



**ESTRATÉGIAS PARA GESTÃO DE TRÁFEGO E MOBILIDADE NOS GRANDES  
EVENTOS DO RIO DE JANEIRO**

**MANAGEMENT STRATEGIES OF TRAFFIC AND MOBILITY FOR MEGA-  
EVENTS IN RIO DE JANEIRO**

Joaquim Dinís Amorim dos Santos <sup>(1)</sup>,  
Rafaela Dias Romero <sup>(2)</sup>,  
Marina Leite de Barros Baltar <sup>(3)</sup>,  
Rafael Ferreira Santos <sup>(4)</sup>,  
Luís Gustavo Mendonça de Oliveira <sup>(5)</sup>

---

<sup>1</sup> Diretor-Presidente na Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro – CET-Rio, Mestre em Engenharia de Transportes – Universidade Federal do Rio de Janeiro (jdinis.cet@gmail.com).

<sup>2</sup> Assessora na Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro – CET-Rio, Mestre em Engenharia de Transportes – Universidade Federal do Rio de Janeiro e Mestre em Gestão Pública – Universidade de Columbia De Nova York (rdr2134@columbia.edu).

<sup>3</sup> Docente na Universidade Federal do Mato Grosso - UFMT, Doutoranda em Engenharia de Transportes – Universidade Federal do Rio de Janeiro (marina.dot@gmail.com).

<sup>4</sup> Assessor na Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro – CET-Rio (rafaelsantos.cetrio@gmail.com).

<sup>5</sup> Coordenador na Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro – CET-Rio (gustavo.cetrio@gmail.com).



## **ESTRATÉGIAS PARA GESTÃO DE TRÁFEGO E MOBILIDADE NOS GRANDES EVENTOS DO RIO DE JANEIRO**

### **RESUMO**

Megaeventos são estruturas complexas que abrangem a integração de diversos setores e que geralmente impactam na vida de uma comunidade. A cidade do Rio de Janeiro vem adquirindo experiência contínua na gestão desses eventos. Destacam-se não só os Jogos Olímpicos e a Copa do Mundo, mas também os diversos grandes eventos que a cidade hospeda rotineiramente, como o Carnaval e o Réveillon. Assim, essa publicação tem o objetivo de apresentar os principais conceitos e soluções adotados pelo Rio de Janeiro, primeiro abordando a evolução do planejamento de tráfego nos grandes eventos, depois identificando os principais desafios e então compartilhando as principais estratégias adotadas. O resultado final é entendido como um plano de mobilidade aprovado pela população e pela imprensa, contemplando não só o incentivo ao uso dos transportes públicos de alta capacidade, “zero carro” para chegada ao evento, medidas adequadas de gerenciamento de demanda e larga comunicação, mas também marcado pela integração entre os órgãos envolvidos.

Palavras-chave: Megaeventos. Grandes Eventos. Gerenciamento da Demanda. Gestão de Tráfego. Gestão Pública. Planejamento de Tráfego. Mobilidade. Jogos Olímpicos.

### **ABSTRACT**

Mega-events are complex structures. They integrate various sectors and impact on the community's life. City of Rio de Janeiro has acquired continuous experience in the management of these events, not only throughout the Olympic Games and the World Cup but also throughout the many great events that the city routinely hosts, such as Carnival and New Year's Eve. Thus, this publication aims to present the main concepts and solutions adopted by Rio de Janeiro Municipality. It first addresses major events' traffic planning evolution; identify some of its challenges and then share the concept of main strategies adopted. The end result is understood as a mobility plan approved by the population and by the press, contemplating not only incentives to high capacity public transport use, "zero car" strategy, adequate demand management measures and use of wide communication, but also marked by the integration between agencies involved.

Key-words: Mega-events. Great Events. Travel Demand Management. Traffic Management. Traffic Planning. Public Management. Mobility. Olympic Games.

## **1. INTRODUÇÃO**

Além de grandes eventos rotineiros, como o Carnaval e o Réveillon, a cidade do Rio de Janeiro vem adquirindo experiência contínua na gestão de grandes eventos. Dentre os que foram sediados pela cidade, pode ser citados os Jogos Pan-Americanos em 2007, os Jogos Militares CISM em 2011, o Rio+20 em 2012, a Jornada Mundial da Juventude em 2013, a Copa das Confederações em 2013, a Copa do Mundo em 2014 e, recentemente, o maior deles: os Jogos Olímpicos e Paralímpicos, em 2016.

Cabe ressaltar que, pela sua natureza— como atração de grande público e construção de instalações específicas temporárias ou permanentes— os megaeventos geram transtornos e mudanças no estilo de vida das comunidades onde são instalados. Além de obras, necessidades



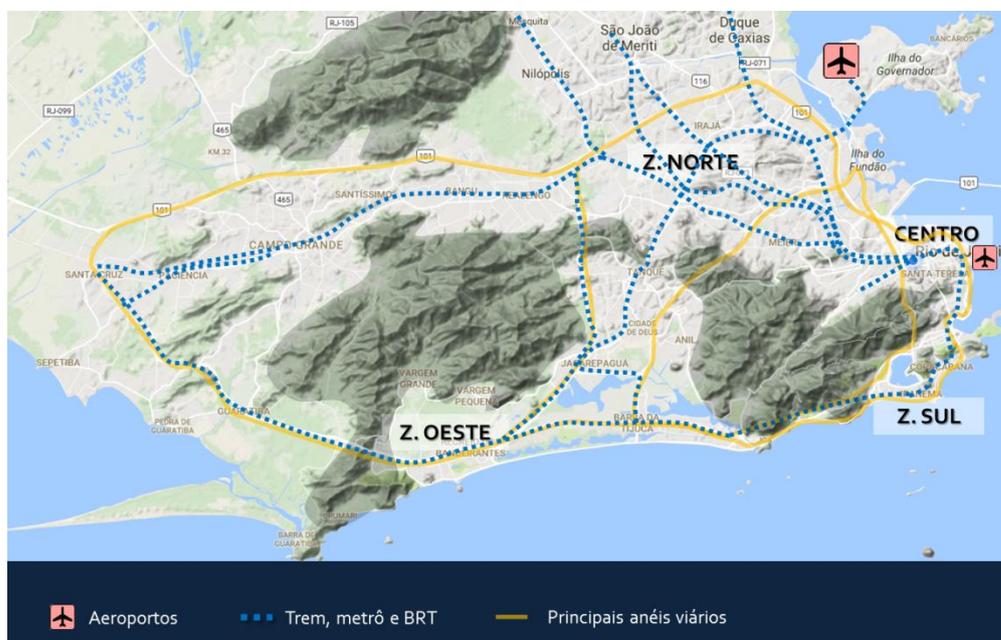
logísticas e envolvimento de diversos *stakeholders*, existe uma quantidade extra de pessoas na cidade precisando chegar e sair do evento, enquanto o cidadão geralmente depende de transporte para manter as atividades rotineiras da cidade.

De fato, apesar de terem uma duração pequena, esses eventos geram impactos urbanos significativos. Mudam as prioridades das agendas urbanas, criam debates de uso pós-evento, muitas vezes estimulam o desenvolvimento urbano e são instrumentos ideológicos que promovem o crescimento econômico. (HILLER,2000)

Segundo Bovy (2014), um megaevento não ocorre sem uma excepcional organização do transporte da Cidade e drásticas mudanças. Eles implicam em desenvolvimento de uma grande infraestrutura de transporte e extensivo gerenciamento do tráfego urbano. Segundo o autor, de 1980 a 2020 prevê-se uma mudança no comportamento dos espectadores. Antes, 75% deles iam de veículo particular para o evento. Já em 2020, espera-se que 95% dos espectadores de grandes eventos utilize o transporte público para chegar e sair do evento.

## 2. DESAFIOS INICIAIS PARA A MOBILIDADE EM GRANDES EVENTOS NO RIO

O Rio de Janeiro se desenvolveu em quatro grandes zonas (Centro, Zona Norte, Zona Sul e Zona Oeste), espremidas entre o mar, a Baía de Guanabara e as elevações montanhosas. Acompanhando a geografia da cidade, o sistema de transportes públicos de alta capacidade é basicamente formado pelas redes de trem, metrô e BRT. Além disso, as zonas da cidade são conectadas por anéis viários (os principais são apresentados na Figura 1), geralmente através de túneis.



**Figura 1** - Entendendo a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro.

Cabe ressaltar também que a cidade atrai uma grande quantidade de pessoas de cidades próximas, da região metropolitana, que procuram trabalho, lazer e demais atividades econômicas ou sociais. Esse movimento pendular significa uma quantidade extra de deslocamentos pela cidade, diariamente.



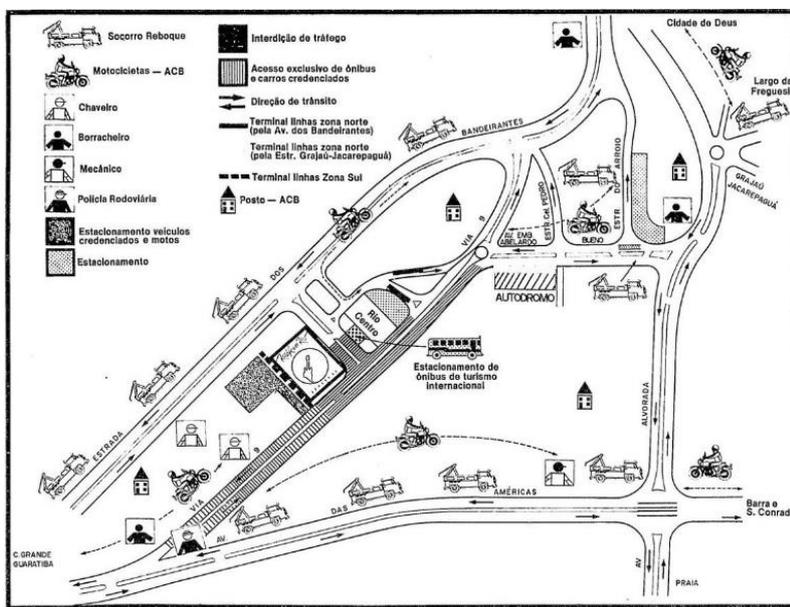
A evolução dos eventos na cidade também foi muito marcante nos últimos anos. A cidade passou não só a receber mais eventos, como também os eventos passaram a ser cada vez maiores, mais complexos e a demandar mais regiões da cidade. Entendeu-se que o principal desafio para a mobilidade durante um grande evento é compatibilizar as demandas:

- Demanda do evento (espectadores);
- Demanda de rotina da cidade (plano de fundo).

São várias pessoas chegando à cidade querendo participar do evento, enquanto outras pessoas querem apenas manter a cidade funcionando em sua rotina: indo para o trabalho, procurando lazer, fazendo compras e mantendo logísticas de entregas. Durante o período do megaevento existe uma nova dinâmica de deslocamentos na cidade. Nesse contexto, a utilização massiva do transporte público passou a ser base do planejamento de tráfego dos grandes eventos. E todas as medidas adotadas no entorno do local do evento reforçam essa premissa.

### 3. A EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO DE TRÁFEGO EM EVENTOS NO RIO DE JANEIRO

Antigamente, apesar de incentivar a utilização de transporte público, o planejamento de tráfego dos grandes eventos ainda considerava a opção do transporte particular. O planejamento para o Rock in Rio em 1985, conforme Figura 2, determinava um pequeno bloqueio de tráfego no entorno do local de evento e considerava a existência de estacionamento para os espectadores.



**2**

#### As alternativas de estacionamento

Os estacionamentos demarcados na área do Rock in Rio terão capacidade para mais de 15 mil carros particulares. Próximo dos estacionamentos, estarão Kombis-chaveiro do Automóvel Club para auxiliar quem perder as chaves do carro ou esquecê-las dentro do veículo.

O estacionamento do RioCentro só poderá ser usado para o festival a partir de sábado. O Coronel Anysio Teixeira explicou que a direção do RioCentro tem um contrato com a Feira de Couros — que se realiza no local até amanhã para uso de seu estacionamento, que só no sábado estará liberado.

Os ônibus de turismo internacional ficarão estacionados entre o RioCentro e o local do festival em área com capacidade para 1.700 veículos. Os ônibus nacionais de turismo ficarão no autódromo, onde cabem 1.200 veículos.

Na esquina da Via 5 (Estrada Embaixador Abelardo Bueno) com a Estrada do Arroio Pavuna, haverá um estacionamento para seis mil carros e quatro mil motos. Ao longo das pistas vizinhas ao Rock in Rio haverá espaço demarcado para estacionamento de até 13 mil carros particulares. A Via 8, que dá acesso ao festival pela Avenida das Américas, estará interditada num trecho de dois quilômetros até perto do autódromo.

Os estacionamentos serão vigiados por guardadores credenciados pelo Sindicato dos Guardadores Automóveis do Rio de Janeiro. Os guardadores serão identificados por um crachá.

Figura 2 - Planejamento de tráfego do Rock in Rio 1985 (Fonte: O Globo, 1985).

Já em 2007, nos Jogos Pan-Americanos Rio2007, houve um maior incentivo à utilização dos transportes públicos. Além da implantação de bloqueios totais ou parciais ao tráfego em diversas vias, não foram contemplados estacionamentos nos locais de competição e nem no seu entorno. No entanto, foi considerada a utilização de estacionamentos particulares em shoppings e supermercados, conforme plano de transportes da Figura 3. Rotas de pedestres entre esses



estacionamentos e as instalações dos eventos eram consideradas nos planejamentos, o que acabava incentivando o uso do veículo individual particular para parte dos espectadores.

Foi a partir do show do Paul McCartney, ocorrido em maio de 2011 no Estádio Olímpico João Havelange (Engenhão), que a utilização dos estacionamentos e, portanto, dos veículos particulares, foi totalmente desincentivada. Todo o público deveria chegar e sair do evento por meio de transporte público, aproveitando a alta capacidade do sistema de trem da região.



**Figura 3** - Plano de transportes do Estádio João Havelange nos Jogos Pan-Americanos (Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro).

O estacionamento interno do Engenhão foi fechado para o público geral, não foram criadas áreas de estacionamento nem mesmo para veículos fretados. Os ônibus regulares tiveram bolsões de estacionamento autorizados para atender a demanda de saída do show.

Outro evento que passou por uma grande mudança no planejamento de tráfego foi o Réveillon de Copacabana. Anteriormente, o bairro de Copacabana ficava interditado para o tráfego geral, porém ônibus e táxis tinham acesso permitido durante toda a noite. Observou-se que o fluxo de pedestres no bairro, principalmente no final do evento, interrompia e dificultava a circulação de todos os veículos, incluindo os ônibus. O sistema de transportes se tornava ineficiente dessa maneira.

A partir da virada de 2012 para 2013, a dispersão ordenada dos pedestres no fim do evento e a redução de conflito entre pedestres e veículos passaram a nortear o planejamento de mobilidade. Foi a partir desse ano que o bairro de Copacabana passou a ser totalmente bloqueado, inclusive para ônibus e táxis. E terminais de ônibus foram criados temporariamente para o evento, nos bairros adjacentes, para atender a demanda do evento.



Essa mudança do planejamento, aliada a forte comunicação na mídia, foi responsável pela consolidação da mudança de comportamento da população, que passou a se programar não só em termos de horário, mas também aderindo ao transporte público para chegada e saída de eventos.

#### **4. OS CONCEITOS CHAVES NO PLANEJAMENTO DE MEGA-EVENTOS**

De acordo com Bovy (2014), os megaeventos são temporários e causam pressões extremas sobre a cidade ou região metropolitana ficando sujeita a uma cobertura mais ampla da mídia mundial. O mesmo autor, em 2010, enumerou como principais impactos no transporte da cidade que hospeda o megaevento.

Principais impactos no transporte da cidade sede de um megaevento (Bovy, 2010):

- Maior número de usuários nos sistemas de transporte;
- Viagens com distâncias mais longas;
- Necessidade de elevar os níveis de serviço;
- Maior complexidade de operação (necessário funcionar 24h);
- Congestionamentos;
- Impactos ambientais.

Para gerir esses eventos que causam grandes mudanças no dia-a-dia da população a FHWA (2004) enumera algumas medidas importantes:

- Conseguir a interação e a participação das agências envolvidas;
- Prever os impactos causados pelo evento em viagens locais e regionais;
- Desenvolver um plano de transporte integrado e implementar um plano de gestão do tráfego;
- Acompanhar continuamente o tráfego nos dias do evento;
- Alterar o plano de gestão do tráfego, adaptando-o às condições em tempo real.
- Usar exemplos bem sucedidos de gerenciamento de eventos e traduzi-los em lições.

Atualmente, os planejamentos de tráfego dos eventos que ocorrem na cidade do Rio de Janeiro são baseados nos seguintes conceitos-chaves:

- “Zero Carro” (proibição de estacionamento no entorno do local do evento),
- Incentivo ao uso de transportes públicos de alta capacidade,
- Acesso ao evento por meio de caminhada (bloqueio de vias para viabilizar adequada circulação de pedestres),
- Forte comunicação com a população, para conseguir engajamento,
- Interação entre todos os agentes envolvidos.

##### **4.1. Política “Zero Carro”**

Esses eventos costumam atrair uma quantidade muito grande de público, que se direciona para o mesmo lugar, ao mesmo tempo. Na Jornada Mundial da Juventude, em 2013, o Ministério do Turismo divulgou que 2 milhões de turistas estiveram no Rio e participaram da vigília que ocorreu no sábado e domingo na Praia de Copacabana (Figura 4).



**Figura 4** - Foto da Praia de Copacabana durante Vigília da Jornada Mundial da Juventude (2013).

Observando a figura 4, pode-se entender que seria inviável manter a mobilidade tanto dos espectadores quanto dos cidadãos caso os participantes do evento fizessem uso de carros particulares para chegar ao evento, mesmo que a taxa de ocupação por veículo fosse maior do que a usual (segundo Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo 2011, um veículo particular é ocupado em média por 1,4 passageiros).

Sendo impossível manter os níveis de serviço de trânsito na cidade nessas condições, a política “zero carro” busca desestimular a utilização de veículos individuais por meio da supressão de estacionamentos e do bloqueio de vias no entorno do local do evento.

Essas medidas, além de desestimular o uso dos deslocamentos individuais, organizam o fluxo veicular da região e trazem mais ordenamento para o acesso e para a caminhada dos espectadores pedestres. A definição das vias bloqueadas considera as rotas de caminhada dos espectadores e as melhores rotas de desvio veicular para o tráfego em geral.

Os moradores com vaga de garagem dentro de condomínios em áreas bloqueadas são cadastrados e recebem credencial veicular para chegar e sair de sua residência. São realizadas reuniões para informar os moradores previamente sobre localização de rotas de acesso especiais durante o evento.

No entanto, para reduzir a expectativa do espectador (ou morador) de encontrar vagas para estacionar nas vias próximas, todo o entorno do evento fica com estacionamento proibido. Essa medida é realizada com antecedência (geralmente às 17h do dia anterior). Além da divulgação da medida na mídia, e da implantação de sinalização vertical temporária com placas ou galhardetes, em alguns casos, são colocados cones na extensão da via e faixas para destacar a nova proibição.



#### **4.2. Incentivo ao uso de transporte de alta capacidade**

Entende-se que o transporte de alta capacidade minimiza o impacto do evento nas vias da cidade e é capaz de escoar o público com muito mais rapidez e eficiência. É, portanto a opção incentivada atualmente. E, por isso mesmo, requer o planejamento de esquemas especiais de transporte para atender a nova dinâmica instalada na cidade durante os megaventos.

Utilizando novamente o exemplo da Jornada Mundial da Juventude, em 2013 (Figura 4), foram realizadas diversas operações de tráfego para viabilizar uma peregrinação, que fazia parte do escopo do evento. Essa rota de peregrinação de ida ao evento (Figura 5), com 10km de extensão, foi planejada para partir da Central do Brasil, local de fácil acesso: com estações de trem, metrô e terminal de ônibus.



**Figura 5** - Operação de tráfego para viabilizar a rota de peregrinação durante a Jornada Mundial da Juventude, em 2013.

Já para a saída do evento, foram montados terminais temporários de ônibus nos bairros vizinhos à Copacabana. Cada terminal foi alocado de acordo com o destino dos peregrinos e ajudaram na dispersão do público, evitando gargalos (Figura 6).



**Figura 6** - Esquema especial de transporte para um evento em Copacabana durante a Jornada Mundial da Juventude em 2013.

É uma operação diferente da rotina, onde existe a necessidade de espaço para estocar ônibus e para implantar áreas especiais de embarque e desembarque, onde o fluxo de pedestres não interfira no fluxo do transporte público e vice-versa (Figura 7).



**Figura 7** - Exemplo de terminal temporário implantado na Praia de Botafogo.

#### 4.3. Definição da rota de pedestres

Para corroborar com o estímulo à utilização do transporte coletivo e desestimular a utilização dos carros particulares, as rotas de pedestre entre os terminais de transportes e o



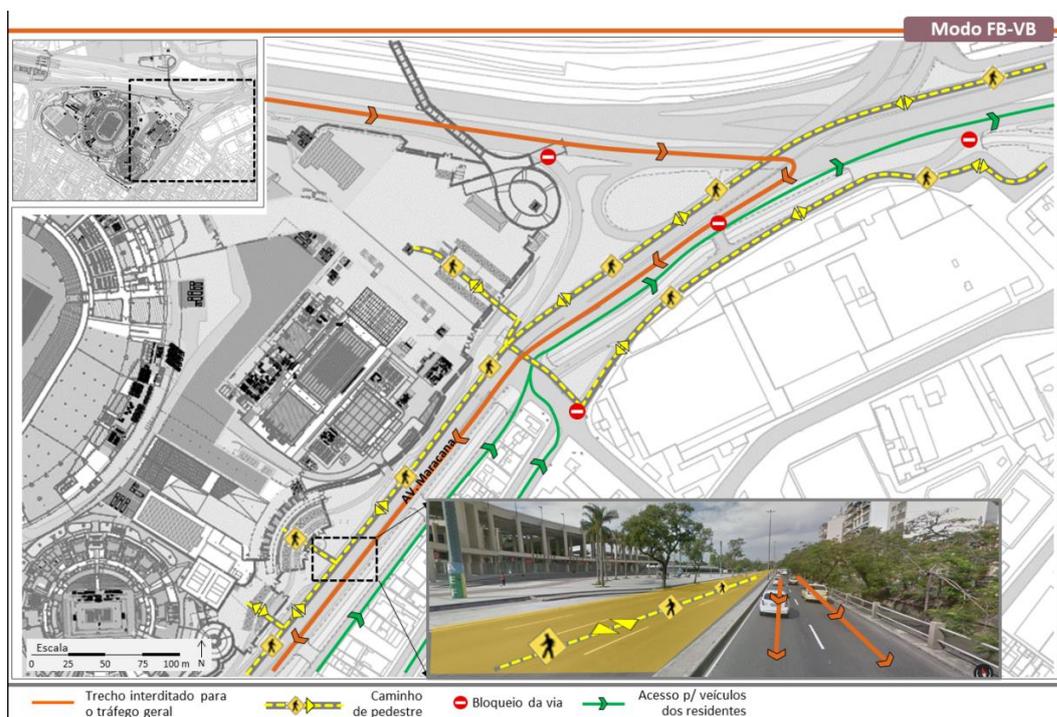
evento devem ser confortáveis, seguras e com o mínimo de interferências possíveis (Figura 5). A definição dessa rota também afeta diretamente a definição da área de bloqueio.

Durante a Copa do Mundo de 2014 a rota prevista, inicialmente, para a chegada dos veículos dos atletas ao estádio do Maracanã era pelo Viaduto Oduvaldo Cozzi. No entanto, durante o planejamento, observou-se que essa seria a rota mais curta e com menos interferências para os pedestres que saem da Estação de metrô e de trem de São Cristóvão em direção ao estádio. Para atender a demanda dos pedestres, o Viaduto ficou interdito para qualquer tipo de veículo e a rota dos ônibus dos atletas teve que ser alterada (Figura 8).

No caso dos Jogos Olímpicos, o planejamento do entorno das instalações considerou, além do fluxo de pedestres, a análise do movimento no Back of House (BOH). O BOH consiste em um público composto por atletas, delegações, árbitros, oficiais técnicos, família Olímpica, broadcast, imprensa e pessoal operacional. Eles utilizam transporte oferecido pelo Comitê Organizador local para a chegada às instalações e têm acesso à rede de faixas olímpicas. Por isso, o planejamento do BOH não deve ser uma das preocupações prioritárias da Prefeitura. No entanto, muitas decisões tinham que ser tomadas considerando todo o conjunto. E, em alguns momentos, a Cidade precisou interceder para reduzir os conflitos com as rotas dos espectadores pedestres.

Muitos equipamentos também passaram a ganhar novas funções. Foi o caso dos painéis de mensagens variáveis, que passaram a ser implantados também nas rotas de pedestres (Figura 9).

Além disso, outras medidas também foram adotadas para dar maior conforto ao pedestre como à reserva de faixas de tráfego devido à largura do passeio público e proibição de estacionamento em baías que poderiam ser utilizadas como rota de caminhada.



**Figura 8** - Análise do fluxo de pedestres para o Maracanã.



Figura 9 - Painel de mensagem variável sinalizando rota de pedestres.

#### 4.4. Forte comunicação

Enquanto a comunicação com a população busca alertar para uma mudança de rotina dos que serão diretamente afetados pelo evento, a comunicação com o espectador põe foco no incentivo à utilização de transportes públicos (prioritariamente os de alta capacidade) para a chegada e a saída do evento.

Essa comunicação é feita através de jornais, rádio, panfletos, faixas, painéis de mensagens variáveis, mídias sociais, alertas em aplicativos de tráfego e engajamento de moradores, comerciantes, entre outros (Figura 10).

(a)



(b)



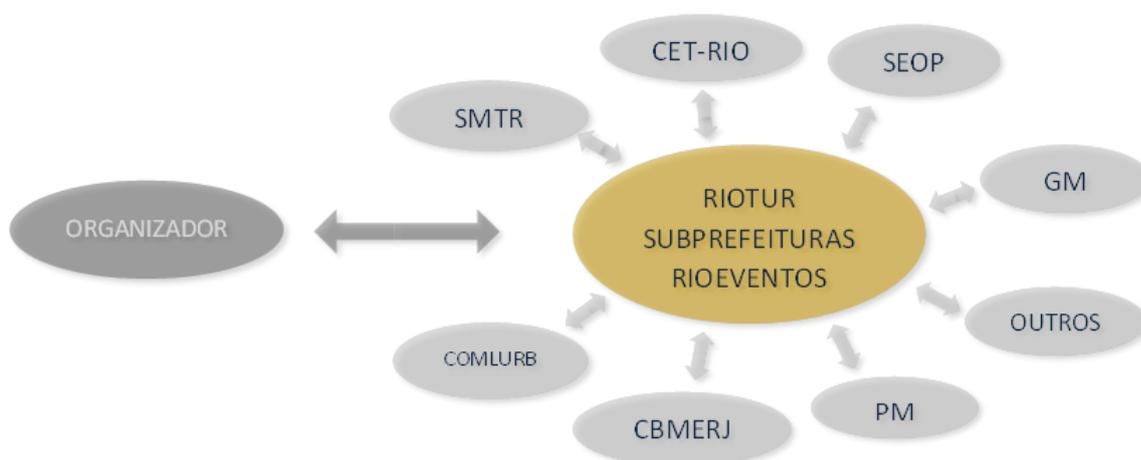


**Figura 10** – (a) Jornal alertando para uso do transporte público ; (b) reuniões realizadas em condomínios.

#### 4.5. Interação entre todos os atores

Com os grandes eventos, ficou clara a importância da integração entre os órgãos públicos, organizadores do evento, entidades representantes de classes e a população.

Internamente, é importante ter um órgão integrador que coordene, reúna e distribua as informações e faça a mediação nas negociações (Figura 11). 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 o órgão centralizador encarregado das negociações interagências.



**Figura 11** - Órgão integrador no planejamento de eventos.

Desde o planejamento da Copa das Confederações, a Prefeitura do Rio de Janeiro centralizou na Rioeventos o gerenciamento dos eventos da cidade. Durante o planejamento dos



Jogos Olímpicos e Paralímpicos, a Empresa Olímpica Municipal (EOM) foi a responsável pela intermediação. Para as questões relacionadas à segurança foi criada a Comissão Estadual de Segurança Pública e Defesa Civil para os Jogos Rio 2016 (COESRIO2016) que era um fórum deliberativo onde foram definidos os parâmetros da atuação coordenada e integrada em assuntos relacionados à segurança.

Já na operação, a integração acontece através do Centro de Operações do Rio (COR), que conta com braços operacionais de diversos órgãos. Isso agiliza o atendimento a incidentes e o contato com os órgãos de segurança de outras esferas do governo. No COR é possível monitorarmos a área do evento através das câmeras de monitoramento de tráfego, implantar ajustes semafóricos e controlar os painéis de mensagens variáveis.

## 5. CONCLUSÃO

A sequência de grandes eventos recebidos ao longo dos anos pelo Rio de Janeiro foi essencial para o sucesso da operação de maior complexidade existente atualmente, que são os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos.

Os eventos testes foram muito importantes para realizar ajustes operacionais. Por exemplo, durante a Copa das Confederações em 2013 diversas melhorias foram feitas com a finalidade de alinhar a operação da Copa do Mundo 2014. Durante os jogos de 2013 houve um aumento do número de vias com proibição de estacionamento, ajuste na logística das grades que evitavam a travessia inadequada dos pedestres em frente ao Estádio e incremento no uso de painéis de mensagens variáveis. Já no caso das provas de rua dos Jogos Olímpicos Rio2016, que tinham grande potencial de impacto na mobilidade da cidade, os eventos testes também foram essenciais para ajustar as operações e impor algumas mudanças fundamentais nos percursos originalmente propostos.

Ao longo dos eventos, foi-se entendendo que cada cidade tem suas características próprias. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, há a tendência de as pessoas não deixarem a cidade. Muitos moradores tem interesse em aproveitar o clima festivo da cidade durante o evento e procuram alternativas para isso, principalmente as gratuitas. Foram os casos do FIFA FAN FEST e do *Boulevard* Olímpico.

Esse entendimento é importante para conseguir adaptar as exigências do organizador do evento à realidade da Cidade. É importante que a Cidade questione as solicitações e demandas feitas pelo Organizador e não aceite-as em princípio como definitivas. Por exemplo, no caso do Estádio do Maracanã nos Jogos Rio2016 foi inicialmente solicitado o uso da calçada junto à Avenida Maracanã durante todo o período dos Jogos como parte da instalação, bloqueando, conseqüentemente, a Avenida Maracanã para acumulação de pedestres antes do acesso ao evento. Depois de um novo estudo do fluxo de pedestre concluiu-se que essa interdição não era necessária.

Com a realização desses grandes eventos também foi observado que a estratégia adotada gerou resultados positivos significativos. A política de priorizar o transporte público e desestimular a utilização de carro demonstrou-se essencial para tornar possível a absorção do público adicional trazido pelo evento.

O apoio da população local também ajuda no sucesso do plano de mobilidade. É preciso que a população impactada entenda a importância do evento para a cidade e adapte a sua rotina à nova dinâmica imposta.



Por fim, conclui-se que, ao longo dos grandes eventos, a cidade do Rio de Janeiro conseguiu obter uma mudança no comportamento tanto da população, quanto dos órgãos públicos, privados e da mídia em relação aos deslocamentos urbanos coletivos. Enquanto os órgãos públicos vêm criando uma rotina maior de integração, os espectadores vêm aos poucos optando pelos meios de transportes coletivos para ida aos eventos. Levar o público para o Estádio João Havelange (Engenhão) por meio do sistema ferroviário deixou de ser algo muito criticado, como em 2011, na organização do show do Paul Mc Cartney, para se tornar algo mais natural em 2016, no show do Guns N' Roses, por exemplo.

## **6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BOVY, P. (2014) Mega-event transport planning, innovation, legacy and sustainability. Disponível em <http://mobility-bovy.ch/resources/Doc3-AISTS-I-2014SEMOS-Transp.Z.pdf>. Acessado em Janeiro de 2018.

BOVY, P. (2010) Mega-event transportation planning and impact mitigation. Disponível em <<http://www.mobility-bovy.ch/resources/12.AISTS-SSET.2010.pdf>>. Acessado em Janeiro de 2018.

FHWA (2004). Mitigating Traffic Congestion: The Role Of Demand-Side Strategies Publication No.: FHWA-HOP-05-001, No. 13668, Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, Oct. 2004.

HILLER, H. (2000) Mega-events, Urban Boosterism and Growth Strategies: An Analysis of the Objectives and Legitimations of the Cape Town 2004 Olympic Bid. International Journal of Urban and Regional Research, Volume 24, Issue 2, pp 449–458

O GLOBO (1985). Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/sujo-de-lama-publico-celebra-liberdade-na-primeira-edicao-do-rock-in-rio-17524056>>.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE DE SÃO PAULO (2011). Plano de Controle de poluição veicular no município de São Paulo. Disponível em: <[http://www.sptrans.com.br/pdf/biblioteca\\_tecnica/PCPV.pdf](http://www.sptrans.com.br/pdf/biblioteca_tecnica/PCPV.pdf)> . Acessado em 5 de março de 2017. São Paulo, fevereiro de 2011.