

Operações Logísticas

**IMPACTO DA COVID-19 NA ESCOLHA DOS MEIOS DE TRANSPORTES PARA
SE LOCOMOVER PARA A ZONA PORTUARIA DO RIO DE JANEIRO**

RESUMO

Nas grandes metrópoles, em torno do mundo, a revitalização das áreas portuárias vem acontecendo com muita frequência, o que tem mobilizado grandes investimentos com parcerias público/privadas e, promove, em consequência, impactos ambientais, sociais, culturais, de mobilidade e saúde. Por este motivo, este estudo investiga as consequências da revitalização da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro para os visitantes quanto a mobilidade, com ênfase no período de pandemia da Covid-19. Para isso, em um primeiro momento, foi realizada uma pesquisa bibliográfica, onde dados coletados de revistas conceituadas nas áreas de Administração, Logística e Saúde, assim como fontes acadêmicas de pesquisa, tais como Scielo, Scopus, Google Acadêmico, entre outros, foram amplamente consultados. No segundo momento, foram realizadas entrevistas estruturadas de cunho qualitativo junto ao público que frequenta o local estudado. Como objetivo desta pesquisa, foram analisados os perfis dos visitantes em relação aos modais utilizados e suas percepções.

Palavras-chave: Mobilidade. Covid-19. Zona Portuária. Turismo.

ABSTRACT

In large cities around the world, the revitalization of port areas has been occurring very frequently, which has mobilized large investments with public / private partnerships and, consequently, promotes environmental, social, cultural, mobility and health impacts. For this reason, this study investigates the consequences of the revitalization of the Port Zone of the city of Rio de Janeiro for visitors regarding mobility, especially in the pandemic period of Covid-19. For this, at first, a bibliographic search was carried out, where data collected from reputable journals A1 and A2 in the areas of Administration, Logistics, Tourism and Health, as well as academic research sources, such as Scielo, Scopus, Google Scholar, among others, they were widely consulted. In the second moment, structured qualitative definitions were chosen from the public that frequents the studied site. As a goal of this research, the profiles of visitors were deviated from the modes used and their perceptions.

Keywords: Mobility. Covid-19. Portuary Zone. Tourism.

Introdução

Por meio de uma parceria público/privado, composta por empresas privadas e as instâncias Federal, Estadual e Municipal do governo, denominada Consórcio Porto Maravilha, foi planejada e executada a revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro – ZPRJ (SILVA, FERREIRA e ORLANDI, 2014). Maricato e Ferreira (2009), afirmam que: “[...] as operações urbanas, através de parcerias entre o Poder Público e agentes sociais na gestão da cidade, surgem como forma de superação das dificuldades que o Estado enfrenta em revitalizar áreas”.

Uma das grandes transformações que ocorrerão na ZPRJ foram as questões de mobilidade e turismo. E com intuito de atrair a atenção de visitantes e proporcionar uma exploração turística da área revitalizada, questões de mobilidade, precisaram sofrer alterações para que facilitassem a locomoção dos visitantes. Por esse motivo, foi elaborado um plano de obras, que tinha como foco apresentar melhores condições de mobilidade a quem visitasse o local. A partir daí foram criados 4 km de túneis e 17 km de ciclovias, assim como também ocorreram atividades de conservação, manutenção, implantação do sistema viário, sinalização de trânsito e a retirada do elevado da perimetral.¹

Após a tomada das medidas descritas e a entrega das obras de revitalização da ZPRJ, o fluxo de pessoas se manteve em alta, vide o Museu do Amanhã que recebeu mais de 1 milhão de pessoas em apenas 8 meses (MUSEU DO AMANHÃ, 2019). Entretanto, segundo OPAS-BR (2020), ao final do ano de 2019, uma doença que assolou inicialmente a cidade de Wuhan, na província de Hubei na China, denominada SARS – Cov-2, que ficou conhecida como Covid-19. Segundo Costa (2020), logo a doença tornou-se uma pandemia e motivou os líderes mundiais a tomarem medidas restritivas, onde as pessoas foram orientadas a permanecerem em quarentena, por vezes, sendo impossibilitadas de saírem de suas residências. Nesses casos, conforme Decreto de Lei Nº 10.282, emitido pelo Governo Federal, apenas serviços básicos podem ser prestados, sendo assim, contraindicado o turismo e suas atividades no atual momento.

Na cidade do Rio de Janeiro, o Lockdown (expressão em inglês que quer dizer confinamento total) foi decretado no dia 13 de março de 2020, pelo então Governador do Estado Wilson Witzel (Melo, 2020). A retomada gradual se deu no dia 23 de maio do mesmo ano, onde foi elaborado um plano para o retorno das atividades que foram paralisadas, tal plano ficou conhecido como pacto social (Blois, 2020).

A revitalização da Zona Portuária

A gestão e a organização de mega eventos como Copa do Mundo e Olimpíadas, reportam-se a um planejamento estratégico, projetando uma imagem favorável no cenário mundial, atraindo olhares e investimentos. Rolnik (2014) considera fatores de inclusão, a expansão e abertura de novas frentes imobiliárias, desenvolvendo

¹ A Perimetral degradou muito a Região Portuária e colaborou com a deterioração de todo o Centro da Cidade. Sua remoção iniciou-se no ano de 2013 e findou-se em 2014 (CDURP, 2013).

economicamente a cidade, assim como a renovação da infraestrutura urbana. Mendes e Legroux (2016) sinalizam que, para realização dos megaeventos os Governos Federal, Estadual e Municipal, se pautaram na justificativa de que os mesmos trariam benefícios em termos econômicos e infra estruturas.

Em relatório produzido pela CDURP sobre a operação urbana que se propõe, o Porto Maravilha é foi uma operação de requalificação urbana que promoveu o reencontro da Região Portuária com a cidade, lançando novo padrão de qualidade de vida no Rio de Janeiro. Um dos fatores que ajudou a tornar possível a revitalização e o desenvolvimento da ZPRJ foi a implantação do estatuto da cidade. CARDOSO (2010) afirma que este regulamento é representado pela Lei 10.257 de 10 de Junho de 2001, que tem como alvo estabelecer diretrizes gerais da política Urbana do Brasil. O surgimento do estatuto aconteceu devido a necessidade de organizar os espaços urbanos, perante o aumento acelerado da população e da distribuição imprópria das terras.

As principais construções e modernizações da ZPRJ apresentam uma propulsão da imagem da cidade do RJ e, por sua vez, competem entre si pela captação de turistas, ganhos econômicos e melhorias de infraestrutura. Silva e Ferreira (2014), apresentam as principais transformações estruturais que ocorreram foram: Demolição do Elevado da Perimetral, construção do túnel 450, reurbanização da ZPRJ, implantação de mobiliário urbano como abrigos para pontos do VLT, lixeiras, painéis e totens informativos, bancos de praças e relógios de rua, implementação e mudanças no transporte público. Com todas essas mudanças o conceito de mobilidade urbana na região portuária foi transformado. O novo sistema de deslocamento de pessoas valoriza mais a utilização de transporte público coletivo e cria mais espaço físico para o trânsito de pedestres. Foi criado e ampliada a rede do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, que tem como ofício integrar os meios de locomoção na área e, foram entregues corredores de ciclovias no entorno do Porto Maravilha. Galarce e Pettená (2020) enfatizam a reforma de trens que se destinavam aos subúrbios da cidade, além de melhorias no serviço prestado. Foram criadas linhas de teleféricos em algumas favelas aumentando os meios de locomoção e incentivando a visitação desses lugares pelos que visitavam a cidade.

Mobilidade Urbana na Zona Portuária do Rio de Janeiro

De acordo com Balbim (2016), a mobilidade é caracterizada como polissêmica e sistêmica, com dimensões na circulação e acessibilidade. Também conhecida como o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos, a mobilidade influencia na projeção e na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias.

Pelo fato, da mobilidade urbana ser um tema central e determinante no processo dos deslocamentos, o mesmo não poderia ficar ausente neste trabalho, já que também foi retratada a mobilidade dos turistas na ZPRJ durante a pandemia da Covid-19. Devida a circulação intensa de pessoas numa escala de tempo pequena, a mobilidade urbana de uma cidade turística é analisada de forma muito intensa (Zanotto, 2015), e por isso, quando foi planejada a revitalização da ZPRJ, também foi necessário priorizar o planejamento do transporte público na localidade e mitigar os impactos que seriam

sofridos quanto a mobilidade no local (Silva, 2015). Seguem abaixo os principais meios de transporte que atendem a ZPRJ:

VLT – Veículo leve sobre trilhos: No processo de desenvolvimento e revitalização da Região Portuária, devida a plena ocupação dos empreendimentos nos diversos setores da Operação Urbana, com meta em andamento até 2025, as intervenções de melhorias de infraestrutura, assim como a implantação do sistema integrado de transportes – VLT, demonstram um cenário de forte crescimento da demanda por transportes na região. Com rede de 28 km o VLT foi inaugurado em junho de 2016 e realiza a conexão do aeroporto, rodoviária e Central do Brasil. Esse tipo de transporte, passou a integrar o dia a dia de quem circula no Centro e faz a ligação entre trem, metrô e ônibus, além de ser considerado um transporte “verde”, por ele não emitir poluentes, não utilizar combustíveis fósseis, atenuar a poluição sonora e com mais qualidade de vida. A velocidade máxima que o VLT atinge, é de 50 km/h, e a demanda média estimada de passageiros, por dia útil, é de 250 mil.



Figura 1: Mapa das estações do VLT Carioca

Fonte: <https://www.rio.rj.gov.br/web/subex-projetos-estrategicos/vlt>

Teleférico do Morro da Providência: Por conta de sua localização privilegiada no centro da cidade e sua proximidade a área de revitalização da ZPRJ, a Favela da Providência foi contemplada por um projeto de mobilidade urbana. A Secretaria Municipal de Habitação, através do Programa Morar Carioca de Urbanização de Favelas, construiu o teleférico para a comunidade. Modalidade de transporte aéreo de propulsão a cabo, o teleférico transporta os passageiros através de cabines suspensas e normalmente é utilizado em locais de difícil acesso por conta das condições geográficas e topográficas (Santos e Gonçalves, 2017). Possui um sistema de transporte de energia limpa, tornando se sustentável pelo fato de não emitir gases poluentes, podendo funcionar por motor elétrico e alimentado por energia solar.

Inaugurado em 2 de julho de 2014, o teleférico da Providência faz a ligação da Central do Brasil e a Gamboa até a Praça Américo Brum, um dos pontos mais altos do morro. O tempo de viagem gira em torno de oito minutos ao longo do percurso de 721 metros e não contempla custo algum para os moradores (Porto Maravilha, 2015). Para este feito, foram investidos 75 milhões de reais para a montagem das torres,

remanejamento da rede de energia e implantação do serviço. O equipamento tem capacidade de transportar mil pessoas por hora em casa direção nas suas 16 gôndolas. As cabines tem capacidade para oito passageiros sentados e dois em pé (Porto Maravilha, 2015). Ao concluir a construção do teleférico, o funcionamento não conseguiu atingir sua totalidade, deixando os moradores desconfortáveis, já que o seu fechamento ocorria de modo abrupto e sem prévio aviso (Ferreira, 2017). Massalli (2014) corrobora a informação quanto ao horário de funcionamento parcial, com o período de funcionamento nos dias úteis que ocorria entre 09h às 11h e de 14h até às 16h e sábados e domingos 09h às 12h. A empresa responsável pela manutenção do equipamento CDURP (2014) informou que o equipamento ainda estava em fase de testes e treinamento.

O meio de transporte referido, tinha como um dos principais objetivos interligar os modais de transporte para facilitar não apenas a vida dos moradores, mas também dos que se interessassem a visitar o local. E para isso havia integração na Estação Central com trem, VLT, Metrô e Rodoviário. LEGROUX et al. (2019) compreendem que toda mobilidade física implica em uma combinação de modais. Contudo, em dezembro de 2016, a população da Providência e os usuários do serviço viram seu sonho desabar e a vontade de unir favela e asfalto junto ao plano de revitalização da ZPRJ ruíram quando o período de concessão do Porto Novo² encerrou-se.

Segundo Ribeiro (2019) o sonho de ter acesso a um sistema de transporte que funcionasse durou pouco e o teleférico parou de funcionar sob alegação da necessidade de fazerem um novo processo de licitação. Campbell (2019) afirma que os moradores não podem contar com o meio de transporte, de forma que o sistema encerrou suas atividades por falta de verba e para outros afirmaram que a paralisação aconteceu, mas que era algo provisório e serviria para fazer a manutenção dos cabos. Ou seja, foram passadas informações desconstruídas a população. E a Prefeitura do Rio de Janeiro (2019) por sua vez, informa a todos que não tem previsão de colocar o teleférico para retornar as suas atividades. O órgão alega que precisa viabilizar recursos e que a manutenção possui custos muito altos. Em meio a este contra ponto criado pela falta de Gestão do Governo, todo um projeto, assim como a população ficam à margem das peripécias governamentais.

Ciclovias: A procura para adquirir soluções para o grande desafio da mobilidade urbana surge através da ideia da mobilidade ativa, ao qual, pode ser representada unicamente pelo esforço físico para locomover-se e, assim, mitigar as dificuldades de locomoção (Buehler & Pucher, 2012 e Bandeira et al., 2017). SCHUIJBROEK et al. (2013), afirma que o uso tanto da caminhada assim como o da bicicleta são meios mais habituais para se locomover de maneira sustentável. Considerando a crescente conscientização global em relação ao efeito estufa, associado aos veículos potencialmente poluentes, a valorização por utilizar transportes alternativos e não impactantes ao meio ambiente se tornam bastante valorizados, além de permitir maior qualidade de vida da população. Assim, o desenvolvimento de vias para o deslocamento de pessoas por meio da bicicleta é fundamental para o crescimento sustentável de cidades.

² Porto Novo foi um grupo de empresas que recebeu incentivo dos Governos Federal e Estadual, para preparar a região portuária para os Mega Eventos e gerar empregos, moradia, transporte, lazer e cultura a todos interessados (CDURP, 2013).

Com 17 quilômetros de ciclovia e um trajeto, que além de belo é integrador, alguns dos postos de retirada e devolução das bicicletas ficam em lugares que fornecem acesso a outros meios de transporte (PORTO MARAVILHA, 2016). Frade & Ribeiro (2014) corroboram o pensamento de que a utilização de bicicletas e de sistemas que permitem compartilhar bicicletas, pode ser considerados um serviço isolado ou como um serviço intermodal, tendo a função de complementar outras modalidades de transportes. O moderno e o novo pedalam lado a lado através do percurso traçado na ZPRJ. O caminho de quem utiliza a ciclovia é composto pelas belezas do local.

Principais impactos da Covid-19 aos usuários que utilizam os meios de transporte para chegar na ZPRJ

O coronavírus SARS-CoV 2 ficou conhecido mundialmente pelo nome de COVID-19. A doença que pertence à família dos vírus que causam infecções respiratórias, foi descoberto em 31 de dezembro de 2019, após casos registrados na China (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020). Em 30 de janeiro de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou que o surto desta doença constitui uma emergência de saúde pública de importância internacional, e assim, em 11 de março de 2020, a COVID-19 foi caracterizada como uma pandemia (OMS, 2020). Seus principais sintomas são: tosse febre, coriza dor de garganta e dificuldade de respirar e o contágio ocorre por gotículas de saliva, espirro, tosse, catarro, toque ou objetos contaminados.

Até o final do ano de 2020, ainda de acordo com OMS (2020), a COVID-19 já tinha acometido mais de 7.410.510 pessoas e levado a óbito 418.294 em todo o mundo. Pelo fato de ser altamente transmissível e ter efeitos colaterais agressivos podendo levar à morte, foram tomadas medidas restritivas em diversos países. No Brasil, foi decretada a pandemia, por meio da publicação do Governo Federal do Decreto Nº 10.282, de 20 de março de 2020, onde ficou resguardado o direito de funcionamento apenas dos serviços públicos e atividades essenciais.

Diante das indicações e contra indicações que foram replicadas, houve a necessidade de se reinventar e fazer uso, quase que exclusivo, de ferramentas virtuais. Desse modo, segundo Mbembe (2020) foi possível vivenciar que os indivíduos que naturalmente costumam ter proximidade, contato físico, da relação e ambiente, foram direcionados a fazer o oposto e assim reduzir as possibilidades de contágio. Por consequência, começaram a interagir o máximo que podiam através de telas digitais, evitando transitar por lugares e, sucessivamente, reduzindo o contato com outras pessoas. Em maio de 2020, o então Governador do Estado do Rio de Janeiro prorrogou as medidas de prevenção à Covid-19 e, entre elas, algumas estão diretamente ligadas a este trabalho que está sendo apresentado. A proibição de qualquer evento ou atividade em locais de cunho turístico como Pão de Açúcar, Corcovado, Museus, AquaRio, Rio Star e demais pontos turísticos; atracação de navios; operação aeroviária de passageiros internacionais, ou nacionais oriundos de estados em que a circulação do vírus foi confirmada ou esteja decretada situação de emergência; entre outras medidas (DIÁRIO OFICIAL, 2020).

Gonzalez (2020) apresenta o VLT nos tempos de pandemia como um verdadeiro trem fantasma, onde turistas e trabalhadores locais deveriam trafegar, porém, neste

período, tornou-se muito pouco utilizado. A Supervia, concessionária responsável pelos trens da cidade, realiza a implantação de novas regras, com intuito de diminuir a aglomeração nos horários de pico. A empresa disponibilizou mais unidades de trens para alguns ramais, equipes de limpeza, funcionários acompanhando e retirando dúvidas e, avisos sonoros (Avila, 2020). As empresas de ônibus foram obrigadas a se ajustar ao “novo normal” e com isso as condições que já eram precárias ficaram ainda pior. Apesar da implantação de letreiros luminosos pedindo o uso de máscaras, ou anunciando os cuidados que devem ser tomados para combater a Covid-19, segundo ALVES (2020a) o número de motoristas mortos até maio de 2020 foi de 28, somado aos mais de 130 infectados. Em suma, em meio a toda essa deficiência na oferta e operação dos transportes públicos, quem mais sofre são as pessoas que necessitam se deslocar no dia-a-dia. Por este e por outros motivos entende-se o quão importante é investigar os impactos gerados na forma de se locomover.

Metodologia

Os métodos de pesquisa são considerados um pilar que sustenta e acrescenta validade científica dos estudos apresentados (Fogaça et al., 2020). O procedimento adotado, é classificado como qualitativo. GIL (2002), afirma que neste tipo de estudo, as teorias são formadas pelas análises dos dados da natureza, em geral sobre determinada questão. GODOY (1995) apresenta a abordagem qualitativa como um exercício da pesquisa, já que este estilo permite que a proposta explore novos enfoques. Por este motivo foi escolhido este método. Inicialmente, foram realizadas pesquisas bibliográficas, ao qual utilizou-se como base as plataformas do Scielo, Google Acadêmico, Scopus e sites de órgãos públicos, sites de programas de pós-graduação, bibliotecas on-line e revistas acadêmicas. Na sequência, foi elaborado um questionário com questões previamente estabelecidas, com roteiro estruturado. GIL (1999) explica que tal pesquisa é desenvolvida a partir de uma relação fixa de perguntas, ao qual a sequência permanece imutável para todos os que serão abordados. Esta técnica permite ao pesquisador ter o apoio de outros pesquisadores no ato da entrevista, uma vez que o quantitativo de entrevistas deve ser vasto.

O roteiro foi discutido e testado dentro do Núcleo de Turismo da Unigranrio. Ao final das avaliações dos especialistas e pré-testes realizados do questionário, foram definidas 18 perguntas abertas e fechadas, com as respostas concluídas em menos de dois minutos.

A intenção deste levantamento é descobrir quais as preferências dos visitantes quando se trata dos meios de transportes utilizados para chegar na ZPRJ. E para captar as informações necessárias, foi treinada uma equipe de quatro pessoas para aplicar as entrevistas no local. Tal evento, ocorreu ao longo de dois dias durante a pandemia da Covid-19, onde foram coletadas 416 amostras no total. Ao término da aplicação do questionário os dados foram compilados através do Google Forms e utilizados como base de estudos, para a preparação das avaliações dos resultados, os quais serão abordados a seguir.

Resultados

Para atingir os objetivos da pesquisa, foi realizada uma pesquisa de campo. O instrumento utilizado a fim de obter dados para pesquisa foi a entrevista estruturada, que, por sua vez, possui um roteiro de questões previamente estabelecidas. Para obter dados para este estudo foi elaborado um questionário para inquirir as amostras no local estudado. Não obstante, este foi previamente testado por um grupo de pesquisadores e especialistas da área no Núcleo de Turismo da Universidade Unigranrio, onde fatores inerentes a finalidade, qualidade, tempo de resposta entre outros foram analisados

A coleta dos dados ocorreu em quatro pontos distintos da ZPRJ. É necessário salientar que para manter os padrões de segurança recomendados pela OMS, foi utilizado o QR Code como forma de distanciamento aos entrevistados, associado ao uso de máscaras e álcool em gel para higienização das mãos, com intuito de prevenir qualquer mecanismo de transmissão do vírus. Os pontos de coletas das informações foram definidos de acordo com a presença de pontos turísticos como o Museu do Amanhã, AquaRio, Rio Star e o MAR, descritos neste trabalho. Entretanto, por conta da pandemia o Museu de Arte do Rio ainda permanecia fechado, sendo necessária a alteração do plano de coleta e definido então, para o Boulevard Olímpico.

Para responder todo o questionário, os entrevistados demoraram, aproximadamente, 90 segundos. As entrevistadoras estavam devidamente identificadas, com coletes e crachás que sinalizavam o nome de cada uma e a Instituição de Ensino. As entrevistas ocorreram ao longo de 2 dias consecutivos na ZPRJ, entre os dias 21 e 22 de outubro de 2020 de 09h e 18h.

Neste processo, foi possível contar com a participação de três voluntários associados a pesquisadora, que foram devidamente treinados, uniformizados e identificados. Para cada um, ficou a incumbência de entrevistar uma média de 50 pessoas. No planejamento, a meta era aplicar 384 questionários, entretanto, como havia um fluxo considerável de pessoas circulando pelo local e estava havendo fluidez nas respostas, foi possível atingir um quantitativo de 416 respondentes. Deste total, 269 dos respondentes se declararam do gênero feminino e os 147 restantes se afirmaram do gênero masculino.

No quesito idade, a faixa etária em maior quantidade, que é representada pelo público jovem entre 18 e 29 anos e, na sequência, visitantes com idade entre 30 e 44 anos, entre 45 e 59 e pelos mais idosos, de 59 anos ou mais, respectivamente. Quando confrontada a faixa etária por gênero, ficou evidente que aproximadamente 38% das mulheres, que corresponde a maioria, está entre 30 e 44 anos, seguida de mulheres com idade entre 18 e 29 anos. Na parcela masculina entrevistada, os mais jovens se destacam, onde, aproximadamente, 45% deles estão na faixa etária dos 18 aos 29 anos, seguidos da faixa etária entre 30 e 44 anos.

Outro aspecto observado entre os entrevistados de ambos os gêneros foi o estado civil, onde a maior frequência foi conferida em visitantes solteiros, seguidos dos casados, divorciados, com união estável e viúvos. Analisando os dados, foi possível observar que a maior parte do público que frequenta o local é composto de jovens que estão na faixa de idade entre 18 e 29 anos, sendo que as mulheres solteiras estão

entre as maiores frequentadoras. Na sequência os homens solteiros, na mesma faixa etária das mulheres e, posteriormente, mulheres solteiras com idade entre 30 e 44 anos lideram o ranking da maioria dos frequentadores.

Do público que se disponibilizou a responder quanto a sua renda familiar, foi possível observar que 38% dos turistas possuíam renda salarial de 5 ou mais salários mínimos³, seguido por 20% com renda salarial de até dois salários mínimos, 16% com renda de até 4 salários mínimos, 14% com renda salarial de até 3 salários mínimos e apenas 6% auferem apenas 1 salário mínimo.

No questionário elaborado foram apresentados os seguintes meios de transporte: carro próprio, ônibus, VLT, carro de aplicativo, metrô, trem, táxi, barca e bicicleta. A opção caminhada é utilizada de forma complementar ao tipo de transporte escolhido e fora ofertada a possibilidade de o entrevistado indicar mais de uma opção. Antes da pandemia, o uso de transporte público era mais evidente, porém, com o advento da doença, o número de passageiros dos transportes coletivos diminuiu. Como consequência da menor utilização do transporte público, foi aceitável a observação de que os carros de aplicativos e veículos próprios ganharam destaque e maior utilização junto aos populares. O que colabora com esta questão é o fato de que 53% dos respondentes afirmaram que o transporte público não atende suas expectativas.

Dentre os transportes de condução em massa, os ônibus estão entre os mais utilizados, já as barcas são as menos usadas. Entre toda população estudada, 74% afirmou que não houve interferência da pandemia e seus protocolos de distanciamento na escolha do meio de transporte para se deslocar até a ZPRJ. Ainda assim, é possível observar que a realidade no panorama dos transportes, sofreu bastante alteração, conforme demonstrado na tabela abaixo:

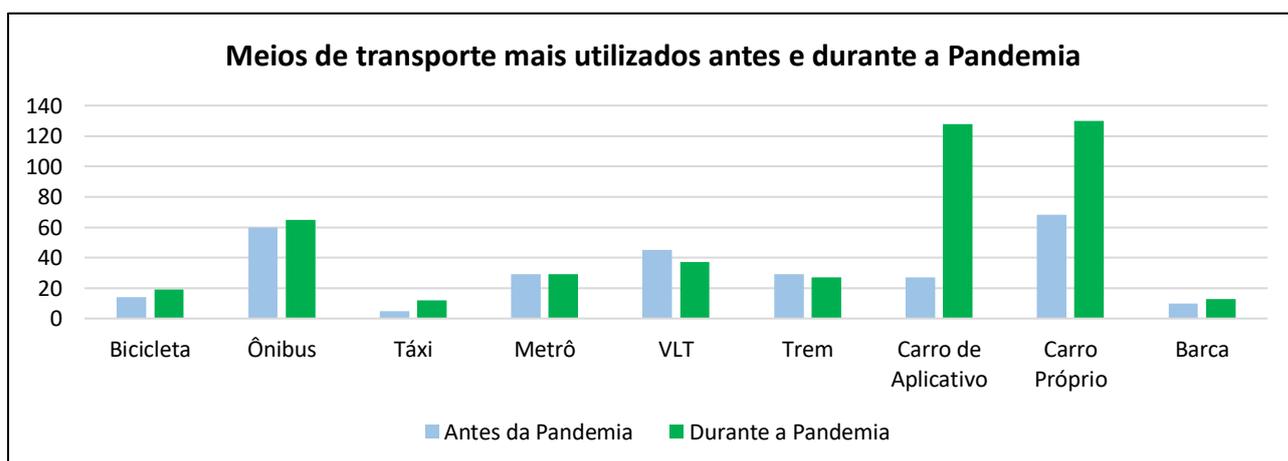


Tabela 1: Meios de Transporte mais utilizados antes e durante a pandemia

Fonte: Elaborado pela autora

³ De acordo com a medida provisória 1.021, de 30 de dezembro de 2020, conforme Art. 1º O salário mínimo em vigor a partir de 01/01/2021 será de 1.100,00 reais.

Em uma projeção comparativa entre os gêneros que visitaram o local antes e durante a pandemia da Covid-19, homens e mulheres apresentaram comportamentos distintos na alternativa do modal de transporte. Foi possível visualizar com clareza algumas mudanças nas escolhas dos meios de transporte no período anterior e durante a pandemia.

Também é possível visualizar que, um dos veículos que mais apresentam discrepância na sua utilização entre os sexos e que, é independente da pandemia, é a utilização da bicicleta como meio de locomoção. Foi evidenciado que homens andam mais de bicicleta que as mulheres e numa avaliação qualitativa, eles são motivados a utilizar este meio de deslocamento por favorecer a atividade física ao ar livre. Ainda independente da pandemia, existem outras tendências que divergem entre os gêneros de acordo com o meio de transporte utilizado, podendo ser citados o metrô, trem, carro de aplicativo e carro próprio. Em contrapartida, também apresentam similaridades quando avaliados ônibus, táxi e VLT.

Em análise comparativa da relação idade, sexo e meio de transporte utilizado, considerando sexo e a idade, os meios de transporte mudam bastante. Quanto as mulheres entre 18 e 29 anos se comparadas com mulheres que estão entre os 45 e 59 anos, pode-se notar que as mais novas transitam muito mais utilizando o transporte público do que as de faixa etária maior. Entre as mulheres de 45 a 59 anos é plausível afirmar que 40% preferem utilizar seus veículos próprios. Se forem comparadas as faixas etárias de 18 a 29 anos entre homens e mulheres, é possível verificar uma certa similaridade na escolha dos modais. Todavia, o mesmo não acontece no grupo de homens nas faixas etária de 30 a 44 anos e entre homens de 60 ou mais anos, já que cerca de 35% dos mais novos preferem sair em carros de aplicativos enquanto o grupo dos idosos, em relação aos veículos de aplicativo, representam apenas uma pequena parcela de 10%. Percebe-se que as mulheres, independentes da faixa de idade, preferem sair com seus próprios veículos, diferente dos homens.

Um dos pontos curiosos desta pesquisa, é que aproximadamente, 39% da amostra não visitou a ZPRJ antes da pandemia. Tal fato leva a questionar o que os motivou para terem realizado este deslocamento durante o período de pandemia e com isso traçar um perfil deste público.

Considerações Finais

Com a revitalização da ZPRJ que antecedeu os Mega Eventos Esportivos que ocorreram na cidade, a região tornou-se mais atraente para a visitação. Situado na região central do Rio, seus atrativos ganharam destaque junto aos principais pontos turísticos da cidade, uma vez que seu circuito é compreendido de lugares modernos, aconchegantes e tecnológicos.

A mobilidade dos visitantes durante a pandemia da Covid-19, que saíram de suas residências em meio ao isolamento social e optaram pela ZPRJ. Através da realização de entrevista *in loco*, foi possível traçar o perfil dos visitantes e, ficou constatado que a maior parcela destes visitantes corresponde a mulheres, solteiras e com idade entre 30 a 44 anos, seguida de uma proporção muito similar de mulheres, solteiras, na faixa

etária dos 18 a 29 anos. Também foi possível constatar, que mais da metade do público entrevistado reside no próprio estado do Rio de Janeiro e que a renda familiar destes indivíduos gira em torno de 4 a 5 salários mínimos.

Os entrevistados realizaram o deslocamento de suas residências até a ZPRJ, majoritariamente em seus próprios veículos. Porém, uma parcela muito próxima de entrevistados também utilizou o carro de aplicativo como forma de deslocamento até a região. Tais escolhas refletem o momento da pandemia, quando os protocolos de distanciamento social devem ser levados em consideração, deixando transparecer através dos dados coletados o receio de aglomerar com outras pessoas nos transportes públicos, já que desde o início da pandemia foi possível verificar a queda na utilização dos transportes de massa.

Dentre os transportes públicos que atendem a região, os ônibus estão entre os transportes mais utilizados, contrastando com o VLT que transita dentro da ZPRJ. Os ônibus circulam por uma área muito maior dentro da cidade e acabam tendo a chance de transportar mais pessoas, com a vantagem de possuir janelas para maior circulação de ar e de aceitar todos os cartões de passagens, além do dinheiro em papel. Para o deslocamento individual, o incentivo à utilização de bicicletas é ainda insipiente, mesmo com o desenvolvimento de pistas e bicicletários ao longo da região.

Após as análises feitas, ficou evidente o impacto da pandemia da Covid-19 quando retrata a mobilidade urbana, em especial àquelas ofertadas na ZPRJ. Todos os meios de transporte em massa, tiveram uma avaliação negativa em relação a percepção de medidas de prevenção quanto ao Covid-19. Como dito neste trabalho os meios de transporte estão diretamente ligados ao desenvolvimento contínuo do local e da própria cidade, e por isso, dados como os que estão sendo apresentados, precisam ser avaliados e levados em consideração, quando o assunto retratar esta esfera.

Referências Bibliográficas

BALBIM, Renato. Mobilidade: Uma abordagem sistêmica. In Balbim, Renato; Krause, Cleandro; Linke, Clarisse C. (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília. 2016. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7133>>. Acesso em: 9 mar. 2021.

BLOIS, C. **Plano de reabertura: veja o que RJ poderá fazer a partir da queda de casos**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/05/23/plano-de-reabertura-veja-o-que-rj-podera-fazer-a-partir-da-queda-de-casos.htm>>. Acesso em: 15 jan.2021.

CARDOSO. F.H. **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**. Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei. Brasília, 2010. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em: 03 jan. 2021.

CDURP. **Teleférico**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/cdurp_portomaravilha>. Acesso em: 03 jan. 21.

Costa; S. da S. **Pandemia e desemprego no Brasil**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122020000400969> Acesso em: 23 mai 2021.

FERREIRA, Karine. O que aconteceu com o teleférico da Providência? **RioOnWatch**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <<https://www.rioonwatch.org/?p=34709>>. Acesso em: 22 jan. 21.

GALARCE, F. E.; PETTENÁ. A. S. Arquitetura Efêmera e Insurgência Urbana. Estratégias de Apropriação do comércio ambulante nos espaços intersticiais do BRT Transoeste, Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: **Arquitetura Efímera**, 2020. Disponível em: <<http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/3847/3750>>. Acesso em: 01 fev. 2021.

MARICATO; E.; FERREIRA, J. S. W. **Operação urbana consorciada: Diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?** São Paulo: FAUUSP, 2009. Disponível em: <<http://www.labhab.fau.usp.br/2018/01/11/operacao-urbana-consorciada-diversificacao-urbanistica-participativa-ou-aprofundamento-da-desigualdade/>>. Acesso em: 08 abr. 2021.

MASSALLI, Fábio. **Teleférico do Morro da Providência, no Rio, ainda opera em horário reduzido**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://memoria.ebc.com.br/noticias/brasil/2014/09/teleferico-do-morro-da-providencia-no-rio-ainda-opera-em-horario-reduzido>> Acesso em: 22 jan. 21.

MELLO, I. **Witzel suspende eventos públicos no RJ e decreta férias em escolas**. UOL NOTÍCIAS, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2020/03/13/witzel-suspende-eventos-publicos-no-rj-e-decreta-ferias-em-escolas.htm>>. Acesso em: 25 jan. 21.

MENDES, A.; LEGROUX, J. **BRT Transoeste: conflitos urbanos e contradições espaciais na “cidade atrativa”**. Rio de Janeiro. 2016.

MUSEU DO AMANHÃ. **Um milhão de visitantes**, 2019. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/um-milhao-de-visitantes>>. Acesso em: 14 abr. 2021.

OPAS - Organização Pan Americana no Brasil. Folha Informativa – **COVID-19 (doença causada pelo novo coronavírus)**. Brasília (DF), 2020. Disponível em: <https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=6101:co-vid19&Itemid=875>. Acesso em: 25 mai. 2021.

PORTO MARAVILHA. **Teleférico**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://memoriadasolimpiadas.rj.gov.br/jspui/bitstream/123456789/1227/1/MU046-Teleferico%20-%20Porto%20Maravilha%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>> Acesso em: 15 jan. 2021.

PORTO MARAVILHA. **Transporte: Tráfego viário e demanda por transporte**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/V.%20Situacao%20Atual%20e%20Futura%2003.%20Transporte%20-%20Demanda%20de%20Transporte%20e%20Trafego%20Viario.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2021.

ROLNIK, R. Megaeventos: Direito à moradia em cidades à venda. *In*: JENNINGS, Andrew et al. **Brasil em jogo. O que fica da copa e das olimpíadas?** São Paulo. 2014.

SANTOS, L. B. D.; GONÇALVES, R. S. **A questão da mobilidade nos projetos de urbanização: o teleférico como modal de transporte nas favelas**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/328196921_A_questao_da_mobilidade_nos_projetos_de_urbanizacao_o_teleferico_como_modal_de_transporte_nas_favelas>. Acesso em: 15 jan. 2021.

SILVA, A. **Presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp)**. Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/web/cdurp_portomaravilha> Acesso em: 15 abr 2021.

SILVA, M. R.; FERREIRA A.; ORLANDI, N. V. **“Porto Maravilha” e a transformação espacial da Zona Portuária do Rio de Janeiro**, 2014. Disponível em: <http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2014/relatorios_pdf/ccs/GEO/GEO-Mayara%20Rangel%20Silva.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2020.

ZANOTTO, Aline. **Mobilidade urbana nas cidades turísticas, basta fazer para turista aceitar**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<https://administradores.com.br/artigos/mobilidade-urbana-nas-cidades-turisticas-basta-fazer-para-turista-aceitar>>. Acesso em: 06 abr. 2020.