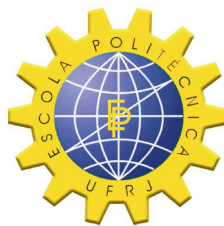


UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA POLITÉCNICA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA



Universidade Federal
do Rio de Janeiro

Escola Politécnica

ROBERTO SOUZA GUEDES
orientadora: Eva Vider

**SISTEMAS DE TRANSPORTES INTEGRADOS NA COPA DE 2014:
É TEMPO DE TRANSFORMAR AS GRANDES CIDADES,
POTENCIAIS NA MOBILIDADE URBANA
EM BRASÍLIA**

Brasília | 2011

Índice

1. Introdução

2. Justificativa do tema

3. Objetivo do estudo

4. Cidades sede

4.1. Belo Horizonte

4.2. Cuiabá

4.3. Curitiba

4.4. Fortaleza

4.5. Manaus

4.6. Natal

4.7. Porto Alegre

4.8. Recife

4.9. Rio de Janeiro

4.10. Salvador

4.11. São Paulo

4.12. Brasília

4.12.1. Histórico

4.12.2. Turismo

4.12.3. Infraestrutura e acesso ao estádio

4.12.4. Plano de Mobilidade Urbana

4.12.5. A análise da demanda atual

5. Análise dos Projetos Propostos

6. Custos e Prazos de Execução

7. Conclusão

8. Bibliografia

1. Introdução

O desafio da Copa de 2014 é uma oportunidade para se desenvolver a infraestrutura urbana das cidades que sediarão o evento, nivelando as mesmas com as dos países já desenvolvidos ou até as superando, em termos de locomoção de massa, tanto em qualidade como em quantidade. É importante aproveitar que os “olhos” do mundo já estarão voltados para o Brasil e mostrar que aqui existe um povo trabalhador e profissional, além de caloroso, alegre e cheio de esperança, com uma riqueza multicultural que vai do Oiapoque ao Chuí, com belas paisagens e muitos sítios históricos para se visitar.

E, claro que, para se conhecer os lugares, precisamos saber transportar.

A expansão das cidades, o crescimento populacional, a falta dessa infraestrutura e um sistema de transporte ineficiente, causam a diminuição da qualidade de vida.

Nas metrópoles as pessoas movem-se de suas casas para o trabalho, locais de estudo, de compras e seus lazeres. Considerando que, normalmente, estes lugares são afastados um do outro, há a necessidade de usar o transporte, seja individual ou coletivo, pois as distâncias normalmente não permitem os deslocamentos à pé.

Da bicicleta ao metrô existem muitas possibilidades que permeiam o sistema de transporte sendo ele integrado ou não. A escolha será determinada pela análise dos fatores que irão pesar na decisão como: distância a percorrer, conforto desejado, tempo disponível e quanto de recurso se dispõe para que se tenha o veículo adequado.

Tendo em vista que a quantidade de recursos é fixa e definida, as variáveis que sobram são o tempo, a distância e o nível de conforto pretendido. Levando-se em conta que as pessoas tendem a querer o máximo de conforto, o que sobra são o tempo e a distância a ser percorrida. Sendo este último um fator de grande peso a ser considerado, resulta em que à pé ou de bicicleta a viagem se torna desconfortável e o carro provoca engarrafamento, poluição e perda de tempo.

Sendo assim, o que soluciona a redução do tempo e a implantação de equipamentos adequados ao rápido deslocamento dos usuários da cidade são, os BRT (Bus Rapid Transit) - ônibus com corredores exclusivos, VLT (veículo leve sobre trilhos - “bondes”) , metrô subterrâneos ou de superfícies, integrados entre si e dando conforto sem comprometer a malha urbana.

Como o próprio termo já define, **mobilidade urbana é a capacidade de deslocamento de pessoas e coisas através do espaço num determinado tempo**. Assim, o tempo hoje é um bem muito precioso.

Vivemos uma época em que as políticas públicas estão voltadas para o favorecimento das vendas de carro e a duplicação de vias urbanas.

O carro “de passeio” se transformou para “de trabalho”.

Isso tem contribuído bastante para os congestionamentos, falta de vagas, poluição, acidentes, entre outros fatores, como o stress diário e a perda de tempo como principais agentes do cotidiano deste início de século XXI.

E, por isso, o fluxo contínuo, o tempo de deslocamento de um ponto ao outro, o horário certo de passagem, demoras nas viagens, a liberdade em poder se programar, todos esses elementos geram certo controle do tempo. E, conseqüentemente, influencia na capacidade das pessoas se organizarem para chegar aos seus destinos e realizarem seus compromissos de acordo com suas programações.

E, claro que, na Copa, além dos jogos de futebol, os turistas que virão de outros países aproveitarão também para conhecer um pouco mais do Brasil em sua cultura, patrimônio e história das regiões que visitarem.

Logo, quanto mais veloz e organizado for o deslocamento nesses locais, mais oportunidades eles terão em propagar uma boa idéia do Brasil no exterior melhorando nossa imagem como Nação.

2. Justificativa do tema

O agravamento dos problemas urbanos tem impulsionado a adoção de equipamentos inovadores, que superem as limitações dos atuais instrumentos de gestão dos transportes. No entanto, qualquer que seja a estratégia adotada para o planejamento urbano e de transportes, esta exigirá a identificação e quantificação detalhada de muitos dos elementos e funções envolvidos nestes processos.

As cidades sedes da Copa possuem problemas comuns relacionados à questão da mobilidade. Nossa política de incentivo ao uso do automóvel particular interfere no bem estar social deixando de prevalecer o uso do coletivo.

Neste século, onde se pesquisa eficiência energética, o termo em voga de sustentabilidade e também a economia dos recursos naturais são usados para que o homem possa habitar a Terra de maneira mais digna e respeitosa em relação a natureza.

Assim devemos usar da tecnologia a fim de reformular as cidades viabilizando o bem estar comum.

3. Objetivo do Estudo

O objetivo principal deste trabalho é o de identificar os sistemas de transportes que serão adotados na cidade sede de Brasília na Copa de 2014, suas integrações e mobilidade, analisar o que se tem hoje e o que esta sendo proposto como solução. A capital do país tem uma vantagem de ter sido planejada e favorecida nos espaços de suas vias largas para suportar o tráfego dos automóveis. O transporte é a corrente sanguínea da Copa do Mundo, por isso há uma necessidade de se fazer o que é certo para que todos tenham seu direito de ir e vir garantido. Além de se fazer com que o Brasil seja reconhecido como um país desenvolvido pela sua capacidade autônoma de gerir e prover o bem estar social para seu povo e visitantes.

4. Cidades sede

Mapa do Brasil e as cidades sedes marcadas



Fonte: site Portal da Copa

4.1. Belo Horizonte, Minas Gerais

Os investimentos que serão feitos na infraestrutura turística e justificado pela Copa de 2014 têm a meta de aumentar a permanência de turistas de negócios e também criar condições a fim de que eles voltem em outras oportunidades. Tendo isso em vista, a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais, publicou em abril de 2009 a Rede de Turismo de Negócios e

Eventos, um projeto que conta com 5,6 milhões de dólares através do convênio assinado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Faz parte do planejamento, construir um banco de dados para gerenciar o calendário de eventos nacionais e internacionais de maneira que se distribua ao longo dos anos uma quantidade que a hotelaria suporte e que permita a ampliação das atividades. Haverá também o investimento na capacitação dos setores da cadeia envolvidos para haver oferta de serviços com qualidade e preços competitivos. A intenção é a de que o turista de negócios possa usar a infraestrutura para turismo de lazer.

Dados da Secretaria de Turismo do Estado indicam o parque hoteleiro da capital que possui 52 hotéis de duas a cinco estrelas e 38 apart-hotéis, somando 90 estabelecimentos formando um total de 7.945 unidades, das quais 34,4% são de padrão de quatro ou cinco estrelas, mas garantidos até o final de 2010 que a rede hoteleira irá oferecer mais 1.668 unidades.

Houve uma inibição do crescimento de novos centros nos demais municípios da região metropolitana de Belo Horizonte devido ao traçado mononuclear de desenvolvimento urbano. As linhas de metrô e a macroestrutura viária e de transportes dispostas predominantemente nos eixos norte e oeste induzem a essa concentração e fortalecem a deficiência na articulação espacial da região metropolitana.

Com o orçamento previsto de apenas R\$ 211,7 milhões para 5,5 km de corredores exclusivos de ônibus, o plano conta com a segunda etapa de duplicação da Avenida Presidente Antônio Carlos, construção do terminal da Pampulha e reformulação do complexo viário da Lagoinha e da Área Central, com faixas exclusivas e passagens de nível.

O Estádio Mineirão fica na região da Pampulha, predominantemente residencial, de alta e média renda, junto ao campus da Universidade Federal de Minas Gerais e a cerca de 3 km do aeroporto da Pampulha. É servido por um sistema de transporte de ônibus urbano comum. Os planos de transporte para a região incluem uma linha metroviária de 10,3 km entre a Pampulha e o bairro da Savassi, conectada com as linhas de metrô já existentes. Porém essa linha ainda está em estudos e não há recursos orçamentários previstos para sua implantação.

A capital mineira conta com dois aeroportos, um menor na região da Pampulha, e o internacional de Confins, que fica a 38 km do centro. Um dos projetos já concluídos é o da Linha Verde que reduziu o tempo de viagem de 60 minutos para 35 entre o aeroporto de Confins e o centro de Belo Horizonte. Empreendimento mais significativo dentre as obras viárias na grande cidade, pois requalifica a área perto da rodoviária e do parque municipal contendo intervenções nas avenidas Andradas e Cristiano Machado, na rodovia MG-010.

4.2. Cuiabá, Mato Grosso

Cuiabá e o próprio Estado de Mato Grosso estão se tornando um dos maiores centros turísticos da região Centro Oeste. O Estado é o único que possui três dos mais importantes ecossistemas do planeta: Cerrado, Amazônia e Pantanal. A cidade possui um transporte

público efetivo feito através dos ônibus, há também uma modalidade de transporte interligando os táxis, micro ônibus e moto táxis. Os coletivos são monitorados por GPS, quase 90% da frota tem ar condicionado e promove a acessibilidade aos coletivos com rampas elevatórias para portadores de necessidade especiais.

Para a Copa está prevista a instalação de quatro Centros de Treinamento que receberiam os times que jogarão em Cuiabá. Os locais onde serão implantados esses Centros ficarão nas cidades da Chapada dos Guimarães: Barão de Melgaço, Lago do Manso e Várzea Grande. Hoje em dia essas cidades possuem 6.710 leitos e 3.271 apartamentos classificados de econômicos até cinco estrelas. A hotelaria está crescendo, prevendo mais 1400 novos leitos nos próximos dois anos.

A grande intervenção a ser feita na capital é a construção da linha de VLT elevada. Outra iniciativa será a de criar linhas intermunicipais para os municípios da região metropolitana de Cuiabá. No centro histórico da cidade, as ruas são estreitas causando congestionamento. Porém já iniciaram a construção de novos acessos para o estádio.

Em fase de projeto para implantação e aguardando a decisão da Fifa, estão a duplicação da avenida e canalização do córrego 8 de Abril, eleita a principal ligação entre o Verdão (o estádio local) e o centro histórico de Cuiabá; implantação da Avenida Projetada, ligando o aeroporto ao Verdão; aumento das pistas da Avenida Miguel Sutil (Perimetral) e prolongamento da Avenida Dr. Paraná, em Várzea Grande, ligando o Aeroporto ao centro de Cuiabá e à localidade do Coxipó, pela ponte Sérgio Motta.

A 8 km do centro da cidade, em Várzea Grande, fica localizado o aeroporto Marechal Cândido Rondon, que já está em processo de licitação para ampliação do terminal, por onde poderão circular mais de um milhão de viajantes/ano.

4.3. Curitiba, Paraná

Curitiba conta com o Estádio Joaquim Américo Guimarães, do Clube Atlético Paranaense, que tem características multiuso. Apelidado de Arena da Baixada, o espaço foi construído em 1924 e reinaugurado em 1997. O estádio está passando por reformas e a expectativa é a de que sua capacidade seja elevada para 41 mil pessoas.

Segundo o projeto de Curitiba para a Copa de 2014, todas as reformas e ampliações serão realizadas com investimentos privados e terão sustentação econômica em função dos jogos dos campeonatos estaduais e nacionais. A principal vantagem para Curitiba ao receber a Copa 2014 seria conquistar definitivamente um lugar no rol das metrópoles cosmopolitas do mundo. A cidade destaca-se no mercado de turismo de negócios e é a terceira cidade brasileira mais visitada por estrangeiros que vêm ao Brasil a negócios, de acordo com o Plano Aquarela Embratur 2007. Mas apesar de não se destacar como destino turístico de passeio, Curitiba conta com atrativos, como a Rua 24 Horas, a Ópera de Arame, o Museu Oscar Niemeyer, o

anfiteatro da Pedreira Paulo Leminsky, além de uma cena cultural expressiva e um bairro (Santa Felicidade), inteiramente dedicado à gastronomia.

Curitiba possui 160 hotéis e 13 mil quartos atualmente, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH). A previsão da entidade é que até 2014 esses números cresçam para 184 hotéis e 14.950 quartos. Além disso, as regras de hospedagem da Fifa permitem a inclusão de hotéis que se localizem em um raio de até 120 km da sede principal. No caso de Curitiba, essa área inclui desde o litoral paranaense até Ponta Grossa. A cidade programa investimentos na ordem de R\$ 400 milhões para o Núcleo Urbano Central de sua região metropolitana. Está prevista, ainda, a construção de 53,6 km de vias para um corredor metropolitano de ônibus.

A cidade também está trabalhando para melhorar a conectividade com outras cidades do interior e capitais de Estados vizinhos. Já estão em andamento obras na rodovia Régis Bitencourt, que liga Curitiba a São Paulo; na BR 101, na ligação com Florianópolis; e na BR 116, a caminho do Rio Grande do Sul; e existem planos para investir nas rotas para Londrina, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu e Litoral. A prefeitura municipal planeja ainda a implantação de um metrô elevado, que em sua primeira fase ocuparia 13 km da BR-116 e atenderia a 183 mil pessoas/dia.

O transporte público de Curitiba serviu de inspiração para o Trans Milênio, sistema de transporte de Bogotá, na Colômbia. Veículos biarticulados expressos (os chamados ligeirinhos) conectam terminais integrados em diferentes regiões do município por trajetos desprovidos de paradas intermediárias, e vias exclusivas que facilitam a circulação dos veículos. A cidade também é dotada de ciclovias que interligam os parques e logradouros da cidade. Os visitantes contam também com a Linha Turismo, que circula nos principais pontos de interesse da capital.

Curitiba conta com o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, que passará por uma reforma que visa a aumentar a capacidade de atendimento para seis milhões de passageiros por ano até 2014.

4.4. Fortaleza, Ceará

Os principais estádios de Fortaleza são o Plácido Castelo, o Castelão, e o Presidente Vargas, mais conhecido como PV. No Castelão acontecem quase todas as partidas dos dois principais times locais. O Plácido Castelo é o mais moderno do Ceará, e tem 58 mil lugares numerados. Para adequar-se às exigências da Fifa, o estádio precisará aumentar seu número de vagas de estacionamento interno e externo e também melhorar a oferta de cabines para a imprensa. Destino de grande número de turistas brasileiros e estrangeiros, Fortaleza possui uma boa rede hoteleira com quase 17 mil leitos distribuídos por mais de 200 opções de hospedagem, a maior parte localizada próxima à orla. Com o turismo sempre em ascensão, a cidade já testemunha a expansão de luxuosos resorts, que devem aumentar em muito o número de quartos disponíveis. Fortaleza constituiu um sistema interligado de transporte coletivo, com sete

terminais integrados de ônibus urbano, dois terminais não integrados e duas estações rodoviárias.

Para receber a Copa, o governo do Ceará pretende ampliar a rede viária que hoje integra a infraestrutura urbana da Região Metropolitana de Fortaleza, o que beneficiaria 13 municípios. A estimativa de investimentos para 2009 foi de R\$ 128 milhões em obras e R\$ 45 milhões em desapropriações. O Aeroporto Internacional Pinto Martins possui um pátio de manobras de 153 mil m², que permite acomodar simultaneamente 14 aeronaves, e terminal de passageiros dividido em quatro pisos, com 31 balcões de *check in*. Segundo os projetistas, o terminal de passageiros, inaugurado em 1998, terá uma vida útil de 50 anos. O plano 2014 da Infraero prevê investimentos de R\$ 583,5 milhões em várias obras, como um novo terminal, ampliação do estacionamento, construção de área para manutenção de aeronaves, entre outras intervenções.

Os desafios e oportunidades de Fortaleza e do Ceará para a Copa de 2014 transcendem o evento esportivo e projetam benefícios para 2015 e anos subsequentes. As maiores dificuldades da cidade envolvem carências históricas de infraestrutura urbana, em sistemas de transporte, saneamento e limpeza pública. Um grande desafio a vencer é o estigma recebido pela presença da prostituição, particularmente a infantil, que pode atrair um turismo indesejável. Além disso, é necessário equacionar a sustentação econômica do novo Castelão. O estádio está localizado em uma periferia urbana, cercado por moradias de baixa renda, o que exigirá um planejamento e investimentos maciços no entorno, como parte dos preparativos para receber a Copa.

4.5. Manaus, Amazonas

Para a Copa de 2014, o projeto é o de demolição do estádio Vivaldão e a construção em seu lugar de um novo estádio ou arena multiuso. A capacidade estará perto de 48 mil assentos e contará com 11 mil vagas de estacionamento, no estádio e imediações. O estádio deverá ser concluído até o primeiro semestre de 2013, para atender aos jogos da Copa das Confederações, que irá ocorrer no início do segundo semestre. Como o futebol no Amazonas é incipiente e seu público ainda pequeno, o retorno do investimento provavelmente não virá da receita dos ingressos. A expectativa é que a obra se pague pelo aumento do turismo na região, que é o grande objetivo de Manaus com a Copa. Desta forma, a iniciativa privada não deverá ser o grande investidor da obra. O mais provável é que o governo do Estado aloque recursos próprios para viabilizar o projeto.

Estima-se que os ganhos de visibilidade internacional do Brasil com a ampla cobertura pela mídia do campeonato se revertam em um aumento do fluxo de turistas para a Amazônia, que é um destino quase obrigatório para a maioria dos turistas estrangeiros que vierem para o Brasil em 2014. E Manaus, base para esse turismo ecológico, usufruirá desse incremento durante e no pós-Copa. Manaus conta com cinco bandeiras de hotelaria (Tropical Hotel, Mercure, Novotel

e Ibis) e mais cinco hotéis estão sendo construídos. Mesmo que muito do potencial turístico da cidade ainda esteja por ser melhor explorado, principalmente para atender ao ecoturismo, o objetivo agora é melhorar a recepção ao turista. Para tanto, a cidade precisará ampliar sua rede hoteleira, melhorar a oferta gastronômica e, principalmente, modernizar os sistemas de mobilidade. O principal gargalo na cidade de Manaus, quando se discute infraestrutura, é a mobilidade urbana. A cidade sofre com grandes congestionamentos nas vias de acesso ao centro e a Copa já é vista como uma oportunidade para viabilizar os estudos e projetos para a rápida implantação de sistemas de transportes coletivos de média capacidade, como VLP ou VLT.

A cidade já é atendida por um aeroporto internacional, o Aeroporto Eduardo Gomes, com capacidade para atender à demanda atual. Porém, com a Copa, já envolve a ampliação e reforma do terminal de passageiros, a ampliação dos pátios e da pista existente e a construção de uma segunda pista de pouso e decolagem. O valor do investimento para esta obra é da ordem de R\$ 192 milhões. Já a ampliação do pátio e pistas do aeroporto devem custar R\$ 600 milhões, com prazo de operação em dezembro de 2013. O principal desafio de Manaus para esta Copa é atender adequadamente – em padrões internacionais – os turistas que virão em 2014 e após o evento esportivo. A construção do novo estádio deve ser equacionada nesse contexto, considerando que o retorno dos investimentos na arena virá do turismo, já a partir de 2013.

4.6. Natal, Rio Grande do Norte

Planejado no modelo de parceria público-privada, o projeto do novo estádio de futebol da cidade, o Estádio Arena das Dunas, prevê investimento de R\$ 300 milhões. O principal desafio é obter a sustentação econômica do novo estádio, que não pode depender apenas da receita de jogos de futebol, mas sim requer outras fontes de renda, como shows musicais e demais eventos culturais. Ou melhor, o desafio para a construção do estádio é focar dois objetivos: o esportivo (futebolístico) e a promoção de um fluxo de turismo permanente pós-Copa. Para viabilizar o investimento apenas com renda de futebol seria necessário um substancial aumento de público e de renda. Um dos desafios é desenvolver o futebol do Rio Grande do Norte de forma a alcançar e manter dois times na elite (série A) do Brasileirão e alcançar uma participação na Copa Libertadores da América.

A Copa de 2014 justifica investimentos para incrementar a infraestrutura turística e ampliar o tempo de permanência do turista de negócios na capital, além de criar condições para que ele retorne em outras oportunidades. De 2002 a 2007 dobrou o fluxo turístico, passando de 1.423.886 para 2.096.322.

O Rio Grande do Norte conta com oito rodovias federais, que totalizam 1.350 km. É considerada a segunda melhor malha do Nordeste. A BR 101 é o grande referencial, já que é a maior rodovia do Brasil, ligando Touros, no RN, a Osório, no Rio Grande do Sul. Outra rodovia

que facilitará turistas regionais é a BR 304, que liga Natal a Fortaleza, passando por Mossoró, a segunda maior cidade do Rio Grande do Norte. Já a BR 226 liga Natal ao Seridó.

No quesito mobilidade urbana, Natal sofre algumas limitações. Dispõe de um sistema de trem urbano, com 38 km de extensão, onze estações e capacidade para transportar 4 mil passageiros por dia. Apesar dos números a qualidade tem sido considerada insatisfatória. Outro desafio a enfrentar é o problema do congestionamento: a frota atual de automóveis passa de 260 mil veículos e mais 2.500 são emplacados a cada mês. O sistema de transporte coletivo por ônibus tornou-se obsoleto e não atende às necessidades atuais.

Entre as ações planejadas para melhorar a mobilidade urbana estão o Projeto de Modernização e Expansão do Sistema de Trens Urbanos de Natal; implantação do Eixo de Integração Zona Oeste-Zona Sul; implementação do Sistema de Transporte Rápido de Natal – Fase 1; implantação do corredor turístico cultural; implementação do Sistema de Transporte Rápido de Natal – Fase 2 e melhorias na infraestrutura urbana das cidades que integram a Região Metropolitana.

Natal está numa posição privilegiada em relação à Europa, o que é uma vantagem competitiva para o turismo. Com o novo aeroporto, Natal superará as carências de transporte para atender ao substancial acréscimo de movimento com a Copa. O desafio é concluir o aeroporto até 2014.

4.7. Porto Alegre, Rio Grande do Sul

Porto Alegre conta com dois estádios: o estádio José Pinheiro Borda, conhecido como o Gigante da Beira-Rio, que pertence ao Sport Club Internacional, o Inter, que, para sediar os jogos da Copa, o Beira-Rio já está passando por uma reforma; e o Estádio Olímpico Monumental, do Grêmio Foot-Ball Porto Alegrense. Este time, por sua vez, aposta na construção de uma nova arena multiuso na saída de Porto Alegre, próximo à BR 116 e do seu entroncamento com a nova rodovia BR 448. A obra estaria aliada a um plano de urbanização que incluiria edifícios residenciais, comerciais, unidades educacionais e serviços. Os dois projetos em disputa vão além de um empreendimento esportivo, estando inseridos em programas de urbanização ou revitalização do entorno. Após a escolha, o plano com as mudanças deverá ser definido, com a viabilização dos recursos para os investimentos. A cidade tem vocação para o turismo de eventos e negócios, mas também ostenta belos “cartões-postais”, como a Estátua do Laçador e a Usina do Gasômetro; é rodeada por destinos bastante visitados, como Novo Hamburgo; e fica a pouco mais de 100 km da rota turística da Serra Gaúcha, que inclui as cidades de Gramado e Canela.

O maior fluxo turístico, vindo do exterior, provavelmente não seria o de europeus ou asiáticos, mas o de turistas dos países vizinhos, como Argentina, Uruguai e Paraguai, que normalmente buscam a região para compras. Outra modalidade com potencial para se desenvolver é o de turismo de negócios, já que Porto Alegre é um importante centro de atividades em diversas

áreas. Para receber os turistas, a capital gaúcha tem hoje 80 hotéis das principais redes e mais de 12,7 mil leitos. A região metropolitana de Porto Alegre abrange mais de 30 municípios, que se ligam à capital pelas rodovias BR-116 e BR-290 (conhecida como a Freeway), e pela Av. Castelo Branco. As opções de transporte público são as 330 linhas urbanas e 1.882 linhas intermunicipais, além do sistema de trens metropolitanos, cuja ampliação deve custar em torno de R\$ 3,7 milhões. O planejamento da mobilidade urbana da região tem estratégias de implantação da Rede Estrutural Multimodal, com horizontes temporais para os anos de 2013, 2023 e 2033. A cidade planeja ainda um metrô com extensão de 37,4 km e capacidade para 80 mil passageiros por hora, mas apenas a primeira fase do projeto deverá ser executada para a Copa. Ela teria 13,2 km de extensão, e facilitaria a acessibilidade dos visitantes. Além disso, o DNIT planeja obras rodoviárias para melhorar o acesso ao interior, à Santa Catarina e à Argentina. O maior desafio a ser enfrentado pela cidade de Porto Alegre nos próximos quatro anos é a melhoria da infraestrutura urbana, com dois grandes projetos de implantação do metrô e urbanização da orla do rio Guaíba.

4.8. Recife, Pernambuco

Recife quer construir uma nova infraestrutura esportiva para receber a Copa. A cidade tem tradição e potencial esportivo e poderá viabilizar economicamente – em termos privados – o empreendimento, desde que o empreendedor consiga convencer os principais times (Sport e Náutico) a realização dos jogos no novo estádio e não nos seus próprios. Em favor dessa alternativa há uma regra em gestação na CBF que, se for aprovada, obrigará a realização dos jogos do Brasileirão e da Copa do Brasil em estádios padrão Fifa, após 2014. O projeto Cidade da Copa é um empreendimento ambicioso, que busca juntamente com um estádio promover uma operação urbana numa área de expansão, agregando uma estação de metrô e terminal integrado de passageiros nas proximidades, o que assegura maior acessibilidade aos jogos.

O projeto é viável e potencializaria o futebol pernambucano. Com um estádio maior, seria possível acolher mais espectadores, oferecendo preços mais acessíveis e, mesmo assim, obter maior renda.

Informações da Secretaria de Turismo do município indicam que grandes redes hoteleiras já apresentaram planos de expansão na cidade. A previsão é que a conclusão das novas unidades hoteleiras vá até 2011, com a construção de três empreendimentos no Recife e um em Petrolina, no interior do estado. Com a chegada dos novos hotéis, mais de 700 novos leitos estarão disponíveis na cidade. O principal desafio é o de viabilizar ambiental e urbanisticamente a “nova cidade”, a Cidade da Copa. Econômica e empresarialmente o projeto seria viável, desde que se convença os dois principais clubes da cidade – Sport e Náutico – a jogarem no novo estádio. Por fim, mas não menos importante: como sede da Copa, Recife terá que melhorar toda a sua infraestrutura urbana.

4.9. Rio de Janeiro, RJ

O estádio do Maracanã foi inaugurado em 1950, quando o Brasil sediou pela primeira vez a Copa do Mundo. Para a Copa 2014, entre outras adaptações, será construída uma nova cobertura. O projeto prevê ainda a construção de um prédio para estacionamento, acima das linhas da Supervia e do metrô, com cerca de 3.500 vagas. O custo previsto da reforma é de R\$ 460 milhões. O Engenhão, Estádio Olímpico João Havelange, concluído em 2007 para o Pan, tem capacidade para 45 mil pessoas. Como foi concluído recentemente atende aos requisitos da Fifa e servirá como centro de treinamento para a Copa. Porém, foi construído em uma região distante e deteriorada da cidade e precisa ter sua acessibilidade equacionada. O turismo é grande fonte de recursos do estado. O Rio de Janeiro é o principal destino turístico do Brasil (31,5%), e a atividade corresponde a 15% do PIB do Estado, gerando R\$ 45 bilhões por ano.

Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Rio de Janeiro (ABIH-RJ), há 19 projetos de novos hotéis em construção, que devem ficar prontos a partir de 2011, aumentando a capacidade hoteleira em 3.885 mil novos leitos. Além disso, a cidade está acostumada com a organização de eventos de grande porte, sejam esportivos ou de lazer, a exemplo do Carnaval, mundialmente famoso. Para sediar a Copa 2014 o Rio de Janeiro terá como maior desafio a melhoria da infraestrutura para acessibilidade às áreas de expansão urbana, como a Barra de Tijuca; contar com transporte de alta capacidade entre o aeroporto internacional e os principais locais de destino; investir em sistemas de transporte e segurança pública; acelerar a ligação terrestre rápida com a cidade de São Paulo, entre outros.

As exigências da Fifa em relação aos sistemas de transportes coincidem com algumas ações iniciadas pelo governo do Rio, como as obras do Arco Metropolitano, com 145 km, que integra os eixos rodoviários; a Via Light, que interligará o subúrbio do Rio com a região metropolitana de Nova Iguaçu; os corredores expressos de ônibus; e a expansão e modernização do metrô. Todas as ações previstas na candidatura do Rio de Janeiro à sede das Olimpíadas de 2016 estão conectadas com as da Copa 2014.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) previu investimentos da ordem de R\$ 4 bilhões no Rio de Janeiro, incluindo três eixos: logística (rodoviária, ferroviária, portuária, hidroviária e aeroportuária); energética (geração e transmissão de energia elétrica, petróleo, gás natural e energias renováveis) e social e urbana (Programa Luz para Todos, saneamento, habitação, metrô, recursos hídricos).

O governo federal prevê investimentos de R\$ 38,5 bilhões em mobilidade urbana. Deste total, R\$ 15,3 bilhões serão destinados à construção de 550 km de linha férrea do trem-bala, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro. Outros R\$ 5 bilhões estão destinados à cidade do Rio, para investimentos em corredores de ônibus, metrô, acessibilidade aos estádios, aeroportos, entre outros. Em relação ao metrô, a Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro já realizou uma audiência pública para a ampliação de suas linhas. O novo projeto tem 13,5 km e seis estações, e deverá cruzar a Zona Sul da cidade, transportando cerca de 200 mil

passageiros/dia por seis estações. As ações do PAC no Rio de Janeiro contemplam ainda a urbanização das favelas do Complexo do Alemão, do Complexo de Manguinhos, do Morro da Providência, da Rocinha e Cantagalo/Pavão–Pavãozinho. Espera-se que as obras promovam um crescimento econômico nessas áreas, gerando trabalho e renda para os moradores. Além disso, importantes projetos ambientais serão implementados com vistas à Copa 2014 e às Olimpíadas de 2016, como a proteção do sistema lagunar de Jacarepaguá e da Lagoa Rodrigo de Freitas; a melhoria e recuperação dos parques naturais; monitoramento da qualidade do ar, da água e das praias; a balneabilidade de praias e lagoas; e o controle de enchentes no entorno do Maracanã. Todas as construções deverão atender aos requisitos de preservação ambiental. O transporte prevê medidas de baixa emissão de carbono veicular e serão implementados programas de coleta seletiva e manejo de lixo.

4.10. Salvador, Bahia

O evento seria uma oportunidade para a revitalização do centro histórico e do entorno do novo estádio, além de recuperar a infraestrutura hoteleira e a orla e reduzir os problemas de segurança e falta de mão-de-obra no mercado do turismo. Tudo depende apenas de formular e desenvolver estratégias eficazes para garantir um fluxo continuado e crescente do turismo internacional, com estabilidade de negócios e de empregos. O estádio da Fonte Nova fica muito próximo do porto, permitindo que eventuais torcedores fiquem hospedados em navios.

A principal carência na infraestrutura urbana está na mobilidade. O sistema viário estrutural promoveu a ocupação de áreas adjacentes, o que acaba levando os veículos para as vias principais, gerando enormes congestionamentos nos horários de pico. Somado a isso está a situação precária do sistema coletivo. Para atender ao fluxo de pessoas que convergirão para a arena da Fonte Nova, o Governo da Bahia prevê um plano de investimentos da ordem de R\$ 1,3 bilhão. A linha 1 do metrô, já existente, será ampliada e deverá atingir a capacidade de 250 mil passageiros/dia, com intervalos de três minutos entre os trens. A linha 2 do metrô vai interligar o aeroporto, o polo hoteleiro e o centro da cidade, e, quando finalizada, deve aliviar o tráfego das rodovias BA 093 e BR 324. Também está prevista a reestruturação da rede atual de percursos do Sistema de Transporte Público de Salvador e a realocação de estacionamento públicos e privados. O trem suburbano deverá ser prolongado até Campo Grande, dando acesso também ao Terminal Turístico Portuário de Salvador. Haverá ainda a execução de passarelas e viadutos.

O maior desafio de Salvador para a Copa de 2014 é equacionar a sustentabilidade do novo estádio projetado com a grave desigualdade social da cidade. A Região Metropolitana de Salvador é aquela que apresenta o maior nível de desigualdade social, dentro do país, com a convivência de unidades com IDH de 0,971 e outras de 0,652.

Salvador precisa de um estádio de grande porte, como o projetado com a reforma do Fonte Nova, mas enfrenta a contradição dos preços dos ingressos. Para a viabilidade econômica da nova arena é preciso que os ingressos de jogos tenham preços acima de R\$ 30,00, o que parece ser impraticável para a economia da cidade.

4.11. São Paulo, SP

Já anunciada a construção do novo estádio Itaquerão e a abertura da Copa de 2014 lá. Estima-se que a maioria dos 1,6 milhão de turistas esperados para a Copa de 2014 passem pela cidade, seja para visitar seus museus, conhecer sua gastronomia ou simplesmente para chegar a outros pontos de interesse no país. Além disso, perto de 15 mil jornalistas deverão vir à cidade, que provavelmente centralizará todas as operações da mídia mundial. Na visão das autoridades, os 46 mil apartamentos da rede hoteleira paulistana são mais do que suficientes para atender a essa demanda. São Paulo possui uma frota de aproximadamente 6 milhões de veículos que literalmente enchem e paralisam os principais corredores urbanos nos horários de pico. As ligações entre o Aeroporto Internacional de Guarulhos e o principal polo hoteleiro internacional, atualmente na região da Berrini, passam pelas avenidas Marginais, permanentemente lotadas e congestionadas, da mesma forma que o Corredor Norte-sul, que faz o acesso ao Aeroporto de Congonhas.

Por estar tão próxima aos municípios vizinhos, a capital só pode analisar seu sistema viário se englobar também a escala metropolitana e regional. O transporte público conta com uma imensa estrutura de linhas de ônibus com mais de 14 mil veículos, além de metrô e trens, todos conectados pelo sistema de interligação EMTU. Apesar dos investimentos realizados recentemente pelo governo estadual, a rede de trens e metrô ainda está longe de atender adequadamente à população da Região Metropolitana. No momento está em curso um ambicioso programa de expansão da rede de metrô e de modernização do sistema de trens urbanos, com o objetivo de constituir-se uma única malha de transportes integrados que terá o padrão de qualidade do metrô. Sistemas de VLPs e VLTs, ciclovias e ônibus comuns complementaríamos a rede.

Em outra frente, o governo federal trabalha para agilizar uma rede de trens de alta velocidade, que ligará São Paulo ao Rio de Janeiro, com conexão a Campinas, onde está localizado o Aeroporto Internacional de Viracopos, e passando pela cidade de São José dos Campos, importante polo tecnológico e industrial do país. Três terminais rodoviários (Tietê, Jabaquara e Barra Funda) integrados ao metrô complementam a infraestrutura de acesso à cidade, recebendo ônibus de todas as regiões brasileiras, Cone Sul e Bolívia. Um quarto terminal está previsto no bairro de Vila Sônia, próximo ao Estádio do Morumbi. Esta instalação terá característica de Terminal Internacional, pois receberá as linhas com origem na Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai.

4.12. Brasília, Distrito Federal

4.12.1. Histórico

Brasília foi fundada em 1960, cidade planejada que surgiu dos traços de Lucio Costa através do concurso para nova capital brasileira. Seu desenho regulado por retas e divisão em setores facilita o planejamento dos transportes devido as suas vias de acesso rápido. O estádio fica localizado próximo aos setores hoteleiros, tendo uma distância de até 2 km, podendo ser percorrido a pé.

Na capital federal o estádio selecionado foi o Mané Garrincha, construído em 1974. No momento já esta em obras para atender a Fifa, mas o lugar já possui um complexo esportivo com vestiários, sala de fisioterapia, alojamento, restaurante e academia, acolhendo antes do inicio da reforma 45 mil espectadores e após terá capacidade para 70 mil e no projeto consta uma multiplicidade de serviços.

Brasília não tem ainda muita tradição no futebol nacional, pois os times da região não possuem expressão na serie A do campeonato brasileiro, por isso a dúvida da sustentabilidade econômica após a Copa.

4.12.2. Turismo

Como cidade planejada por sua arquitetura e urbanismo possuindo história marcante na transferência da capital do Rio de Janeiro para Centro-Oeste, o turismo de lazer em Brasília tem aumentado, conseqüentemente também o turismo de negócios, tendo em vista o crescimento da capital e seu expoente internacional. Por estar localizada próxima a Chapada dos Veadeiros, local para o ecoturismo, Brasília tem se tornado um “hub” tanto da aviação como para os ecoturistas que vem conhecer a região.

4.12.3. Infraestrutura e acesso ao estádio

O Mané Garrincha fica na parte central do plano piloto, a 3,5 km distante da rodoviária multimodal que comporta o metrô, bicicletários e os ônibus distritais, que fazem algumas linhas ligadas as cidades próximas do Estado de Goiás. Os ônibus no DF atendem razoavelmente a população, pois o estado físico deles muitas das vezes está precário e não há uma certa regulamentação de tempo de uso, sendo este apenas teórico. Pelo estádio passam diversas linhas de ônibus, pois fica perto do Eixo Monumental, uma das vias de maior expressão no traçado de Lúcio Costa e que faz ligação com vias subseqüentes que levam aos outros bairros de Brasília.

O governo tem um projeto chamado Pedala-DF que promete integrar as vias às ciclovias e ciclofaixas, para uma mobilidade através das bicicletas nas cidades locais. A cidade favorece essa circulação por ser mais plana que as demais, ou seja, sua altimetria não é tão variada quanto as das demais sedes da copa.

O plano piloto é dividido em setores: residenciais, industrial, bancários, comerciais, hoteleiros entre outros. Os setores hoteleiros norte e sul ficam numa distância próxima ao estádio, sendo possível os percursos a pé.

4.12.4. Plano de Mobilidade Urbana

Para a Copa se prevê a construção de uma linha do Veículo Leve sobre Trilhos ligando o aeroporto à zona central da cidade, a construção de 600 km de ciclovias, obras para os corredores exclusivos de ônibus e também haverá a ampliação do aeroporto internacional Juscelino Kubitschek.

O primeiro trecho do VLT já projetado para ser construído, chamado de Linha 1/Trecho 1 (Aeroporto/Terminal da Asa Sul), vai ligar o Aeroporto de Brasília à Estação Sul no Setor Policial Sul, com a extensão de 6 km, segundo o Ministério das Cidades.

O VLT é um trem urbano de passageiros cujo tamanho permite que sua estrutura de trilhos se encaixe no meio urbano existente. Tem menor capacidade e velocidade que os trens de metrô, porém produz menos poluição e barulho.

O aeroporto foi fundado em 1957, e já passou por reformas e ampliações. Uma nova expansão deve ampliar o terminal de passageiros e o acesso viário do aeroporto. No atual terminal, haverá melhorias em aproximadamente 8 mil m², incluindo saguão, salas de embarque e desembarque, *check in*, controles de entrada de passageiros, meio-fio de desembarque e área de bagagens. Com a ampliação do terminal, serão acrescidos cerca de 80 mil m², o que permitirá atender a um movimento de 25 milhões de passageiros por ano. A obra vai custar cerca de R\$ 140 milhões, dinheiro que virá do PAC. O plano prevê a implantação de um novo estacionamento em frente ao aeroporto. Hoje a área comporta 1.300 veículos e passaria a ter capacidade para cerca de 5 mil.

4.12.5. Análise da demanda atual

Foto do início da W3 Sul, no Setor Comercial Sul, próximo ao Setor Hoteleiro Sul, mostrando a superposição de linhas de ônibus e o precário abrigo de passageiros



Fonte: site do DFTrans

A área de Brasília que atende também seu entorno é denominado RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento Econômico. É constituída pelos municípios de Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Formosa, Cristalina, Cidade Ocidental, Novo Gama, Santo Antônio e Águas Lindas de Goiás – todos limítrofes ao Distrito Federal sendo este como polo central.

A área concentra uma população de 2,724 milhões de habitantes. Destes, 2,277 milhões são residentes no DF, e 447 mil, em municípios do Entorno. Isto se torna relevante na medida em que esta área se transforma em foco de uma ação prioritária de planejamento, assim como o fato de concentrar a maioria da população da região também possui significado estratégico em relação aos deslocamentos realizados com destino a Brasília.

Características do Transporte Público do DF:

Tipo de Serviço	Veículos	Empresas	Linhas	Viagens Mensais	Frota	Demanda Mensal
Convencional	Ônibus	13	888	-	2.337	-
Vizinhança	Micro-ônibus	2	11	10.113	55	340.348
Alternativo	Vans	664	37	-	664	-
Rural	Ônibus	21	65	-	74	-
Atualização	-	Março/08	Março/08	Março/08	Março/08	Março/08

Fonte: *site DFTrans*.

O problema central a ser enfrentado não reside em custos operacionais elevados, uma vez que o DF possui boas condições climáticas, malha viária pavimentada e os congestionamentos existentes são localizados e em horários de pico. *De fato a raiz do problema se encontra distribuída em duas dimensões: institucional e modelo operacional.*

Na dimensão institucional enquadram-se desde aspectos relacionados a deficiências do marco legal do transporte público coletivo – à semelhança de outras metrópoles brasileiras -, a processos históricos de desestruturação do órgão gestor do transporte urbano – principalmente do transporte público coletivo -, que resultaram em um sistema ineficiente do ponto de vista do usuário e até mesmo dos operadores.

Sob a ótica do modelo operacional, as políticas de ocupação do solo – que privilegiaram a existência de amplos espaços vazios, como forma de preservar a característica de cidade administrativa de Brasília – conjugadas a um sistema de transporte público coletivo que cresceu passivamente acompanhando a expansão urbana periférica e sem o adequado planejamento, resultaram em absoluta falta de integração do sistema de transporte público coletivo (modelo porta-a-porta). Com isso, enquanto as principais capitais brasileiras trabalham com um índice em torno de dois passageiros por quilômetro, no DF esse valor não chega a um passageiro por quilômetro. Não é menor a dificuldade quanto ao aproveitamento da frota, que passa parte do dia ociosa, transportando não mais de 276 passageiros/dia, que representa a metade de outras grandes cidades brasileiras.

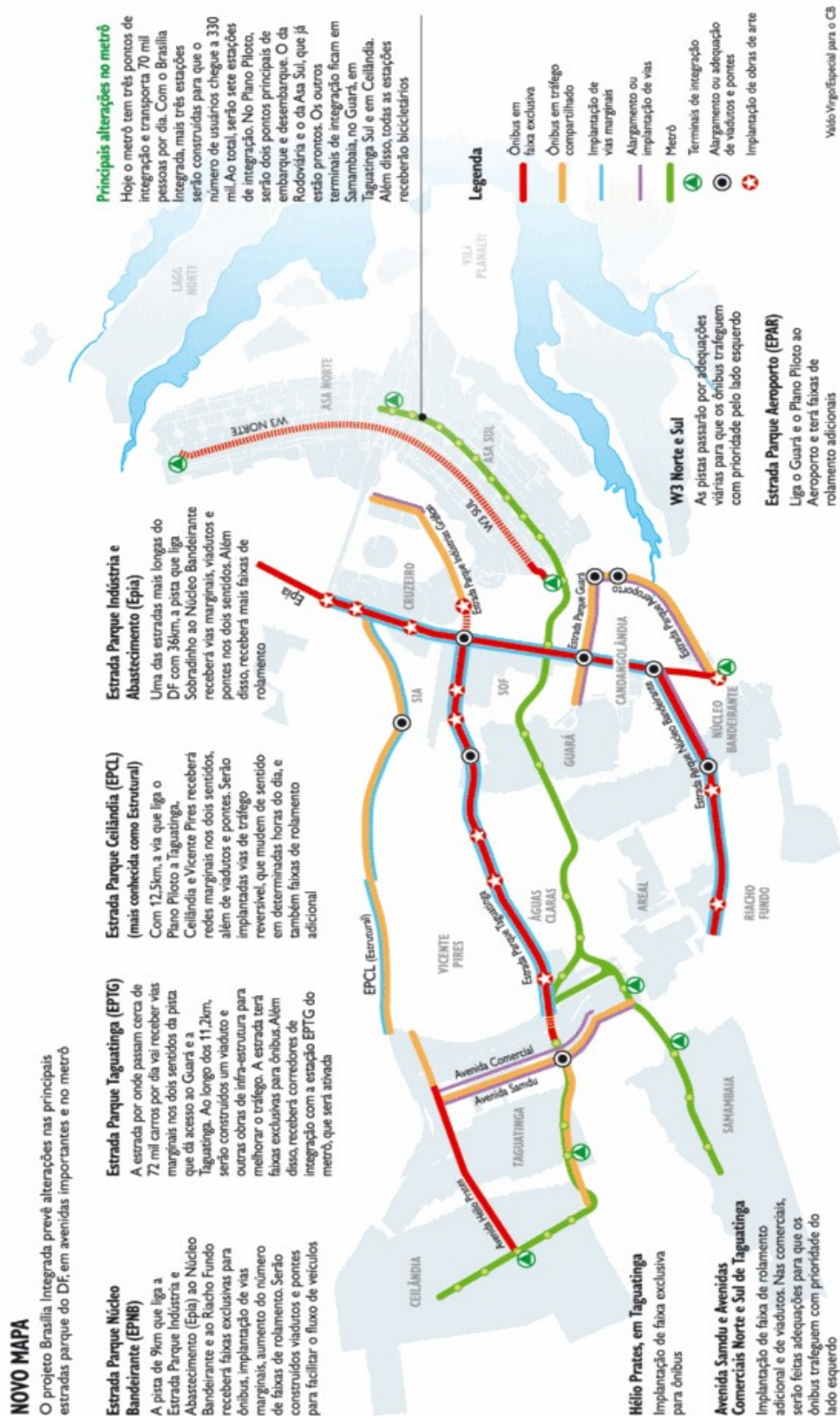
Nos últimos anos tal situação vem se agravando diante do surgimento de muitos serviços superpostos que operam com base no mesmo conjunto de rotas e utilizam a mesma

infraestrutura de apoio. É assim que o planejamento de viagens, que deveria se ajustar à demanda tanto em termos de área como no aspecto temporal, vê-se prejudicado pela existência de serviços de ônibus, vans e metrô, que não operam de forma harmônica. Isso além da atuação das linhas do Entorno, cuja gestão é deficiente.

De outra parte, o Metrô/DF, em face da não integração, mantém seu atendimento limitado aos usuários lindeiros, com um período de operação ainda restrito ao longo do dia e da semana, tendo como resultado o atendimento a cerca de 34.000, em lugar dos potenciais 45.000 passageiros/dia.

5. Análise dos Projetos Propostos

O projeto a ser implementado para a Copa de 2014 será o Brasília Integrada.



Fonte: jornal Correio Brasiliense

O objetivo geral do programa é promover a mobilidade no Distrito Federal de forma a aumentar a integração dos núcleos urbanos e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população.

Suas ações visam: a implantação de uma nova concepção de operação para o sistema de transporte público coletivo; integração ônibus x ônibus e ônibus x metrô; execução de obras para viabilizar o sistema integrado; construção e implantação de melhorias no sistema viário urbano e rodoviário do DF; implantação de vias exclusivas para ônibus nos principais pontos de transferência de passageiros do transporte público coletivo; construção e reforma de terminais e abrigos de passageiros; implantação da bilhetagem automática e melhoria da gestão e fortalecimento institucional da entidade gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Distrito Federal .

O Plano de Mobilidade Urbana do DF será composto por estudo técnicos de engenharia contendo a análise de demanda, simulações de trânsito, estudos ambientais e estudos institucionais; elaboração dos desenhos de engenharia necessários para execução das obras. Os investimentos na área do transporte público serão para integração do transporte público melhorando a operação e a cobertura do transporte público. A implantação de um sistema integrado consistirá na reestruturação dos itinerários e operação de linhas troncais e alimentadoras com a implementação e reforma de terminais de integração e transferência, construção e ampliação de vias.

O plano tomará medidas que visam à melhoria dos índices de segurança de trânsito e beneficiam os pedestres e ciclistas, em particular, englobando ações no Eixo Rodoviário e na W3 Sul, o Programa de Ciclovias, a implantação do Centro de Controle Operacional. Haverá uma modernização do sistema de semáforos para melhor fluidez do trânsito com sistema de monitoramento integrado em tempo real, por meio de câmeras de vídeo em locais estratégicos.

Incentivo ao fortalecimento institucional com reforço da capacidade tecnológica, técnica e organizacional da Secretaria de Estado de Transportes e da Autarquia Transportes do Distrito Federal – DFTRANS, como órgão gestor do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal; implantação de uma Câmara de Compensação de Receitas e Créditos; capacitação de recursos humanos para a gestão do transporte; implantação e melhoria de sistemas de informação para a gestão do transporte; melhoria da comunicação com os usuários, dentre outros.

Com isso espera obter o melhor fluxo de passageiros e a satisfação dos usuários locais e internacionais buscando a excelência na qualidade dos transportes no Distrito Federal, sendo um exemplo para o resto do país.

Uma cidade ainda mais bonita

As alterações previstas no Brasília Integrada criarão corredores específicos para ônibus e para os sistemas de Veículos Leves sobre Pneus e Veículos Leves sobre Trilhos

Com o novo programa, circularão menos veículos e haverá mais oferta. No recorte, as alterações em uma avenida comercial de Taguatinga

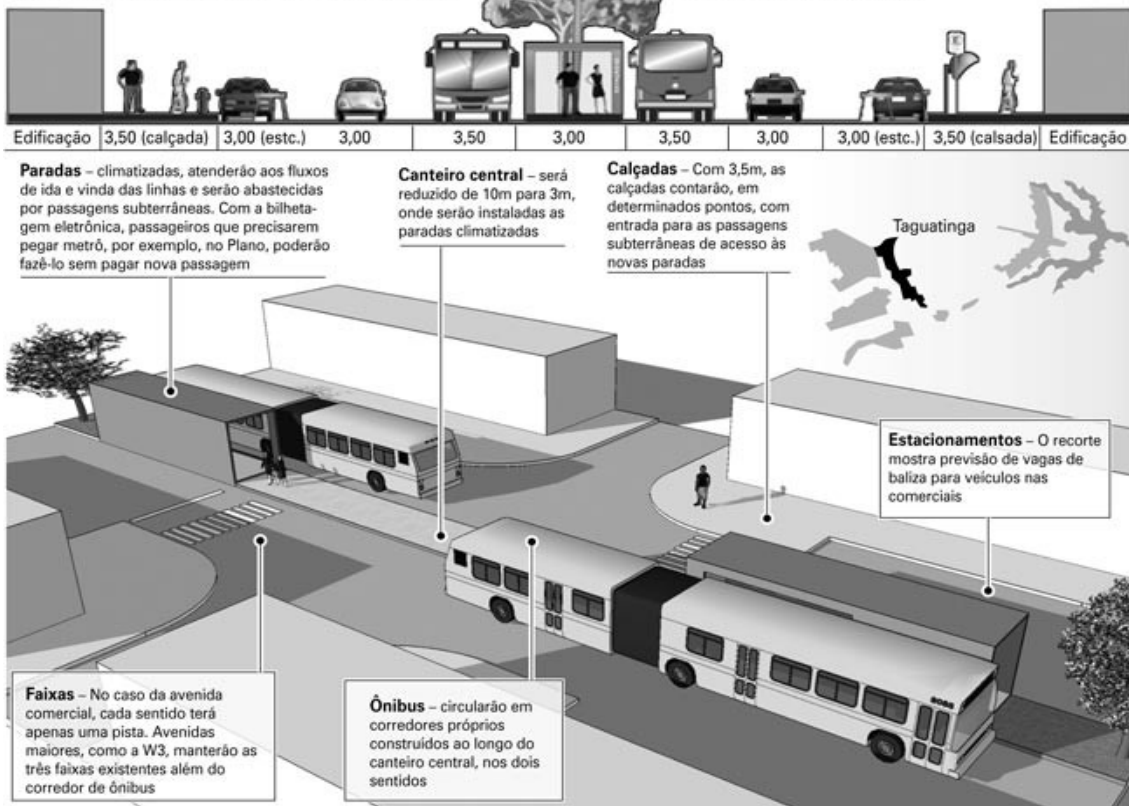


Imagem 4: Exemplo de como será um trecho atendido por corredores de ônibus

Na Estrada Parque Taguatinga Guará (EPTG), Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB) e Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) estão previstas faixa exclusivas de ônibus.

O *Bus Rapid Transit* é um sistema de ônibus de alta capacidade que provê um serviço rápido, confortável, eficiente e de qualidade. Com a utilização de corredores exclusivos, o BRT simula o desempenho e outras características atrativas dos modernos sistemas de transporte urbano sobre trilhos, com uma fração do seu custo.

Apesar do BRT ter sua origem baseada em ônibus, tem pouco em comum com os sistemas tradicionais de ônibus. Algumas características do BRT são: corredores exclusivos ou preferência para a circulação do transporte coletivo; embarques e desembarques rápidos, através de plataformas elevadas no mesmo nível dos veículos; sistema de pré-pagamento de tarifa; veículos de alta capacidade, modernos e com tecnologias mais limpas; transferência entre rotas sem incidência de custo; integração modal em estações e terminais; programação e controle rigorosos da operação; sinalização e informação ao usuário.

Vale lembrar que o ônibus urbano é responsável, na atualidade, pelo atendimento de 95% da demanda por transporte coletivo nas cidades brasileiras e que esse serviço público carece de pesados investimentos em infraestrutura viária, na forma de corredores e vias exclusivas, com o objetivo de melhorar a velocidade e a qualidade do transporte para os usuários.

Por outro lado, verifica-se que diversos países, inclusive do primeiro mundo, tem optado nos últimos tempos por investimento em sistemas de ônibus BRT - *Bus Rapid Transit* para atender as demandas urbanas face aos baixos custos envolvidos se comparados com sistemas sobre trilhos.

O Veículo Leve sobre Trilhos, o VLT, também será implantado nesse programa. Ele fará ligação do aeroporto com o Setor Hoteleiros Sul e Norte no centro da cidade, passando pelo terminal sul de integração do metrô e toda a W3 sul, um dos troncos da Asa Sul, bairro nobre do Plano Piloto feito por unidades vizinhança. Porém sua fase de execução encontra-se embargada devido ao processo correr em segredo de justiça com suspeita de desvio de verbas. Sua proposta de instalação é boa, porém duvidosa quanto ao custo do erário sendo 3 vezes mais onerosa quando comparado ao BRT.

Há que se aproveitar este momento da Copa do Mundo para se realizar investimentos racionais, de acordo com a realidade do nosso país, e que tragam benefícios duradouros para o maior número de brasileiros que hoje dependem dos transportes coletivos nas nossas cidades.

Os resultados esperados são as melhorias na circulação viária e a redução de congestionamentos que contribuirão para a diminuição dos gases tóxicos expelidos na atmosfera, com efeitos ambientais positivos como a melhoria da qualidade do ar e a redução dos níveis sonoros nos corredores de transporte público. Ao facilitar as condições de mobilidade no Distrito Federal, o Programa terá também efeitos positivos na qualidade de vida da população, com a redução do tempo de viagem, maior facilidade de deslocamento e oportunidades de acesso para a população. A melhoria da segurança viária trará impacto direto sobre a redução de acidentes de trânsito e dos custos a eles associados.

6. Custos e Prazos de Execução

Os dados a seguir foram retirados do site Portal da Transparência. Ainda são poucos os dados referentes a todas as obras e projetos contratados pelo Governo o que torna um pouco difícil a exposição geral de todas as operações urbanas que serão feitas até a Copa das Confederações em 2013. Esta que a FIFA realiza um ano antes para testar tudo o que foi feito para a Copa do Mundo.

Investimentos para o VLT

Etapa	Previsão da Matriz de Responsabilidade (R\$ milhões)	Investimento (R\$ milhões)		Responsabilidade pelos Recursos	Última Atualização	Fonte da Informação
		Contratado	Executado			
1. Projeto Básico	3,00	0,00	0,00	Governo Estadual	14/9/2011	Min. Esporte
2. Desapropriações	0,00	0,00	0,00	Não se aplica	14/9/2011	Min. Esporte
3. Obras (Acesso ao Aeroporto)	98,00	0,00	0,00	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	14/9/2011	Min. Esporte; CEF; Min. Cidades
4. Obras (VLT)	263,00	0,00	0,00	Governo Federal (Financiamento CAIXA)	14/9/2011	Min. Esporte; CEF; Min. Cidades
Valor total:	364,00	0,00	0,00			

Cronograma

Etapa	Início do Projeto		Conclusão do Projeto		Responsabilidade pela Execução
	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
1. Projeto Básico	Jul/08	Jul/08	Out/10	Out/10	Governo Estadual
2. Desapropriações	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
3. Obras (Acesso ao Aeroporto)	Dez/11	-	Dez/13	-	Governo Estadual
4. Obras (VLT)	Dez/11	-	Dez/13	-	Governo Estadual

A obra do Veículo Leve sobre Trilhos está parada há dois anos. A licitação realizada em 2009 foi colocada sob suspeita pela Justiça do Distrito Federal, que suspendeu as obras em abril deste ano. Nos arredores da cidade restam apenas esqueletos do VLT, cujo trecho de 6,5 km visa ligar o Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek à Asa Sul. Para cumprir o prazo de entrega, dezembro de 2013, e se livrar do risco de fazer um papelão durante a Copa, o Governo voltou à estaca zero. Uma nova licitação deve ocorrer até o final do ano, e nem mesmo os projetos básicos da primeira versão do VLT serão aproveitados. Junto com a decisão de abrir nova concorrência para o VLT, o governo decidiu reduzir o tamanho da linha. O plano original era que o VLT saísse do aeroporto, cruzasse toda a Asa Sul pela avenida W3 sul e chegasse à rodoviária do Plano Piloto, totalizando 22,6 km.

Por conta dos problemas com a licitação e de dificuldade em conseguir licenças ambientais e urbanísticas a tempo, o governo decidiu implantar apenas a linha 1, que sai do aeroporto e vai até a estação sul do metrô, ou seja, menos de um terço da ideia original. Com essa mudança, a estação ficará a mais de seis quilômetros do Mané Garrincha: não servindo, portanto, para levar os torcedores aos jogos da Copa.

Além disso, com a redução do projeto o governo distrital se restringe a cumprir o combinado na Matriz de Responsabilidades, documento assinado em janeiro de 2010 entre a União e os estados e municípios que receberão a Copa, com o objetivo de estabelecer os projetos essenciais para a realização do evento.

Na primeira versão do documento, o valor previsto para a obra era de R\$ 269 milhões. Com a revisão da Matriz ocorrida em outubro deste ano, o montante passou para R\$ 276,9 milhões. O governo não sabe explicar o aumento, mas o valor pode subir ainda mais com a nova licitação. O atraso nas obras do VLT atrapalha outras intervenções para melhorar o trânsito de Brasília. No pacote da Copa também foi incluída a duplicação da rodovia DF-047, que dá acesso ao aeroporto Juscelino Kubitschek. No entanto, o projeto depende das obras do VLT para sair do papel.

As obras para o Veículo Leve sobre Pneus (VLP) foram autorizadas pelo governador Agnelo Queiroz em agosto deste ano. Os canteiros de obra estão sendo instalados e a previsão de entrega é para o início de 2013.

O VLP ligará o Gama e Santa Maria ao Plano Piloto, num trajeto de 42 km e 15 estações. A expectativa é que a capacidade seja de 20 mil pessoas por hora.

Segundo o Ministério do Esporte, o Aeroporto Internacional de Brasília (Presidente Juscelino Kubitschek) passará por reformas para atender à Copa de 2014. Consta nesse projeto a construção do Módulo Operacional Provisório – MOP, que vai atender a demanda de passageiros com salas de embarque e desembarque temporárias enquanto são realizadas obras de reforma e ampliação do terminal de passageiros do aeroporto.

Este projeto foi adicionado via Termo Aditivo à Matriz de Responsabilidades em 19 de julho de 2010, celebrado entre o Ministério do Esporte e o Governo do Distrito Federal.

Investimentos para o Aeroporto

Etapa	Previsão da Matriz de Responsabilidade (R\$ milhões)	Investimento (R\$ milhões)		Responsabilidade pelos Recursos	Última Atualização	Fonte da Informação
		Contratado	Executado			
1. Projeto Básico	0,00	0,00	0,00	Governo Federal	12/9/2011	Infraero
2. Obras	4,00	2,98	0,00	Governo Federal	12/9/2011	Infraero
Valor total:	4,00	2,98	0,00			

Cronograma

Etapa	Início do Projeto		Conclusão do Projeto		Responsabilidade pela Execução
	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
1. Projeto Básico	Dez/11	-	Fev/12	-	Governo Federal
2. Obras	Ago/12	-	Jun/13	-	Governo Federal

Nesse quadro abaixo, consta nesse projeto a reforma e ampliação sul do terminal de passageiros (1ª fase), a ampliação do sistema de pátios de aeronaves e do sistema viário e a construção de edificações complementares.

Este projeto foi adicionado via Termo Aditivo à Matriz de Responsabilidades em 19 de julho de 2010, celebrado entre o Ministério do Esporte e o Governo do Distrito Federal.

Investimentos para o Aeroporto

Etapa	Investimento (R\$ milhões)			Responsabilidade de pelos Recursos	Última Atualização	Fonte da Informação
	Previsão da Matriz de Responsabilidade (R\$ milhões)	Contratado	Executado			
1. Projeto Básico e Executivo	9,70	9,31	2,76	Governo Federal	12/9/2011	Infraero
2. Obras	734,70	4,96	0,24	Governo Federal	12/9/2011	Infraero
Valor total:	744,40	14,27	3,00			

Cronograma

Etapa	Início do Projeto		Conclusão do Projeto		Responsabilidade pela Execução
	Previsto	Realizado	Previsto	Realizado	
1. Projeto Básico e Executivo	Fev/09	Fev/09	Ago/10	-	Governo Federal
2. Obras	Jan/11	Abr/11	Abr/13	-	Governo Federal

Observa-se que o aeroporto esta com fase adiantada pelos quadros acima dos custos e prazos de obra.

A cidade de Brasília encontra-se como um grande canteiro de obras.

A EPTG já esta pronta com sua faixa exclusiva de ônibus, porem ate agora não houve a implementação com os ônibus abrindo porta pra esquerda, as passarelas de pedestres já estão prontas, mas ainda falta muita sinalização, paisagismo e as paradas de ônibus estão ficando obsoletas e já em estado de abandono, depreciando-as com o tempo que passa.

A EPIA esta duplicada também, todavia não foi ainda feita a faixa exclusiva do coletivo, nem as paradas foram colocadas, muito menos todas as passarelas.

As obras do VLT estão paradas e a duplicação da EPNB ainda esta sendo feita e o estadio esta a todo vapor.

7. Conclusões e Recomendações

A Copa do Mundo traz muitos benefícios para o país sede. A possibilidade e a oportunidade de se repensar a cidade mais humana para o trabalho e lazer e transporte dos cidadãos e dos viajantes. Criam-se muitas linhas de investimentos para novos negócios em várias partes da economia. No Brasil, renova a esperança de um povo que é apaixonado pelo futebol, que ameniza como válvula de escape das mazelas e miséria que assola muito a maioria da população.

Por anos as cidades brasileiras crescem exponencialmente e grande parte sem planejamento. A falta de operação e eficiência do estado permitiu o descontrole do uso e ocupação do solo, inchando os bairros e trazendo transtornos para o transporte público.

O evento mundial vai de encontro a necessidade de reformular as grandes capitais brasileiras na área de transportes haja visto que hoje se perde muito tempo nos deslocamentos sendo praticamente 1/5 do dia com veículos de baixa qualidade na maioria das vezes.

No caso de Brasília, no governo passado houveram troca de frotas, mas não o suficiente para agradar a população. Ainda aqui as obras relacionadas a infraestrutura do VLT estão sendo investigada pelo Ministério Público. Algumas obras já foram realizadas, mas ainda não foram colocadas em prática, muito menos todo o programa que demandará ainda alguns anos.

Por curiosidade, há uma lei que garante que toda nova via feita no DF devera ser feito concomitantemente uma ciclovia junto a ela, todavia isso nunca foi aplicado e nem medidas são tomadas para tal. As vias continuam a serem construídas e refeitas, porém sem sombra de colocação de ciclovias ou até mesmo ciclofaixas.

Ainda há um grande abismo entre os projetos apresentados e o que realmente está efetivado e o que será construído, não se observa um planejamento eficiente em que o poder público seja operante e responsável como uma verdadeira e digna empresa que se preocupa com a produção dos seus serviços perante o consumidor que no caso é o contribuinte.

Dentre os projetos apresentados, o VLT renovaria a paisagem urbana central da capital. Porém é de se questionar sua implantação já que seu custo é três vezes mais do que o corredor exclusivo de ônibus e também por não ter nada ainda que fale que os ônibus serão retirados da via W3. Ou seja, talvez continuara havendo superposição das linhas, além do trafego intenso de veículos. Resumindo cortaram as arvores que nasceram junto com a cidade para colocar mais vias, não garantindo que sera eficiente e de qualidade o transporte público.

Já os corredores exclusivos de ônibus já tiveram grande parte das vias implantadas e construídas, mas ainda não teve efetividade do organismo público para colocar os ônibus funcionando no sistema. As paradas de ônibus já estão sendo depredadas e, claro, depreciadas com o tempo, as vias estão sendo ocupadas pelos inúmeros carros do cotidiano. O que causará futuramente ate um efeito psicológico depreciativo na população já que será retirada uma faixa da via que hoje ajuda a desafogar o transito que já é muito intenso nos horários de pico.

No momento em que houver um maior respeito aos cidadãos, na medida em que os projetos, licitações e todos os processos envolvidos do que foi proposto forem executados pensando no bem comum e alta qualidade, e quando tiver mais concursos públicos de projeto para a disputa de ideias e favorecimento de debates para o que realmente a cidade precisa, ai sim estaremos dando um passo a frente para a ordem e progresso do pais.

Enquanto isso, vamos vivendo a espera da honestidade, respeito e eficiência governamental.

8. Referencia Bibliográfica

Caderno Brasil Acessível. Ministério das Cidades

Mobilidade Urbana. Temas Urbanos. Caderno URBS. Associação Viva o Centro. Ano XII. Julho, Agosto e Setembro, 2008.

Mobilidade urbana é desenvolvimento humano. Novembro 2005. Instituto Polis e Midades.

Transporte Publico e o transito para uma cidade melhor. Setembro de 2002. ANTP.

Manual de BRT. Dezembro 2008. Midades.

Plano de Mobilidade Urbana. Construindo a cidade sustentável. Caderno de referencia para elaboração. (2007) Midades.

Politica Nacional de Mobilidade Urbana. Projeto de Lei da Camara n. 166 de 2010. (n 694/1995, na Casa de origem, do Deputado Alberto Godman)

Sites:

<http://www.st.df.gov.br/>
<http://www.antt.gov.br/>
<http://www.ntu.org.br>
<http://www.anpet.org.br>
<http://portal1.antp.net>
<http://www.ceftru.unb.br>
<http://www.transparencia.gov.br/copa2014/>
<http://www.transportes.gov.br>
<http://www.cidades.gov.br>
<http://www.dftrans.df.gov.br>
<http://www.infraero.gov.br>
<http://www.metro.df.gov.br/>

Vídeos:

<http://www.youtube.com/watch?v=zTCsN...eature=related>
<http://www.youtube.com/watch?v=ggGILtkYla4>
http://www.youtube.com/watch?v=pSwANq8gRS8&feature=results_main&playnext=1&list=PLEEDEAFBCBCFB2884
<http://www.youtube.com/watch?v=G5Xytsw1pR4>
http://www.youtube.com/watch?v=5Mdj_1eaU9A
<http://www.youtube.com/watch?v=GEDE56srGJs>
<http://www.youtube.com/watch?v=aFyLnmBI50Y&feature=related>
<http://www.youtube.com/watch?v=y119C9GVacA>
<http://www.youtube.com/watch?v=-KI7Dg2pF4s&feature=related>
http://www.youtube.com/watch?v=s3PopQp_KMM&feature=related
<http://www.youtube.com/watch?v=n13Ms3-SzzQ&feature=related>
<http://www.youtube.com/watch?v=cla5djMWZuc&feature=fvwr>
<http://www.youtube.com/watch?v=fPJvfh4TYbl&feature=related>

Seminários:

Brasil World Cup Transportation Congress
São Paulo, 25, 26 e 27 de Agosto de 2010

World Cup Infrastructure Summit 2010
São Paulo, 21 e 22 de Setembro de 2010