes e a mobilidade a partir das quatro região Olímpicas para os cinco atrativos turísticos (Corcovado – Cristo Redentor; Pão de Açúcar, praia de Copacabana, Jardim Botânico e praia de Ipanema) selecionados. Compreendeu-se que apesar dos meios de transporte e terminais de entrada na cidade do Rio de Janeiro serem interligados, faltavam sinalização, informações turísticas e segurança. Assim como o longo tempo de trajeto e demora no quesito espera entre um transporte e outro.

Por fim, para responder o último objetivo específico, através do referencial teórico, junto a observação participante, constatou-se que não houve um aperfeiçoamento dos meios de transporte de modo a contemplar os atrativos turísticos mais procurados na cidade, sendo a mobilidade planejada para os Jogos pensada apenas para o acesso às regiões Olímpicas. A partir dessa percepção, foram elaboradas figuras de mapas para melhor compreensão da cidade e sua disposição de atrativos turísticos e meios de transportes, ilustrado de modo a contemplar estas questões nos Apêndices N e O .

Este estudo compreende a importância do aperfeiçoamento nos meios de transporte para os megaeventos esportivos que contemplem os moradores locais, todavia ressalta-se a importância da atividade turística no planejamento das cidades, principalmente em destinos já consolidados, para um futuro legado no que se refere ao acesso aos atrativos turísticos através do sistema de transporte público.

Ressalta-se a relevância deste estudo para a área do turismo, uma vez que os megaeventos esportivos perpassam a questão do esporte propriamente, assim como a questão econômica e midiática, que mais são retratadas pelo meio acadêmico e pela própria mídia de massa. Compreender a mobilidade turística é

entender as necessidades do turista, como pode ser realizado seu acesso aos espaços na cidade através do transporte público, que se relaciona com a sinalização, segurança, informações, conforto e qualidade do percurso, em um tempo condizente e por um preço justo.

Por fim, apresenta-se a necessidade de outros estudos que complementem a presente pesquisa, principalmente no que se refere aos legados dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016 acerca não somente do segmento dos transportes e da mobilidade turística, mas que contemple outras áreas direta e indiretamente relacionadas ao fenômeno do turismo.

REFERÊNCIAS

- AAKER, D. **Construindo marcas fortes**. Porto Alegre: Bookman, 2003.
- ABREU, M. A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.
- ALDRIGUI, M. C. **Cidade Global, Destino Mundial**: Turismo urbano em São Paulo. 2011. 200p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.
- ALLIS, T. **Grandes projetos urbanos e turismo**: o caso de São Paulo. 2012. 269p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, São Paulo, 2012.
- ANDRÉ, M. E. D. A. A pesquisa no cotidiano escolar. In: FAZENDA, I. (Org.) **Etnografia da prática escolar**. 6. ed. Campinas: Papirus, 2001.
- BALBIM, Renato. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. Palestra proferida na CETESB / Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, 07 out. 2004. Disponível em: <http://www.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2015.
- BENEVOLO, L. **A história da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2011.
- BENI, M. C. **Globalização do turismo**: megatendências do setor e a realidade. São Paulo: Aleph, 2003.
- BOECKEL, C. **Rio recebeu 1,17 milhão de turistas na Olimpíada; 410 mil são do exterior**, 2016. Disponível em:< <http://g1.globo.com/rio-dejaneiro/olimpiadas/rio2016/noticia/2016/08/prefeitura-faz-balanco-da-olimpiada-e-paes-diz-que-o-rio-calou-criticos.html>>. Acesso em: 15 mai. 2017.
- BRAGA, M.; SANTOS, N. Megaeventos esportivos no Brasil: seremos espectadores ou participantes. In: **Anais de IX Rio de Transportes**. Rio de Janeiro, 2011.
- BRITTO, J.; FONTES, N. **Estratégias para eventos**. São Paulo: Aleph, 2002.
- BRASIL. CAPACIDADES. **O Ministério das Cidades**: estruturas e políticas sob sua responsabilidade, 2013. Disponível em: <http://ead.capacidades.gov.br/file.php/34/Textos/UNIDADE_04_-_24_de_junho.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2016.
- BRASIL. LEI Nº 12587, DE JANEIRO DE 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, Brasília,DF, jan 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 03 jan. 2018
- BRASIL. MTUR. Instituto Brasileiro de Turismo. (EMBRATUR). **Eventos internacionais no Brasil**: Resultados 2003-2009 desafios para 2020. Brasília: Gráfica Brasil, 2010.

BRASIL. MTUR. **Brasil é o destino preferido dos turistas estrangeiros que visitam o Brasil a lazer**, 2015a. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br/ultimas-not%C3%ADcias/5705-rio-destino-preferido-dos-estrangeiros-que-vêm-ao-brasil.html>>. Acesso em: 13 out.2016.

BRASIL. MTUR. **RJ ganhou 390 mil turistas estrangeiros a mais em 2014**, 2015b. Disponível em<<http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/5229-rj-ganhou-390-mil->>. Acesso em: 22 dez. 2015.

BRASIL. MTUR. **Dados e fatos**, 2016. Disponível em:<<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-54-03/olimp%C3%ADada-rio-2016.html>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

BRASIL. PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **História**, 2009. Disponível em:<<http://www.rio.rj.gov.br/web/riotur/historia>>. Acesso em: 05 jan. 2017.

BRASIL. PORTAL BRASIL. **Saiba mais sobre a história dos Jogos Olímpicos**, 2012. Disponível em:< <http://www.brasil.gov.br/esporte/2012/04/saiba-mais-sobre-a-historia-dos-jogos-olimpicos>>. Acesso em: 18 out. 2016.

BRASIL. PORTAL BRASIL. **Conheça 10 pontos turísticos do Rio de Janeiro**, 2016. Disponível em:< <http://www.brasil.gov.br/cultura/2016/07/conheca-10-pontos-turisticos-do-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

BRASIL. REDE NACIONAL DO ESPORTE. **História**, [201-]a. Disponível em:<<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/olimpiadas/uma-disputa-milenar>>. Acesso em: 13 out. 2017.

_____. **Região Barra**, [201-]b. Disponível em: <<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/megaeventos/olimpiadas/instalacoes/barra>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

_____. **Região Copacabana**, [201-]c. Disponível em:< <http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/megaeventos/olimpiadas/instalacoes/copacabana>>. Acesso em: 09 set. 2016.

_____. **Região Deodoro**, [201-]d. Disponível em:<<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/megaeventos/olimpiadas/instalacoes/deodoro>>. Acesso em: 03 jul. 2016

_____. **Região Maracanã**, [201-]e. Disponível em: <<http://www.brasil2016.gov.br/pt-br/megaeventos/olimpiadas/instalacoes/maracana>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

BRASIL. RIO 2016. **Presidente da comissão Rio 2016 comemora escolha do Brasil como sede da copa de 2014**, [200-]. Notícias, Rio 2016 tm. [s.l.] 21 de janeiro de 2008. Disponível em: <<http://www.rio2016.org/noticias/noticias/presidente-da-comissao-rio-2016-comemora-escolha-do-brasil-como-sede-da-copa-de-20>>. Acesso em: 6 de ago. 2015.

BRASIL. PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Veículo leve sobre trilhos – VLT**, [201-]. Disponível em:< <http://www.rio.rj.gov.br/web/secpar/vlt>>. Acesso em: 09 nov. 2016.

BRASIL. VISIT BRASIL. **Rio de Janeiro**, [201-]. Disponível em:<
<http://www.visitbrasil.com/destinos/rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 28 jun. 2015.

BRT. **Conheça o BRT**, [201-]. Disponível em: < <http://www.brtrio.com/conheca>>.
 Acesso em: 14 fev. 2016.

CANDIDATURA RIO 2016. **Dossiê de candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016**: Volume 1. Brasília: Comitê Olímpico Brasileiro, 2009a. 157 p. Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/a-matriz-e-o-dossie-de-candidatura/>>. Acesso em: 15 out. 2016.

_____. **Dossiê de candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016**: Volume 2. Brasília: Comitê Olímpico Brasileiro, 2009b. 234 p. Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/a-matriz-e-o-dossie-de-candidatura/>>. Acesso em: 15 out. 2016.

_____. **Dossiê de candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016**: Volume 3. Brasília: Comitê Olímpico Brasileiro, 2009c. 180p. Disponível em: <<http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/a-matriz-e-o-dossie-de-candidatura/>>. Acesso em: 15 out. 2016.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2005.

CARRERAS, C. Turismo urbano: el efecto de los megaeventos. In: RODRIGUES, A. A. B. (org.). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARVALHO, R. B. Legados de Megaeventos: Abordagem Geral. IN: MARCELLINO, N.C. (Org.). **Legados de Megaeventos Esportivos**. São Paulo: Papyrus, 2013.

CARVALHO, S. M. S. A Percepção do Turismo por Parte da Comunidade Local e dos Turistas no Município de Cajueiro da Praia - PI. In: **Turismo em Análise**, vl.21, n.3, p.470-493, 2010.

CASSELL, C.; SYMON, G. **Qualitative methods in organizational research**. London: Sage Publications, 1994.

CASTROGIOVANNI, A. C. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.

CHEMIN, M. **Cidade e turismo**: retratos da paisagem urbana de Ponta Grossa. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2011. 258p.

COMITÊ OLÍMPICO BRASILEIRO. **COB oficializa candidatura do Rio 2016 com cartas de garantia dos três níveis de governo**, 2008. Disponível em: <<http://www.rio2016.org/noticias/noticias/cob-oficializa-candidatura-do-rio-2016-com-cartas-de-garantia-dos-tres-niveis-de-0>>. Acesso em: 14 de agosto de 2012.

COMITÊ OLÍMPICO INTERNACIONAL . **The Legacy of the Olympic Games 1984 – 2000**. Moragas, M., Kennet, C., Puig, N. (Orgs). Lausanne: Olympic Museum, 2003.

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLÍMPIADAS DO RIO DE JANEIRO (COP-RJ).

Apresentação: Comitê popular Copa e Olimpíadas Rio. Rio de Janeiro, 2010.

Disponível em: <<http://comitepopulario.wordpress.com/apresentacao/>>. Acesso em: 15 dez. 2015.

CONTRERA, M. S. MORO, M. Vertigem Mediática nos megaeventos musicais. In: **Revista da Associação Nacional do Programa de Pós-Graduação em Comunicação**, Brasília, v.11, n.1, jan/abr. 2008.

COOPER, C.; HALL, C. M.; TRIGO, L. G. G. **Turismo contemporâneo:** desenvolvimento, estratégia e gestão. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

CORIOLOANO, N.; FERNANDES, L. M. Da mobilidade do trabalho à mobilidade no turismo From work mobility to tourist mobility. In: **Anais Brasileiros de Estudos Turísticos**, Juiz de Fora (MG), v.4, n.1, p.-45-52, 2014.

CRESSWELL, T. **On the move:** mobility in the modern western world. New York, Routledge, 2006.

CRUZ, R. C. A. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2003.
DACOSTA, L. P. et al. (Ed.). **Legados de Megaeventos Esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

DENCKER, A. F. M. **Pesquisa em turismo:** planejamento, métodos e técnicas. – São Paulo: Futura, 1998.

EDWARDS, D.; GRIFFIN, T.; HAYLLAR, B. Urban Tourism research: Developing an Agenda. In: **Annals of Tourism Research**, Vol. 35, No. 4, pp.1032-1052, 2008.

EMERY, P. Past, present, future major sport event management practice: The practitioner perspective. In: **Sport Management Review**, v. 13, p. 158-170, 2010.

FAGNONI, É. **Les mobilités de tourisme et de loisirs au coeur de l'hypermobilité contemporaine**. In: MORINIAUX, V. et al. Les mobilités. s/l: Éditions Sedes, 2010.

FERNANDES, D. L. et al. A utilização do transporte coletivo pelo turista em Curitiba. In: **Anais Brasileiros de Estudos Turísticos**, Juiz de Fora (MG), v. 3, n. 2, p. 55-64, 2013.

FERNANDES, U.S. A mobilidade turística na Região das Baixadas Litorâneas (RJ). In: **Revista Brasileira de Ecoturismo**, São Paulo, v.6, n.2, mai/jul-2013, pp.518-533.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Como a Olimpíada no Rio movimentou fornecedores de produtos e serviços, além de aquecer investimentos em infraestrutura urbana**, 2016. Disponível em: < <http://temas.folha.uol.com.br/negocios-olimpicos/vila-olimpica/apos-boom-rede-hoteleira-teme-a-queda-de-ocupacao-apos-olimpiada.shtml>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

FREITAS, R. F. Folia, mediações e megaeventos: breve estudo das representações do carnaval nos jornais cariocas. In: **E-compós**, Brasília, v.11, n.1, jan./abr. 2008.

FUNK, D.; BRUUN, T. The role of socio-psychological and culture-education motives in marketing international sport tourism: a cross-cultural perspective. In: **Tourism Management**, v. 20, n. 3, 806-819, 2007.

GASTAL, S. O produto cidade: caminhos de cultura, caminhos de turismo. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.

GOMIDE, A. Á.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 27-39. 2013.

GOOGLE INC. **Google My Maps**, 2017. Disponível em:<<http://google.com/mymaps>>. Acesso em: 12 mar.2017

GRINOVER, L. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.

GUIMARÃES, G. S. **Comentários à Lei de Mobilidade urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HAAS, A.; DIAS, C.; ROLIM, L.; TODT, N. Cerimônia de abertura dos jogos Pan-Americanos 2007: uma avaliação a partir dos parâmetros olímpicos. In: DACOSTA, L.; CORRÊA, D.; RIZUTTI, E.; VILLANO, B.; MIRAGAYA, A. Eds. **Legados de megaeventos esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008. p. 317- 329.

HALL, C. M. **Hallmark tourist events: impacts, management & planning**. Londres: Belhaven Press, 1992.

HARVEY, D. A Liberdade da Cidade In: MARICATO, E. et. al. **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1 ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013, p. 27 – 34.

HAYLLAR, B. et al. **Turismo em cidades**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

IBGE. **Rio de Janeiro**, 2016. Disponível em:< <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=330455>>. Acesso em: 27 dez. 2016.

IOC. **The Legacy of the Olympic Games 1984 – 2000**. Moragas, M., Kennet, C., Puig, N. (Orgs). Lausanne: Olympic Museum, 2003.

JAGO, L.; DWYER, L.; LIPMAN, G.; LILL, D.; VORSTER, S. Optimising the potential of mega- events: an overview. In: **International Journal of Event and Festival Management**. Bingley. v. 1, p. 220-237, 2010.

JORGENSEN, D. L. Participant Observation: a methodology for human studies. In: **Applied Social Research Methods Series**, v.15. Newbury Park: Sage, 1989.

KARSKI, A. Urban tourism: a key to urban regeneration. In: **The planner**, v. 76, n.13, 15-17, 1990.

KELLERMAN, Aharon. **Personal Mobilities**. Nova Iorque: Routledge, 2006.

LARA, F. **Legados esperados da copa do mundo de futebol em 2014 e dos jogos olímpicos em 2016**. Salvador: XXXIII Encontro nacional de Engenharia de Produção, 2013.

LEITE, C.; AWAD, J. C. M. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LEJOUX, P. **Des temporalités de la production aux temporalités de la consommation: l'enjeu des mobilités touristiques pour les économies locales**. Espace populations sociétés, 2007. Disponível em: <<http://eps.revues.org/index2179.html>> . Acesso em: 15. Abr.2016.

LINDAU, L. A. **O legado das Olimpíadas do Rio de Janeiro: a mobilidade urbana**, 2016. Disponível em: < <http://wricidades.org/noticia/o-legado-das-olimp%C3%A9adas-do-rio-de-janeiro-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

LOHMANN, Guilherme; NETTO, Alexandre Panosso. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier. 2013.

MACHADO, M. B. T. **A modernidade no Rio de Janeiro: construção de um cenário para o turismo**. – Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Coordenadoria de Documentação e Informação Cultural, Gerência de Informação, 2008.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e Humanização**. 3ª ed. Campinas, SP: Papirus, 1983.

_____. **Legados de megaeventos esportivos**. Campinas, SP: Papirus, 2013.

MASCARENHAS, G. Globalização e espetáculo: o Brasil dos megaeventos esportivos. In: DEL PRIORE, M.; DE MELO, V. A. (Org.). **História do Esporte no Brasil: do Império aos dias atuais**. Cap. 17, p. 505-533. Editora Unesp, 2009.

MATIAS, M. **Planejamento, Organização e sustentabilidade em eventos: Culturais, sociais e esportivos**. Barueri, SP: Manole, 2011.

MATTAR, F. N. **Pesquisa de marketing**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2001. 278 p.

MATTAR, M.F.; MATTAR, F.N. **Gestão de negócios esportivos**. – Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

METRÔRIO. **É um prazer levar você com rapidez e segurança a diversas regiões do Rio de Janeiro e pontos turísticos da cidade**, [201-]. Disponível em:< <https://www.metrorio.com.br/Empresa/Sobre>>. Acesso em: 17 mar. 2017.

MIGUENS, J. I. L.; MENDES, J. F. F. Travel and Tourism: into a complex network. in: **Physica A**, v. 387, n. 12, 2008. p. 2963-2971.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: Implementação do Decreto No 5.296/04 para Construção da Cidade Acessível**. 2012b. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCade_rno03.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2015.

MONTEIRO, M. **Pela quarta vez, Brasil tenta receber os Jogos Olímpicos**. Globo Esporte.com – Blog Memória E. C., [s.l.] 30 de setembro de 2009. Disponível em: <<http://globoesporte.globo.com/platb/memoriaec/2009/09/30/pela-quarta-vez-brasil-tenta-receber-os-jogos-olimpicos/>>. Acesso em: 06 dez. 2012.

MORENO, J. **O futuro das cidades**. Coordenação Benjamin Abdala Junior, Isabel Maria M. Alexandre. – São Paulo : Editora SENAC São Paulo, 2002.

_____. **Olímpiadas – Rio 2016**, 2016. Disponível em:< <http://www.dadosdefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-54-03/olimp%C3%ADada-rio-2016.html>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

OHATA, E.; FERRARI, L.; MATTOS, R. **COI não vê Rio-2016 melhor em nada**. Folha de São Paulo – Esporte, São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/esporte/fk0506200827.htm>>. Acesso em: 29 jul. 2015.

OLIVEIRA, J. P. **Cidade e meio ambiente sob um enfoque sistêmico**. Turismo – Visão e Ação, n.1 v.1, p.45 – 59, 1998.

PAGE, S. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PAIVA, R. A. **A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza**. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PAOLILLO, A. M.. **Transportes e Turismo: Conhecimentos fundamentais para o bacharel em turismo no Brasil**. 2001. 115 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

PAOLILLO, A. M.; REJOWSKI, M. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002.

PEREIRA, F. **Avaliação da segurança da Rio – 2016 é ‘extremamente positiva’, diz ministro**, 2016. Disponível em: < <https://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2016/08/11/avaliacao-da-seguranca-da-rio-2016-e-extremamente-positiva-diz-ministro.htm>>. Acesso em: 13 ago. 2016.

PEREIRA, M. **Marketing de cidades turísticas**. Viçosa (MG): Chronos, 2001.

POYNTER, G. **From Beijing to Bow Bells** – Measuring the Olympic Effect. London: London East Research Institute – Working Papers in Urban Studies, 2007.

PREUSS, H. Impactos econômicos de megaeventos: Copa do Mundo de Futebol e Jogos Olímpicos. In: DACOSTA, L et al. (eds.) **Legados de megaeventos esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

RECHIA, S; SILVA, E. A. P. C. Legados de Megaeventos: Abordagem Geral. In: MARCELLINO, N.C. (Org.). **Legados de Megaeventos Esportivos**. São Paulo: Papirus, 2013.

READER, S. **Planejamento em sede de megaeventos esportivos**, 2011. Disponível em: <<http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper201.pdf>>. Acesso em: 02 fev. 2015.

REQUIXA, R. **Sugestões de Diretrizes para uma Política Nacional de Lazer**. São Paulo: SESC, 1980, 103p.

RIOCARD. **Cartão RioCard Jogos 2016 pode ser adquirido pelo internet ou nos pontos de venda**, 2016. Disponível em:< https://www.cartaoriocard.com.br/rcc/gratuidade/noticias/cartao_riocard_jogos_2016_pode_ser_adquirido_pela_internet_ou_nos_pontos_de_venda>. Acesso em: 28 set. 2017.

RITCHIE, J. R. B. Assessing the Impact of Hallmark Events: Conceptual and Research Issues. In: **Journal of Travel Research**, v. 23, n. 1, p. 2-11, 1984.

ROCHE, M. Mega events and urban policy. In: **Annals of Tourism Research**, Nova York. v.21, 1994,

_____. **Mega-events and modernity**: Olympics and expos in the growth of global culture. New York: Routledge, 2000.

ROCHA, O. P. **A era das demolições** 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1995.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

RODRIGUES, P. R. **Legados para as políticas públicas brasileiras de esporte e lazer: governança interfederativa do Jogos Olímpicos de 2016**. In: Marcellino, N. C. (Org.). Legados de megaeventos esportivos. Campinas, SP: Papirus, p. 19 – 35, 2013.

ROGERS, T. **Eventos**: planejamento, organização e mercados. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

ROMANO, F. S.; VICO, R. P. ; SILVA, A. C.; UVINHA, R. R. Megaeventos Esportivos: Uma Reflexão sobre os Legados da Uefa Eurocopa. In: **Podium**: sport, leisure and tourism review, v. 4, p. 153-168, 2015.

ROUVENAT, F. **Paes detalha esquema de transporte durante Olimpíada do Rio**, 2016. Disponível em:< <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/olimpiadas/rio2016/noticia/2016/04/paes-anuncia-terceiro-feriado-durante-olimpiada-do-rio.html>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n.79, p. 55-66. 2013.

SAMPAIO, V. **RJ ganhou 390 mil turistas estrangeiros a mais em 2014**, 2015. Disponível em:< <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/5229-rj-ganhou-390-mil->>. Acesso em: 03 jun. 2017.

SANTOS JUNIOR. Metropolização e Megaeventos: proposições gerais em torno da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 no Brasil. In: SANTOS JUNIOR, GAFFNEY, RIBEIRO (Orgs.). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. 1 – ed. – Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

SANTOS, M. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. São Paulo: HUCITEC, 1982.

_____. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. In: SANTOS et al. **O novo mapa do mundo – Fim de Século e Globalização**. 4 ed. São Paulo: Annablume Hucitec & Anpur, 2002, p.15-22.

_____. **A Urbanização Brasileira**. – 5. ed., 1. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, G. E. O. **Cálculo amostral**: calculadora on-line, 2015. Disponível em: <<http://www.calculoamostral.vai.la>>. Acesso em: 03 mai. 2015.

SCHLÜTER, R. G. **Metodologia da pesquisa em turismo e hotelaria**. – São Paulo: Aleph, 2003.

SILVA, A. C.; BRAGA, D. C.; ROMANO, F. S. Megaeventos e Turismo: um estudo bibliométrico dos periódicos brasileiros de turismo. In: **Turismo Visão e Ação**, Itajaí, v. 18, p. 633-659, 2016.

SILVA, M. G. L. **Cidades turísticas**: identidades e cenários de lazer. São Paulo: Aleph, 2004.

SILVA, S. B. M.; CARVALHO, S. S.; SILVA, B. C. M.N. Globalização, turismo e residências secundárias: o exemplo de Salvador-Bahia e de sua região de influência. In: **Observatório de Inovação do Turismo**, Rio de Janeiro, v.4, n.3, 2009.

SILVEIRA, M. L. In: RODRIGUES, A. B. (org.). **Turismo, modernidade e globalização**. São Paulo: Hucitec, 2002 p.36-46.

SILVEIRA, R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. In: **Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 27, n. 79, p. 41-53. 2013.

SIMON, S.; GASTAL, S. A.; SANTOS, M. M. C. Mobilidade e Turismo: Hospitalidade no Transporte Coletivo em Caxias do Sul/RS. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 8, n. 3, p. 552-567, 2014.

SPTURIS. **Diagnóstico do turismo: análise dos atrativos turísticos**, 200-. Disponível em: < <http://www.spturis.com/turismocentro/pagina.php?id=atrativos-turisticos-2&ln=br>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

SUPERVIA. **História da SuperVia**, [201-]. Disponível em :<<http://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/historia-da-supervia>>. Acesso em: 02 ago. 2017.

STEVENSON, D. **Cities and urban cultures**. Berkshire, England: McGraw Hill Education. 2003.

TAVARES, O. **Megaeventos esportivos**. Movimento, v.17, n.3, jul-set. Porto Alegre, p. 11-35, 2011.

TENAN, I. P. S. **Eventos**. – São Paulo: Aleph, 2002.

TRIPADVISOR. **O que fazer em Rio de Janeiro, RJ**, 2016. Disponível em: < https://www.tripadvisor.com.br/Attractions-g303506-Activities-Rio_de_Janeiro_State_of_Rio_de_Janeiro.html#ATTRACTION_SORT_WRAPPER>. Acesso em: 29 jul. 2016.

TRIPADVISOR. **Sobre o TripAdvisor**, 2017. Disponível em:< <https://tripadvisor.mediaroom.com/br-about-us>>. Acesso em: 13 jul.2017

URRY, J. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Sesc/Studio Nobel, 1999.

_____. **Sociology Beyond Society**. Londres: Routledge, 2000.

UVINHA R. R. Megaeventos esportivos: legados para o turismo e a hotelaria. In: In: Marcellino, N. C. (Org.). **Legados de megaeventos esportivos**. Campinas, SP: Papirus, p. 107 – 123, 2013.

VASCONCELLOS, E. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VAZ, J.C; SANTORO, P. 2005. **Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!**. Disponível em: <http://www.polis.org.br/publicacoes_interno.asp?codigo=194> Acesso em 03: mar. 2017.

VEAL, A. J. **Metodologia de pesquisa em lazer e turismo**. São Paulo : Aleph, 2011.

VIARD, J. **Éloge de la mobilité**. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail. s/l : Éditions de l'Aube, 2011.

VILLANO, B.; TERRA, R. **Definindo a Temática de Legados de Megaeventos Esportivos**. In: DACOSTA et al. Legado de Megaeventos Esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

VLTCARIOCA. **Sobre o vlt**, 2016. Disponível em:< <http://vltrio.rio>>. Acesso em 11 jul. 2016.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO TURISTAS

PPTUR – Programa de Pós-Graduação em Turismo
Escola de Artes, Ciências e Humanidades
Universidade de São Paulo

Caro espectador,

Esta pesquisa faz parte de uma dissertação de Mestrado para o Programa de Pós Graduação em Turismo na Universidade de São Paulo – USP. O objetivo é avaliar a mobilidade turística durante a realização dos jogos Olímpicos de Verão Rio 2016.

A sua opinião pessoal é muito importante para esta pesquisa!

- 1) Motivo da viagem a cidade do Rio de Janeiro:
- 2) Tempo de Permanência na cidade do Rio de Janeiro:
- 3) Origem:
- 4) Qual meio de transporte utilizado para chegar na cidade do Rio de Janeiro?
() Avião () Ônibus de Linha () Ônibus Fretado () Carro Próprio () Carro Alugado
() Navio () Outro:
- 5) Está hospedado na cidade do Rio de Janeiro? Se sim, qual região está hospedado?
- 6) Qual/ Quais meio(s) de transporte utilizou até seu meio de hospedagem?
- 7) Como avalia a oferta de transportes na região em que está hospedado?
() Ótimo () Bom () Regular () Ruim () Péssimo
- 8) Quais regiões Olímpicas visitadas?
() Copacabana () Deodoro () Barra da Tijuca () Maracanã
- 9) Quais atrativos turísticos visitados?

10) Quais os meios de transporte utilizados na cidade do Rio de Janeiro? Enumere com a quantidade estimada de uso em cada modalidade descrita abaixo. E como os avalia?

Para os Jogos Olímpicos						Para os Atrativos Turísticos					
() Metrô	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() Metrô	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
() Trem	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() Trem	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
() Bicicleta	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() Bicicleta	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
() VLT	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() VLT	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
() Táxi	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() Táxi	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
() Uber	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() Uber	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
() BRT	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	() BRT	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo		Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo

11) Estimativa com gastos na mobilidade dentro da cidade do Rio de Janeiro.

() R\$25,00 () R\$70,00 () R\$160,00 () R\$320,00 () R\$500,00 () R\$800,00 ou mais.

12) Como avalia a segurança no deslocamento na cidade?

() Ótimo () Bom () Regular () Ruim () Péssimo

13) Qual sua avaliação quanto a sinalização turística nos meios de transporte?

() Ótimo () Bom () Regular () Ruim () Péssimo

14) Precizou de informação prévia ou durante o uso nos meios de transporte? Onde buscou?

() Sim. _____.

() Não

15) Qual sua avaliação geral sobre a mobilidade turística na cidade do Rio de Janeiro durante a realização dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016?

() Ótimo () Bom () Regular () Ruim () Péssimo

APÊNDICE B – ANÁLISE OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

1. CORCOVADO – CRISTO REDENTOR

1.1 Região Olímpica Copacabana

Utilizando o transporte público a partir de Copacabana para o atrativo Corcovado – Cristo Redentor, o tempo de percurso foi de 1 hora e 40 minutos. Destaca-se o longo tempo da Região Olímpica até o atrativo, a distância percorrida a pé, além do grande tempo de espera do ônibus. Este trajeto foi realizado no dia 13 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Copacabana às 9 horas e 13 minutos da manhã.

Da praia de Copacabana é necessário andar cerca de 1,2 km, realizado em 20 minutos até o metrô General Osório, utilizou-se a L1 sentido Uruguai, com 6 paradas em um tempo de 13 minutos até a estação Largo do Machado. Foi feito um percurso a pé entre a estação do metrô, com cerca de 1 minuto para pegar o ônibus 580 – Cosme Velho, com 9 paradas e realizado em cerca de 25 minutos até descer perto da rua Cosme Velho, aproximadamente do número 421, sendo por fim necessária uma caminhada de 1 minuto até o trem do Corcovado – Cristo Redentor.

1.2 Região Olímpica Maracanã

Tendo como início o transporte a partir da Região Olímpica de Maracanã, para o atrativo Corcovado – Cristo Redentor, o tempo de percurso foi de 1 hora e 22 minutos. Com destaque para o tempo de espera dos ônibus neste percurso e a falta de sinalização turística. Este trajeto foi realizado no dia 13 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Maracanã às 14 horas e 11 minutos.

Do estádio Maracanã até o metrô são cerca de 200 metros, podendo ser facilmente percorrido em 4 minutos. O metrô utilizado é L2 sentido Botafogo, com cerca de 10 paradas até a estação Largo do Machado, realizado em aproximadamente 23 minutos. Em 2 minutos da estação do metrô é necessário pegar o ônibus 580 – Cosme Velho, com 9 paradas realizado em 25 minutos. Descer no ponto da rua Cosme Velho, próximo ao número 412 e caminhar facilmente em 2 minutos até o trem do Corcovado – Cristo Redentor.

1.3 Espaço Olímpico Deodoro

Iniciando o transporte a partir da Região Olímpica de Deodoro, para o atrativo Corcovado – Cristo Redentor, o tempo de percurso foi 2 horas e 27 minutos. Ressalta-se a dificuldade de mobilidade neste percurso e o longo tempo para ser realizado. Este trajeto foi feito no dia 13 de Agosto de 2016, saindo Região Olímpica de Deodoro às 17 horas e 34 minutos.

Partindo do Parque Olímpico de Deodoro até a Avenida Duque de Caxias são cerca de 200 metros percorridos rapidamente em 3 minutos. Sendo necessário pegar um ônibus, 119T Duque de Caxias, cerca de 6 paradas realizado em 20 minutos e descer no Viaduto de Deodoro, então caminhar cerca de 2 minutos e pegar o ônibus Ramal Santa Cruz – Central do Brasil, com 5 paradas até a Central do Brasil, cerca de 30 minutos, assim, caminhar um pequeno trajeto de 2 minutos até a Praça Cristiano Ottoni e então pegar outro ônibus, 117 – Cosme Velho, com 8 paradas, por volta de 40 minutos, na rua que descer, sendo esta Cosme Velho, próximo ao número 412, andar mais cerca de 1 minuto a pé até o trem Corcovado – Cristo Redentor.

1.4 Região Olímpica Barra da Tijuca

O meio de transporte a partir da Região Olímpica de Barra da Tijuca, para o atrativo Corcovado – Cristo Redentor, o tempo de percurso foi de 2 horas e 38 minutos. Ressalta-se a dificuldade de mobilidade neste percurso e seu longo tempo de realização, sendo necessário utilizar variados transportes. Este trajeto foi realizado no dia 14 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica Barra da Tijuca às 8 horas de 12 minutos.

Partindo do Parque Olímpico é necessário caminhar cerca de 2,2 km, sendo realizado em cerca de 45 minutos a pé até o BRT Transcarioca – Rio 2 sentido Fundão, cerca de 19 paradas, em aproximados 35 minutos, após descer no BRT Transcarioca – Madureira andar cerca de 5 minutos até o metrô Ramal Santa Cruz – Central do Brasil, com 4 paradas, realizado em 25 minutos até Central do Brasil, caminhar cerca de 2 minutos até a Praça Cristiano Ottoni e utilizar o ônibus – 117 Cosme Velho com 8 paradas, e cerca de mais 33 minutos até descer na rua Cosme

Velho, próximo ao número 412, e andar mais 1 minuto até o trem do Corcovado – Cristo Redentor.

1.5 Avaliação Geral

Os BRTS foram avaliados como regular visto que em sua maioria não era possível sentar, dado o fluxo de pessoas, além de alguns percursos o tempo de espera ser considerável.

O metrô foi avaliado como bom, sempre com grande fluxo de usuários, mas com uma sinalização turística a desejar, fazendo-se necessário utilizar aplicativo de mapa no celular ou procurar informação com funcionários do metrô, o tempo de intervalo entre os trens não demandava quase espera.

Ônibus foi o meio de transporte entre as Regiões Olímpicas e o atrativo Corcovado-Cristo Redentor avaliado como ruim, visto seu tempo de espera, falta de informação de quais linhas passavam no ponto, além de nenhuma informação turística ou preparo do condutor para atender e informar, ressalta-se também a falta de conforto, os ônibus em sua maioria cheios e com limpeza precária, além da falta de segurança desde o embarque até o desembarque.

A avaliação geral do quesito segurança entre as Regiões Olímpicas para o atrativo turístico Corcovado - Cristo Redentor foi avaliada como regular, com presença de algumas forças armadas e funcionários principalmente em terminais de BRTS e no metrô, já em relação ao transporte ônibus a falta de segurança, informação e indicação eram eminentes.

A sinalização turística foi avaliada como bom visto informativos na parte interior dos meios de transporte, todavia em seus acessos e de um modal para o outro deixou a desejar, a sinalização turística era na maior parte inexistente. Assim a sinalização turística geral foi avaliada como regular.

As informações eram necessárias mesmo com o mapa disponibilizado nas Regiões Olímpicas e nos Centros de Informações Turísticas, e foram utilizado principalmente mapas de aplicativo no celular e perguntas para alguns funcionários nos meios de transporte, salvo no ônibus, os funcionários eram preparados para dar informação, assim este quesito, informações gerais foi avaliado como bom dentro deste percurso.

A avaliação geral da mobilidade neste percurso foi avaliada como ruim, visto o longo tempo para realização, torna cansativo a chegada do turista no atrativo, tendo em vista o não aproveitamento do mesmo pelo seu desgaste, por um sistema de transportes que deixa a desejar no quesito eficiência, tempo de espera, qualidade, conforto, informação somente quando o turista já está dentro dos meios de transporte, mas inexistente de um transporte para o outro, assim como a segurança só se fez presente em pedaços do percurso.

2. PÃO DE AÇÚCAR

2.1 Região Olímpica Copacabana

Iniciando o transporte público a partir de Copacabana para o atrativo Pão de Açúcar, o tempo de percurso foi de 60 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 14 de Agosto de 2016, saindo Região Olímpica de Copacabana as 9 horas e 13 minutos da manhã.

Com início na Região Olímpica de Copacabana, é necessário andar até a Avenida Nossa Senhora de Copacabana, cerca de 300 metros, percorridos em 3 minutos. Deste ponto é necessário pegar o ônibus Circular 581 com 13 paradas, em torno de 30 minutos, assim descer na Avenida Pasteur número 451 e caminhar mais cerca de 300 metros em 5 minutos até o bondinho Pão de Açúcar.

2.2 Região Olímpica Maracanã

O transporte público a partir da Região Olímpica de Maracanã para o atrativo Pão de Açúcar, o tempo de percurso foi de 1 hora e 20 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 14 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Maracanã as 11 horas e 47 minutos da manhã.

Iniciando o trajeto na Região Olímpica Maracanã, é necessário andar do estádio até o metrô L2 verde sentido Botafogo, uma caminhada de cerca de 200 metros realizada em 3 minutos. No metrô são 12 paradas em um tempo de percurso de meia hora. Na estação de metrô Botafogo é necessário caminhar até o bondinho do Pão de Açúcar, cerca de 2,2 km realizado em 50 minutos.

2.3 Região Olímpica Deodoro

O transporte público a partir da Região Olímpica Deodoro para o atrativo Pão de Açúcar, teve como tempo de percurso 1 hora e 55 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 14 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Deodoro as 15 horas e 53 minutos.

Tendo como início de trajeto a Região Olímpica de Deodoro, é necessário andar cerca de 300 metros por um tempo estimado de 4 minutos até a Avenida Duque de Caxias, e seguir até a Vila Militar, para assim pegar o ônibus Ramal Santa Cruz, com 4 paradas em um tempo de 23 minutos até a Região Olímpica Maracanã. Caminha-se mais cerca de 2 minutos até o metrô L2 sentido Botafogo, por um percurso com 12 paradas em um tempo de 24 minutos de transporte, e assim caminhar da estação de metrô Botafogo até o Bondinho Pão de Açúcar por cerca de 2,2 km realizado em 45 minutos.

2.4 Região Olímpica Barra da Tijuca

O meio de transporte público a partir da Região Olímpica Barra da Tijuca para o atrativo Pão de Açúcar, foi percorrido em 2 horas e 17 minutos. Este trajeto realizou-se no dia 14 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Barra da Tijuca as 19 horas e 02 minutos.

Partindo da Região Olímpica Barra da Tijuca, é necessário andar do Parque Olímpico até o BRT Transcarioca – Rio 2, cerca de 300 metros realizados em 5 minutos, do BRT até o terminal Alvorada, sem paradas por aproximadamente 35 minutos. Do terminal Alvorada se faz necessário utilizar o BRT Jardim Oceânico, 8 paradas em um tempo de 15 minutos. Do BRT Transoeste até o metrô Jardim Oceânico é necessário andar cerca de 5 minutos. Utiliza-se o metrô L1 ou L4 sentido Uruguai 8 paradas em cerca de 24 minutos, descer na estação Cardeal Arcoverde até a Avenida Nossa Senhora de Copacabana, pegar o ônibus 581 Circular, após 5 paradas em um tempo de 20 minutos descer na Avenida Pasteur número 451, e caminhar por mais 300 metros, realizado em 5 minutos até o bondinho Pão de Açúcar.

2.5 Avaliação Geral

Assim como no atrativo turístico Corcovado – Cristo Redentor, os BRTS foram avaliados como regular, já que em sua maioria não era possível sentar, dado o fluxo de pessoas, fora alguns percursos o tempo de espera ser considerável.

O metrô foi avaliado assim como no atrativo Corcovado – Cristo Redentor como bom, o fluxo de usuários era intenso, em algumas estações era perceptível maiores informações e sinalizações turísticas que outras, mas uma segurança considerável entre os percursos.

O ônibus foi avaliado como ruim assim como no atrativo anterior apresentado. O grande tempo de espera, a qualidade do meio de transporte, a falta de preparo dos condutores para sanar informações turísticas, além do grande fluxo e o pouco conforto, destaca-se falta de informação e sinalização turística nos pontos, a sensação de insegurança acompanhou todos trajetos.

A segurança geral das Regiões Olímpicas para o atrativo Pão de Açúcar foi avaliada como regular visto a presença das forças armadas e de funcionários, assim como monitoramento mais próximo a estes espaços, mas ao longo do percurso era menor ou inexistente.

A sinalização turística e as informações para o atrativo Pão de Açúcar foi avaliada como regular, apesar de alguns BRTS não estarem com uma sinalização turística adequada e não haver a presença de funcionários ou postos de informações no geral estes pontos foram observados nos metrôs e próximos às regiões Olímpicas.

A avaliação geral da mobilidade é regular, visto o longo tempo de percurso nos transportes entre as regiões Olímpicas e o atrativo turístico Pão de Açúcar. A necessidade de longas caminhadas, falta de conforto e transportes cheios, grande tempo de espera para utilizar os ônibus e alguns BRTS.

3. PRAIA DE COPACABANA

3.1 Região Olímpica Copacabana

Região Olímpica e atrativo turístico no mesmo espaço.

3.2 Região Olímpica Maracanã

Iniciando o transporte público a partir da Região Maracanã para o atrativo turístico Copacabana, o percurso foi realizado em 1 hora e 07 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 15 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Deodoro as 8 horas da manhã.

A partir do estádio Maracanã faz-se necessário andar por cerca de 300 metros, em um tempo de 5 minutos, para utilizar a linha L2 verde do metrô sentido Botafogo, 3 paradas em 10 minutos e descer na estação Central para pegar a L1 ou L4 sentido Jardim Oceânico e descer na estação General Osório, 13 paradas realizado em 25 minutos, por fim caminha-se mais 1,2 km em 25 minutos até a praia de Copacabana.

3.3 Região Olímpica Deodoro

Tendo o transporte público a partir da Região Olímpica Deodoro para o atrativo turístico Copacabana, foi executado em tempo de percurso de 1 hora e 49 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 15 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Deodoro as 13 horas e 33 minutos.

Iniciando o trajeto a partir de uma caminhada de 300 metros realizada em quatro minutos até a Avenida Duque de Caxias, para pegar o ônibus circular 755 com cinco paradas em 20 minutos. É necessário então caminhar por cerca de um minuto até Ramal Santa Cruz - Central do Brasil, via ônibus, cerca de 5 paradas em 30 minutos. Caminhar mais 7 minutos até o metrô L1 ou L4 sentido Jardim Oceânico de 20 minutos.

3.4 Região Olímpica Barra da Tijuca

O meio de transporte público a partir da Região Olímpica Barra da Tijuca para o atrativo turístico Copacabana, foi executado em um tempo de percurso de 1 hora e 57 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 15 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica Barra da Tijuca as 18 horas e 12 minutos.

A partir da Região Olímpica Barra da Tijuca para o atrativo Copacabana é necessário andar até o BRT Transcarioca - Rio 2, por cerca de 300 metros em 4

minutos. BRT sentido terminal Alvorada por cerca de 25 minutos sem paradas. Do terminal Alvorada utilizar o BRT Jardim Oceânico, 8 paradas em 27 minutos. Após o desembarque do BRT caminhar cerca de 5 minutos até o metrô Jardim Oceânico, pegar a linha L1/ L4 sentido Uruguai e descer na estação General Osório, caminhar mais cerca de 1,2 km até a praia de Copacabana realizado em aproximadamente 20 minutos.

3.5 Avaliação Geral

Tomando por início o BRT, tem-se uma avaliação regular, com tempo de espera regular das regiões Olímpicas para o atrativo Copacabana. Todavia transporte cheio e pouco sinalizado em alguns pontos de interligação com outros meios de transporte.

O metrô como nos demais atrativos acima relatados também é avaliado como bom, com informações turísticas perto das Regiões Olímpicas e dos atrativos turísticos. Já a sensação de segurança se faz presente com câmeras de vigilância, funcionários e presença de forças armadas em pontos estratégicos.

O meio de transporte ônibus continua com os mesmos problemas apontados anteriormente, sendo estes demora e falta de informação nos pontos e no próprio veículo, bem como o despreparo dos condutores para contato com o turista, além da demora entre um veículo e outro, falta de conforto e limpeza, assim como uma grande lotação. Avaliado como ruim.

A segurança geral das Regiões Olímpicas para o atrativo Copacabana é avaliado como bom, se fez mais presente do que para outros atrativos, principalmente nas proximidades da praia de Copacabana, a segurança era notadamente reforçada.

A sinalização turística é avaliada para este atrativo turístico como regular, apesar de haver uma sinalização básica comparada aos outros atrativos, a chegada nas proximidades da praia de Copacabana deixam a desejar.

As informações turísticas são avaliadas como boas, vários centros de informação turística, funcionários dos meios de transporte, salvo ônibus, preparados para auxiliar o turista.

A avaliação geral da mobilidade turística das Regiões Olímpicas para este atrativo é avaliada como boa, alguns pontos demandam mais tempo para o acesso,

assim como caminhadas consideráveis, mas possível de ser realizado no máximo em 2 horas.

4. JARDIM BOTÂNICO

4.1 Região Olímpica Copacabana

O meio de transporte público a partir da Região Olímpica de Copacabana para o atrativo turístico Jardim Botânico, foi realizado o percurso em 1 hora. Este trajeto feito no dia 16 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica de Copacabana às 7 horas e 40 minutos da manhã.

A partir da região Olímpica de Copacabana faz-se necessário andar por cerca de 450 metros até a Avenida Rainha Elisabeth, próximo ao número 234, realizado em torno de 10 minutos. Pegar o ônibus 584 – Circular com 16 paradas, realizado em 40 minutos, o ponto de descida é na rua Jardim Botânico, próximo ao 772. Então caminhou-se mais aproximadamente 550 metros em 10 minutos.

4.2 Região Olímpica Maracanã

Iniciando o transporte público a partir da Região Olímpica Maracanã para o atrativo turístico Jardim Botânico, foi realizado em 1 hora e 18 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 16 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica Maracanã as 10 horas e 57 minutos da manhã.

Do estádio Maracanã é necessário caminhar 200 metros até a estação de metrô Maracanã, realizado em 3 minutos. Então é necessário pegar o metrô sentido Botafogo, cerca de 12 paradas percorrido em 35 minutos. Após descer na estação Botafogo, caminhou-se por cerca de 5 minutos para pegar o metrô de superfície Botafogo – Gávea com 4 paradas, em 30 minutos, após descer ainda foi preciso caminhar 500 metros por 10 minutos até o Jardim Botânico.

4.3 Região Olímpica Deodoro

O meio de transporte público a partir da Região Olímpica Deodoro para o atrativo turístico Jardim Botânico, foi realizado em um percurso de 2 horas e 4

minutos. Este trajeto foi realizado no dia 16 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica Deodoro as 15 horas e 24 minutos.

Foi necessário caminhar cerca de 300 metros realizado em 4 minutos até a Avenida Duque de Caxias, utilizou-se o ônibus 2332 Castelo, com 5 paradas dentro de 15 minutos. Após descer no Viaduto Deodoro, foi necessário caminhar até o Ramal Japeri – Central do Brasil, percurso então realizado por ônibus, 4 paradas em torno de meia hora. Caminhou-se por mais 2 minutos até a rua General Herculano Gomes para pegar o ônibus 460 – Leblon, em um percurso de 45 minutos com 7 paradas até a Avenida Borges de Medeiros, onde foi caminhado mais cerca de 750 metros em 15 minutos até o atrativo Jardim Botânico.

4.4 Região Olímpica Barra da Tijuca

Iniciando o transporte público a partir da Região Olímpica Barra da Tijuca para o atrativo turístico Jardim Botânico, foi necessário um tempo de percurso de 2 hora e 4 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 16 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica Barra da Tijuca às 19 horas e 12 minutos.

A partir da avenida Embaixador Abelardo Bueno, próximo ao número 2206 utilizou-se o ônibus circular Curicica (Projac) – Rio Sul via Barra da Tijuca, por 45 minutos em 11 paradas, após desembarque foi necessário caminhar por mais 3 minutos até a Avenida das Américas para pegar o ônibus 548 – metrô Botafogo, com 29 paradas por 1 hora e 30 minutos, e caminhar por fim mais 550 metros em 12 minutos aproximadamente até o atrativo Jardim Botânico.

4.5 Avaliação Geral

Iniciando a avaliação geral do atrativo turístico Jardim Botânico têm-se os BRTS como regulares, dado que seu tempo de espera para tal percurso não foi longo, todavia as condições de conforto e sinalização, como segurança deixam a desejar.

O metrô, assim como nos demais atrativos foi avaliado como bom, apesar da falta de informação e sinalização a respeito dos Jogos Olímpicos em estações mais distantes das regiões Olímpicas.

A avaliação do ônibus continua a desejar e é semelhante as avaliações anteriores do mesmo. Demora entre o intervalo de um veículo e outro, sua falta de conforto, preparo de condutores a desejar para informar acerca dos jogos Olímpicos, bem como dos atrativos turísticos e a grande demanda de moradores locais junto a turistas. Assim este quesito foi avaliado como ruim.

A segurança geral das regiões Olímpicas para o atrativo Jardim Botânico não se fez muito presente, avaliada como regular. É permanente destacar que as proximidades do atrativo não foi notada a presença de forças armadas, bem como falta de postos informações, somente sinalização turística. Ao longo dos meios de transporte, é notadamente presente funcionários e voluntários oferecendo informações além da sinalização turística, quesitos estes avaliados como regulares por não haver uma continuidade de um transporte para o outro.

A avaliação geral da mobilidade turística no atrativo turístico Jardim Botânico foi avaliada como regular, fez-se necessário a utilização do ônibus para chegada no local a partir das regiões Olímpicas, meio de transporte este avaliado como ruim. Mas o tempo de locomoção para este atrativo não foi tão grande comparado a outros atrativos. As informações e sinalizações turísticas faziam-se presente dentro dos meios de transporte mas não no percurso de um transporte para o outro.

5. PRAIA DE IPANEMA

5.1 Região Olímpica Copacabana

Iniciando o transporte público a partir da Região Olímpica Barra da Tijuca para o atrativo turístico praia Ipanema, foi em um tempo de percurso de 35 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 17 de Agosto de 2016, saindo Região Olímpica Copacabana às 7 horas e 28 minutos.

Caminhou-se da Avenida Atlântica até a Avenida Rainha Elisabeth, para o BRS1 e foi utilizado o ônibus 104 - São Conrado, 3 paradas em 10 minutos. Desceu na Avenida Vieira Souto, próximo ao número 316 e realizou-se uma caminhada de 2 minutos até a praia de Ipanema.

5.2 Região Olímpica Maracanã

O transporte público utilizado a partir da Região Olímpica Maracanã para o atrativo turístico praia Ipanema, foi em um tempo de percurso de 35 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 17 de Agosto de 2016, saindo da Região Olímpica Maracanã às 9 horas e 55 minutos.

A partir do estádio Maracanã, foi percorrido cerca de 200 metros no período de 3 minutos até o metrô Maracanã. Utiliza-se neste trajeto então a L2 – verde sentido Botafogo por 3 paradas, em cerca de 12 minutos até a estação Central, baldeação para L1 ou L4 - laranja sentido Jardim Oceânico, cerca de 14 paradas em 35 minutos, na estação Nossa Senhora da Paz andar por 700 metros em cerca de 15 minutos.

5.3 Região Olímpica Deodoro

O transporte público utilizado a partir da Região Olímpica Deodoro para o atrativo turístico praia Ipanema, foi em um tempo de percurso de 2 horas e 7 minutos. Trajeto realizado no dia 17 de Agosto de 2016, saindo Região Olímpica Maracanã às 14 horas e 37 minutos.

Do centro Olímpico de Deodoro são cerca de 300 metros em torno de 5 minutos até a Avenida Duque de Caxias, 1821 para pegar o ônibus 451T Duque de Caxias por 6 paradas em 25 minutos, o ponto de descida é na rua João Vicente, próximo ao 1746 para caminhar até Marechal Hermes e pegar o ônibus Ramal Japeri – Central do Brasil por 16 paradas em cerca de 45 minutos. Da Central do Brasil, foi percorrido cerca de 8 minutos até o metrô L1/L4 por 40 minutos até a estação Nossa Senhora da Paz e caminhar mais 700 metros em torno de 13 minutos até a praia de Ipanema.

5.4 Região Olímpica Barra da Tijuca

O transporte público utilizado a partir da Região Olímpica Deodoro para o atrativo turístico praia Ipanema, foi em um tempo de percurso de 2 horas e 27 minutos. Este trajeto foi realizado no dia 17 de Agosto de 2016, saindo Região Olímpica Barra da Tijuca as 19 horas e 12 minutos.

Iniciou-se o percurso a pé até o BRT Transcarioca – Rio 2 com o BRT Alvorada, sem paradas em cerca de 35 minutos até o terminal Alvorada, aonde utilizou-se o BRT Jardim Oceânico 8 paradas em torno de 15 minutos. Do BRT Transoeste – Jardim Oceânico a pé até o metrô L1/L4 sentido Uruguai, por 4 paradas em aproximadamente 15 minutos até o metrô Nossa Senhora da Paz e então caminhou-se cerca de 13 minutos até a praia de Ipanema.

5.5 Avaliação Geral

O BRT demandou grande tempo entre cada veículo o que aumentou significativamente o tempo de percurso. Sinalização e informações dispostas, mas grande falta de informativo de interligação entre os modais e demanda de uma significativa utilização de passageiros, o que tornava a viagem desgastante. Avaliação esta regular.

A avaliação geral do meio de transporte metrô no atrativo praia de Ipanema foi avaliado como bom, assim como nos outros 4 atrativos turísticos analisados. Apesar de informações insuficientes por todas as estações, e se fazer presente mais nas proximidades das regiões Olímpicas e no atrativos turísticos mais conhecidos. Destaca-se que as informações turísticas não estavam por todas as estações, nem a presença de forças armadas e agentes do metrô.

A avaliação do transporte ônibus foi homogênea por todos atrativos turísticos a partir de todas regiões Olímpicas, ruim, em virtude dos mesmos fatores, falta de conforto, informações, despreparo de condutores, grande tempo de espera entre as diversas linhas utilizadas, grande demanda que resulta na falta de conforto.

Os quesitos segurança e informações acerca dos meios de transporte foram analisados como regulares por não se fazerem presentes por todo percurso. Já a sinalização turística foi compreendida como regular, não se fazia presente no percurso de um meio de transporte para o outro, e estava mais presente perto do atrativo turístico e das regiões Olímpicas.

A avaliação geral da mobilidade destas regiões Olímpicas para o atrativo Ipanema é avaliada como boa, apesar de problemas de espera entre alguns meios de transportes, as sinalizações básicas, a segurança e informações gerais suprimam a necessidade de locomoção, e para este atrativo não houve necessidade de ser realizado grandes percursos a pé. Alguns problemas como grande demanda por

alguns meios de transportes também se fez presente como outras análises anteriormente apontadas.

APÊNDICE C – AGENDA GERAL JOGOS OLÍMPICOS RIO 2016

Quadro 7: Agenda geral dos Jogos Olímpicos

Esporte	Pictograma	Região Olímpica	Modalidade	Arena Olímpica	Dias de competição																		
					3/8	4/8	5/8	6/8	7/8	8/8	9/8	10/8	11/8	12/8	13/8	14/8	15/8	16/8	17/8	18/8	19/8	20/8	21/8
Cerimônias		Maracanã		Estádio do Maracanã																			
Atletismo		Maracanã	Atletismo Maratona	Est. Olim. Do Engenho Sambóromo																			
		Barra da Tijuca	Marcha Atlética	Pontal																			
Badminton		Barra da Tijuca	Badminton	Riocentro - Pavilhão 4																			
Basquete		Barra da Tijuca	Basquete	Arena Carioca 1																			
Boxe		Barra da Tijuca	Boxe	Riocentro - Pavilhão 6																			
Canoagem Slalom		Deodoro	Canoagem Slalom	Estádio de Canoagem Slalom																			
Canoagem Velocidade		Copacabana	Canoagem Velocidade	Estádio da Lagoa																			
Ciclismo BMX		Deodoro	Ciclismo BMX	Centro Olímpico de BMX																			
Ciclismo de Estrada		Barra da Tijuca Copacabana	Ciclismo de Estrada	Pontal Forte de Copacabana																			
Ciclismo de Pista		Barra da Tijuca	Ciclismo de Pista	Velódromo Olímpico																			
Ciclismo Mountain Bike		Deodoro	Ciclismo Mountain Bike	Centro Olímpico de Mountain Bike																			
Esgrima		Barra da Tijuca	Esgrima	Arena Carioca 3																			
Futebol		São Paulo	Futebol	Arena Corinthians																			
		Manaus		Arena da Amazônia																			
		Salvador		Arena Fonte Nova																			
		Brasília		Estádio Mané Garrincha																			
		Belo Horizonte		Estádio do Mineirão																			
		Maracanã		Estádio do Maracanã																			
Ginástica Artística		Barra da Tijuca	Ginástica Artística	Arena Olímpica do Rio																			
Ginástica de Trampolim		Barra da Tijuca	Ginástica de Trampolim	Arena Olímpica do Rio																			
Ginástica Rítmica		Barra da Tijuca	Ginástica Rítmica	Arena Olímpica do Rio																			
Golfe		Barra da Tijuca	Golfe	Campo Olímpico de Golfe																			
Handebol		Barra da Tijuca	Handebol	Arena do Futuro																			
Hipismo Adestramento		Deodoro	Hipismo Adestramento	Centro Olímpico de Hipismo																			
Hipismo CCE		Deodoro	Hipismo CCE	Centro Olímpico de Hipismo																			
Hipismo Saltos		Deodoro	Hipismo Saltos	Centro Olímpico de Hipismo																			
Hóquei sobre Grama		Deodoro	Hóquei sobre Grama	Centro Olímpico de Hóquei																			
Judô		Barra da Tijuca	Judô	Arena Carioca 2																			
Levantamento de Peso		Barra da Tijuca	Levantamento de Peso	Riocentro - Pavilhão 2																			
Luta Olímpica		Barra da Tijuca	Luta Olímpica	Arena Carioca 2																			
Maratona Aquática		Copacabana	Maratona Aquática	Forte de Copacabana																			
Nado Sincronizado		Barra da Tijuca	Nado Sincronizado	Centro Aquático Maria Lenk																			
Natação		Barra da Tijuca	Natação	Estádio Aquático Olímpico																			
Pentatlo Moderno		Deodoro	Pentatlo Moderno	Arena da Juventude Centro Aq. de Deodoro Estádio de Deodoro																			
Polo Aquático		Barra da Tijuca	Polo Aquático	Centro Aquático Maria Lenk																			
Remo		Copacabana	Remo	Estádio da Lagoa																			
Rúgbi		Deodoro	Rúgbi	Estádio de Deodoro																			
Saltos Ornamentais		Barra da Tijuca	Saltos Ornamentais	Centro Aquático Maria Lenk																			
Taekwondo		Barra da Tijuca	Taekwondo	Arena Carioca 3																			
Tênis		Barra da Tijuca	Tênis	Centro Olímpico de Tênis																			
Tênis de Mesa		Barra da Tijuca	Tênis de Mesa	Riocentro - Pavilhão 3																			
Tiro com Arco		Maracanã	Tiro com Arco	Sambóromo																			
Tiro Esportivo		Deodoro	Tiro Esportivo	Centro Olímpico de Tiro																			
Triatlo		Copacabana	Triatlo	Forte de Copacabana																			
Vela		Copacabana	Vela	Marina da Glória																			
Vôlei		Maracanã	Vôlei	Maracanãzinho																			
Vôlei de Praia		Copacabana	Vôlei de Praia	Arena de Vôlei de Praia																			

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE D – AGENDA GERAL JOGOS BARRA DA TIJUCA

Quadro 8: Agenda Barra da Tijuca

Esporte	Pictograma	Região Olímpica	Modalidade	Arena Olímpica	Dias de competição																			
					3/8	4/8	5/8	6/8	7/8	8/8	9/8	10/8	11/8	12/8	13/8	14/8	15/8	16/8	17/8	18/8	19/8	20/8	21/8	
Atletismo		Maracanã Barra da Tijuca	Atletismo Maratona Marcha Atlética	Est. Olim. Do Engenho Sambóbromo Pontal																				
Badminton		Barra da Tijuca	Badminton	Riocentro - Pavilhão 4																				
Basquete		Barra da Tijuca	Basquete	Arena Carioca 1																				
Boxe		Barra da Tijuca	Boxe	Riocentro - Pavilhão 6																				
Ciclismo de Estrada		Barra da Tijuca Copacabana	Ciclismo de Estrada	Pontal Forte de Copacabana																				
Ciclismo de Pista		Barra da Tijuca	Ciclismo de Pista	Velódromo Olímpico																				
Esgrima		Barra da Tijuca	Esgrima	Arena Carioca 3																				
Ginástica Artística		Barra da Tijuca	Ginástica Artística	Arena Olímpica do Rio																				
Ginástica de Trampolim		Barra da Tijuca	Ginástica de Trampolim	Arena Olímpica do Rio																				
Ginástica Rítmica		Barra da Tijuca	Ginástica Rítmica	Arena Olímpica do Rio																				
Golfe		Barra da Tijuca	Golfe	Campo Olímpico de Golfe																				
Handebol		Barra da Tijuca	Handebol	Arena do Futuro																				
Judô		Barra da Tijuca	Judô	Arena Carioca 2																				
Levantamento de Peso		Barra da Tijuca	Levantamento de Peso	Riocentro - Pavilhão 2																				
Luta Olímpica		Barra da Tijuca	Luta Olímpica	Arena Carioca 2																				
Nado Sincronizado		Barra da Tijuca	Nado Sincronizado	Centro Aquático Maria Lenk																				
Natação		Barra da Tijuca	Natação	Estádio Aquático Olímpico																				
Polo Aquático		Barra da Tijuca	Polo Aquático	Centro Aquático Maria Lenk																				
Saltos Ornamentais		Barra da Tijuca	Saltos Ornamentais	Centro Aquático Maria Lenk																				
Taekwondo		Barra da Tijuca	Taekwondo	Arena Carioca 3																				
Tênis		Barra da Tijuca	Tênis	Centro Olímpico de Tênis																				
Tênis de Mesa		Barra da Tijuca	Tênis de Mesa	Riocentro - Pavilhão 3																				

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE E – AGENDA GERAL JOGOS COPACABANA

Quadro 9: Agenda Copacabana

Esporte	Pictograma	Região Olímpica	Modalidade	Arena Olímpica	Dias de competição																		
					3/8	4/8	5/8	6/8	7/8	8/8	9/8	10/8	11/8	12/8	13/8	14/8	15/8	16/8	17/8	18/8	19/8	20/8	21/8
Canoagem Velocidade		Copacabana	Canoagem Velocidade	Estádio da Lagoa																			
Ciclismo de Estrada		Barra da Tijuca Copacabana	Ciclismo de Estrada	Pontal Forte de Copacabana																			
Maratona Aquática		Copacabana	Maratona Aquática	Forte de Copacabana																			
Remo		Copacabana	Remo	Estádio da Lagoa																			
Triatlo		Copacabana	Triatlo	Forte de Copacabana																			
Vela		Copacabana	Vela	Marina da Glória																			
Vôlei de Praia		Copacabana	Vôlei de Praia	Arena de Vôlei de Praia																			

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE F – AGENDA GERAL JOGOS DEODORO

Quadro 10: Agenda Deodoro

Esporte	Pictograma	Região Olímpica	Modalidade	Arena Olímpica	Dias de competição																		
					3/8	4/8	5/8	6/8	7/8	8/8	9/8	10/8	11/8	12/8	13/8	14/8	15/8	16/8	17/8	18/8	19/8	20/8	21/8
Canoagem Slalom		Deodoro	Canoagem Slalom	Estádio de Canoagem Slalom																			
Ciclismo BMX		Deodoro	Ciclismo BMX	Centro Olímpico de BMX																			
Ciclismo Mountain Bike		Deodoro	Ciclismo Mountain Bike	Centro Olímpico de Mountain Bike																			
Hipismo Adestramento		Deodoro	Hipismo Adestramento	Centro Olímpico de Hipismo																			
Hipismo CCE		Deodoro	Hipismo CCE	Centro Olímpico de Hipismo																			
Hipismo Saltos		Deodoro	Hipismo Saltos	Centro Olímpico de Hipismo																			
Hóquei sobre Grama		Deodoro	Hóquei sobre Grama	Centro Olímpico de Hóquei																			
Pentatlo Moderno		Deodoro	Pentatlo Moderno	Arena da Juventude Centro Aq. de Deodoro Estádio de Deodoro																			
Rúgbi		Deodoro	Rúgbi	Estádio de Deodoro																			
Tiro Esportivo		Deodoro	Tiro Esportivo	Centro Olímpico de Tiro																			

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE G – AGENDA GERAL JOGOS MARACANÃ

Quadro 11: Agenda Maracanã

Esporte	Pictograma	Região Olímpica	Modalidade	Arena Olímpica	Dias de competição																		
					3/8	4/8	5/8	6/8	7/8	8/8	9/8	10/8	11/8	12/8	13/8	14/8	15/8	16/8	17/8	18/8	19/8	20/8	21/8
Cerimônias		Maracanã		Estádio do Maracanã																			
Atletismo		Maracanã	Atletismo	Est. Olim. Do Engenhão																			
		Barra da Tijuca	Maratona	Sambóbromo																			
Futebol		São Paulo	Futebol	Arena Corinthians																			
		Manaus		Arena da Amazônia																			
		Salvador		Arena Fonte Nova																			
		Brasília		Estádio Mané Garrincha																			
		Belo Horizonte		Estádio do Mineirão																			
		Maracanã		Estádio do Maracanã																			
Tiro com Arco		Maracanã	Tiro com Arco	Sambóbromo																			
Vôlei		Maracanã	Vôlei	Maracanãzinho																			

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE H – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE BARRA DA TIJUCA

Quadro 12: Agenda por data de entrevista Barra da Tijuca

Data da entrevista	Região Olímpica	Esporte	Competição	Gênero da Competição	Status da Competição			
18/ago	Barra da Tijuca	Badminton	Duplas	Feminino	Decisão do Bronze			
			Simples		Decisão do Ouro			
					Semifinal 1			
					Semifinal 2			
		Basquete	Duplas	Masculino	Decisão do Bronze			
			Espanha vs Sérvia		Semifinal 1			
			França vs Estados Unidos		Semifinal 2			
		Boxe	Peso Mosca (48-51kg)	Feminino	Semifinais			
			Peso Galo (56kg)		Semifinais			
			Peso Médio (75kg)		Semifinais			
			Peso Meio-pesado (81kg)		Final			
		Golfe	Torneio Individual	Feminino	Rodada 2			
		Handebol	Holanda vs França	Feminino	Semifinal 1			
			Noruega vs Rússia		Semifinal 2			
		Luta Olímpica	Estilo Livre 53kg	Feminino	Eliminatórias			
					Oitavas de Final			
					Quartas de Final			
					Semifinais			
					Rodada de Repescagem			
					Decisão do Bronze			
					Decisão do Ouro			
					Eliminatórias			
					Oitavas de Final			
					Quartas de Final			
					Semifinais			
					Rodada de Repescagem			
		Luta Olímpica	Estilo Livre 63kg	Feminino	Decisão do Bronze			
					Decisão do Ouro			
					Eliminatórias			
					Oitavas de Final			
					Quartas de Final			
					Semifinais			
					Rodada de Repescagem			
					Decisão do Bronze			
					Decisão do Ouro			
					Eliminatórias			
					Oitavas de Final			
					Quartas de Final			
		Luta Olímpica	Estilo Livre 75kg	Feminino	Semifinais			
					Rodada de Repescagem			
					Decisão do Bronze			
					Decisão do Ouro			
					Nado Sincronizado	Equipes	Misto	Rodada Preliminar
					Polo Aquático	Hungria vs Brasil	Masculino	Classificação 5-8
						Montenegro vs Croácia		Semifinal 1
Grécia vs Espanha	Classificação 5-8							
Itália vs Sérvia	Semifinal 2							
Saltos Ornamentais	Plataforma de 10m				Feminino	Semifinais		
Taekwondo	Até 57kg				Feminino	Finais		
						Oitavas de Final		
		Quartas de Final						
		Semifinais						
		Rodada de Repescagem						
		Decisão do Bronze						
		Decisão do Ouro						
		Oitavas de Final						
		Quartas de Final						
		Semifinais						
		Rodada de Repescagem						
		Decisão do Bronze						
Decisão do Ouro								
Taekwondo	Até 68kg	Masculino						

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE I – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE BARRA DA TIJUCA

Quadro 13: Agenda por data de entrevista Barra da Tijuca

Data da entrevista	Região Olímpica	Esporte	Competição	Gênero da Competição	Status da Competição
19/ago	Barra da Tijuca	Atletismo	Marcha Atlética 50km	Masculino	Final
			Marcha Atlética 20km	Feminino	Final
		Badminton	Simples	Masculino	Semifinais
			Duplas		Finais
			Simples	Feminino	Finais
			Basquete	Espanha vc Estados Unidos	Masculino
		Austrália vs Sérvia			Semifinal 2
		Boxe	Peso Mosca (52kg)		Semifinais
			Peso Meio-médio (64kg)	Masculino	Semifinais
			Peso Superpesado (+91kg)		Semifinais
			Peso Médio (69-75kg)		Semifinais
			Peso Leve (57-60kg)	Feminino	Finais
		Ginástica Rítmica	Individual Geral	Misto	Clas. Rotações 1 e 2 Clas. Rotações 3 e 4
		Golfe	Torneio Individual	Feminino	Rodada 3
		Handebol	França vs Alemanha	Masculino	Semifinal 1
			Polônia vs Dinamarca		Semifinal 2
		Luta Olímpica	Estilo Livre 53kg	Masculino	Eliminatórias
					Oitavas de Final
					Quartas de Final
					Semifinais
					Rodada de Repescagem
					Decisão do Bronze
					Decisão do Ouro
					Eliminatórias
					Oitavas de Final
					Quartas de Final
					Semifinais
		Rodada de Repescagem			
		Decisão do Bronze			
		Decisão do Ouro			
		Nado Sincronizado	Equipes	Misto	Finais
		Polo Aquático	Brasil vs China		Classificação 7-8
			Hungria vs Brasil	Feminino	Decisão do Bronze
			Austrália vs Espanha		Classificação 5-6
			Estados Unidos vs Itália		Decisão do Ouro
		Saltos Ornamentais	Plataforma de 10m	Masculino	Rodada Preliminar
		Taekwondo	Até 67kg	Feminino	Oitavas de Final
Quartas de Final					
Semifinais					
Rodada de Repescagem					
Decisão do Bronze					
Até 80kg	Masculino		Decisão do Ouro		
			Oitavas de Final		
			Quartas de Final		
			Semifinais		
			Rodada de Repescagem		
			Decisão do Bronze		
Decisão do Ouro					

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE J – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE COPACABANA

Quadro 14: Agenda por data de entrevista Copacabana

Data da entrevista	Região Olímpica	Esporte	Competição	Gênero da Competição	Status da Competição
17/ago	Copacabana	Canoagem Velocidade	Caiaque Dupla (K2) 1000m	Masculino	Baterias
					Semifinais
			Caiaque Dupla (K2) 200m	Feminino	Baterias
					Semifinais
		Caiaque Individual (K1) 500m	Masculino	Baterias	
				Semifinais	
		Vôlei de Praia	Canoa Individual (C1) 200m	Feminino	Baterias
					Semifinais
	Brasil vs Estados Unidos	Feminino	Decisão do Bronze		
	Brasil vs Alemanha		Decisão do Ouro		

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE K – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE DEODORO

Quadro 15: Agenda por data de entrevista Deodoro

Data da entrevista	Região Olímpica	Esporte	Competição	Gênero da Competição	Status da Competição
		Ciclismo	Mountain Bike	Feminino	Finais
20/ago	Deodoro	Pentatlo Moderno	Natação	Masculino	Classificação
			Esgrima		
			Hispismo		
			Evento Combinado		Finais

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE L – AGENDA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE MARACANÃ

Quadro 16: Agenda por data de entrevista Maracanã

Data da entrevista	Região Olímpica	Esporte	Competição	Gênero da Competição	Status da Competição
21/ago	Maracanã	Atletismo	Maratona	Masculino	Finais
		Vôlei	Estados Unidos vs Rússia		Decisão do Bronze
			Itália vs Brasil		Decisão do Ouro
			Cerimônia de Encerramento dos Jogos Olímpicos de Verão Rio 2016		

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE M – FIGURA DE MAPA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE N - REGIÕES OLÍMPICAS, MOBILIDADE E ATRATIVOS DO GOVERNO

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)

APÊNDICE O - REGIÕES OLÍMPICAS, MOBILIDADE E ATRATIVOS OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

Fonte: Amanda Cabral da Silva (2017)