



---

Boletim Técnico  
**GESTÃO DO TRÁFEGO NA COPA DO MUNDO 2014**

---



Boletim Técnico

**GESTÃO DO TRÁFEGO  
NA COPA DO MUNDO 2014**



Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro

CET-Rio/DOP  
Novembro 2014

---

## **Prefacio**

O grande desafio da Copa do Mundo para a mobilidade no Rio de Janeiro foi compatibilizar uma grande quantidade de vias interditadas no entorno do Maracanã com os deslocamentos de espectadores para os jogos, gerando mínimos reflexos para o cotidiano da cidade. Vale lembrar que tanto no período da Copa das Confederações, em 2013, quanto na Copa do Mundo, em 2014, diversos eventos populares paralelos aos jogos principais, muitas obras públicas e algumas manifestações geraram impacto para a fluidez das vias da cidade tornando a gestão do tráfego ainda mais desafiadora.

Assim, este Boletim Técnico pretende registrar e divulgar o processo de planejamento e operação de tráfego para atender a Copa do Mundo 2014, compartilhando experiências, decisões tomadas e resultados observados.

O resultado final pode ser entendido como um plano de mobilidade aprovado pela população e pela imprensa, contemplando a utilização dos transportes públicos de alta capacidade, medidas adequadas de gerenciamento de demanda, turistas e visitantes bem recebidos e principalmente gerando otimismo e credenciando a cidade para enfrentar um desafio ainda maior: as Olimpíadas 2016.

---

CET-Rio  
GESTÃO DO TRÁFEGO NA COPA DO MUNDO  
2014: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2014.  
Publicado em Dezembro de 2016.

86p. – Boletim Técnico CET-Rio  
1.Copa do Mundo 2.Megaeventos 3.Mobilidade  
I.Título II.Série

## **Prefeito do Município do Rio de Janeiro**

*Eduardo Paes*

## **Secretário Municipal de Transportes**

*Alexandre Sansão*

## **Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro - CET-Rio**

### **Presidente**

*Cláudia Antunes Secin*

### **Chefe de Gabinete**

*Pedro Paulo Pereira Junior*

### **Assessor da Presidência**

*Ricardo Lemos*

### **Diretor de Operações**

*Joaquim Dinis*

## **Elaboração**

*Equipe da Diretoria de Operações:*

*Gustavo Oliveira*

*Marina Baltar*

*Rafael Santos*

*Rafaela Romero*

*Sérgio Soares*

## **Coordenação e Revisão**

*Joaquim Dinis*

## **Edição**

*Assessoria de Imprensa:*

*Vera Ferreira*

*Eros Reist*

# SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	5
2. PÚBLICO PRESENTE NA COPA DO MUNDO.....	10
3. COPA DAS CONFEDERAÇÕES 2013 .....	13
4. LEGISLAÇÕES ESPECIAIS .....	18
5. PRINCIPAIS INSTALAÇÕES E PONTOS DE INTERESSE.....	21
6. ROTAS PROTOCOLARES E ALTERNATIVAS .....	25
7. OPERAÇÃO MARACANÃ.....	29
8. VEICULOS ESTRANGEIROS.....	49
9. SINALIZAÇÃO .....	54
10. EVENTOS COMPLEMENTARES .....	58
11. INFLUÊNCIA DO EVENTO NO TRÂNSITO DA CIDADE.....	67
12. CONCLUSÕES .....	70
13. ANEXOS .....	69

# Introdução

# 1. INTRODUÇÃO

Megaeventos são estruturas complexas que abrangem a integração de diversos setores e que geralmente impactam na vida de uma comunidade.<sup>1</sup> O Brasil, até o momento, adquiriu a experiência de ter sediado os Jogos Pan-Americanos em 2007, os Jogos Militares CISM em 2011, Rio+20 em 2012, Jornada Mundial da Juventude em 2013, Copa das Confederações em 2013 e, recentemente, um dos eventos mais grandiosos: a Copa do Mundo em 2014.

A Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014 foi um evento de visibilidade internacional, contando com a participação de seleções de 32 países e alto fluxo de visitantes nacionais e internacionais nas 12 cidades sedes brasileiras. O evento teve duração de aproximadamente 4 semanas, tendo início em 12 de junho e término no dia 13 de julho de 2014. Durante esse período foram realizadas não só 64 partidas de futebol nas diferentes cidades sedes, mas também foram realizadas operações logísticas diversas para viabilizar as partidas e os eventos paralelos.

A cidade do Rio de Janeiro exerceu papel relevante dentre as cidades sedes brasileiras. Foi a sede do Centro Internacional de Imprensa (IBC), palco da partida final da competição e recebeu o Centro Aberto de Mídia, para que jornalistas não credenciados tivessem condições de cobrir o evento. Corroborando para a relevância da cidade carioca no contexto da Copa do Mundo Brasil 2014, o evento FIFA For Hope, realizado na cidade, foi considerado pela FIFA como a 13ª sede da Copa do Mundo.

Sete jogos da Copa do Mundo foram realizados na cidade - no Estádio do Maracanã, enquanto a Praia de Copacabana recebeu espectadores em todos os dias de eventos da Copa, no FIFA Fan Fest. Outros eventos paralelos aconteceram em diversos pontos da cidade, como o Alzirão (uma associação recreativa e cultural), que ocupou ruas da Tijuca nos

---

<sup>1</sup> Romero, R (2011). *Megaeventos esportivos, legados e transporte*. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes. COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, Outubro 2011.

dias de jogos do Brasil; o Parque da Bola, que aconteceu no Jockey Clube; e o FIFA For Hope que foi uma competição sócio esportiva reunindo crianças de comunidades de baixa renda de diversos países na Vila Olímpica do Caju. Além desses, ainda podem ser considerados os hotéis da Zona Sul e da Barra, os centros de treinamento e as áreas destinadas à imprensa como pontos de geração e atração de viagens relevantes para a cidade durante o período do evento.

Cabe ressaltar que os megaeventos, pela sua natureza– como atração de grande público e construção de instalações específicas temporárias ou permanentes – geram transtornos e mudanças no estilo de vida das comunidades onde são instalados. Enquanto o cidadão geralmente depende de transporte para manter o funcionamento da cidade, o espectador precisa se deslocar para um megaevento.<sup>1</sup>

Assim, entre os dias 12 de junho e 13 de julho foram montadas diversas operações especiais de transporte e trânsito para atender tanto às alterações de demanda decorrentes do evento quanto para viabilizar o cotidiano dos cidadãos. As operações especiais de trânsito contemplaram pontos de bloqueio, proibição de estacionamento, rotas alternativas, acessos dos pedestres, logística operacional, e um plano especial para o alto volume de veículos fretados que estava sendo esperado chegar na cidade.

O Centro de Operações do Rio monitorou toda a área do evento, com 587 câmeras, permitindo que técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-RIO) implantassem ajustes na programação dos semáforos com o objetivo de garantir a fluidez do trânsito e adaptá-lo às novas condições após a implantação dos bloqueios no entorno do Maracanã, fechamentos do Fifa Fan Fest, Alzirão, deslocamento de delegações, árbitros e autoridades.

Toda a operação de trânsito mobilizou, por dia de evento, cerca de 1.650 controladores da CET-RIO e agentes da Guarda Municipal. Foram empregados também 65 veículos operacionais e 85 motocicletas para monitoramento de toda a região e rápido deslocamento

em caso de contingências. Foram utilizados 74 painéis de mensagens variáveis - entre fixos e móveis - informando a população sobre as alterações no trânsito, rotas alternativas e sobre as condições do tráfego. Além disso, 40 reboques da CET-RIO foram posicionados para desobstrução das vias em caso de acidente ou quebra de algum veículo.

Cabe ressaltar ainda que desde o planejamento da Copa das Confederações, a Prefeitura do Rio de Janeiro centralizou na Rioeventos o gerenciamento dos eventos da cidade. A empresa foi responsável por integrar os órgãos municipais, dialogar com o governo estadual e federal, com a FIFA e Comitê Organizador Local – COL e com órgãos nacionais e internacionais envolvidos na organização desses grandes eventos. A existência de um comando único nas ações da prefeitura permitiu que cada setor envolvido se dedicasse exclusivamente a atuação na sua área fim, ficando a Rioeventos encarregada das negociações interagências.

Assim, os principais conceitos que embasaram o planejamento de mobilidade foram: utilização massiva dos transportes públicos, forte comunicação, participação da população e interação entre todos os envolvidos.

O resultado final pode ser entendido como um plano de mobilidade aprovado pela população e pela imprensa, contemplando a utilização dos transportes públicos de alta capacidade, medidas adequadas de gerenciamento de demanda, turistas e visitantes bem recebidos e principalmente gerando otimismo e credenciamento para a cidade enfrentar um desafio ainda maior: as Olimpíadas 2016.

# PÚBLICO



## 2. PÚBLICO PRESENTE NA COPA DO MUNDO

O público presente no estádio é dividido em dois grandes grupos: espectadores de maneira geral e o público FIFA, que é composto por delegações, autoridades, mídia, staff, patrocinadores, entre outros.

Assumiu-se no planejamento que os moradores do Rio de Janeiro corresponderiam a 37% de todas pessoas presentes no estádio e que a maior parte do público dos jogos da Copa do Mundo 2014 na cidade do Rio de Janeiro seria de turistas (brasileiros ou estrangeiros), conforme Figura 1. Isso indicava que o fluxo de torcedores seria maior vindo da Zona Sul e da Barra, regiões com maior presença de hotéis e com significativa oferta de transporte público para o estádio.

O plano de mobilidade previu também a circulação de um público transitório. Foi estimado que esse grupo de torcedores que acessam a cidade apenas para assistir aos jogos e não pernoitam no município corresponderia a 20% do público geral. Isso significava previsão de aumento da circulação nas vias expressas de acesso à cidade, rodoviárias e aeroportos.



Figura 1 . Estimativas de público

Deve-se ainda salientar as diferenças entre a Copa das Confederações (2013) e a Copa do Mundo (2014). O público de estrangeiros representou cerca de 3% do total de ingressos durante a Copa das Confederações, enquanto na Copa do Mundo (2014) observou-se que, conforme premissas estabelecidas, a maioria do público no Maracanã correspondia a 66% de turistas. E principalmente estrangeiros (56%), conforme Figura 2.

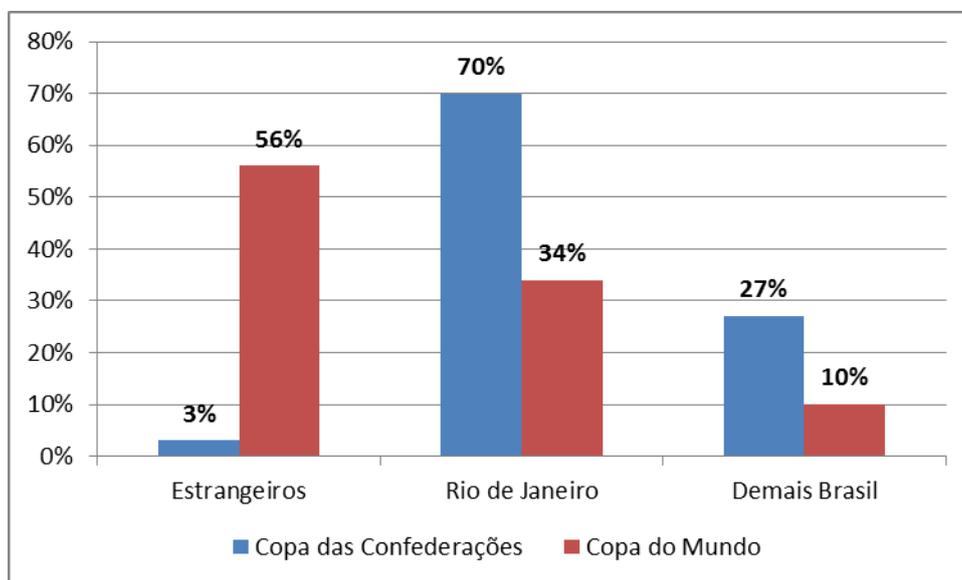


Figura 2. Origem do público na Copa das Confederações e na Copa do Mundo

Segundo a RioTur, a média da ocupação hoteleira, considerando todas as partidas, ficou em 93,8%, chegando a 97,66% na final, realizada no Maracanã. Os bairros com maior ocupação foram Ipanema e Leblon (94,76%), Copacabana e Leme (93,37%) e Barra e São Conrado (91,06%). Sobre o turismo interno, o maior número de visitante veio do próprio Sudeste: durante o período da Copa o Rio de Janeiro recebeu 166 mil paulistas e 50 mil mineiros. Já dos turistas estrangeiros, a maioria foi sul-americano, com destaque para os argentinos, 77 mil, e chilenos, 45 mil.

RIO PREFEITURA PRESENTE

ACESSO  
MARACANA  
FECHADO



2013  
COPA DAS CONFEDERAÇÕES

## 3. COPA DAS

# CONFEDERAÇÕES 2013

Como grande teste para a Copa do Mundo de 2014, em junho de 2013 ocorreram 3 (três) jogos da Copa das Confederações no Estádio do Maracanã. Nos dois primeiros dias, 16 e 20 de junho (domingo e quinta-feira, respectivamente), ocorreram jogos relacionados à fase de grupo, com início às 16h. Já o último dia, 30 de junho (domingo), foi o jogo da final que se iniciou às 19h. Foi na operação de 2013 que as principais diretrizes de mobilidade para a Copa do Mundo foram definidas e testadas.

Assim, foi possível testar medidas inéditas nas operações de tráfego da região. A principal delas foi a opção de interditar o Viaduto Oduvaldo Cozzi para o trânsito de veículos e utilizá-lo como rota apenas de pedestres, isso possibilitou interligar as estações de trem e metrô de São Cristóvão diretamente ao estádio, corroborando para a priorização ao transporte público. Essa medida também foi importante para a segurança da multidão de pedestres uma vez que saindo tanto da estação Maracanã quanto da estação São Cristóvão os pedestres puderam acessar a calçada do estádio sem qualquer interseção com o trânsito de veículos.

Também foi testado o uso de novos equipamentos nas operações. As novas barreiras, mais robustas, nos bloqueios, possibilitaram criar linhas de barreira física mais visíveis e contínuas, funcionando tanto para seguranças dos veículos quanto dos pedestres, uma vez que melhora a fluidez do tráfego e desestimula a travessia dos pedestres em locais não apropriados.

O planejamento da mobilidade foi marcado pela conquista de flexibilizações nas solicitações da FIFA. Com a aceitação de rotas de caminhada inclusive para *VIPs* e do escalonamento dos fechamentos viários, foi possível minimizar os impactos na região.

Outro aspecto marcante durante o período da Copa das Confederações foi a ocorrência de diversas manifestações públicas que ocorreram em toda a cidade, mas principalmente na região do evento: Praça da Bandeira, Rua São Francisco Xavier, entorno da Quinta da Boa vista, Praça Saens Pena, entre outros. Muitas delas tinham significativo impacto para o trânsito da cidade e ocorreram simultaneamente aos eventos da Copa das Confederações, conforme Figura 3. Foi urgente e imprescindível criar diversos planos de contingência para diferentes cenários.



Figura 3. Manifestações durante a Copa das Confederações, exigindo planos de contingência de trânsito e a reposição de equipamentos.

Nas reuniões de aprimoramento após cada jogo foram discutidos os resultados observados durante as operações, as medidas adotadas acertadas e as necessidades de melhorias ou adaptações para o próximo evento.

Assim, durante a Copa das Confederações, observamos como oportunidade de melhorias:

- Aumento do número de vias com proibição de estacionamento;
- Atuação na travessia de pedestres sob a passarela da estação de metrô e trem Maracanã;
- Ajuste na logística das grades que evitavam a travessia inadequada dos pedestres na Avenida Radial Oeste;
- Incremento no uso de painéis de mensagens variáveis;
- Atenção aos rádios de comunicação, que demonstraram muitas falhas.

Conforme observado na Figura 4, a travessia de pedestres sob a passarela da estação de metrô e trem Maracanã, observada na Copa das Confederações, gerava conflitos entre pedestres e veículos em uma via importante (Av. Radial Oeste). Esse ponto sofreu ajustes para a Copa do Mundo 2014, com a utilização de grades e faixas de orientação.

Já as grades ao longo do canteiro central da Av. Radial Oeste (Figura 5) tinham o objetivo de orientar e impedir a travessia dos pedestres em locais inapropriados e inseguros. Porém não houve um responsável direto pelas grades durante a Copa das Confederações, gerando dificuldades de gerenciamento e aprimoramentos durante o evento: a colocação foi feita pelo Exército e a manutenção pela equipe da CET-Rio. Para a Copa do Mundo em 2014, foi feita uma licitação para contratação de aluguel, colocação, manutenção e retirada das grades.



Figura 4. Travessia de pedestres inadequada observada na Copa das Confederações, sob a passarela de acesso à Estação Maracanã



Figura 5. Colocação das grades no canteiro central da Av. Radial Oeste (Copa das Confederações)



Figura 6. PMV móvel em um dos bloqueios no bairro de São Cristóvão

Além dos painéis de mensagens variáveis fixos da cidade, foram utilizados 23 painéis de mensagens variáveis móveis durante as operações para a Copa das Confederações, conforme Figura 6. Eles indicavam as rotas de desvio, os momentos das interdições com antecedência e o caminho certo para o acesso de moradores. Na Copa do Mundo essa

quantidade foi maior, devido aos planos de contingência previamente estabelecidos e ao aumento das operações de trânsito previstas para o evento.



# LEGISLAÇÕES ESPECIAIS

## 4. LEGISLAÇÕES ESPECIAIS

Uma das medidas para gerenciar a demanda por viagens na cidade foi o estabelecimento de legislações especiais para o período da Copa do Mundo 2014. Foram identificados três momentos de grande desafio, em que os modais de transporte seriam sobrecarregados por altas demandas: 18 de junho (quarta-feira), 25 de junho (quarta-feira) e 04 de julho (sexta-feira), jogos durante dias de semana. Nesses dias, os modais precisariam atender tanto os cidadãos que iam e voltavam do trabalho, quanto os espectadores que tinham especial interesse em visitar os locais de eventos.

Para conseguir atender essa sobreposição de demandas, foram estabelecidos feriados parciais (a partir de 12h) ou totais nesses dias, de acordo com o horário dos fechamentos viários, através do Decreto Nº 38.365 de 11 de março de 2014. Valer ressaltar que foram excluídos desta previsão os expedientes nos órgãos cujos serviços não admitam paralisação, tais como Unidades de Saúde, básicas e hospitalares, públicas e privadas, e os serviços de transporte público; e também comércio, bares, restaurantes, estabelecimentos culturais e pontos turísticos. Assim, foi possível adequar oferta e demanda de mobilidade, atender o público, os cidadãos, os turistas e minimizar os impactos negativos nos setores econômicos da cidade, conciliando da melhor maneira possível diversos interesses conflitantes.

Em complemento ao Decreto nº 38.365/2014, foi publicada pelo Secretário de Transportes a Resolução N.º 2.484/2014 estendendo a restrição de entrada, circulação e operação de veículos de carga (já estabelecidas pelo Decreto 29.238/2008 mas não válidas em feriados). Para manter a fluidez e a segurança de tráfego durante o evento, outras medidas adotadas foram a não implantação das áreas de lazer em logradouros públicos e a manutenção da faixa exclusiva para ônibus em Copacabana inclusive nos feriados decretados, principalmente nesse bairro de grande atração e geração de viagens.

Considerando o uso de equipamentos urbanos no entorno do estádio por parte do organizador do evento, o Decreto nº 38.365/2014 também divulgou o fechamento do Parque da Quinta de Boa Vista e do Jardim Zoológico da Cidade para o público geral nos dias

de jogos no Maracanã (15, 18, 22, 25 e 28 de junho e 04 e 13 de julho de 2014). Além dos locais serem usados pelo organizador do evento como parte da “hospitalidade FIFA”, a proximidade da Quinta da Boa Vista com o Maracanã era motivo de preocupação, visto que a área de estacionamento existente na área poderia incentivar a utilização de veículos particulares pelo público do estádio, contrariando o planejamento de mobilidade proposto.

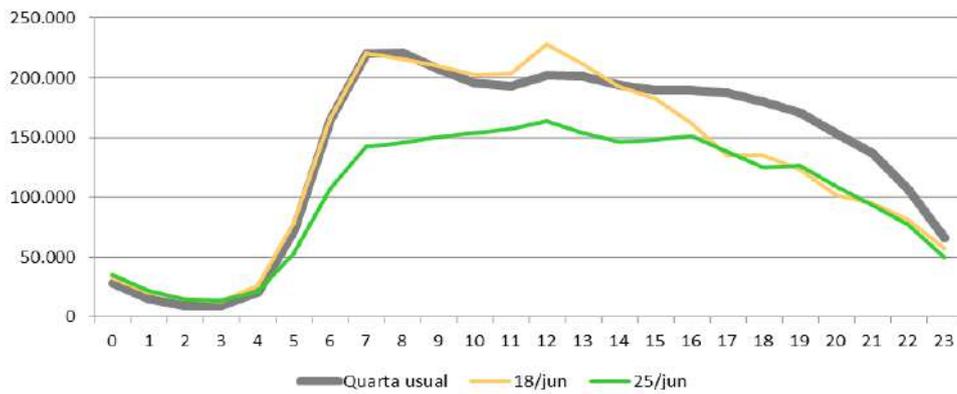
Corroborando para essas medidas, também foi decretado ponto facultativo para os servidores públicos federais e municipais a partir de 12h nos dias de jogos do Brasil, que ocorreram não somente no Rio de Janeiro.

Pode-se citar ainda o Decreto nº 38.366 de 11 de março de 2014 que cancelava a autorização para realização de qualquer outro evento paralelo à Copa do Mundo na cidade e interrompeu obras e reparos programados em logradouros públicos para o período do megaevento. Nesse sentido, a SEOP – Secretaria Municipal de Ordem Pública publicou diversas resoluções (Nº 164 a 167) cancelando feiras livres ou adiantando seu término devido os diversos fechamentos de tráfego que ocorreram pela cidade.

Adaptações tiveram que ser levadas em consideração após o segundo jogo, dia 18 de junho de 2014, Chile x Espanha. O planejamento previu fechamento total das vias do entorno do estádio 4 horas antes da partida, porém ocorreu invasão da área interna do estádio por torcedores sem ingresso e a partir desse fato as Forças de Segurança solicitaram a antecipação do fechamento das vias no próximo jogo. Assim, para viabilizar maior controle no acesso de pessoas e à segurança do evento, decretou-se feriado total no jogo do dia 25 de junho (quarta-feira).

Isso trouxe impactos positivos para o trânsito. A redução de fluxo de tráfego nas principais vias da cidade no feriado parcial foi de 15% (dia 18/06), e no feriado total foi de 26% (dia 25/06), conforme Figura 7.

A Avenida Radial Oeste que tangencia o estádio, no sentido Meier, obteve redução ainda maior se comparada a uma quarta-feira útil: no feriado parcial foi de 30% e no feriado total foi de 50% de redução do fluxo de veículos.



Feriado Parcial  
 Redução de  
**15%** do fluxo nas  
 principais vias

Feriado total  
 Redução de  
**26%** do fluxo nas  
 principais vias

Radial Oeste  
 sent. Meier  
 Redução de **30%** no  
 feriado parcial e  
**50%** no feriado total

Figura 7. Fluxo nas principais vias da Cidade (quartas-feiras)



INSTALAÇÕES

# 5. PRINCIPAIS INSTALAÇÕES E PONTOS DE INTERESSE

A Copa do Mundo foi realizada de 12 de junho a 13 de julho de 2014 contando com 7 (sete) partidas na Cidade do Rio de Janeiro, incluindo o jogo final e a cerimônia de encerramento. Foram diversas instalações/ locais, temporários ou definitivos, usados durante o evento no município, conforme figura 8. Entre eles, pode-se citar:

- Estádio Maracanã;
- Arena montada nas areias da Praia de Copacabana para o Fifa Fan Fest, com funcionamento em todos os dias de jogos – sejam eles no Rio ou em outra cidade brasileira;
- Vias do bairro da Tijuca, que receberam o Alzirão, cuja expressão é popular com atração de público com a exibição pública dos jogos do Brasil na Copa em telões;
- Centro Internacional de Imprensa (IBC) no RioCentro, Jacarepaguá, abrigando jornalistas e sendo ponto de partida das transmissões de imagens da Copa;
- Estruturas temporárias para estúdios de TV no Posto Seis de Copacabana;
- Centro Aberto de Mídia para jornalistas não credenciados no Forte de Copacabana;
- Hotel Sofitel, em Copacabana, recebeu o “quartel general” da FIFA;
- Barra da Tijuca, onde todos os árbitros ficaram baseados.;
- Hóteis na orla, onde ficaram hospedadas as seleções da Holanda e da Inglaterra (fora cidades do Estado do Rio de Janeiro, Teresópolis e Mangaratiba, que recebera seleções do Brasil e da Itália, respectivamente);
- Vila Olímpica do Caju, que recebeu o evento FIFA For Hope, uma competição esportiva com 32 times de jovens de ambos os sexos, pertencentes a organizações de base de todo o planeta, aberto ao público entre os dias 7 e 10 de julho;

- Cidade das Artes, na Barra da Tijuca, e o Clube do Botafogo, em Botafogo, receberam os Tickets Centres;
- E algumas instalações esportivas existentes foram usadas como Centros de Treinamento por jogadores e árbitros (Estádio do Engenhão, CFZ, Gávea, São Januário e ESEFEX).

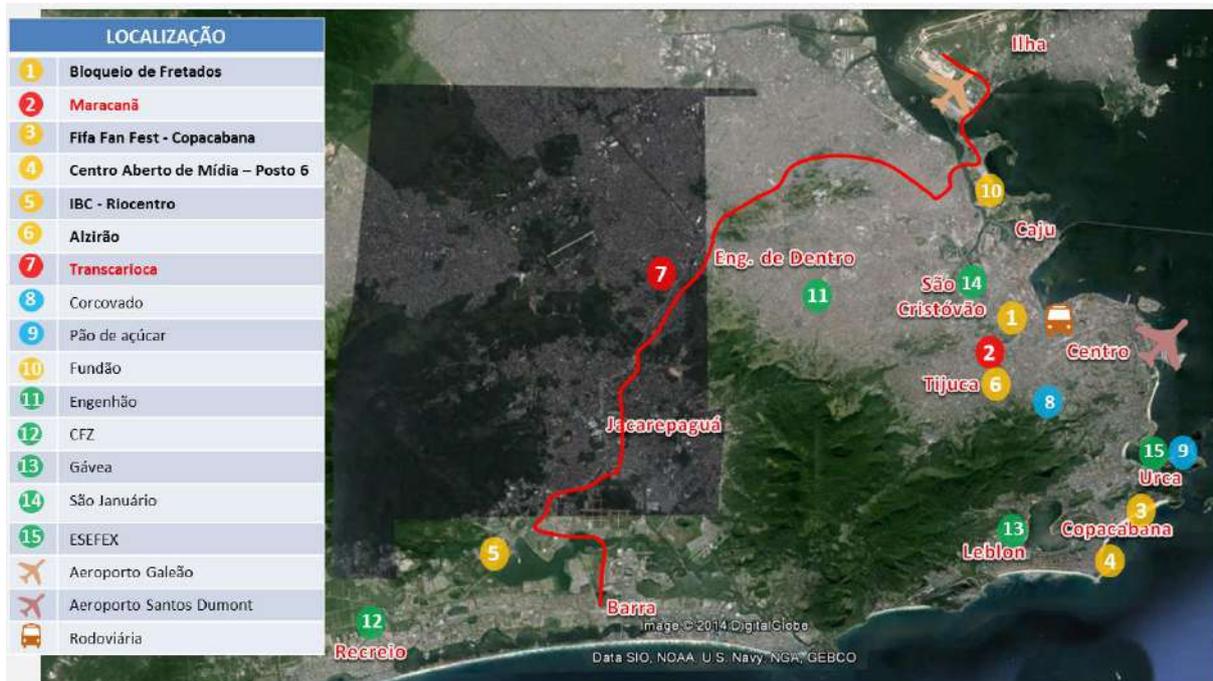


Figura 8. Principais pontos de interesse na Cidade do Rio de Janeiro durante a Copa

Assim, para garantir a movimentação das delegações, dos árbitros e das autoridades, foi necessária a definição e constante monitoramento de Rotas Protocolares e Alternativas.



# ROTAS PROTOCOLARES E ALTERNATIVAS

# 6. ROTAS PROTOCOLARES E ALTERNATIVAS

Foi desenvolvido um caderno (Figura 9), em conjunto com as Forças de Segurança, contemplando 156 rotas sendo uma rota protocolar e duas alternativas para cada trajeto, ligando todos os pontos de interesse: aeroportos, hotéis, estádio e centros de treinamento. Essas rotas foram utilizadas pelas delegações e chefes de Estado.

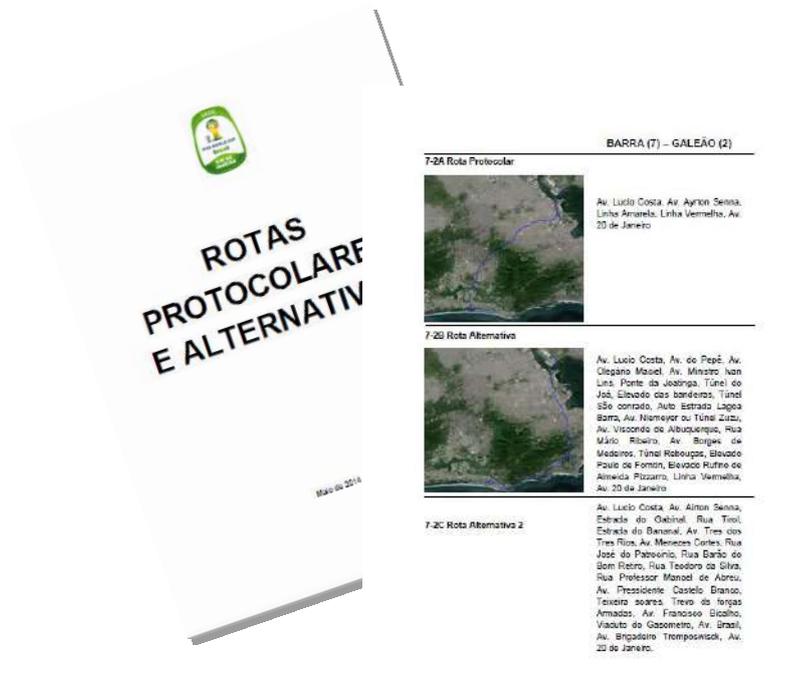


Figura 9. Caderno desenvolvido com rotas protocolares e alternativas

Assumiu-se como premissas que as rotas protocolares seriam a primeira opção para os trajetos, previamente definidas e acordadas; e que seriam registradas mais duas opções de rotas caso houvesse necessidade de acionar planos de contingência (rotas alternativas).

Isso permitiu que a CET-Rio aperfeiçoasse o uso de seus recursos de tráfego, como operadores e reboques, por exemplo, concentrando as operações no atendimento às rotas prioritárias (rotas protocolares) e atendendo qualquer ocorrência mais rapidamente.

## 6.1. ROTAS PROTOCOLARES NO ENTORNO DO ESTÁDIO MARACANÃ

A partir do segundo jogo no Maracanã, observou-se que bloqueios e pontos de verificação veicular nas proximidades do estádio geravam retenções na Avenida Radial Oeste sentido Meier. Assim, houve a necessidade de atuar mais intensamente para garantir a chegada das delegações e dos árbitros no estádio do Maracanã. Foi montada uma faixa exclusiva, reversível, na Avenida Radial Oeste, pista sentido Centro, a partir da altura da Praça da Bandeira (Figuras 10 e 11) e até o portão de acesso ao estádio.

Essa medida foi tomada visando garantir fluidez às delegações que se deslocavam para o estádio e se mostrou eficiente. Vale lembrar que, além disso, a faixa exclusiva para as delegações não impactou o tráfego comum de veículos, uma vez que grande parte dela foi instalada em vias que já estavam interditadas. Operacionalmente, a faixa exclusiva ficava fechada com cones e só era aberta quando as escoltas se aproximavam.



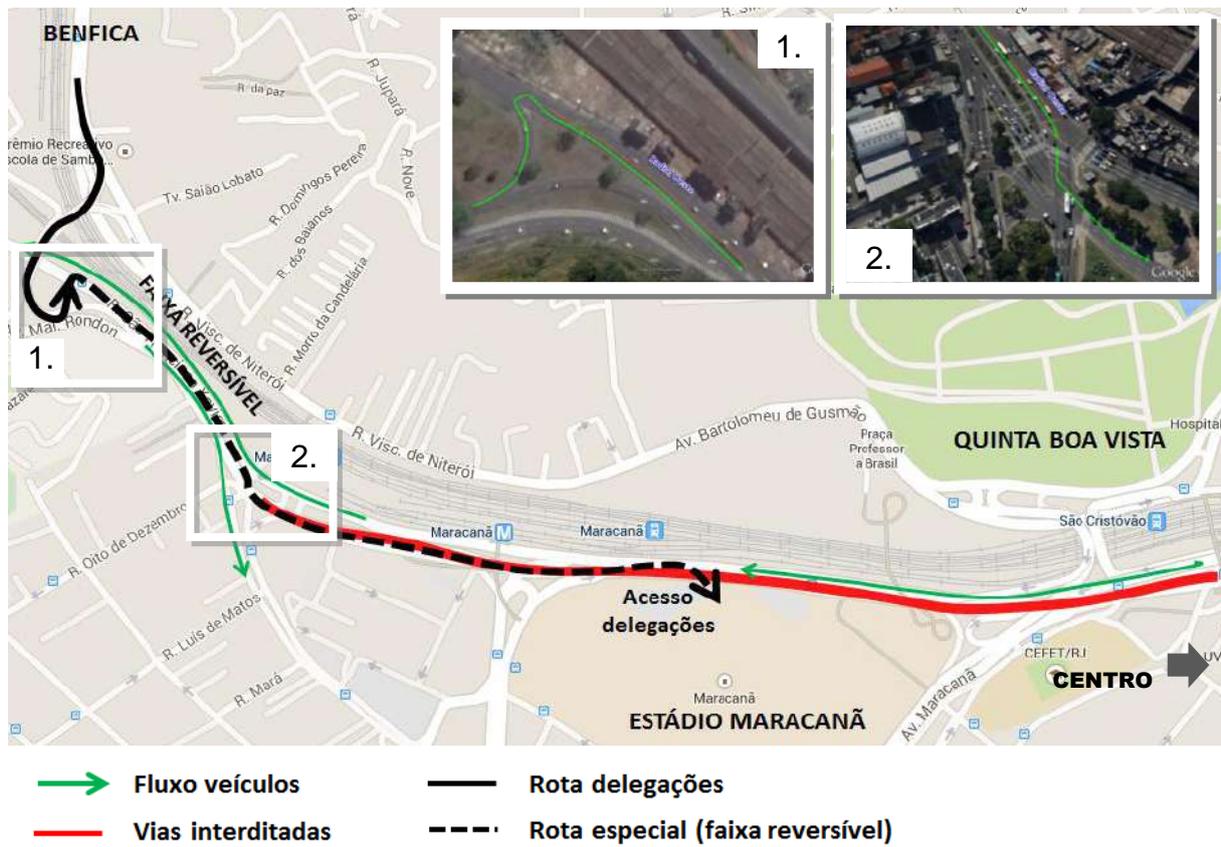
Figura 10. Faixa exclusiva (reversível) para chegada de comitivas ao Estádio

Também houve uma preocupação para o dia do jogo da final a cerca de possíveis retenções na Praça da Bandeira devido à ampliação dos fechamentos de trânsito solicitada pelas Forças de Segurança.



Figura 11. Faixa reversível para chegada de comitivas ao Estádio, na altura da Rua Pará

Apesar dessa retenção não ter acontecido, foi utilizada uma rota nova, específica, para as escoltas vindas da Barra: Linha Amarela, Av. Brasil, Benfica, acessando a Av. Radial Oeste em uma faixa reversível até o acesso ao estádio (Figuras 12 e 13).



Figuras 12 e 13. Faixa reversível montada no dia do jogo da Final da Copa e detalhes



Tijuca  
Alto da B. Vista

Viaduto  
Oduvaldo Cozzi  
Extensão 562 m

# OPERAÇÃO MARACANÃ

TAXI

SALAS COMERCIAIS  
DE 23 A 31M² NO  
CARIOCA SHOPPING

3550-2500 / 3387-9700  
cariocaoffice.com.br

LKZ-2671

HLT-3947

LST-2389

KVT-0281

KVT-0281

KVT-0281

KVT-0281

Rio

# 7. OPERAÇÃO MARACANÃ

O Estádio Jornalista Mario Filho, mais conhecido como Maracanã, foi inaugurado em 1950 para a realização da primeira Copa do Mundo do Brasil. Em 2013, foi reinaugurado após uma grande reforma para a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas em 2016 com número de lugares reduzidos, público máximo de 78 mil pessoas e com um novo conceito de operação no entorno.

O estádio é localizado na grande Tijuca, uma região principalmente residencial e altamente adensada da cidade. Segundo o Censo de 2010, a região possui 361.777 habitantes com idade predominante de adultos entre 15 e 64 anos.

Apesar da predominância residencial, na área de influência do Estádio existem diversos polos geradores de viagens, como prédios comerciais, shopping, universidades e supermercados. Além disso, a via onde o estádio está localizado, Avenida Presidente Castelo Branco, conhecida como Radial Oeste, é a principal ligação entre o Centro e a Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, contando com um tráfego médio de 86 mil veículos por dia.

Com ampla oferta de transportes públicos de alta capacidade disponíveis na região e com a interdição das vias do entorno do estádio para priorizar a segurança e a circulação de pedestres nos dias de Jogos, o transporte público foi largamente divulgado como a principal forma de acesso ao Maracanã para os espectadores em geral. Esse foi o norte estabelecido para o plano de mobilidade carioca na Copa do Mundo de 2014.

Já a operação de trânsito no entorno do estádio se iniciava sempre às 17h do dia anterior dos jogos com a implantação das áreas de proibição de estacionamento e terminava 2 horas após o término da partida com a abertura dos bloqueios e o reestabelecimento do trânsito em condições habituais em toda a região impactada. Foram utilizados 167 controladores de trânsito divididos em 16 setores, 45 guardas municipais, 2.600 cones, 400 barreiras, 150 bombonas, 41 painéis de mensagens variáveis moveis, 13 painéis de mensagens variáveis fixos e 23 reboques. Já no dia da partida final, o número de operadores foi dobrado devido à expansão do perímetro de segurança no entorno do estádio.

## 7.1. TRANSPORTES

O estádio é atendido por três estações de Metrô: São Cristóvão, Maracanã e São Francisco Xavier (esta um pouco mais distante) e duas estações de trem: São Cristóvão e Maracanã. Para corroborar com a prioridade ao transporte público de alta capacidade na chegada ao Maracanã, foi estabelecida uma divisão entre as estações de metrô e trem para que o torcedor desembarcasse na estação mais próxima ao portão de acesso indicada em seu ingresso, conforme Figura 14. Essa medida visava otimizar o embarque/ desembarque nos transportes públicos, assim como o acesso dos espectadores ao evento.



Figura 14. Estações de metrô e trem utilizadas para chegada ao Estádio

Ao mesmo tempo em que essa medida diminuiu os entrelaçamentos entre os pedestres, também trouxe facilidade para comunicação das estratégias ao público e para o tratamento operacional dos trajetos. O resultado, portanto, mostrou-se eficaz.

Foi possível observar que os torcedores aderiram à indicação para utilização de transportes públicos de alta capacidade. Além disso, observa-se que o Metrô recebeu uma parcela

significativa dos carregamentos. Pode-se considerar que essa posição relevante dentre os demais modais se deve ao fato de o metrô atender a Zona Sul da cidade - área com maior concentração hoteleira.

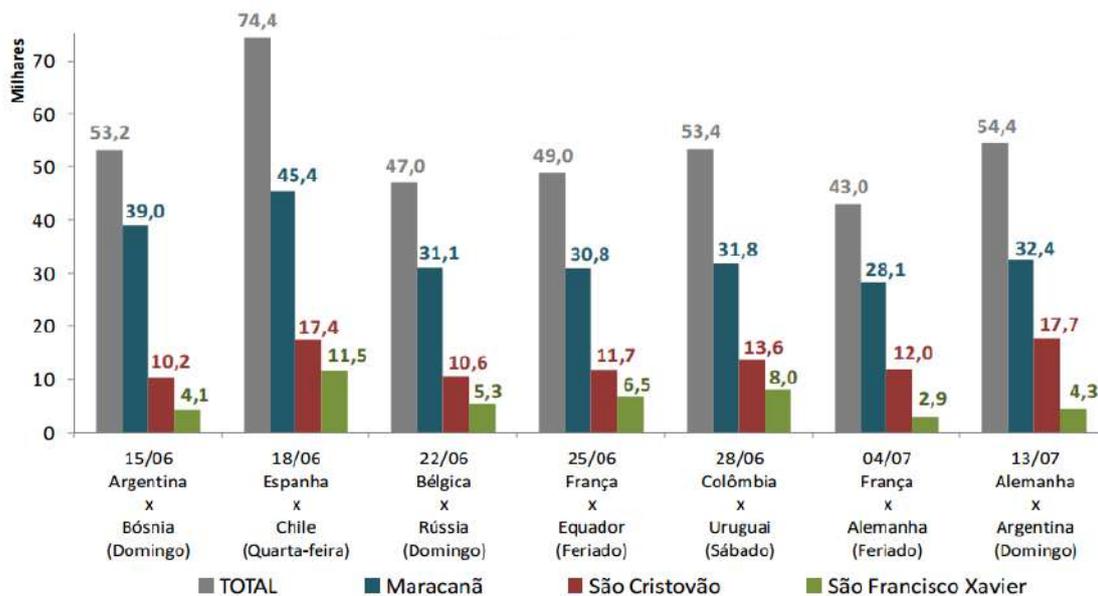
Tabela 1. Público que utilizou o metrô para chegada/saída dos jogos no Estádio do Maracanã

JOGOS	Argentina x Bósnia	Chile x Espanha	Bélgica x Rússia	Equador x França	Colômbia x Uruguai	França x Alemanha	Argentina x Alemanha
DATA	15/06	18/06	22/06	25/06	28/06	04/07	13/07
<b>Total Público pagante</b> (milhares)	74.738	74.101	73.819	73.749	73.804	74.240	74.738
<b>Usuários de Metrô na ida</b> (milhares)	53,2	74,4	47	49	53,4	43	54,4
<b>Usuários do Metrô na ida - gratuidade</b> (milhares)	26,8	34,2	33,9	35,2	34,5	31,1	25,8
<b>Usuários do Metrô na volta</b> (milhares)	45,1	50,9	41,3	43,4	46,8	41,5	43

Fonte: Metrô-Rio

A estação São Francisco Xavier é atendida pela Linha 1 do Metrô, sendo diretamente ligada à Zona Sul da cidade. As demais linhas se encontram na linha 2, conectando a zona norte. A estação Maracanã, além de levar o nome do estádio, é a mais próxima e tem uma passarela larga como conexão tradicionalmente estabelecida com o campo esportivo. Já a estação São Cristóvão precisou interditar e adaptar o viaduto Oduvaldo Cozzi para conectar a sua demanda de público ao estádio, uma situação temporária utilizada apenas nos dias de jogos no Maracanã.

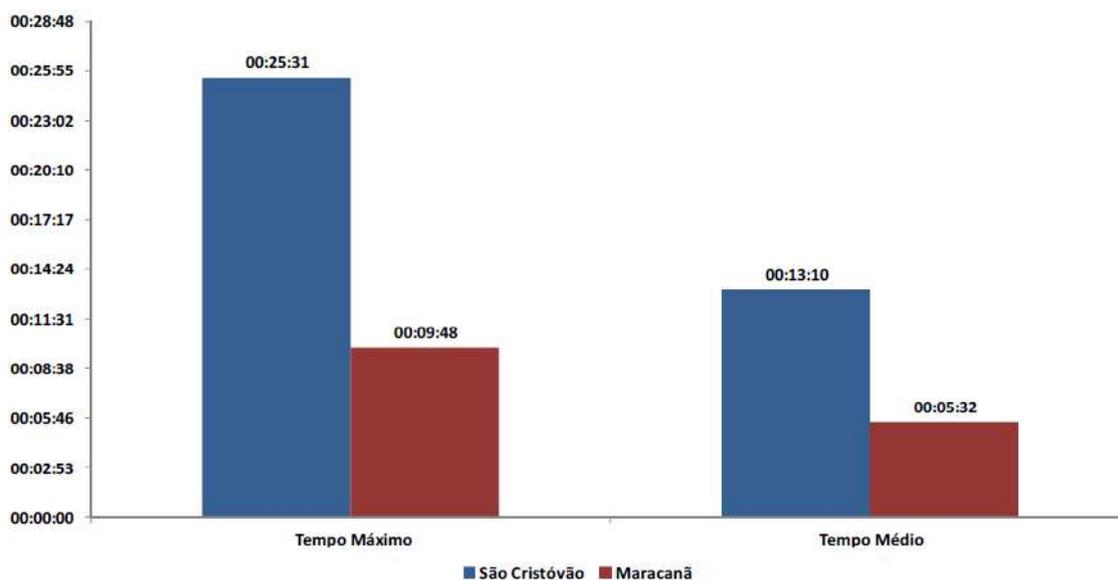
Apesar de todas elas estarem a menos de 20 minutos de caminhada do estádio, a estação Maracanã foi a mais utilizada seguida da estação São Cristóvão e por último a estação São Francisco Xavier, conforme Figura 15.



Fonte: Metrô-Rio

Figura 15. Desembarque nas três estações de metrô na ida aos jogos no Maracanã

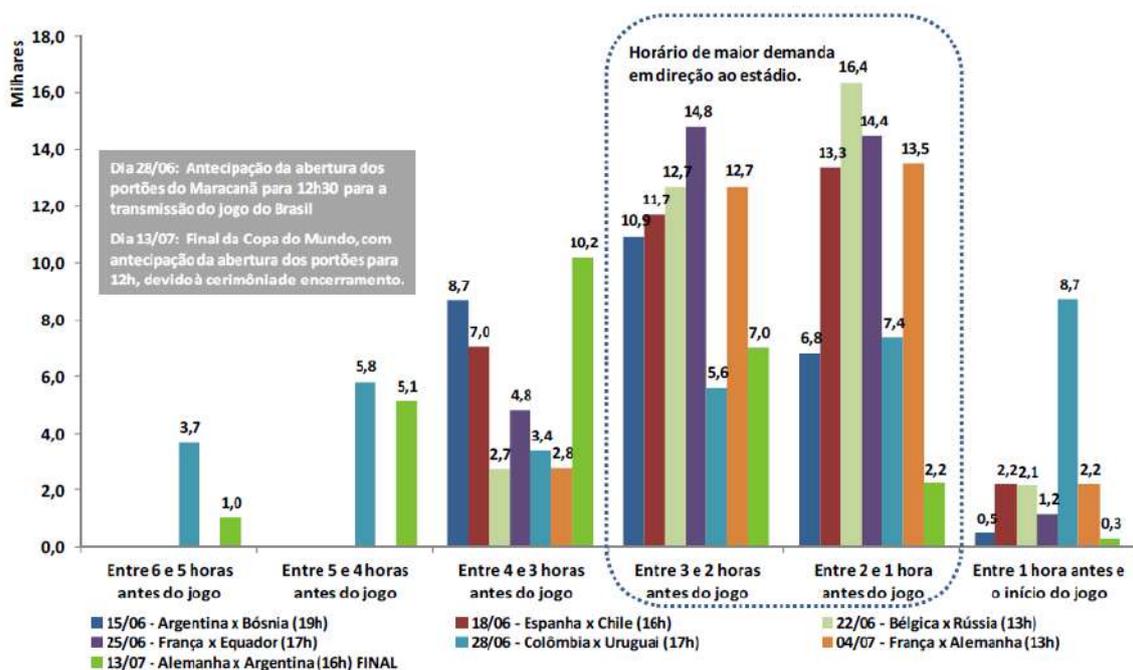
Na saída do Estádio, apesar do grande fluxo de pedestres em direção às estações, o tempo médio para atravessar a passarela da Estação Maracanã ficou em 5 minutos e da Estação São Cristóvão 13 minutos (Figura 16).



Fonte: Metrô-Rio

Figura 16. Tempo de caminhada entre o Estádio Maracanã e as estações de metrô

O pico de embarques nas estações de metrô de portadores de ingresso ocorreu entre 3 (três) e 1 (uma) hora antes do jogo, conforme pode ser visto na Figura 17.



Fonte: Metrô-Rio

Figura 17. Distribuição horária da ida dos espectadores aos jogos no Maracanã

Quanto ao embarque na ida ao evento, a estação mais demandada, que recebeu mais portadores de ingresso, foi a Estação General Osório, na linha 1, conforme Tabela 2. Essa estação recebe todo o público hospedado no Leblon e em Ipanema. Os portadores de ingresso tinham acesso gratuito aos transportes de alta capacidade de 4 h antes do início da partida até 2h depois do término da partida (na saída, apenas as estações próximas ao evento).

Tabela 2- Embarque nas estações de metrô dos portadores de ingresso

Ranking	Estação	15/06 Argentina x Bósnia	18/06 Espanha x Chile	22/06 Bélgica x Rússia	25/06 França x Equador	28/06 Colômbia x Uruguai	04/07 França x Alemanha	13/07 Alemanha x Argentina
1ª	General Osório	4.884	7.078	6.902	6.744	6.119	6.266	6.186
2ª	Cardeal Arcoverde	3.943	4.707	3.716	4.898	6.090	3.806	3.850
3ª	Botafogo	2.796	3.753	4.927	4.804	4.022	2.827	2.638
4ª	Siqueira Campos	3.593	3.354	2.712	3.263	3.237	2.779	2.795
5ª	Del Castilho	2.583	2.605	3.426	3.143	3.537	3.323	2.076
6ª	Cantagalo	2.357	3.128	2.988	2.697	2.684	2.717	2.471
7ª	Largo do Machado	1.068	1.336	1.656	1.755	1.489	1.680	1.067
8ª	Cinelândia	1.016	1.499	1.329	1.352	1.258	1.322	1.093
9ª	Carioca	655	1.548	1.049	1.473	1.037	1.423	531
10ª	Flamengo	815	937	1.056	869	1.018	1.029	573
11ª	Glória	629	763	845	869	680	525	455
12ª	Catete	379	651	709	776	758	801	541
13ª	Vicente de Carvalho	743	756	390	404	377	658	463
14ª	Uruguiana	262	579	294	444	393	318	221
15ª	Estácio	214	272	180	181	169	177	145
<b>Total 15 ESTAÇÕES</b>		<b>25.937</b>	<b>32.966</b>	<b>32.179</b>	<b>33.672</b>	<b>32.868</b>	<b>29.651</b>	<b>25.105</b>
<b>Total DEMAIS ESTAÇÕES</b>		<b>957</b>	<b>1.314</b>	<b>1.767</b>	<b>1.540</b>	<b>1.631</b>	<b>1.503</b>	<b>714</b>
<b>Total TODAS ESTAÇÕES</b>		<b>26.894</b>	<b>34.280</b>	<b>33.946</b>	<b>35.212</b>	<b>34.499</b>	<b>31.154</b>	<b>25.819</b>

Fonte: Metrô-Rio

Vale ressaltar que a estação de Del Castilho, na linha 2, também foi significativamente demandada. A estação funcionou como ponto de partida de muitos espectadores da zona norte da cidade, que deixaram seus veículos no estacionamento do Shopping Nova América e acessaram a estação de metrô integrada ao shopping.

O BRT Transcarioca, sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus que circula em corredores exclusivos e segregados, liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional do Galeão e foi inaugurado no início de junho de 2014. Dessa forma, os deslocamentos para o Maracanã a partir da Barra da Tijuca, segunda maior concentração de hotéis, e o aeroporto internacional foram atendidos pelo BRT Transcarioca, através de integração com o metrô na estação Vicente de Carvalho.

Essa foi uma importante alteração em relação à Copa das Confederações 2013, onde o transporte entre a Barra da Tijuca e o Maracanã e o Aeroporto do Galeão e a Barra, tinha sido feita por ônibus de linhas regulares. A Figura 18 demonstra as principais origens de espectadores e a rede de transportes, com conexões para atendimento ao Estádio.



Figura 18. Mapa de Transportes de alta capacidade para o plano de mobilidade da Copa

Foi implantada uma operação especial de ônibus para fazer a ligação do Aeroporto Santos Dumont, da Rodoviária Novo Rio e do bairro da Barra da Tijuca com as estações do metrô para conexão rumo ao estádio do Maracanã. Linhas regulares e especiais receberam reforço durante o evento.

As linhas que passam no entorno do Estádio tiveram seus itinerários modificados de acordo com o horário das interdições das vias. Ao todo 53 linhas tiveram desvios para garantir acesso aos pedestres e fluxo operacional do evento, respeitando os bloqueios implantados na operação de trânsito.

Devido à farta oferta de transporte público no entorno, o Plano de Mobilidade para a Copa, então, descartou a criação de qualquer tipo de bolsão de estacionamento no próximo ao Estádio e proibiu o estacionamento em 19 vias próximas da Região (supressão de cerca de 1.000 vagas), restringindo ao máximo o acesso através de veículo particular, assim como não estimulou o uso de táxis e ônibus como forma de transporte.

Os usuários que optaram por usar o metrô e o trem para ir ao estádio tiveram gratuidade na passagem a partir de 4h antes do horário dos jogos, mediante apresentação do ingresso da partida. Para a saída do estádio houve gratuidade até 2h após o término da partida, apenas nas estações de metrô de São Francisco Xavier, São Cristóvão e Maracanã, e nas estações de trem de Maracanã e São Cristóvão, também mediante a apresentação do ingresso. A gratuidade, vigente no sistema de metrô e trem, não era válida para o sistema de ônibus ou BRT.

Apesar do ônibus não ter sido incentivado para chegada e saída do evento, foram definidos oito pontos de ônibus estratégicos a serem utilizados no entorno do estádio conforme a região de destino dos passageiros, Figura 19. Esses pontos receberam sinalização especial.

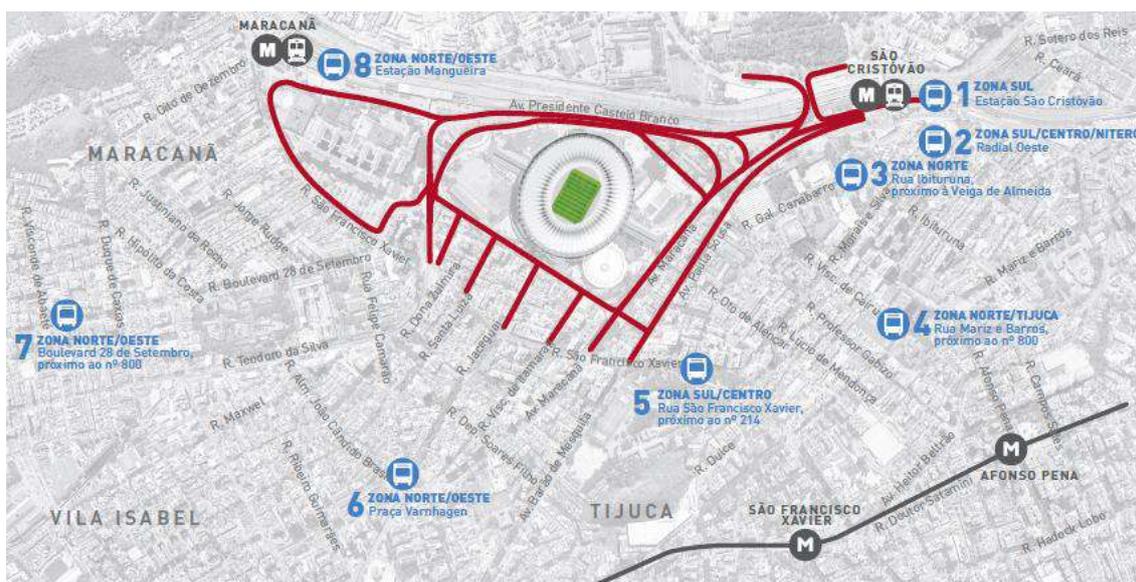


Figura 19: Pontos estratégicos de ônibus no entorno do Maracanã

## 7.2. BLOQUEIOS

As interdições do entorno do estádio foram mantidas conforme a operação da Copa das Confederações. Os bloqueios tiveram início seis horas antes das partidas, com a circulação sendo proibida apenas nas ruas do entorno próximo ao estádio, conforme Figura 20 (Ruas: Prof. Eurico Rabelo, Visc.Itamarati, Isidro de Figueiredo, Artur Menezes, Conselheiro Olegário). Dando continuidade à operação, quatro horas antes era feito o bloqueio total (Figura 21 – Ruas: Av. Radial Oeste sentido Centro, Av. Maracanã ambos os sentidos no trecho próximo ao estádio, Viaduto Oduvaldo Cozzi, Viaduto de São Cristóvão, Av. Prof. Manoel de Breu ambos os sentidos nas proximidades do estádio, Rua Mata Machado e Rua Radialista Amaral).



Figura 20. Bloqueio parcial 6 horas antes da partida



Figura 21 Bloqueio total 4 horas antes da partida  
A partir do terceiro jogo esse horário de bloqueio foi ampliado devido pedido das Forças de Segurança (Tabela 3).

Tabela 3 - Horário de bloqueio no entorno do Estádio

Jogo	Dia	Bloqueio parcial	Bloqueio total
<b>Argentina x Bósnia</b>	Domingo	6h antes	4h antes
<b>Chile x Espanha</b>	Quarta	6h antes	4h antes
<b>Bélgica x Rússia</b>	Domingo	7h antes	6h antes
<b>Equador x França</b>	Quarta	7h antes	6h antes
<b>Colômbia x Uruguai</b>	Sábado	8h antes	7h antes
<b>França x Alemanha</b>	Sexta	8h antes	7h antes

No jogo da final, domingo dia 13 de julho, a área de bloqueio foi ampliada, assim como o período de interdição. Por questão de segurança pública, o fechamento se iniciou às 23h do sábado, dia 12. Nessa operação, foram feitos os mesmos fechamentos dos jogos anteriores, acrescentando a interdição da Av. Radial Oeste sentido Meier (bloqueada às 6h de domingo) e o entorno da Quinta da Boa Vista (a partir das 10h de domingo), conforme Figura 22.

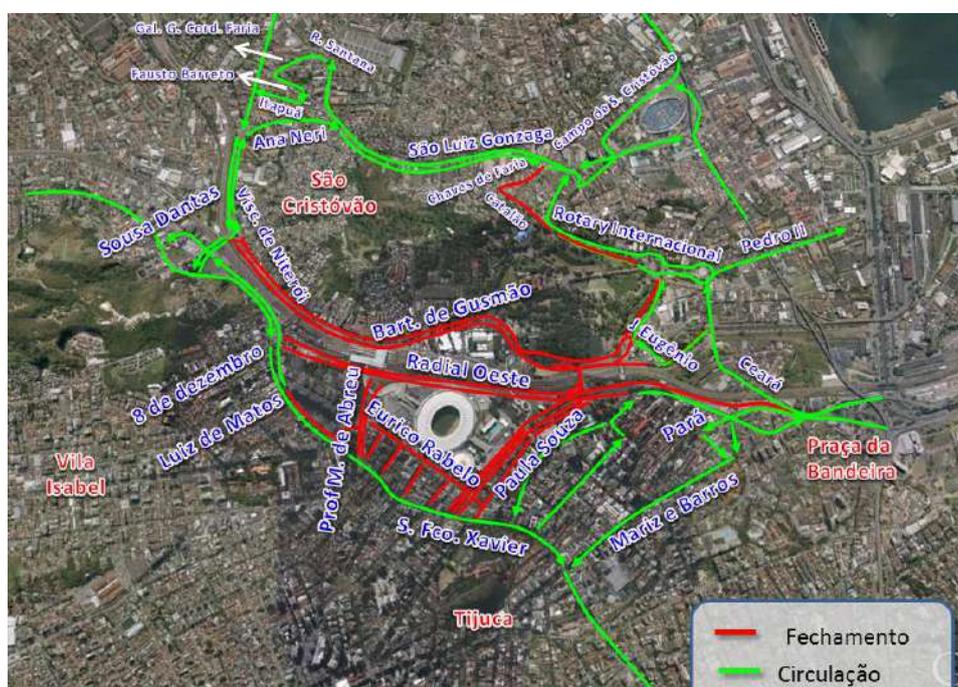


Figura 22. Bloqueio de trânsito no jogo da final da Copa do Mundo

Vale ressaltar que a reabertura das vias aconteceu no máximo duas horas após o término do evento. Um resultado positivo que só foi possível devido ao amplo uso do transporte de alta capacidade no escoamento do público.

## 7.3. PONTOS DE VERIFICAÇÃO VEICULAR (P.V.V.s)

Os pontos de verificação veicular (PVVs) foram indicados como locais de acesso aos veículos credenciados sendo, portanto, o local de filtragem entre os veículos autorizados a acessar a área bloqueada e os demais veículos, que deveriam fazer os desvios. Ao total foram três PVVs, conforme figura 23, e no dia da final foram cinco.

Esses pontos ficavam na fronteira das áreas bloqueadas e estavam sob controle do organizador do evento, contando com o apoio operacional dos órgãos públicos: nesses pontos havia dois agentes FIFA, controladores da CET-Rio, Guardas Municipais e Policiais Militares.

Havia uma preocupação com a geração de retenção de trânsito a partir desses pontos de impedância, mas não houve problemas significativos durante o evento devido à larga divulgação e à geometria fluida dos bloqueios.



Figura 23 - Estacionamentos e pontos de verificação veicular

Para o jogo da Final, dois novos pontos de verificação veicular foram criados na Radial Oeste: um para quem vinha da Avenida Paulo de Frontin, no qual veículos não cadastrados eram desviados para a Rua Pará e outro na altura da Rua Ceará, onde veículos não cadastrados eram desviados para Rua Ceará, Figura 24 e figura 25.

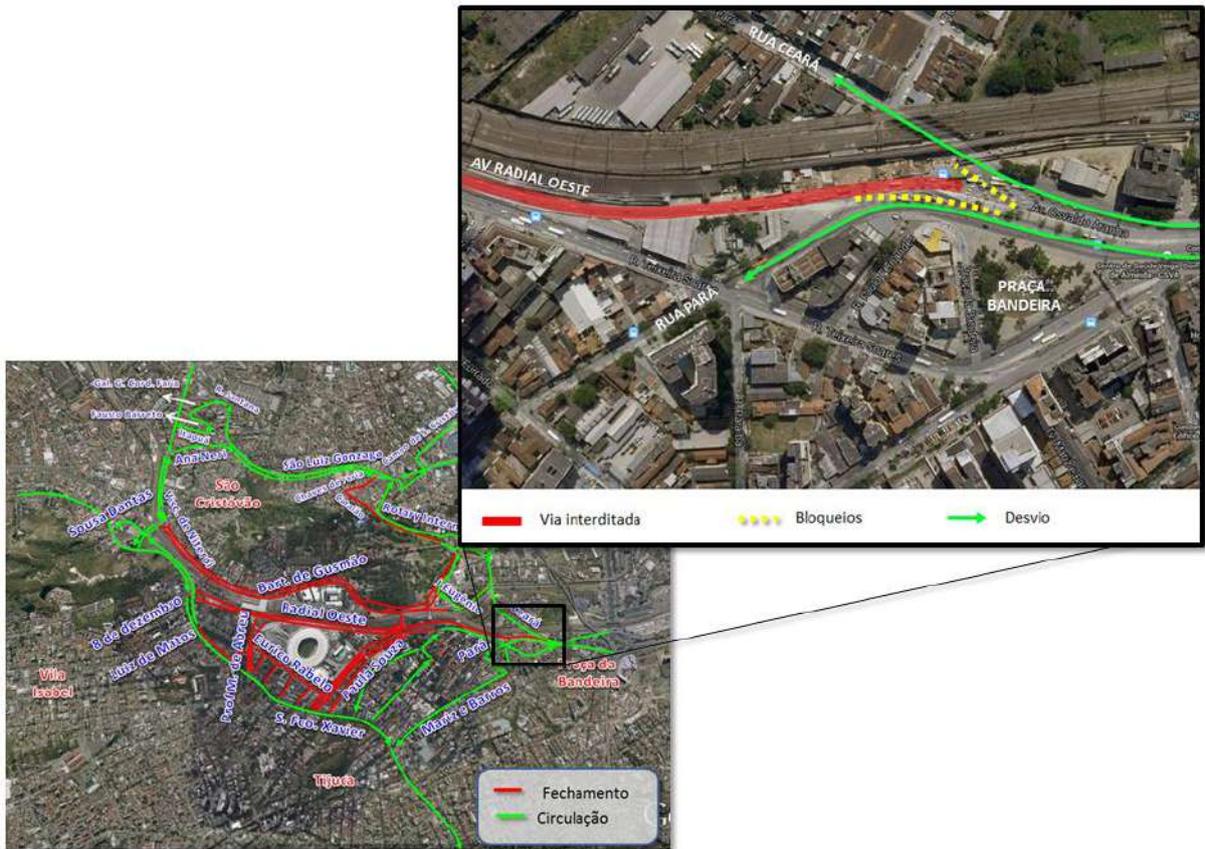


Figura 24. Novos pontos de verificação veicular na partida final



Figura 25. Novos pontos de verificação veicular implantados na partida final

Como a área bloqueada era bem maior e o desvio não muito conhecido pelos motoristas, foi produzido mais 50 banners, Figura 26, para indicar todo o desvio de trânsito. Além disso, painéis de mensagens variáveis foram movimentados para pontos que poderiam gerar maior dúvida.



Figura 26. Banners utilizados na final da Copa do Mundo

## 7.4. PROIBIÇÃO DE ESTACIONAMENTO

Foram proibidas inicialmente cerca de 1.020 vagas de estacionamento no entorno, sempre iniciando 17h do dia anterior. Todas as vias com proibição de estacionamento foram devidamente sinalizadas com sinalização vertical e também com cones nas laterais para evitar o estacionamento irregular (Figura 27).

Além das vias com proibição de estacionamento estabelecidas na Copa das Confederações, observou-se a necessidade de expandir a proibição também para a Rua 8 de dezembro, uma vez que esta seria utilizada como rota de desvio em casos de contingência (por exemplo: manifestação que atingisse a Rua São Francisco Xavier, uma das principais vias da região).



Figura 27. Proibição de estacionamento

Já os estacionamentos particulares da região bloqueada, como os do Maracanã, da UERJ, da Vila de Hospitalidade, da Quinta da Boa Vista e do CEFET, estavam cedidos a FIFA, que controlou a distribuição de credencial e o acesso. Os veículos passavam por um dos pontos de verificação veicular para acessarem a área bloqueada.

## 7.5. MORADORES

Assim como na Copa das Confederações, os moradores que possuíam vaga de garagem puderam acessar a área bloqueada pela Rua General Canabarro e a Rua Luiz Gama, desde que estivessem com a credencial fixada no vidro dianteiro do veículo. Também assim como em 2013, a subprefeitura distribuiu panfletos avisando aos moradores da área, quanto aos dias e horários de interdições, conforme Figura 28.



**RIO PREFEITURA PROIBIÇÃO DE ESTACIONAMENTO**

Será proibido estacionamento nas ruas: Arthur Menezes, Bartolomeu General Herculano, Ibituruna, Isidro de Figueiredo, Moraes e Silva, São Fco Xavier e Luiz Gama), Professor Eurico R. Professor Manoel de Abreu (entre Radial Oeste e S. Fco Xavier), Rad Senador Furtado, Sousa Dantas, Visconde de Itamarati e Engenheiro E



**RIO PREFEITURA ACESSO DE MORADORES**



O acesso de moradores com vaga de garagem na área bloqueada será realizado apenas pela R. Luiz Gama (acesso pela R. General Cambarro). Para a passagem no bloqueio será necessário estar credenciado. Os fechamentos iniciarão 6 horas antes de cada partida e o bloqueio total ocorrerá 4 horas antes.

Dias e horários de jogos		
15/06	19h	Domingo
18/06	16h	Quarta-feira
22/06	13h	Domingo
25/06	17h	Quarta-feira
28/06	17h	Sábado
04/07	13h	Sexta-feira
13/07	16h	Domingo

Figura 28 - Panfletos distribuídos aos moradores

Além disso, houve sinalização específica para moradores no entorno do estádio e das áreas bloqueadas, através de placas, painéis de mensagens variáveis e banner (Figura 29).



Figura 29. Sinalização especial para moradores no entorno do estádio

## 7.6. EQUIPAMENTOS UTILIZADOS

### BARREIRAS

Esse equipamento teve uso, foi testado e aprovado pelas equipes em 2013, na Copa das Confederações. As barreiras plásticas foram utilizadas em fechamentos que seriam potenciais comprometedores para a fluidez de importantes vias. A principal vantagem deste equipamento é evitar que os motoristas encostem o carro na pista para tentar ultrapassar o bloqueio de alguma forma. Assim, para não comprometer a fluidez da Rua São Francisco Xavier, que se tornou importante via de escoamento e na região, e para garantir a segurança dos pedestres no viaduto Oduvaldo Cozzi, foram usadas as barreiras conforme Figura 30. Para aumentar a segurança e impedir o deslocamento da barreira e a passagem de qualquer veículo que pudesse tentar trafegar junto aos pedestres, foram colocados lacres entre as barreiras na operação de 2014.



Figura 30. Barreiras utilizadas no Viaduto Oduvaldo Cozzi e nas transversais à Rua São Francisco Xavier

## GRADES

A fim de evitar o problema com a logística de grades ocorrido em 2013, a CET-Rio fez uma licitação e contratou uma empresa para colocação, manutenção e retirada das grades. Grades baixas e altas (1,60m de altura) foram colocadas no canteiro central da Avenida Radial Oeste para evitar travessias irregulares e junto a elas foram colocados cones, para alertar os motoristas.

Mesmo possuindo sistema de engate cruzado no encaixe, alguns torcedores tentaram pulá-las no dia do primeiro jogo e acabaram derrubando uma grande extensão do gradil. Para evitar esse tipo de ação, nos próximos jogos foram instalados postes fixados ao piso, para dar maior sustentação às grades.

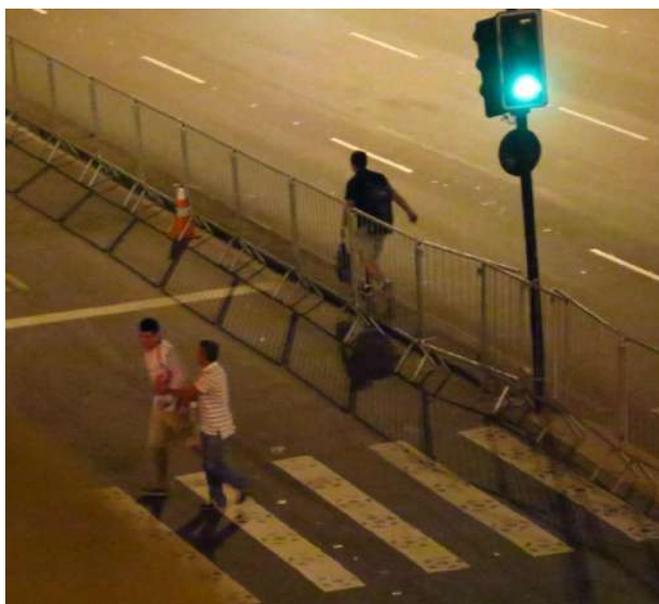


Figura 31. Público pulando as grades no canteiro central da Av. Radial Oeste

Já para evitar a travessia irregular de pedestres abaixo da passarela para a estação de metrô Maracanã, o Ponto de Verificação Veicular 1 foi fechado sempre a partir do intervalo de cada jogo, a fim de evitar a travessia irregular ocorrida em 2013, conforme Figura 32.

Além disso, para reforço da operação, foram fixadas faixas de orientação aos pedestres, indicando o acesso à passarela e a Guarda Municipal passou a montar um cordão de isolamento nos pontos mais críticos, conforme a Figura 33.

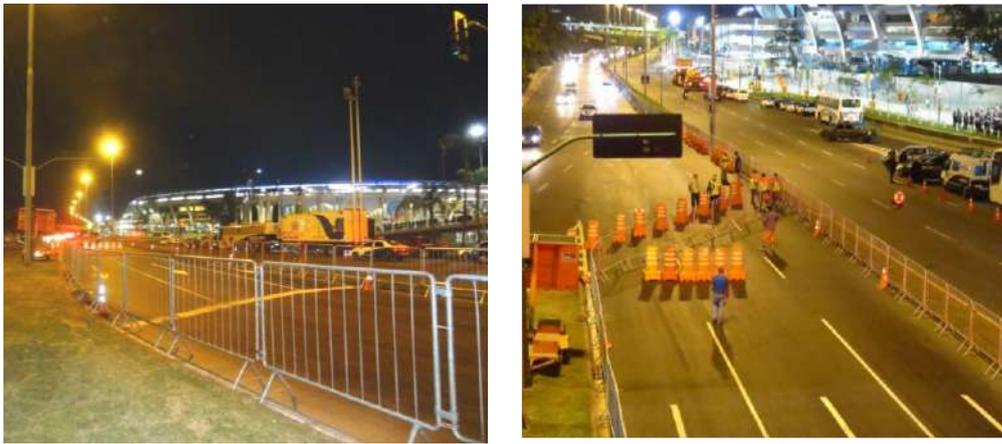


Figura 32. Grades utilizadas na Copa do Mundo



Figura 33. Guardas municipais informando pedestres para evitar que o público pulasse as grades

As grades baixas contratadas foram utilizadas principalmente para direcionar o público (Figura 34). Ela foi colocada inicialmente junto à estação de trem de São Cristóvão e no Viaduto Oduvaldo Cozzi (no acesso por São Cristóvão), para segregar os pedestres dos veículos, conforme Figura . A partir do quarto jogo, grades baixas também foram colocadas na esquina da Rua São Francisco Xavier com a Rua Morais e Silva para evitar travessia irregular de pedestres. Elas eram montadas e desmontadas todos os dias de operação no Maracanã.



Figura 34. Grades baixas utilizadas na Copa do Mundo

# VEÍCULOS ESTRANGEIROS



## 8. VEÍCULOS ESTRANGEIROS

Um ponto que teve atenção diferenciada entre a Copa das Confederações e a Copa do Mundo, em função da participação de seleções da América do Sul, foi a possibilidade do deslocamento de torcedores utilizando veículos fretados, ônibus e vans, para chegar à Cidade e acessar a área do Estádio, comprometendo a estratégia divulgada, baseada no transporte público. Além disso, percebeu-se uma movimentação de agências de turismo buscando levar clientes ao Maracanã em ônibus e vans.

Para atender essa demanda e evitar reflexos no trânsito foi publicado o Decreto nº 38756 de 28 de maio de 2014 que estabeleceu regras específicas para os veículos de transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento. Os veículos fretados que acessassem o Rio de Janeiro durante todo o período da Copa do Mundo deveriam se dirigir para a Ilha do Fundão (UFRJ), e ficar estacionados por todo o período em que permanecessem na cidade. Assim, os passageiros também deveriam utilizar o transporte público para deslocarem-se no município.

A UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro) estava em período de férias durante todo o período da Copa do Mundo, o que viabilizava a operação. E o atendimento aos torcedores seria feito pelas linhas de ônibus que fazem ligação Fundão – Del Castilho, inclusive nos finais de semana, se necessário.

Para alertar motoristas e passageiros, foram distribuídos folhetos explicativos, conforme Figura 35. Esses folhetos ficaram disponíveis nos sites do DETRO e da ANTT, além de ser distribuídos para as embaixadas, que ajudaram nas traduções. Foram feitos folhetos em português, inglês, espanhol e francês.

Além disso, foram implantadas faixas de orientação específicas para os veículos fretados, nas principais vias de acesso ao Rio de Janeiro, para que seguissem para a Ilha do Fundão, conforme Figura 36.



## 2014 FIFA World Cup Brazil™

# VEÍCULOS FRETADOS: SEGUIR FUNDÃO



**Decreto 38.756 de 28 de maio de 2014**

Os veículos fretados que acessarem o Rio de Janeiro durante o período da Copa do Mundo, de 12 de junho a 13 de julho, deverão dirigir-se para a Ilha do Fundão, onde ficarão estacionados por todo o período que permanecerem na cidade.

Os passageiros devem utilizar o transporte público para deslocarem-se no município. A Ilha do Fundão é atendida por linhas de ônibus que fazem a integração com a estação de metrô Del Castilho.

*Municipal Decree 38.756 May 28, 2014*

*All chartered vehicles entering the City of Rio de Janeiro during the World Cup (June 12th until July 13th) must proceed to Ilha do Fundão, where they shall park and remain for the duration of their stay in the City.*

*From there, passengers will be directed to use public transportation. Ilha do Fundão is served by bus lines that offer connections to the Del Castilho subway station.*



Rodovias de acesso ao Rio

Highways to Rio

fretados  
chartered vehicles

Estacionamento Ilha do Fundão

Ilha Fundão Parking lot

passageiros  
passengers

Integração para Estação Del Castilho

Transfer to Del Castilho Subway station

Transporte Público

Public Transportation

Destino

Destination

Figura 35. Panfletos específicos para veículos de fretamento de passageiros

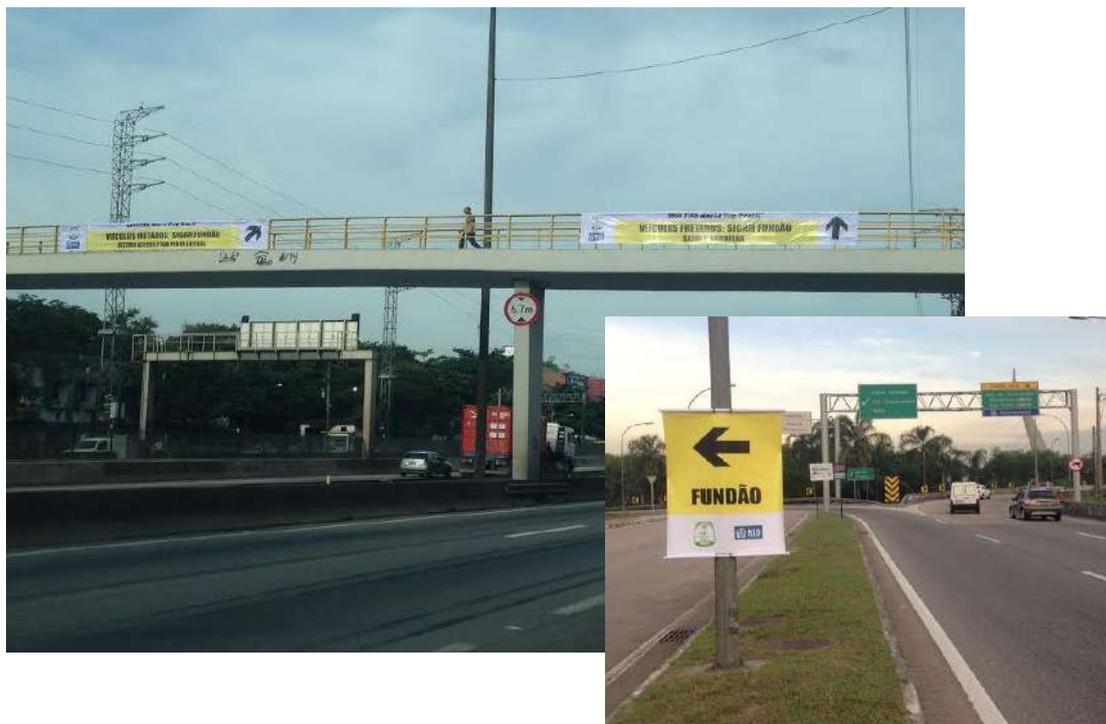


Figura 36. Sinalização indicativa para Ilha do Fundão

Já os fretados regulares da cidade estavam autorizados a circular normalmente no período da Copa do Mundo. No entanto, nos dias de jogos no Maracanã, das 9 (nove) horas da

manhã até 3 (três) horas após o término de cada partida, não foi permitido o acesso de nenhum ônibus ou van fretados no interior do polígono de entorno do Maracanã.

Esse polígono, conforme Figura 37, era delimitado pelas seguintes vias (excluindo-as da restrição): Av Francisco Bicalho, pista lateral; R. Elpídio Boamorte; Descida do Viaduto dos Marinheiros; Av. Paulo de Frontin; R. João Paulo I; R. Dr. Satamini; Av. Heitor Beltrão; R. Conde de Bonfim; R. José Higino; R. Barão de Mesquita; R. Barão de São Francisco; Viaduto Agenor de Oliveira; R. Visconde de Niterói; R. Ana Néri; R. São Luís Gonzaga; R. Campo de São Cristóvão; R. Figueira de Melo; R. Francisco Eugênio.

Foi definido para se enquadrar também aos planos de contingência desenvolvidos após as inúmeras manifestações em 2013. Portanto, os bloqueios de fretado foram posicionados também para possíveis contingências.



Figura 37. Polígono de bloqueio de fretados

No dia 22 de junho e 4 de julho esse polígono de restrição de circulação foi montado às 7h da manhã devido o horário de início dos jogos, às 13h. Na partida final, o horário foi adiantado já que os fechamentos foram iniciados no dia anterior à partida.



Figura 38. Bloqueio de fretados

O esquema especial contou ainda com apoio de órgãos federais, ANTT, DETRO, PRF e também das concessionárias das rodovias de acesso à cidade.

O Fundão (UFRJ) foi utilizado como bolsão de estacionamento apenas em três jogos, dia 18 e 25 de junho e dia 13 de julho (Figura 39) e não recebeu o fluxo esperado. O local de parada era na Avenida Carlos Chagas Filho, atrás do Hospital Universitário e a sinalização dentro da Ilha foi colocada por meio de banners em estruturas metálicas já existentes nos canteiros da universidade.



Figura 39. Ônibus estacionados na Ilha do Fundão

Grande parte do público latino chegou ao Rio de Janeiro de carro, motor homes e trailers disposto a acampar na cidade e pouco aderiram ao bolsão do Fundão. Eles se deslocaram direto para Copacabana e estacionaram em diversos locais irregulares. Para atender a essa demanda e regularizar a situação, o Terreirão do Samba(no Centro) foi aberto para estacionamento e acampamento. Já no dia da partida final, houve necessidade de utilizar também o Sambódromo e o Campo de São Cristóvão como estacionamento, devido à demanda de 900 veículos, conforme Figura 40. As pessoas acampadas tiveram até o dia 16 de julho para deixar o local.



Figura 40. Locais destinados para estacionamento de carros e motor homes estrangeiros

# SINALIZAÇÃO



# 9. SINALIZAÇÃO

A partir do dia 04 de junho de 2014, foi instalada sinalização especial de orientação nas principais rotas da cidade. Elas indicavam o estádio, o IBC, tickets centers, aeroportos e as principais zonas hoteleiras, conforme Figura **Erro! Fonte de referência não encontrada.41**.



Figura 41. Sinalização especial de orientação

Ao todo, 7 placas de 2,5 x 1,2m foram reaproveitadas integralmente da Copa das Confederações, substituindo apenas o logo e o look. Outras 115 foram reaproveitadas parcialmente, substituindo logo, look, mensagens e setas. Além das placas reutilizadas, foram produzidas 64 novas placas de 1,00 x 0,75m para indicar os estacionamentos do público FIFA. Não houve perda de sinalização. Uma placa sofreu atos de vandalismo, mas foi possível limpar e reimplantar. Essa sinalização terminou de ser retirada no dia 17 de julho.

Além disso, toda a cidade recebeu sinalização especial de orientação para pedestres. Foram ao todo 3.700 peças de sinalização instaladas na cidade, entre *blimps*, mobiliário urbano, torres, adesivos e sentinelas (figura 42).



Figura 42. Sinalização especial de orientação para pedestres

# EVENTOS COMPLEMENTARES



# 10. EVENTOS COMPLEMENTARES

Diversos eventos ocorreram paralelamente ao Maracanã na cidade do Rio de Janeiro, como o Fifa Fan Fest em Copacabana, o Alzirão, que é um evento tradicional com exibição pública do jogo em telão no bairro da Tijuca e o FIFA For Hope, competição esportiva com 32 times de jovens, na Vila Olímpica do Caju.

## 10.1. FIFA FAN FEST

A FIFA FAN Fest ocorreu todos os dias que tiveram jogos da Copa, das 11h às 23h na praia de Copacabana, conforme Figura 43. O palco foi posicionado na altura da Avenida Princesa Isabel e a entrada do público ocorreu na altura da Rua Rodolfo Dantas. A capacidade da arena era de 20 mil pessoas, porém um telão sem som na altura da Rua Fernando Mendes era ligado quando o público excedia esse número. O dia com maior público dentro da arena foi em 5 de julho, sábado, quando passaram 55.533 pessoas pelo evento.



Figura 43. FIFA Fan Fest na orla de Copacabana

A operação de trânsito para esse evento se iniciou no dia 11 de junho, com a implantação da proibição de estacionamento, e encerrou no dia 13 de julho, com a partida final da Copa do Mundo. Para chegada ao evento, foi incentivado o uso da estação de metrô Siqueira Campos.

Foram utilizados ao todo sete painéis de mensagens variáveis informando sobre o fechamento e os desvios. Esses painéis estavam localizados em Ipanema, Botafogo e Lagoa, além de um na própria Avenida Atlântica, incentivando os motoristas a darem preferência às vias no entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas nos dias em que foi necessário o fechamento da pista da orla..

A operação de trânsito ficou durante todos os dias de evento com seu efetivo mínimo. No entanto, a operação recebia reforço de vinte operadores nos dias de jogos do Brasil.

Inicialmente, o planejamento previa bloqueios de trânsito apenas como contingência. Nesse caso, o fluxo de tráfego da Avenida Atlântica sentido Centro (pista da orla) seria desviado para a Rua Figueiredo de Magalhães, conforme Figura 44.

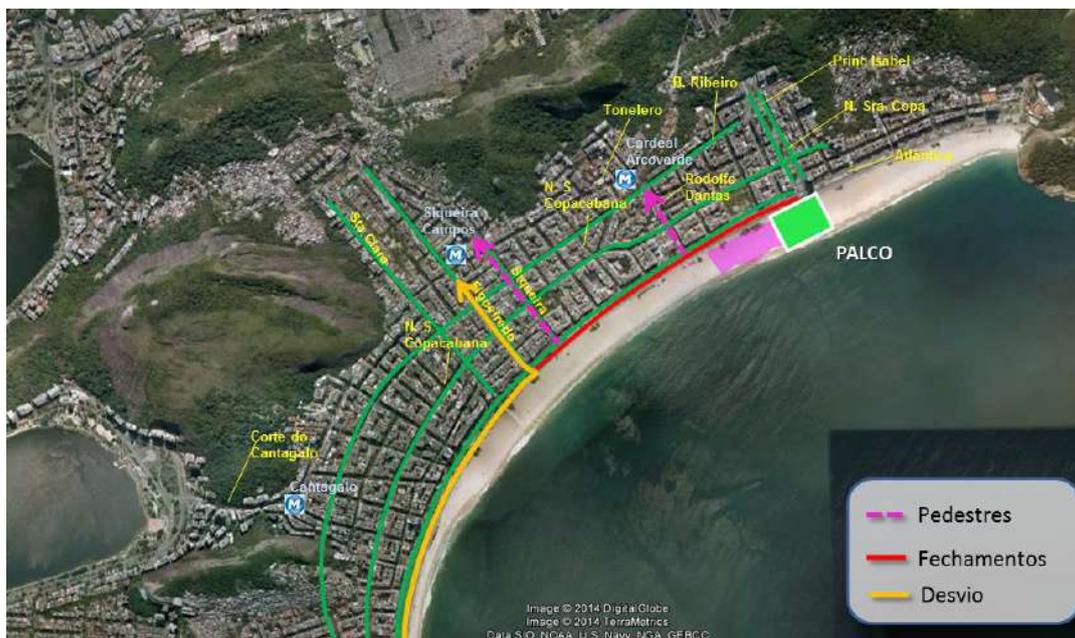


Figura 44. Fechamento na pista junto à orla a partir da Rua Figueiredo de Magalhães

Para preservar esse desvio de trânsito, além dos locais onde já existe regulamentação de proibição, o estacionamento também ficou proibido nas seguintes vias: Rua Figueiredo de Magalhães, entre Avenida Atlântica e Avenida Nossa Senhora de Copacabana, Avenida Nossa Senhora de Copacabana, entre Princesa Isabel e Rua Santa Clara e Rua Rodolfo Dantas, em toda sua extensão.

O que aconteceu, no entanto, é que após o primeiro jogo do Brasil foi observada a necessidade de ajustes operacionais. Já nos segundo jogo da Seleção Brasileira, terça-feira, dia 17 de junho, foi feito o fechamento da pista junto à orla da Avenida Atlântica entre a Rua Figueiredo de Magalhães e a Princesa Isabel, trinta minutos antes do início do jogo.

Além disso, nos dias de feriado decretado com jogos do Brasil foi montada área de lazer (fechamento para veículos na pista junto à orla da Avenida Atlântica, com inversão da mão da pista junto às edificações). Meia hora antes do jogo era feito também o bloqueio na pista junto às edificações, desviando todo o tráfego pela Rua Figueiredo de Magalhães, conforme Figura 45.



Figura 45 Fechamento da pista junto às edificações na altura da R. Figueiredo de Magalhães

Para garantir a fluidez no bairro, foi necessário ainda proibir o estacionamento na Rua Barata Ribeiro, nesses dias, em toda a extensão. O jogo do Brasil que ocorreu no sábado, dia 12 de julho, recebeu o mesmo esquema de tráfego.

## 10.2. ALZIRÃO

O Alzirão é um evento realizado nas ruas Alzira Brandão e Conde de Bonfim, bairro da Tijuca, atraindo quantidade significativa de público, que vai para o local para assistir aos jogos do Brasil em telões. Foi implantado esquema especial de tráfego na região nos dias de jogos do Brasil, exceto na disputa pelo terceiro lugar (Tabela 4).

Tabela 4 - Dias e horários do Alzirão

Data	Horário do evento	Horário do jogo
12/06/201	14 às 22h	17h
17/06/201	13 às 22h	16h

<b>23/06/20:</b>	14 às 22h	17h
<b>28/06/20:</b>	10 às 21h	13h
<b>04/07/20:</b>	14 às 22h	17h

A Rua Alzira Brandão e a Rua Conde de Bonfim, entre Rua dos Araújo e Rua Valparaíso, foram interditadas ao tráfego sempre 3 horas antes do jogo do Brasil. A reabertura ocorreu às 22h. O desvio foi feito pela Rua Marquês de Valença, Rua Pereira de Siqueira e Rua São Francisco Xavier, conforme Figura 46.

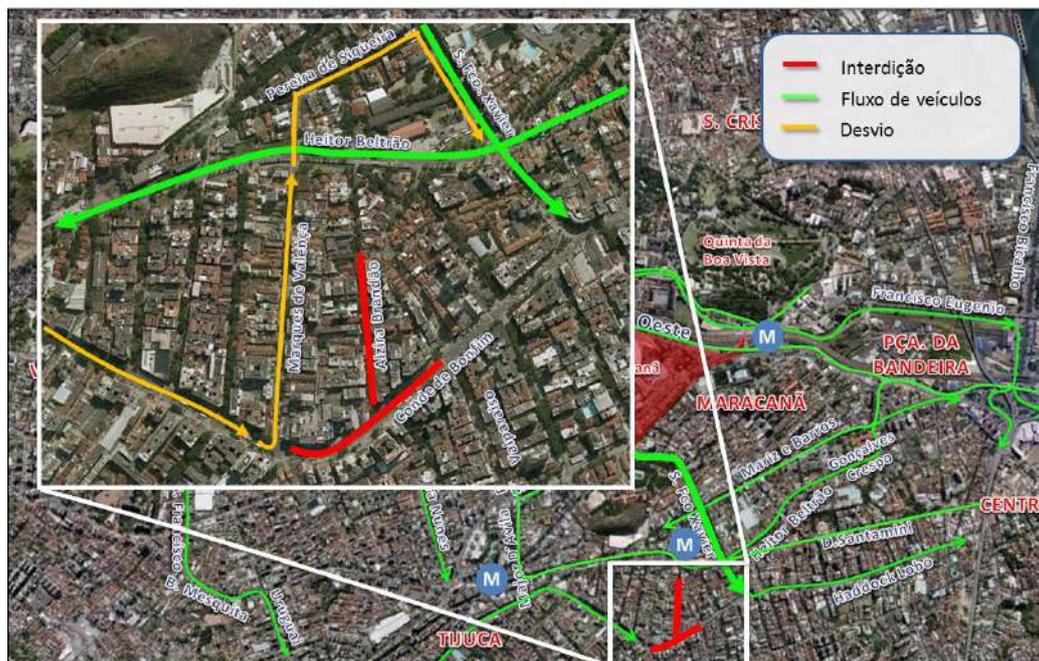


Figura 46. Fechamento de tráfego e desvios para a operação Alzirão

Devido às interdições e a montagem de estruturas, às 00h dos dias de jogos do Brasil o estacionamento ficava proibido nas seguintes vias:

- Rua Marquês de Valença;
- Rua Conde de Bonfim entre Rua dos Araújo e Valparaíso;
- Rua Alzira Brandão, entre Eduardo Ramos e Conde de Bonfim;
- Rua Heitor Beltrão, entre São Francisco Xavier e Marques de Valença.

Corroborando para a estratégia de mobilidade por transporte público, os torcedores eram incentivados a chegar ao evento pela estação de metrô São Francisco Xavier.

Os dias mais críticos foram as oitavas e quartas de final, quando havia tanto operação no Maracanã quanto no Alzirão, ambos na mesma região. Apesar da sobreposição de desvios usando a rota da Rua São Francisco Xavier, nenhuma retenção considerável foi constatada. Os painéis de mensagens variáveis que estavam posicionados para atender a operação do Maracanã e podiam apoiar também a operação Alzirão, tinham mensagens alteradas para incentivar principalmente a rota pela Avenida Maracanã.

## 10.3. ALMOÇO DE CHEFES DE ESTADO

Antes do jogo da final no Maracanã, dia 13 de julho, aconteceu um almoço de chefes de Estado no Palácio Guanabara. Em função do pedido das Forças de Segurança, a Rua Pinheiro Machado foi interditada ao tráfego de veículos nos dois sentidos às 11h. Os veículos que seguiam sentido Centro foram desviados pela Rua Senador Vergueiro, Rua do Catete, Largo do Machado e Rua das Laranjeiras. Já os veículos que seguiam sentido Botafogo foram desviados pela Rua das Laranjeiras, Rua Soares Cabral, Viaduto Jardel Filho, Rua Conde de Baependi, Rua Marquês de Abrantes e Praia de Botafogo. Em alguns momentos o Túnel Santa Bárbara sentido Botafogo também foi bloqueado.

Esse almoço estava inicialmente previsto para ocorrer no Centro de convenções Sulamérica, Avenida Paulo de Frontin, muito próximo a Praça da Bandeira onde estariam localizados os dois PVVs. Além disso, por estar muito próximo ao elevador Engenheiro Freyssinet, existia a possibilidade de ele ter que ser fechado por medida de segurança, inviabilizando a rota de chegada ao Maracanã de delegações, autoridade e convidados FIFA.

Assim, para minimizar os possíveis impactos no trânsito, em esforço conjunto dos órgãos de segurança e da Prefeitura, foi possível mudar o local de almoço (que passou a ser no Palácio Guanabara), embora a preferência dessas entidades fosse pela Escola Militar na Ilha de Villegagnon.

# INFLUÊNCIA DO EVENTO NO TRÂNSITO DA CIDADE



# 11. INFLUÊNCIA DO EVENTO NO TRÂNSITO DA CIDADE

Nos dias de jogos do Brasil foi decretado ponto facultativo para os servidores públicos federais e municipais a partir de 12h. Nesses dias, observou-se um rush antecipado, próximo ao horário do almoço, conforme pode ser visto na Figura 47. Devido a esse rush antecipado, a faixa reversível da Praça da Bandeira teve seu horário adiantado e foi montada das 12h às 15h.

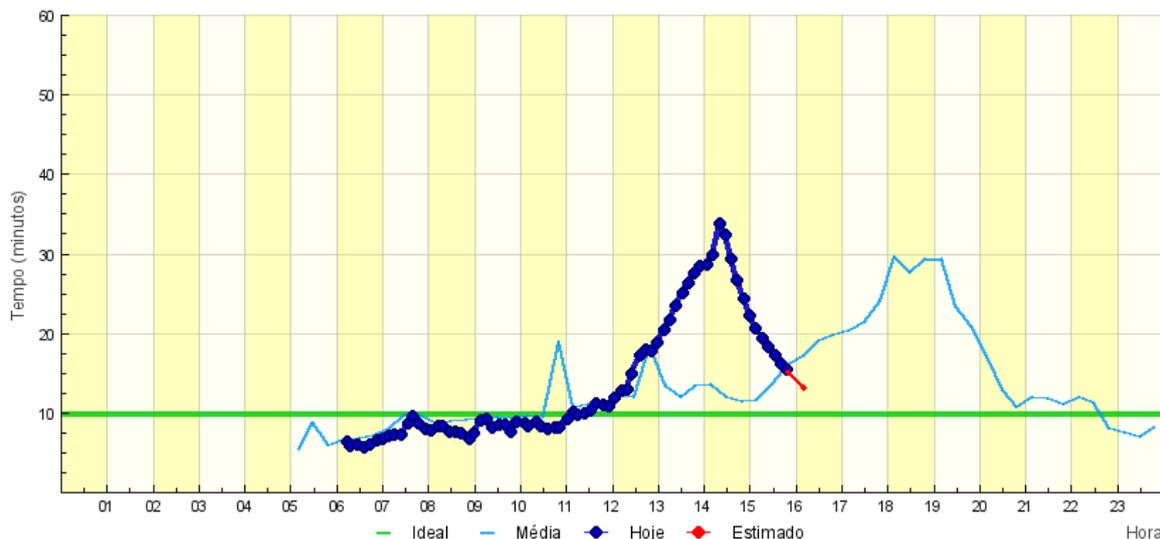


Figura 47 - Tempo de viagem em trecho do corredor Radial Oeste/Av. 24 de maio no dia 12 de junho

Além disso, foi observada uma redução do fluxo de tráfego em todos os jogos do Brasil, nas principais vias da cidade. Conforme Figura 48, nota-se que essa redução chegou a mais de 30% na sexta-feira, quando foi decretado feriado. Assim, a velocidade dessas vias também aumentou na maioria dos dias de jogos.

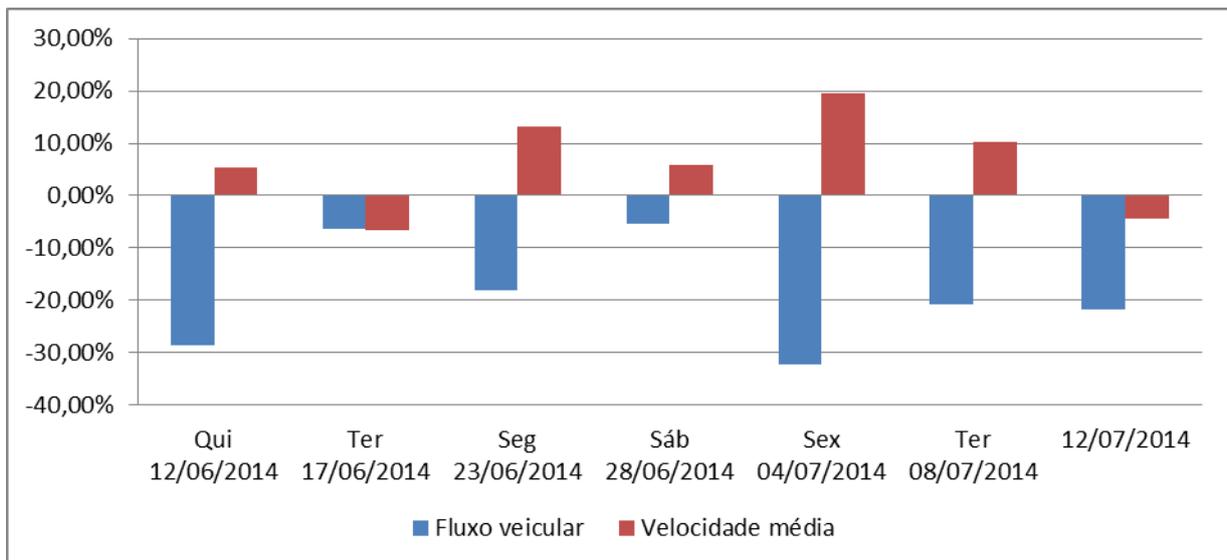


Figura 48. Variação do fluxo veicular e da velocidade média das principais vias da cidade, nos dias de jogo do Brasil, em relação ao período anterior à Copa do Mundo.

Nos horários mais próximos ao início do jogo e logo após o fim da partida essa redução foi ainda mais significativa. Nos dias uteis em que houve jogo do Brasil foi observado um aumento do fluxo de tráfego, entre 4 e 2 horas antes da partida, conforme Figura 49. Esses dados corroboram para o rush antecipado com aumento do tempo de viagem.

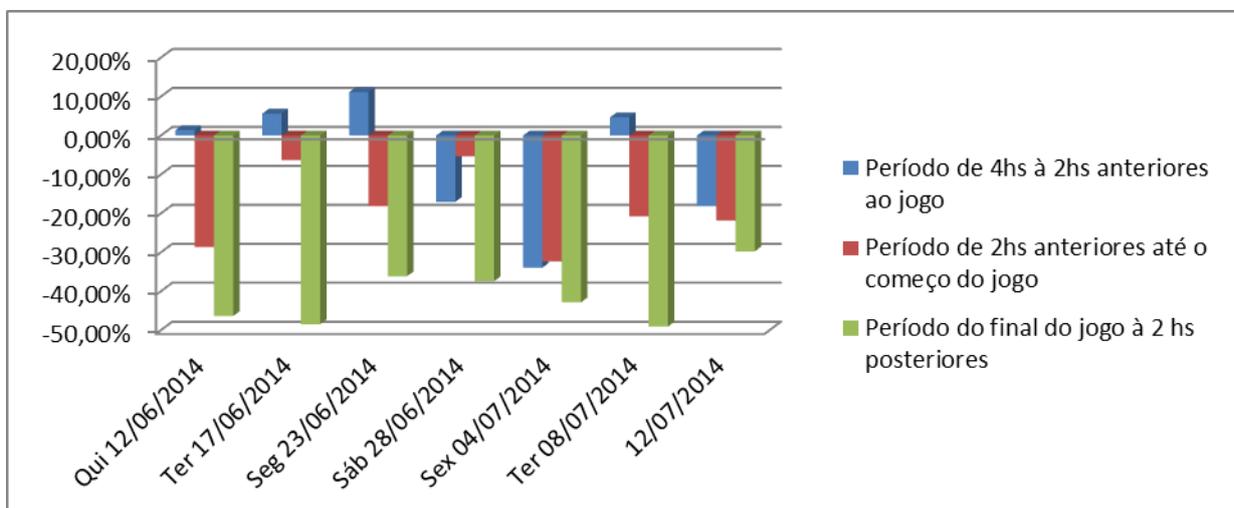


Figura 49. Variação no fluxo veicular das principais vias nos dias de jogo do Brasil em relação ao período anterior à Copa do Mundo

Já nos dias em que houve jogo no Maracanã o fluxo nas principais vias da cidade foi reduzido e houve aumento da velocidade, mesmo nos finais de semana, Figura 50.

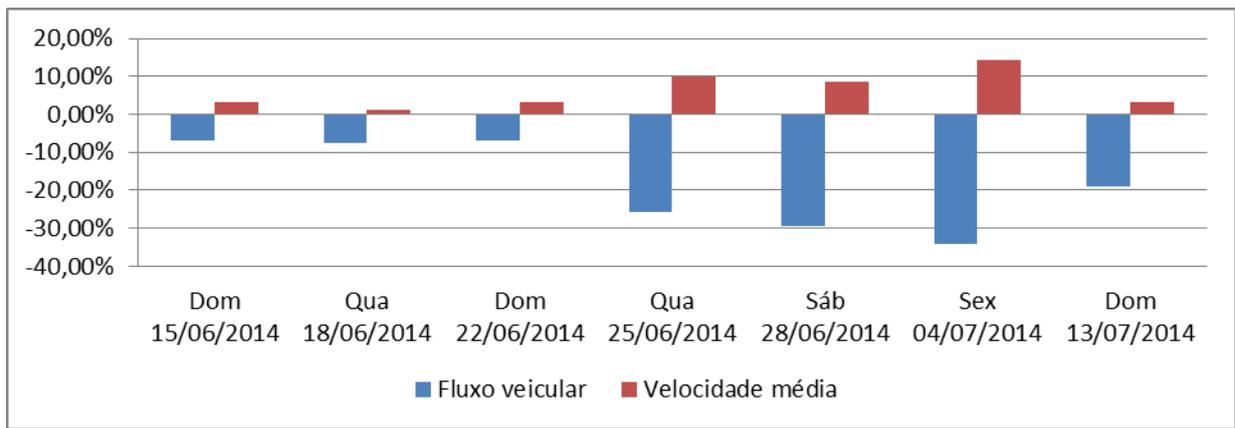


Figura 50. Variação do fluxo veicular e da velocidade média em dias de jogos no Maracanã.

Próximo ao horário do jogo, assim como nos jogos do Brasil, a redução foi ainda maior, Figura 51. Na quarta-feira, dia 18 de junho, houve um aumento do fluxo de tráfego entre 4 e 2h antes do jogo devido o feriado a partir de 12h. Porém, mesmo com o aumento do fluxo, a velocidade foi 12% que em horário de rush nos dias uteis nas principais vias da cidade.

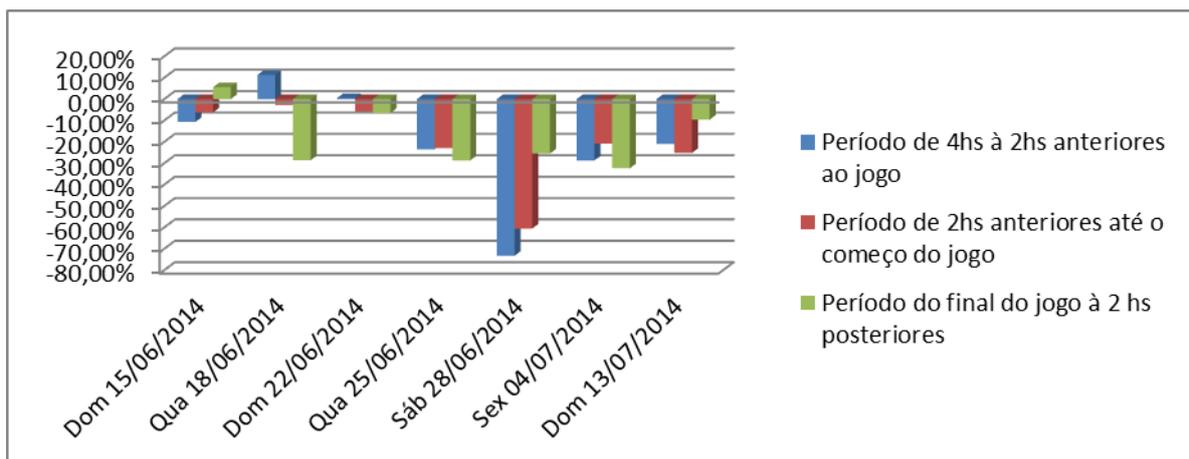


Figura 51. Variação de fluxo veicular nos dias de jogos no Maracanã.

# CONCLUSÕES



## 12. CONCLUSÕES

O grande desafio da Copa do Mundo para a mobilidade no Rio de Janeiro era compatibilizar uma grande quantidade de vias interditadas no entorno do Maracanã com os deslocamentos de espectadores para os jogos, gerando mínimos reflexos para o cotidiano da cidade.

Deve ser levado em consideração também que, durante a Copa, a região portuária passava por obras de revitalização, com várias vias fechadas impactando a chegada à cidade e também à região do Maracanã.

A estratégia adotada, priorizando o transporte público, demonstrou sucesso comprovado através dos relatórios de utilização do Metrô-Rio, onde se verificou que a maioria dos espectadores fez uso desse meio de transporte. Da mesma forma, a manutenção da fluidez no entorno do estádio em todos os jogos permitiu que a chegada ao Maracanã se desse de forma rápida e confortável para as delegações, árbitros e autoridades, que tiveram seus deslocamentos realizados dentro do tempo programado.

Cabe ressaltar que a possibilidade de sediar a Copa das Confederações 2013 como evento teste foi fundamental para avaliar o planejamento proposto e promover ajustes operacionais. Desta forma, a Copa do Mundo foi realizada com plano de mobilidade e operação já testados e ajustados.

Entende-se que o gerenciamento da demanda para o período do evento foi eficaz. Nos dias de semana, situação mais crítica sob ponto de vista da mobilidade, os feriados decretados cumpriram sua função de reduzir a quantidade de veículos em circulação. Como resultado, os transportes públicos foram capazes de atender a demanda e o escoamento na saída do evento também foi rápido e eficiente.

Outro ponto a destacar foi a intensa colaboração da população, evitando o uso do carro particular, em especial nos arredores, que seguiram a recomendação de uso do transporte público. Neste sentido, a estratégia de divulgação se mostrou adequada.

O resultado final pode ser entendido como um plano de mobilidade aprovado pela população e pela imprensa, contemplando a utilização dos transportes públicos de alta capacidade, medidas adequadas de gerenciamento de demanda, turistas e visitantes bem recebidos e principalmente gerando otimismo e credenciando a cidade para enfrentar um desafio ainda maior: as Olimpíadas 2016.

# ANEXOS



## ANEXO I

### DECRETO Nº 38365 DE 11 DE MARÇO DE 2014

***Decreta feriado municipal, nos dias que menciona, e dá outras providências.***

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor e

CONSIDERANDO a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 no período de 12 de junho a 13 de julho de 2014, com partidas marcadas para a Cidade do Rio de Janeiro nos dias 15, 18, 22, 25 e 28 de junho e 04 e 13 de julho de 2014;

CONSIDERANDO o disposto no art. 3º da Lei 5.591, de 11 de junho de 2013, que autorizou o Chefe do Poder Executivo a decretar feriado no período de realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014;

CONSIDERANDO que as partidas dos dias 18 e 25 de junho e 04 de julho realizar-se-ão quarta-feira às 16h00min, quinta-feira às 17h00min e sexta-feira às 13h00min, horário oficial de Brasília, respectivamente;

CONSIDERANDO a necessidade de reduzir o fluxo de veículos na cidade do Rio de Janeiro nos dias 18 e 25 de junho e 04 de julho de 2014, de modo a minimizar os transtornos para a população, agilizar o deslocamento das pessoas e garantir a segurança e o sucesso do evento;

CONSIDERANDO o trânsito da Cidade, já saturado, em função de sua frota de mais de dois milhões e meio de veículos, não comporta o fechamento de vias ou obstruções temporárias para receber os milhares de torcedores que acompanharão os jogos da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014;

CONSIDERANDO que a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 implicará em um aumento natural do fluxo de veículos e pessoas nas vias públicas;

#### **DECRETA:**

Art. 1º Fica decretado feriado, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, nos dias 18 e 25 de junho, a partir do meio dia, e no dia 04 de julho de 2014, excluídos desta previsão os expedientes nos órgãos cujos serviços não admitam paralisação, tais como Unidades de Saúde, básicas e hospitalares, públicas e privadas, e os serviços de transporte público.

§1º. Não haverá feriado nos seguintes estabelecimentos, que deverão funcionar regularmente:

I – Comércio de rua;

II – Bares;

III – Restaurantes;

IV – Centros comerciais e shopping centers;

V – Galerias;

VI – Estabelecimentos culturais;

VII - Pontos turísticos;

VIII – Empresas na área de turismo;

IX – Hotéis; e

X - Empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens;

§2º. Não haverá feriado nos seguintes órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta do Município do Rio de Janeiro, que deverão funcionar regularmente:

- I – Gabinete do Prefeito;
- II – Coordenadoria do Centro Administrativo São Sebastião – CASS;
- III – Rio Eventos Especiais – RIOEVENTOS;
- IV – Secretaria Municipal da Casa Civil – CVL;
- V – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A – CDURP;
- VI – Empresa Municipal de Informática – IPLANRIO;
- VII – Secretaria Municipal de Governo – SMG;
- VIII – Secretaria Extraordinária de Proteção e Defesa do Consumidor – SEDECON;
- IX – Secretaria Especial de Ordem Pública - SEOP;
- X – Guarda Municipal do Rio de Janeiro - GM;
- XI – Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos – SECONSERVA;
- XII – Companhia Municipal de Limpeza Urbana – COMLURB;
- XIII – Companhia Municipal de Energia e Iluminação – RIOLUZ;
- XIV – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social – SMDS;
- XV – Secretaria Municipal de Saúde – SMS;
- XVI – Secretaria Municipal de Cultura – SMC;
- XVII – Fundação Planetário da Cidade do Rio de Janeiro – PLANETÁRIO;
- XVIII – Secretaria Municipal de Transportes – SMTR;
- XIX – Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro – CET-RIO;
- XX – Secretaria Especial de Turismo – SETUR;
- XXI – Empresa de Turismo do Município do Rio de Janeiro – RIOTUR;
- XXII – Subprefeitura da Barra e Jacarepaguá;
- XXIII – Subprefeitura da Zona Sul;
- XXIV – Subprefeitura da Grande Tijuca;
- XXV – Subprefeitura da Zona Norte;
- XXVI – Subprefeitura da Zona Oeste;
- XXVII – Subprefeitura do Centro e Centro Histórico; e
- XXVIII – Subprefeitura da Ilha do Governador.

§3º. O Parque da Quinta da Boa Vista e o Jardim Zoológico da Cidade do Rio de Janeiro ficarão fechados para o público nos dias de jogos no Maracanã (15, 18, 22, 25 e 28 de junho e 04 e 13 de julho de 2014).

Art. 2º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 11 de março de 2014; 450º ano da fundação da Cidade.

## ANEXO II

### DECRETO Nº 38838 DE 20 DE JUNHO DE 2014

***Altera o Decreto nº 38.365, de 11 de março de 2014, para ampliar o horário do feriado no dia 25 de junho de 2014 e dá outras providências.***

O Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor e Considerando a solicitação das Forças de Segurança Pública no sentido de antecipar o fechamento de vias no entorno do Estádio do Maracanã, onde se realizarão os jogos da Copa do Mundo FIFA 2014, para maior controle de acesso de pessoas e segurança do evento;

#### **Decreta:**

**Art. 1º** Fica ampliado para horário integral o feriado do dia 25 de junho de 2014, no âmbito do Município do Rio de Janeiro.

**Art. 2º** Ficam mantidos o horário integral do feriado do dia 04 de julho de 2014 e os demais termos do Decreto nº 38.365, de 11 de março de 2014.

**Art. 3º** Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 20 de junho de 2014; 450º ano da fundação da Cidade.

EDUARDO PAES

## ANEXO III

### DECRETO Nº 38366 DE 11 DE MARÇO DE 2014

***Dispõe sobre a autorização para realização de eventos na Cidade do Rio de Janeiro, bem como sobre a interrupção de obras e reparos programados em logradouros públicos, nos períodos que menciona, e dá outras providências.***

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor e

CONSIDERANDO a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 no período de 12 de junho a 13 de julho de 2014, com partidas marcadas para a Cidade do Rio de Janeiro nos dias 15, 18, 22, 25 e 28 de junho e 04 e 13 de julho de 2014;

CONSIDERANDO que o período de exclusividade da FIFA tem início no dia 22 de maio e término no dia 18 de julho de 2014;

CONSIDERANDO o trânsito da Cidade, já saturado, em função de sua frota de mais de dois milhões e meio de veículos, não comporta o fechamento de vias ou obstruções temporárias para receber os milhares de torcedores que acompanharão os jogos da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014;

CONSIDERANDO a necessidade de centralizar a coordenação de realização dos eventos que ocorrerão na Cidade do Rio de Janeiro nos referidos períodos;

CONSIDERANDO que a realização desses eventos implicará em um aumento natural do fluxo de veículos e pessoas nas vias públicas;

CONSIDERANDO que nesse período as obras e reparos programados em logradouros públicos causariam sérios transtornos ao movimento do público em geral;

#### **DECRETA:**

Art. 1º. Ficam revogadas todas as autorizações concedidas para a realização de eventos na Cidade do Rio de Janeiro, no período de 22 de maio a 18 de julho de 2014, correspondente a Copa Mundo FIFA Brasil 2014.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para realização de eventos que já tenham sido deferidos, bem como todo e qualquer novo pedido de autorização, deverão ser encaminhados à Secretaria Municipal de Ordem Pública – SEOP, que, sem prejuízo das exigências estabelecidas pela legislação em vigor, deverá ainda solicitar parecer à Secretaria Especial de Turismo – SETUR acerca da conveniência e oportunidade de realização do evento nos períodos definidos no caput.

Art. 2º. Todas as obras e reparos programados em logradouros públicos deverão ser interrompidos pelo período de 22 de maio a 18 de julho de 2014.

§1º. Em casos excepcionais, devidamente justificados, e a critério do Presidente da SC/COR, poderão ser toleradas obras e reparos programados dentro do período acima especificado.

§2º. As licenças com prazo em vigor, que forem afetadas pelo disposto no artigo anterior, serão automaticamente prorrogadas por igual número de dias, a partir da data da liberação das obras.

## ANEXO IV

1) Resolução "N" SEOP 164, de 07/05/2014; suspende o funcionamento da feira de ambulantes da Rua Heitor Beltrão nos dias 15 e 22/06 e 13/07 (feira dos passarinhos)

2) Resolução "N" SEOP 165, de 21/05/2014; altera o esquema de funcionamento de feiras livres na forma que menciona:

- 17/06 (3ª feira) - FL 166 Rua Jorge Rudge; antecipação do fechamento para às 12h (possibilidade de concentração de público - jogo do Brasil às 16h)

- 18/06 (4ª feira) - FL 153 Rua Visconde de Figueiredo; antecipação do fechamento para às 12h (jogo no Maracanã às 16h)

- 22/06 (domingo) - FL 007 Rua Vicente Licínio; antecipação do fechamento para às 12h ((jogo no Maracanã às 13h )

- 25/06 (4ª feira) - FL 153 Rua Visconde de Figueiredo; antecipação do fechamento para às 12h (jogo no Maracanã às 17h)

- 28/06 (sábado) - FL 027 Rua Prof. Manoel de Abreu; suspensão do funcionamento (jogo no Maracanã às 17h)

- 04/07 (6ª feira) - FL 047 Rua Alzira Brandão; suspensão do funcionamento (possibilidade de funcionamento do "Alzirão")

- 13/07 (domingo) - FL 007 Rua Vicente Licínio; antecipação do fechamento para às 12h (final no Maracanã às 16h)

3) Resolução "N" SEOP 167, de 21/05/2014; que determina o remanejamento de ambulantes no entorno do estádio do Maracanã, em função da necessidade de se garantir adequada mobilidade do público.

4) Resolução "N" SEOP 166, de 21/05/2014; que determina o remanejamento de ambulantes ponto fixo da Praia de Copacabana a partir de 22/05.

1) Portaria "N" F/CCU determinando o não funcionamento da Feirarte V - Praça do Lido, no dia 28/06 (sábado) e, por ocasião de jogos do Brasil; a fim de se assegurar a mobilidade da grande quantidade de público.

2) Resolução "N" SEOP autorizando, em caráter excepcional, o funcionamento da Feira Noturna Lapa Legal nos dias 16 e 17/6, 23 e 24/6, 30/6, 1/7, 7 e 8/7. estarei providenciando.

## ANEXO V

### RESOLUÇÃO N.º 2484 DE 06 DE JUNHO DE 2014

*Implanta medidas complementares ao decreto n° 38.365 de 11 de março de 2014.*

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTE, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor e

CONSIDERANDO a realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 no período de 12 de junho a 13 de julho de 2014, com partidas marcadas para a Cidade do Rio de Janeiro nos dias 15, 18, 22, 25 e 28 de junho e 04 e 13 de julho de 2014;

CONSIDERANDO o Decreto n° 38.365 de 11 de março de 2014 que decreta feriado, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, nos dias 18 e 25 de junho, a partir do meio dia, e no dia 04 de julho de 2014;

CONSIDERANDO o Decreto n° 38.055 de 18 de novembro de 2013 que dispõe sobre horário de circulação de veículos de carga e operação de carga e descarga;

CONSIDERANDO o elevado número de deslocamento de veículos de comitivas, no período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014;

CONSIDERANDO a política do município de dar preferência ao transporte público;

#### **RESOLVE:**

Art. 1º Não implantar as áreas de lazer situadas em logradouros públicos da cidade do Rio de Janeiro, nos feriados decretados dias 18 e 25 de junho, a partir do meio dia, e no dia 04 de julho de 2014;

Art. 2º Manter a restrição de entrada, circulação e operação de veículos de carga e descarga como disposto no decreto nº 38.055 de 18 de novembro de 2013 nos feriados decretados dias 18 e 25 de junho, a partir do meio dia, e no dia 04 de julho de 2014;

Art. 3º Manter a faixa exclusiva para ônibus em Copacabana como disposto na Portaria nº 6.713 em 11 de março de 2011 nos feriados decretados dias 18 e 25 de junho, a partir do meio dia, e no dia 04 de julho de 2014;

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor a partir da data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário

## ANEXO VI

### RELAÇÃO DE VIAS COM ESTACIONAMENTO PROIBIDO EM DIAS DE JOGOS

A partir das 17h do dia anterior até 2h após o termino da partida nas seguintes vias:

- Rua Prof. Eurico Rabelo;
- Rua Luiz Gama;
- Rua Moraes e Silva;
- Rua Ibituruna;
- Rua Radialista Waldir Amaral
- Rua Visconde de Itamarati;
- Rua Isidro de Figueiredo;
- Rua Artur Menezes;
- Rua Conselheiro Olegário;
- Avenida Paula Sousa, do lado esquerdo entre a Luiz Gama e a São Francisco Xavier;
- Avenida São Francisco Xavier;
- Rua Paraíba;
- Avenida Presidente Castelo Branco;
- Rua Sousa Dantas
- Professor Manoel de Abreu entre a Radial Oeste e São Francisco Xavier;
- Rua General Herculano;
- Rua Engenheiro Enaldo Cravo Peixoto;
- Rua José Eugênio;
- Avenida Maracanã, em toda extensão da Praça Varnhagen até a Rua Padre Champagnat.
- Rua 8 de dezembro

## ANEXO VII

### EXEMPLOS DE REPERCUSSÃO POSITIVA NA MÍDIA

O GLOBO  
1ª Página

Pág. 1

16/06/2014

1/3

# Mobilidade no Rio é aprovada no 1º teste

## Transporte público teve reforço de frotas na estreia da cidade

Torcedores que foram ao Maracanã para a partida entre Argentina e Bósnia elogiaram plano integrado de transporte coletivo

O plano de mobilidade mon- no horário de pico, não se re-

O DIA – RJ  
Opinião

Pág. 11

19/06/2014

1/1

### EDITORIAL

## *Copa no Rio passa no teste da mobilidade*

**F**oi satisfatório o esquema de transporte para o primeiro jogo do Maracanã da Copa em 'dia útil'. A decretação de feriado após o meio-dia criou um rush no início da tarde que testou a paciência dos cariocas — muitos presos em engarrafamentos — e quase prejudicou o torcedor. Felizmente o metrô atendeu bem à demanda. Meia hora após o apito final, já havia gente de volta em casa. Sem atropelos, sem correrias, sem improvisos. E isso, sim, é considerado legado.

**ASTRAPALHADAS DENTRO DO MARACANÃ**, como exposto neste espaço na terça-feira, são de inteira responsabilidade da Fifa. Comparando a partida de estreia no domingo com a de ontem, houve sensível melhora na oferta de alimentação e na estrutura. Mas, mais uma vez, o que se passa dos portões para dentro é encargo da entidade com sede na Suíça. Do lado de fora, sobretudo no deslocamento dos torcedores, o poder público é quem responde. Não faltou quem trombeteasse o caos absoluto nos transportes, o que não ocorreu.

**O BOM ESQUEMA DO METRÔ** reforça a tese de que a mobilidade deve residir cada vez mais nos trilhos, no transporte de massa. Engarrafamentos como o de ontem irritam a população e trazem prejuízos para todos.

## Maioria no Rio aprova Copa e está otimista com Olimpíada

Pesquisa do Instituto Gerp revela que 59% dos moradores do estado consideram o Mundial um sucesso. Para eles, valeu a pena o Brasil ter organizado a competição. Legado do evento, no entanto, ainda é visto com desconfiança. Entre os entrevistados, 58% acreditam que o Município do Rio tem condições de sediar os Jogos de 2016 com sucesso. **R.6**

## Para jornalistas estrangeiros, Copa no Brasil merece louvor

Correspondentes elogiam organização do Mundial, com destaque negativo para transportes



PALOMASAVEIRA  
palomasaveira@odia.com.br

Enquanto a mídia estrangeira alardeava um possível fracasso da Copa do Mundo no Brasil, antes da competição, hoje, correspondentes internacionais que estão no Rio reconhecem as duras críticas e fazem as previsões cair em terra. O cenário carioca com o estádio a céu aberto, a recepção do povo, além da segurança nas ruas e a organização nos centros de mídia do Maracanã e do Forte de Copacabana são responsáveis pela boa avaliação, ainda que o trânsito e o transporte público desagradem a maioria dos entrevistados. A cidade chegou a ser citada como a melhor sede do país por um britânico. "É uma Copa única". As-



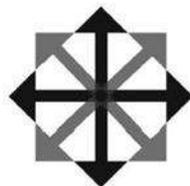
FOTO: ESTRELANDOVIZ

O apresentador Americano Robert Ley: "Está tudo bem organizado e seguro. O melhor são as pessoas e poder trabalhar no Rio. Vou sentir falta"

maior queixa de colegas".

Ela esteve na Copa na Alemanha, em 2006, e decretou: no Brasil, é melhor. "A organização é similar, com dife-





**OBSERVATÓRIO  
DAMOBILIDADE**

CLAUDIO DESOUSA  
claudio.souza@odia.com.br

**O** Rio de Janeiro já pode se considerar aprovado no quesito mobilidade urbana para a Copa do Mundo, tema que gerava tantas preocupações antes da bola rolar. Esta é a opinião de especialistas da área, que lembram, no entanto, que os problemas nos transportes da cidade, fora da competição, continuam a atormentar o dia a dia dos cariocas.

“Pode até ser que o Rio não tenha tirado nota 10, porque houve engarrafamentos também durante a Copa, mas foi aprovado com louvor. O acesso aos jogos do Maracanã por metrô e trem foi perfeito. Os problemas como engarrafamentos nos transportes suppletivos

## Mobilidade no Rio é aprovada na Copa

Problemas no trânsito seguem após torneio, dizem especialistas



Com feriado após 12h, Rio teve os engarrafamentos antecipados, melhorando o acesso aos jogos

## Mobilidade da Copa no Brasil é aprovada, mas com ressalvas

Apesar de engarrafamentos e da queda de viaduto em Belo Horizonte, não houve crises graves, diz especialista



**OBSERVATÓRIO  
DA MOBILIDADE**

Amanda Ralfer  
amanda.ralfer@oobm.com.br

Uma das grandes preocupações dos organizadores da Copa antes de toda a conexão a andar, a mobilidade urbana parece ter sido aprovada por especialistas e público do Mundial, apesar de muitas obras prometidas não terem sido entregues a tempo. É verdade que ocorreram problemas pontuais em algumas cidades-sede, mas nada que tenha comprometido ou atrasado a realização dos jogos ou eventos ligados ao Mundial.

Para o coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT), Nazareno Strassani Afonso, as táticas adotadas para evitar uma situação de colapso no trânsito foram bem sucedidas. "Não houve nenhuma crise consistente e intervenções mais radicais, como ferriadas, foram adotadas no tempo certo, pois não é algo que se faça sem realmente voltar à ne-



Na dia do jogo Brasil x México, o trânsito teve 302 quilômetros de engarrafamentos em São Paulo e até o Rei Pelé perdeu o primeiro tempo

so aos jogos do Maracanã por metrô e trem foi perfeito. Os problemas em transporte se pertencem a uma ocorrência de emergência, não independentes da Copa e

Apesar dos atrasos, obras ficarão como legado

## Turistas dão nota 10 para o Rio e a Copa

Amabilidade da população, comida e as maravilhas do Rio conquistaram visitantes: 'uniu o útil ao agradável'

**BEATRIZ INHUEDES**  
beatriz.inhuedes@odia.com.br

**A** Fifa deu nota 9,25 para a Copa no Brasil. Mas se o Brasil surpreendeu os executivos, apesar das previsões em contrário, para a grande

sionada. Cheguei no Rio há nove dias e fui conhecer a Favela da Rocinha. O lugar é lindo, as pessoas são felizes e sorridentes. Isso é encantador. Antes do Rio, estive em Salvador. São cidades diferentes, com vibrações diferentes, mas prefiro o Rio,

# Terreirão do Samba vira área de camping

Viajantes estacionam trailers e motorhomes no espaço, que conta com apoio da Riotur, CET, Guarda Municipal e Polícia Militar nas áreas de infraestrutura e segurança

DA REDAÇÃO

**E**m tempos de Copa do Mundo, o Rio de Janeiro tem recebido grande número de visitantes vindos de forma não usual. Muitos preferiram chegar à cidade de outra forma, como motorhomes e trailers. Eles estavam espalhados em Copacabana e no Leme. Agora, os viajantes terão o Terreirão do Samba, no Centro, para estacionar seus veículos de viagem.

A decisão de ceder o espaço foi do prefeito Eduardo Paes, já que é um espaço que tem estrutura apta a receber grande número de pessoas. "Queremos receber bem todos os turistas, com especial atenção



**Queremos receber bem todos os turistas, com especial atenção aos vizinhos sulamericanos, que cruzaram distâncias enormes dirigindo com seus familiares e amigos para curtirem a Copa."**

**Eduardo Paes**  
Prefeito

aos vizinhos sulamericanos, que cruzaram distâncias enormes dirigindo com seus familiares e amigos pra curtirem a Copa", disse o prefeito.

O Terreirão do Samba conta com banheiros e a Empresa

Municipal de Turismo (Riotur) colocará equipes de limpeza no local. Além disso, os barracões que costumam trabalhar no carnaval poderão abrir seus espaços para o atendimento desse público, ofere-

cendo alimentação.

Outros órgãos do município também participarão da operação, como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), orientando os motoristas dos veículos sobre como proceder para estacionar no local, e a Guarda Municipal, que colocará agentes para oferecer segurança. Além disso, a Riotur montará um posto temporário de informações turísticas no Terreirão. A PM também foi acionada para dar segurança aos acampados.

"Para os demais campistas, indicamos que busquem o Camping Club do Brasil, no Recreio, que ainda tem vagas", ressaltou o secretário municipal de Turismo, Antonio Pedro Figueira de Mello.

## Rio dá a argentinos espaço no Sambódromo

**LUÍZA FRANCO**  
DO RIO

Num só final de semana, o Rio deve receber 10% do número de argentinos que visitam o país num ano inteiro.

Serão cerca de cem mil, segundo a Secretaria de Estado de Turismo e o Consulado da Argentina. A estimativa se baseia no jogo Argentina x Bósnia, no Maracanã, no dia 15 de junho. Na ocasião, havia 70 mil argentinos na cidade.

Para receber tanta gente, a prefeitura abriu a Praça da Apoteose, no Sambódromo, para os motorhomes (trailer motorizado). O vizinho Terreirão do Samba já funciona há três semanas com esse

propósito. Ao todo, serão cerca de 250 veículos.

Na noite desta quinta (10), o Terreirão já estava lotado, e a Apoteose começava a encher de veículos vindos principalmente de São Paulo.

Entre motorhomes que chegavam e barracas ainda sendo instaladas, estavam os amigos Lucas Tulian, 22, Federico Herrera, 20, e Juan Galeto, 21, que fizeram empréstimos para vir ao Brasil. Deixaram Rosário, na Província de Santa Fé, na segunda (7), e foram para São Paulo.

"Banco, país, amigos, cheques... Quem pudesse emprestar dinheiro, estávamos aceitando", conta Federico.

"Com a Argentina chegan-

do perto da final, deu-se um jeito", completa Lucas, que pegou dinheiro emprestado com o irmão mais velho.

Eles dormem num trailer com outros quatro rapazes.

Há outros motorhomes espalhados pela cidade, como a "Arca de Moisés", nome do ônibus do comerciante Moisés Burat, 31, estacionada em Botafogo. Ele está na cidade desde o início da Copa.

Outras cidades também se preparam para receber argentinos, mas a secretaria prevê que mais de 80% deles fiquem na capital fluminense.

Niterói, município vizinho ao Rio, reservou um espaço com capacidade para receber cerca de 50 automóveis.

AMANHÃ TEM JOGO

## Eles driblam os bloqueios

### Quem mora perto do Maracanã conta como tem convivido e até faturado com a Copa

**Luiza Souto**

luiza.souto@extra.inf.br

Comprovante de residência na mão e espírito esportivo para driblar os bloqueios no trânsito e até, quem sabe, faturar com eles, mesmo que seja apenas amizade. Vizinhos do Maracanã — região que sofrerá desde as 17h de hoje intervenções no trânsito, com proibições de estacionamento

— têm tirado proveito da Copa. Apesar da sujeira após as partidas, o saldo é positivo para Luis Sergio de Araújo Cordeiro, de 57 anos, dono de uma oficina mecânica na Rua São Francisco Xavier:

— Tem gente que reclama da bagunça, mas não tem como fazer omelete sem quebrar ovos. Como fica difícil estacionar nos dias de jogos,

abro para os amigos colocarem o carro. E faço na amizade, não cobro nada. Só tenho a agradecer pela Copa.

Amanhã será feriado integral, e o entorno do estádio começa a ser fechado para veículos às 10h. De frente para o gol, quer dizer, para o Maracanã, a contadora Fabiane Chiesa, de 33 anos, também relewa os incômodos — “a parte ruim são os mijões” — e celebra o Mundial:

— Dia desses, esqueci de tirar o carro da rua e ele quase foi rebocado. E visita não dá para receber. Fora isso, está

melhor que qualquer Fla-Flu.

Na última quarta, o restaurante de Marcio Vieira, de 24, lotou de chilenos e espanhóis:

— Tinha gente até no chão. Até fiz um cardápio especial para os dias de jogo. No Brasileiro, no Carioca ou na Libertadores, os flanelinhas memem a mão, e é uma bagunça.

Henrique Andrade, de 41, também comemora o aumen-



## Maracanã. Maioria na Copa foi de metrô

Mais de 70% do total de torcedores que estiveram nos sete jogos do Maracanã na Copa do Mundo foram de metrô. A concessionária que administra o serviço divulgou ontem o balanço do esquema de transporte durante a competição.

Ao todo, 686,2 mil torcedores foram transportados na operação especial para os dias de jogos. Somente no jogo entre Espanha e Chile, ainda na fase de grupos, a MetrôRio contabilizou 125,3 mil viagens. Na final, foram 97,3 mil.

### Hotéis lotados

A Associação Brasileira de Indústria de Hotéis (Abih-RI) afirmou que a média de

Boletim Técnico

**GESTÃO DO TRÁFEGO  
NA COPA DO MUNDO 2014**



Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio)  
Novembro 2014

Boletim Técnico

**GESTÃO DO TRÁFEGO  
NA COPA DO MUNDO 2014**



Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio)  
Novembro 2014