

UNIVERSIDADE DO GRANDE RIO “Prof. José De Souza Herdy”
UNIGRANRIO
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - PROPEP
Mestrado Profissional em Administração

KAREN APARECIDA FERREIRA

MOBILIDADE DOS VISITANTES NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO
DURANTE A COVID-19

Duque de Caxias - RJ

2021

KAREN APARECIDA FERREIRA

**MOBILIDADE DOS VISITANTES NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO
DURANTE A COVID-19**

Dissertação apresentada à Universidade do Grande Rio “Prof. José de Souza Herdy”, como parte dos requisitos parciais para a obtenção do grau de Mestre em Administração.

Área de concentração: Gestão Organizacional

Orientadora: Deborah Moraes Zouain

Duque de Caxias - RJ

Março/2021

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Unigranrio

A large, empty rectangular box with a thin black border, occupying the lower half of the page. It is intended for the cataloging record.

KAREN APARECIDA FERREIRA

**MOBILIDADE DOS VISITANTES NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO
DURANTE A COVID-19**

Dissertação apresentada como requisito parcial à conclusão do curso Mestrado Profissional em Administração, do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade do Grande Rio – UNIGRANRIO “Professor José de Souza Herdy”, no 1º semestre de 2021.

Área de Concentração: Gestão Organizacional

Banca examinadora

Prof. Dr(a). Deborah Moraes Zouain
Orientador(a)

Prof. Dr(a). Teresa Cristina Viveiros Catrambry
Co-orientador(a)

Prof. Dr(a).

Prof. Dr(a).

Prof. Dr(a).

Aprovado(a) em: ____/____/____.

Dedico este trabalho e todo esforço empenhado para resolução desta pesquisa, à Deus.

AGRADECIMENTOS

À professora e orientadora Deborah Moraes Zouain e a minha co-orientadora Teresa Cristina Viveiros Catrambry, pela gentil e ampla contribuição nas orientações ao longo deste período. Em especial, à incansável amiga Alice Stahorzky pelo incentivo ao início do mestrado, por sua generosidade em compartilhar seus saberes e seu tempo com minha pesquisa.

À Instituição Unigranrio, representada pela querida professora Rejane Prevot Nascimento, que em momentos difíceis não hesitou em me apoiar.

À Flora Thamires e a Aline Dias, pelo acolhimento e parceria.

À Tatiana Farias e Luana Scuto, pela caminhada e apoio ao longo de todo processo.

À família e amigos, pela compreensão na minha ausência

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 A1 e A2 nas áreas de Administração, Logística, Turismo 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. Os dados coletados foram analisados e demonstrados através de gráficos e tabelas compondo a entrega dos resultados.

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

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. The collected data were distributed and demonstrated through graphs and tables composing the delivery of the results.

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

LISTA DE ABREVIATURAS

CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
DOCAS-RJ	Docas do Rio Autoridade Portuária
EPI	Equipamento de Proteção Individual
ESPII	Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional
EIV	Estudo de Impactos de Vizinhança
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDG	Instituto de Desenvolvimento e Gestão
MAR	Museu de Arte do Rio
MTur	Ministério do Turismo
OMS	Organização Mundial da Saúde
OMT	Organização Mundial de Turismo
OPAS-BR	Organização Pan-Americana de Saúde no Brasil
OUC	Operação Urbana Consorciada
PNT	Plano Nacional de Turismo
SMTR	Secretária Municipal de Transporte
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
WTTC	Conselho Mundial de Viagens e Turismo
ZPRJ	Zona Portuária do Rio de Janeiro

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Mapa da Localização da Região Portuária	20
Figura 2:	O Porto do Rio de Janeiro no princípio do Século	20
Figura 3:	Perímetro da ZPRJ	22
Figura 4:	Mapa detalhado da área de estudo (parte da área do projeto “Porto Maravilha”)	24
Figura 5:	Simulação de Adensamento por setor do Porto Maravilha	25
Figura 6:	Antes e depois do Museu do Amanhã	26
Figura 7:	Praça XV antes e depois	26
Figura 8:	Ilustração de 1 a cada 10 postos de trabalhos são gerados pelo Turismo	28
Figura 9:	Mapa do projeto da mobilidade urbana na região portuária do Rio de Janeiro	34
Figura 10:	A mobilidade urbana, em detalhe, na Zona Portuária do Rio de Janeiro	34
Figura 11:	Mapa das estações do VLT Carioca	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Receita cambial turística: Mundo, América do Sul e Brasil - 2008 a 2018	29
Tabela 2: Análise do sujeito	52
Tabela 3: Escolha dos meios de transporte antes e durante a pandemia, segundo o gênero	55
Tabela 4: Comparativo dos visitantes considerando gênero, faixa etária e modais utilizados	57
Tabela 5: Perfil dos visitantes que foram pela primeira vez a ZPRJ durante a pandemia	57
Tabela 6: Comparativo do estado civil dos visitantes antes e durante a pandemia	58

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Gênero dos entrevistados	51
Gráfico 2: Faixa etária total dos entrevistados	52
Gráfico 3: Faixa etária por gênero dos entrevistados	53
Gráfico 4: Perfil da renda familiar dos visitantes da ZPRJ	54
Gráfico 5: Comparativo dos meios de transporte utilizados antes e durante a pandemia	55
Gráfico 6: Origem dos entrevistados que visitavam a ZPRJ pela primeira vez	59
Gráfico 7: Ranking dos meios de transportes mais utilizados pelos visitantes domésticos	60
Gráfico 8: Comparativo de Atrativos da ZPRJ mais visitados antes e durante a Covid-19	61

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA	14
1.2	OBJETIVOS	16
1.2.1	Objetivos Gerais	16
1.2.2	Objetivos Específicos	16
1.3	DELIMITAÇÃO DA PESQUISA	16
1.4	RELEVÂNCIA DO TRABALHO	17
1.5	ORGANIZAÇÃO GERAL DO TRABALHO	17
2	REFERENCIAL TEÓRICO	19
2.1	ASPECTOS HISTÓRICOS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO	19
2.2	A REVITALIZAÇÃO DA ZONA PORTUÁRIA	22
2.3	O TURISMO	27
2.3.1	TURISMO NA ZONA PORTUÁRIA	29
3	MOBILIDADE NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO	32
3.1	MOBILIDADE URBANA NA ZPRJ	32
3.1.2	ELEVADO DA PERIMETRAL	35
3.2	PRINCIPAIS MEIOS DE TRANSPORTE DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO	37
3.2.1	VLT– Veículo Leve sobre Trilhos	37
3.2.2	Teleférico do Morro da Providência	38
3.2.3	Ciclovias	41
4	IMPACTOS DA COVID-19 NO TURISMO E NOS MEIOS DE TRANSPORTE NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO	43
4.1	PRINCIPAIS IMPACTOS DA COVID-19 NO TURISMO E NOS MEIOS DE TRANSPORTE NA ZPRJ	42
5	METODOLOGIA	47
5.1	MÉTODOS	47

5.2	DELIMITAÇÃO DA AMOSTRA	48
5.3	SELEÇÃO DOS SUJEITOS	48
5.4	VARIÁVEIS	48
6	DISCUSSÕES E RESULTADOS	51
6.1	ANÁLISE DE RESULTADOS E VARIÁVEIS	51
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	66
	ANEXO	79

1 INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização do problema

Por meio de uma parceria público/privado, ao qual é composta por empresas privadas e pelas 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”. A intervenção ocorrida, propiciou mudanças significativas, que incluíram melhorias e ampliação do sistema de esgoto sanitário, preservação de patrimônios históricos, construção de casas para moradia, inclusão de tecnologias inovadoras, a fim de atrair investimentos, empresas e tornar-se um novo emblema para o turismo nacional (IGREJAS, 2012).

O termo será tratado aqui como um tipo bastante específico de política urbana, que é concentrada e integrada em um contínuo urbano, demanda de investimentos de grande porte, flexibilização da legislação local e arranjos inovadores de articulação institucional intragovernamental e com setores privados, buscando a requalificação desses espaços, e provocando alteração no uso e no valor do solo com efeitos em escala urbana territorial e mais ampla no contexto da cidade (SARUE, 2015, p.27).

Silva (2012) aponta que a ZPRJ é uma área historicamente popular, pois margeia o Porto, que foi e ainda é uma das portas de entrada da cidade por onde desembarcam navios transatlânticos, tendo na outra porta de entrada o Terminal Rodoviário da cidade. Sua localização encontra-se entre os dois aeroportos do RJ, tornando o fator geográfico favorável, o que a coloca naturalmente na rota do turismo da cidade. Quando se trata do espaço que demarca a ZPRJ, este inicia-se na Praça Mauá, passando pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju.

Vale apontar que o turismo se caracteriza, essencialmente, como um fenômeno socioespacial, em que, por motivações das mais variadas, o turista decide afastar-se do seu local de residência habitual e, temporariamente, percorrer distintos trechos do espaço geográfico e, posteriormente, retornar ao seu ponto de origem. No percurso, o turista tem a possibilidade de vivenciar e experimentar momentos únicos que serão incorporados à sua

memória (PANOSSO NETTO, 2005). Um fator primordial para que o deslocamento aconteça é a disponibilidade e viabilidade dos diferentes modais de transporte. CARDOSO (2008) complementa que a mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano – não apenas sua efetivação, mas também a possibilidade ou facilidade de ocorrência destas viagens.

Com intuito de atrair a atenção dos turistas à visitação e exploração turística da área revitalizada da ZPRJ, 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 elevador 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, um tipo de coronavírus que ficou conhecida como Covid-19, foi caracterizada, como 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 onde houve o estudo para elaboração deste trabalho, 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 (MELLO, 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).

Redigido durante a pandemia e pautado na mobilidade dos turistas que frequentam a ZPRJ, este trabalho nos apresenta o questionamento, para tentar descobrir qual a preferência dos turistas no momento de selecionar o meio de transporte de preferência.

1.2 Objetivos

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).

1.2.1 Objetivo geral

Levantar, analisar e avaliar os modais utilizados pelos turistas durante o período da pandemia da Covid-19 e os motivos de suas preferências por determinado tipo de transporte.

1.2.2 Objetivos específicos

- Realizar pesquisa bibliográfica acerca dos temas transportes, revitalização da ZPRJ, motivação do turista e impactos da Covid-19;
- Levantar os modais de transporte existentes na ZPRJ;
- Elaborar instrumento de pesquisa e realizar pré-teste para verificar possíveis alterações;
- Levantar elementos para definir a amostra e estratégia de aplicação do instrumento;
- Realizar pesquisa de campo utilizando como referência os principais atrativos da ZPRJ;
- Avaliar a melhor ferramenta para tratamento e análise dos dados;
- Analisar os dados e redigir documento final.

1.3 Delimitação da pesquisa

A ZPRJ reserva memórias da cidade, por meio de seus patrimônios edificados e imateriais (AGUILLAR, 2019 A). Diante do exposto, o local escolhido justifica-se pela crescente visibilidade adquirida após as mudanças estruturais implantadas. Durante a sua revitalização, houve uma priorização, pelos órgãos públicos, quanto a promoção da qualidade de vida para os moradores. Nesse contexto, foram ampliadas as oportunidades para novos empreendedores, realização de investimentos em mobilidade urbana e infraestrutura nas áreas que envolvem cultura, lazer e turismo (Porto Maravilha, 2017). Este trabalho tem por

interesse pesquisar as percepções dos que visitam o local e sua mobilidade para chegar na ZPRJ, após sua revitalização, assim como os impactos decorrentes da pandemia da Covid-19.

1.4 Relevância do trabalho

Neste estudo pretende-se identificar as principais mudanças na mobilidade da ZPRJ, assim como a percepção dos turistas que transitam entre os principais atrativos turísticos e, principalmente, quanto a visitação durante a pandemia da Covid-19.

Arantes (2002) e Queirós (2007) exibem as mudanças ocorridas na ZPRJ como um novo desenho, uma transformação de cenários que eram vistos como degradantes em lugares dignos de serem contemplados. Diante da redefinição do local, o mesmo tem como atrativos seus empreendimentos ligados ao turismo. Sendo assim, este local tornou-se propício para estudos voltados a esta atividade e as questões de mobilidade, que durante a pandemia iniciada em 2020, se tornam ainda mais relevantes para serem analisadas. A partir daí, pretende-se apresentar as principais alterações ocorridas neste local, a percepção dos turistas em relação aos meios de transporte e os ambientes turísticos e, quais alterações foram percebidas durante o período de controle à doença Covid-19.

1.5 Organização Geral do Trabalho

O trabalho teve como delimitação geográfica a Zona Portuária do Rio de Janeiro – ZPRJ. Este inicia-se por meio da breve contextualização acerca dos temas: turismo, revitalização da ZPRJ, mobilidade e Covid-19. O objetivo deste estudo é verificar qual a preferência dos turistas na escolha do seu transporte durante a pandemia da Covid-19, que vem assolando o mundo.

A retratação destes fatos terá como método de pesquisa a abordagem qualitativa e quantitativa, que serão estudados por meio de revisão bibliográfica, entrevista e análise de dados. As amostras serão coletadas de modo aleatório, assim como os dias e horários de

coleta distintos, nos principais pontos turísticos da ZPRJ, que contemplam Museu do Amanhã, Museu de Arte do Rio - MAR, AquaRio, Boulevard Olímpico e a Rio Star.

Para fundamentar esta dissertação, a estrutura do trabalho ficou dividida em seis capítulos e, vale lembrar que, os capítulos seguem a ordem e as intenções de estudo. O primeiro capítulo disserta sobre os aspectos históricos do Porto do Rio de Janeiro. Nele, são retratados fatos que ocorreram desde o início da colonização do Brasil até a reforma Passos. No segundo capítulo, é abordada a revitalização da ZPRJ, onde se verificaram robustos investimentos por conta de megaeventos que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro. O terceiro capítulo, caracteriza o turismo e seu grau de importância para o país. É realizada comparações em esferas mundiais e demonstra o quão valioso é o turismo para o Brasil. No quarto capítulo, é retratado o turismo especificamente na zona portuária, onde são destacados os principais pontos turísticos, quais foram as grandes obras que se tornaram chamariz para os visitantes e, o impacto visual, dentre outros. No quinto capítulo, é abordada a mobilidade dos turistas, onde procurou-se entender quais as preferências na escolha do transporte, integração entre os modais, impacto ambiental, valores, facilidades e dificuldades de conseguir condução. Por último, no capítulo seis, é discutido o tema Covid-19 e, na sequência, os impactos desta pandemia no turismo e na mobilidade na ZPRJ.

Foi elaborado um questionário com dezoito perguntas abertas e fechadas, e o público abordado estava presente no local de estudo durante o período de pandemia. Foram entrevistadas 416 pessoas, das quais estas, foram escolhidas de maneira aleatória. A transcrição dos dados e das informações coletadas junto aos entrevistados foram relatadas na parte das discussões e resultados e utilizadas como base para elaborar e redigir as considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Inicialmente será apresentado um panorama histórico como forma de ambientar o leitor no cenário escolhido para pesquisa. Trata-se de uma região que teve grande importância histórica e sofreu modificações em sua finalidade ao longo do tempo.

2.1 Aspectos históricos do Porto do Rio de Janeiro

Geograficamente, virada para o Oceano Atlântico, a Baía de Guanabara foi avistada no início do ano de 1502 por navegadores portugueses e recebeu o nome de Rio de Janeiro por ser parecido a um grande rio (MULTIRIO, 2011). A cidade tinha um nível de acessibilidade marítima excelente. Com o mar como sua porta de entrada, o cenário se tornou em local estratégico e, com seu desenvolvimento associado ao desenvolvimento do Porto a cidade tornou-se muito importante para os interesses dos portugueses (Figura 1).

Segundo Gonçalves e Costa A (2020), a relação histórica do Porto com a então colônia chamada Brasil e seu colonizador Portugal foi de unificar a economia global. Honorato (2011) descreve o Cais do Valongo (Figura 2) como local importante para a colônia portuguesa, uma vez que por lá atracavam navios com mercadorias bastante diversificadas, com destaque para madeira, cal, açúcar e escravos trazidos de navios oriundos da África. A atividade escravista continuou até 1831, quando uma Lei proibindo a entrada de escravos no Brasil foi sancionada, muito embora a ação tenha se perpetuado por lugares clandestinos (YABETA e GOMES, 2013).

A desvalorização do Porto foi ocorrendo ano após ano e sua importância foi diminuindo ao longo século XX, assim como as terras aos arredores (GONÇALVES E COSTA, 2020 B). Dado período, a imagem transcrita que a população tinha sobre a ZPRJ, era como um local sujo, degradado, escuro e violento e, como consequência da marginalização do local, formou-se a favela da Providência. A favela era situada no morro com o mesmo nome, entre outras, denominadas Gamboa e Santo Cristo. Guiannella (2013 A) ainda reforça a consolidação e a segregação dos espaços de acordo com as classes sociais. Neste caso, os mais pobres permaneceriam nas zonas centrais. Para corroborar, Tanagino (2013) relata que as cidades de uma forma ou de outra, sempre expressam contradições e diferenças, visto que suas

atividades são de produção local, troca, consumo e distribuição. Além de coexistirem nelas classes sociais totalmente opostas.



Figura 1: Mapa da Localização da Região Portuária.
Fonte: Google Maps adaptado.

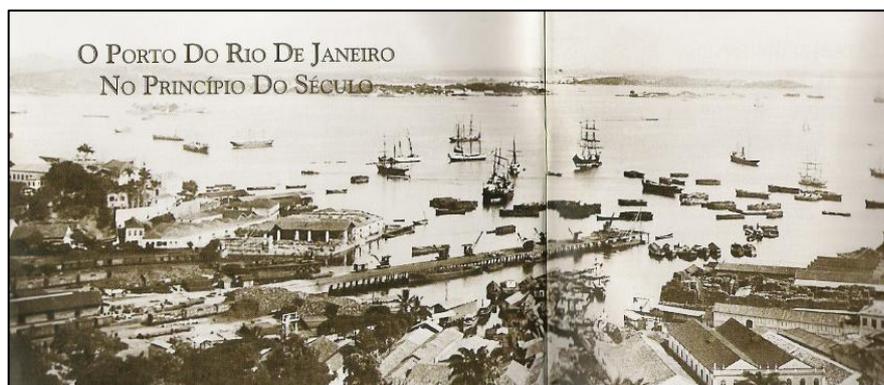


Figura 2: O Porto do Rio de Janeiro no princípio do Século
Fonte: https://br.pinterest.com/fredericozalan/_saved/

No entorno da ZPRJ, estavam situadas a malha ferroviária, as instalações portuárias e também mercantis. Em meio a marginalização do local e com pontos tão estratégicos para as elites, algumas mudanças ocorreram de forma necessária, uma vez que frequentar a ZPRJ havia se tornado algo insustentável para o desenvolvimento das suas próprias atividades (COSTA, 2015 A). Sendo assim, com a necessidade de uma reforma urbana, foram elaborados diversos projetos, que se somaram a inúmeras tentativas fracassadas ao longo dos anos. Na década de 1870, as instalações utilizadas não eram centralizadas, o que serviu de estímulo para os primeiros projetos que visavam o desenvolvimento e a unificação do Porto, e assim surgiu o projeto da construção da Doca Alfandegária (DOCAS-RJ, 2012). Por meio dos decretos de Lei nº 849, de 11 de outubro de 1890 e o decreto nº 3.295, de 23 de maio de 1890, foi autorizada a construção de armazéns, cais acostáveis e alpendres, com a finalidade de diminuir a dispersão do Porto que funcionava nos seguintes locais: Trapiches da Estrada de Ferro Central do Brasil, A Ilha dos Ferreiros, A Enseada de São Cristóvão, A Praça Mauá, além dos cais Dom Pedro II, da Saúde, do Moinho Inglês e da Gamboa (ANTAQ, 2012).

Conforme Giannella (2013 B), a reformulação e centralização ficaram conhecidas como a Reforma Pereira Passos que, por sua vez, propiciou uma nova configuração ao Porto do Rio de Janeiro. Porém, sua inauguração aconteceu oficialmente somente em 1940. Fernandes (2008) afirma que essa reforma foi considerada um marco para a sociedade local e as atividades que ali eram realizadas. Era uma época constituída fortemente pelo liberalismo e que ficou caracterizada pelo recuo quase que total do Estado, enquanto desenvolvia-se o processo de produção do espaço urbano. Com a conclusão das obras da ZPRJ, foi esperado que o local prosperasse, mas, no decorrer da história, o que houve foi uma grande estagnação. Cardoso (1987) ressalta que os bairros portuários ficaram à margem da cidade, abandonados na escala tempo e espaço. O distanciamento acentuou-se em meados do século, por causa de intervenções urbanísticas realizadas pelo poder público.

As relações, formas e padrões anteriores de produção, consumo, regulação, cultura e vida são modificados por diversos fenômenos como novas edificações, desenhos urbanos, fluxos migratórios, regras de organização e controle, que podem manter ou introduzir assimetrias e descontinuidades socioespaciais (HARVEY, 1985, p. 128-63).

O abandono da retroárea que ocorreu no final da década de 1980, com o desempenho negativo da economia nacional, desencadeou na utilização das grandes avenidas ao redor da ZPRJ, apenas para a passagem de veículos (COSTA, 2015 B). Anos mais tarde, Donofrio (2007) e MacDonald (2008) afirmaram mais uma vez, o interesse em revitalizar o local, norteando o potencial turístico, econômico e mobiliário do local, inspirado em outras regiões portuárias no mundo, tais como em Londres, Baltimore, Barcelona, Lisboa, Tóquio, Sydney e

Buenos Aires. Tella (2013) complementa este novo projeto descrevendo o misto de edificações com a preservação de edifícios históricos, mesclando arquitetura nova e antiga.

Conforme apontam Sant'Anna e Gonçalves (2015), houveram bons modelos de revitalizações em Portos, como Barcelona e Buenos Aires, por exemplo, que conseguiram transmitir uma boa imagem das áreas, causando impacto e autenticidade na mídia globalizada. Seguindo esta perspectiva, com a proximidade dos eventos esportivos de 2014 e 2016 no Rio de Janeiro, vislumbrou-se a possibilidade de colocar em prática o projeto de revitalização da ZPRJ. Segundo Silva e Ferreira (2014 A), acredita-se que a formação de parcerias torna as cidades mais competitivas, e como consequência desta força, criou-se, por meio de parcerias público e privadas, o Consórcio Porto Maravilha, com as intenções de mudanças demonstrado no mapa da Figura 3.



Figura 3: Perímetro da ZPRJ
Fonte: <https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/zona-portuaria/>

2.2 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 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. Dentre os benefícios se destacam a cultura, os esportes, lazer e empreendedorismo. Os mesmos atraem e motivam a movimentação de moradores locais e visitantes, gerando uma grande demanda turística.

Nesse contexto, de acordo com Ximenes (2017) o projeto Porto Maravilha na região portuária surgiu do fruto da Operação Urbana Consorciada (OUC), coordenada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, empresa pública de capital misto. Este projeto buscou a revitalização urbana da Região Portuária do Rio, melhoria nas condições habitacionais e atração de novos moradores para a área. Com estes elementos, tornou-se viável o desenvolvimento de um ambiente favorável às mudanças e, neste período, associado aos incentivos proporcionados pela legislação urbanística, o patrimônio histórico e as forças da renovação se uniram para promover o desenvolvimento e a integração das áreas na dinâmica econômica da cidade. Sendo assim, levou-se em consideração o ambiente em que consta o projeto, onde a presença do mar e da baía também favoreceram e aumentaram a atratividade, alavancando o potencial turístico da área. A partir daí, o Porto Maravilha começou a se desenvolver, numa região com fortes traços identitários para a cidade, legitimando o argumento de uma região em estado de decadência ou não explorada devidamente, mas com forte tendência à superação de projetos não findados em períodos anteriores.

Em relatório produzido pela CDURP sobre a operação urbana, o Porto Maravilha é uma operação de requalificação urbana que promove o reencontro da Região Portuária com a cidade, lançando novo padrão de qualidade de vida no Rio de Janeiro. Com as mudanças previstas para o município e para a ZPRJ, a degradação de décadas será revertida na história com reformas urbanas que servem como referência para outros bairros (BRAGA, 2011). Honorato (2019) afirma que, o Porto é um mundo! É possível notar que se trata de cidades portuárias e portos e, não no contexto pura e simplesmente de cidades que se localizam a beira mar, mas sim daquelas que a atividade desenvolvida no Porto interfere diretamente na aparência e no progresso. A região começou a ocupar um lugar de destaque com um plano de investimentos na modernização das atividades portuárias e na infraestrutura urbana para atração de grandes negócios e empresas (Figura 4).

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 deste estatuto aconteceu devido a necessidade de organizar os espaços urbanos, perante o aumento acelerado da população

e da distribuição imprópria das terras. Tal fato ocorreu devido a política urbana pouco utilizada no país e teve como propósito estimular a revitalização das áreas urbanas que estavam degradadas (Arraes e Silva, 2014). Consta nesta lei a participação da iniciativa privada por meio de compensação financeira, em troca da sua possibilidade de construção ser potencializada. Instituída por meio de Lei Municipal, a possibilidade de construção nesta determinada área aumentou exponencialmente.

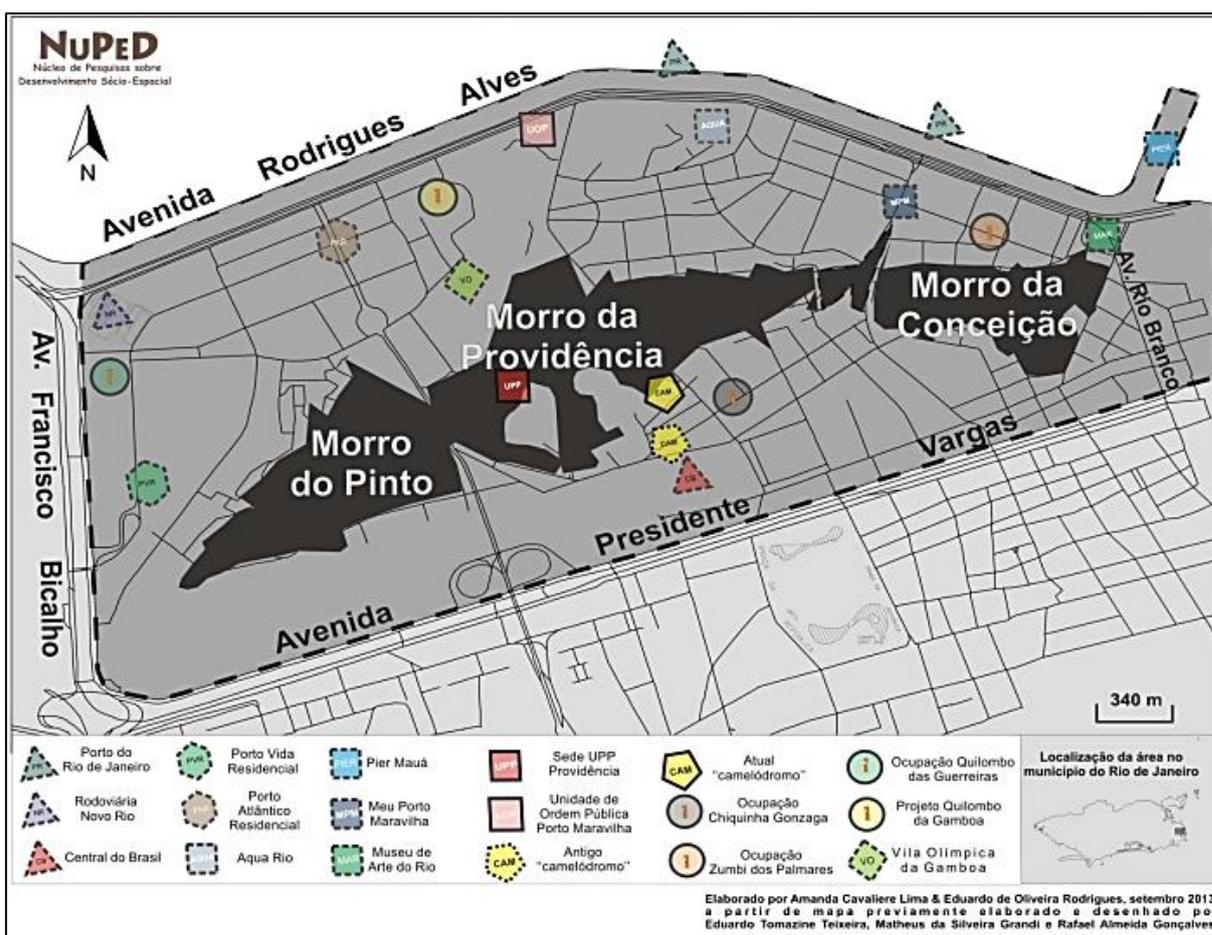


Figura 4: Mapa detalhado da área de estudo (parte da área do projeto “Porto Maravilha”)
 Fonte: <http://objdig.ufrj.br/16/teses/810999.pdf>

Para poder utilizar-se deste potencial de construção adicionado, segundo Alberto (2015), o interessado deveria oferecer um contrapeso financeiro ao município local, com intuito de comprar Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC. O município, por sua vez, se comprometeu a utilizar os recursos recolhidos com a venda dos Cepacs, na aplicação de um programa de intervenções para a requalificação urbana, também estabelecido na mesma Lei. A Figura 5 foi produzida baseada no Estudo de Adensamento da Operação

Urbana, seguindo os critérios de transformação da situação atual e previsão de utilização de Cepac.

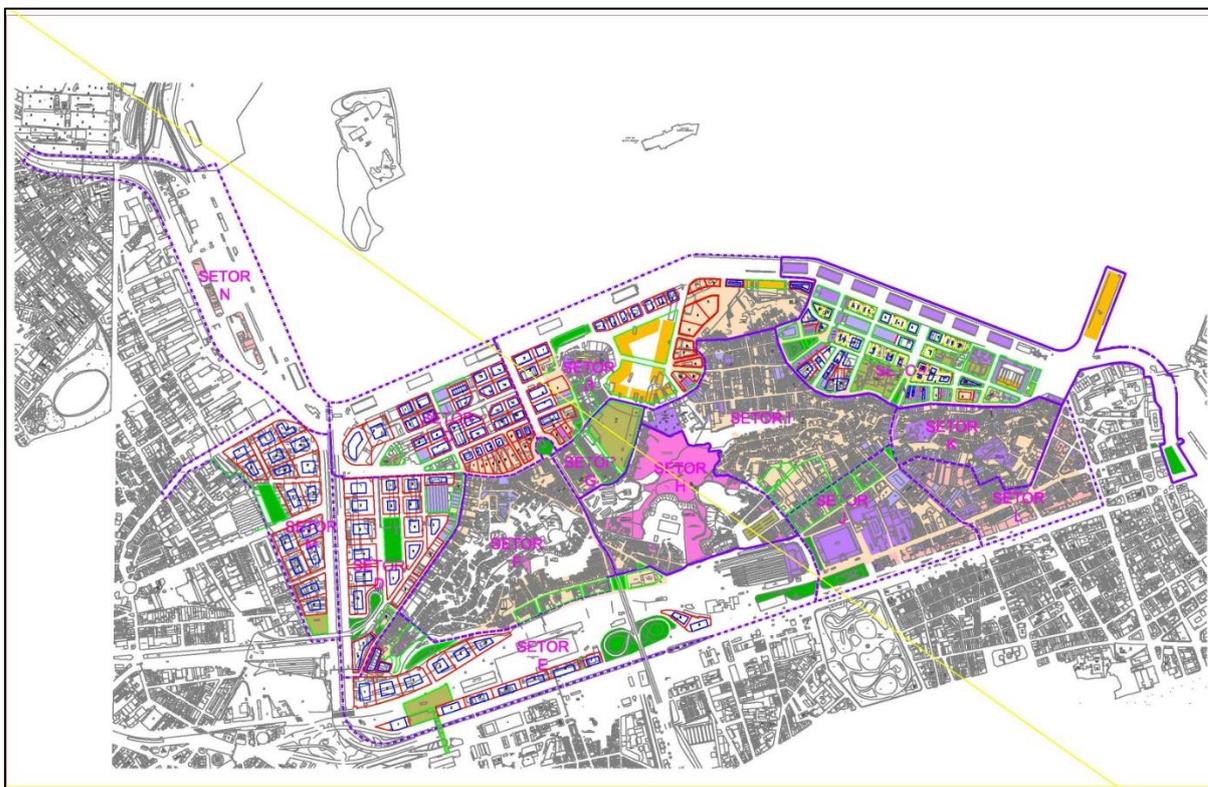


Figura 5: Simulação de Adensamento por setor do Porto Maravilha.

Fonte: <https://docplayer.com.br/42419-3-transporte-trafego-viario-e-demanda-por-transporte-e.html>

No período que a reestruturação da ZPRJ ocorreu, o país vivenciava um processo de crescimento econômico, com destaque na redução de desigualdades e na distribuição de renda (PAULA e PIRES, 2017). Então, foi admissível obter a oportunidade de reafirmar o papel do centro da cidade e seu dinamismo junto a novos empreendimentos, residenciais e comerciais. A revitalização deste espaço, evidenciou sua relevância histórica, bem como seu espaço natural voltado para o bem-estar das pessoas (Figura 6 e 7).



Figura 6: Antes e depois do Museu do Amanhã (Foto de divulgação da Prefeitura do RJ).



Figura 7: Praça XV antes e depois (Foto de divulgação da Prefeitura do RJ).

As principais construções e modernizações da ZPRJ apresentam uma propulsão da imagem da cidade do RJ e que, por sua vez, competem entre si pela captação de turistas, ganhos econômicos e melhorias de infraestrutura. Silva e Ferreira (2014 B), apresentam as principais transformações estruturais que ocorreram:

- Demolição do Elevado da Perimetral:

Sua construção foi iniciada em 1950, ao qual estimava-se a utilização diária por cerca de 40 mil veículos, devida a ligação entre os principais pontos da cidade do RJ. Porém, sua demolição ocorreu entre 2013 e 2014, tornando-se um símbolo da reforma da cidade.

- Construção do túnel 450:

Ocorreu em substituição ao Elevado da Perimetral, túnel que é uma das principais vias de acesso de veículos de passeio e veículos pesados para o Porto, para a rodoviária, vias expressas como a Linha Vermelha e Avenida Brasil e, ao centro da cidade.

- Reurbanização da Zona Portuária:

Esta operação de reutilização do espaço público foi possível pelo Estudo de Impactos de Vizinhança - EIV, que tinha como objetivo a ocupação, da maior parte da área, iniciada por

novos moradores e, por seguinte, os comerciantes. Nesta reestruturação, havia a reurbanização de vias existentes, com a melhoria, dentre outros, da pavimentação, iluminação pública, sinalização viária e paisagismo, com arborização de calçadas e construção de canteiros.

- 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:

O conceito de mobilidade urbana na região portuária mudou totalmente. 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.

O porto está estreitamente relacionado ao desenvolvimento econômico, social e cultural do país, em particular com as atividades comerciais de importação e exportação de mercadorias. Falar no Porto do Rio de Janeiro é relacionar essa história de construção e ampliação do porto principalmente ao ciclo do café, mas também aos projetos arquitetônicos, a engenharia, ao turismo, ao urbanismo (PINHEIRO e RABHA, 2004, p.11).

Após vivenciar um momento histórico de reestruturação e recomposição do seu cenário, o local que até então não parecia fazer parte de nada, integrou-se ao centro da cidade e as demais localidades, através dos principais meios de transporte, iniciando um novo momento histórico para a região. Ragazzo e Lima (2013) apresenta a ideia de que a ZPRJ era reflexo das sequelas deixadas pelas políticas públicas e pela ausência de investimento de capital, mas tornou-se foco de investimentos de grande porte somente com as operações inerentes ao Porto Maravilha, já no século XXI. Por consequência, o poder público, investidores e sociedade visualizam a inserção desta nova área em um novo contexto turístico.

2.3 Turismo

Importante força econômica, o turismo é capaz de gerar emprego, rentabilidade, câmbio e distribuição regional de renda (HADDAD et al., 2013). Santos (2015) faz alusão sobre dois tipos de turismo – o urbano e o cultural, que, por sua vez, merecem ser evidenciados nos processos associados às imagens de centros urbanizados, com estratégias integradas ao desenvolvimento do marketing da cidade. Para Beni (2020), o turismo é definido como um fenômeno multi, inter e transdisciplinar na sua formação superior e na gestão pública, assim como na transversalidade e intersectorialidade.

A prática do turismo ocorre, predominantemente, no setor de serviços, com potencial na geração de emprego, por conta da alta demanda de mão de obra (Rabahy, 2020). Para WTTC (2016), o Conselho Nacional de Viagens e Turismo afirma que, em média, 10% dos empregos criados no mundo no ano de 2015 estavam relacionados ao turismo (Figura 8).



Figura 8: Ilustração de 1 a cada 10 postos de trabalhos são gerados pelo Turismo.

De acordo com Ribeiro et al. (2017), o turismo nas últimas décadas conseguiu mudar a forma como é visto e tornou-se estratégico para alcançar desenvolvimento econômico. Por meio de dados coletados no período de 2008 a 2018 no site da OMT (Tabela 1), foi possível observar a posição do Brasil em relação ao restante dos outros países do mundo e, o quanto movimentou durante este período com o turismo.

É possível verificar, que a atividade turística movimentou rendimentos consideráveis de, aproximadamente, 65,7 bilhões de dólares em receita cambial turística, no período entre 2008 e 2018. Segundo o Ministério do Turismo, IBGE (2017), somente no Estado do Rio de Janeiro, existem cadastrados mais de 110 mil leitos de hospedaria e mais de 916 tipos diferentes de hospedagens, que incluem entre eles: hotel, flat, hotel fazenda, albergue, alojamento de floresta, pousada, resort, dentre outros.

Conforme pesquisa realizada por Ministério do Turismo(2019), em termos de turismo doméstico, o Rio de Janeiro recebe por volta de 5 milhões de visitantes ao ano, ou seja, quase 13.700 pessoas por dia. Desde o século XIX, esta cidade vem sendo pioneira para o Brasil no âmbito turístico, que desde então, sustenta o título de cidade maravilhosa, imagem construída nos tempos que ainda era capital do país, entre 1763 e 1960 (REGO-FAGERLANDE, 2018). Mesmo com suas condições sociais, urbanas e econômicas degradadas, as Nações Unidas

para a Educação, Ciência e Cultura – Unesco, no último ano, premiou a cidade do Rio de Janeiro com o título de “Primeira Capital Mundial da Arquitetura”.

Alguns dos pontos turísticos seguintes são os destinos mais indicados para a maioria dos turistas que deseja visitar a cidade: Pão de açúcar, Cristo Redentor, Jardim Botânico, Arcos da Lapa, Estádio Maracanã e as praias de Ipanema ou Copacabana. Agora, Silveira (2020) enfatiza que o Rio de Janeiro é mais do que praia, Pão de Açúcar e Corcovado. Freire (2017), ressalta que os principais atrativos turísticos e culturais da ZPRJ, foram inseridos, trazendo entretenimento para os mais variados públicos, aos quais destacam-se: Museu do Amanhã, Museu de Arte do Rio (MAR), AquaRio, Orla do Conde com as pinturas do Artista plástico Kobra e a Rio Star.

Tabela 1. Receita cambial turística: Mundo, América do Sul e Brasil - 2008 a 2018.

	Receita Cambial (bilhões de US\$)					
	Mundo		América do Sul		Brasil	
	Total	Variação anual (%)	Total	Variação anual (%)	Total	Variação anual (%)
2008	973	8,59	19,2	13,61	5,8	16,80
2009	886	8,94	18,5	3,78	5,3	8,31
2010	977	10,27	20,5	10,99	5,3	0,82
2011	1.080	10,54	23,1	12,51	6,1	15,85
2012	1.117	3,43	24,4	5,56	6,4	4,65
2013	1.204	7,79	24,7	1,45	6,5	1,50
2014	1.260	4,65	26,1	5,53	6,8	5,69
2015	1.217	3,41	26,3	0,96	5,8	14,59
2016	1.239	1,81	27,0	2,44	6,0	3,08
2017	1.344	8,47	29,0	7,68	5,8	3,57
2018	1.448	7,74	29,9	2,88	5,9	1,93

Fonte: Adaptado de Organização Mundial do Turismo (2018).

Notas: 1. Dados de 2008 a 2017 revisados

2. Dados de 2018 preliminares

2.3.1 Turismo na Zona Portuária

Segundo Luchiari (1998), é possível compreender a urbanização turística como uma nova organização socioespacial, que se originou da união entre o velho e os novos espaços. Tal movimento apresenta diferentes paisagens, evidencia novos sujeitos sociais, exclui ou marginaliza outros e redefine as novas proporções de espaço urbano, trocando velhos hábitos e elegendo novos ambientes e paisagens a serem valoradas pelo prazer que proporcionam.

Posterior aos megaeventos esportivos como a Copa do Mundo em 2014, as Olimpíadas em 2016 e as mudanças que ocorreram na ZPRJ, foi possível promover mudanças e melhorias sociais à população do Rio de Janeiro, e permitir, ainda nos dias atuais, a evolução na qualidade de vida, economia e turismo da região (CASTRO e CUNHA, 2014).

Levando em consideração sua importância econômica, a atividade turística revela-se como um recurso para a população, o emprego e a ocupação produzida pela atividade formam um mecanismo que registra sua capacidade de reestruturação econômica, espacial e simbólica na localidade (Ramirez et al., 2017). Com isso, a ZPRJ recebeu um verdadeiro legado, pois foi possível refazer, renovar, reinventar um espaço estratégico que estava, como já citado, às margens da sociedade (Arraes e Silva, 2014).

Na zona costeira, principalmente em cidades turísticas, é evidente a necessidade de gestão eficiente, assim como a gestão ambiental para os processos relacionados ao sistema urbano em expansão (SILVA e SORIANO-SIERRA, 2016). Oliveira (2016) corrobora que após a revitalização da ZPRJ, a avaliação sobre o resultado das mudanças ocorridas é positiva por parte dos turistas que ali frequentam, tornando impossível ignorar as alterações como ornamentos culturais, as ruas pavimentadas e iluminadas, o sistema de drenagem, as ciclovias e o transporte coletivo adequado aos padrões internacionais de sustentabilidade ambiental. Com o ganho de novos contornos e a retomada da acessibilidade da cidade com o mar, novos empreendimentos arquitetônicos foram construídos na região, bem como pontos turísticos e culturais erguidos.

A seguir são citados os principais pontos turísticos que foram projetados, construídos e concluídos nesse processo de reestruturação da ZPRJ:

- Museu do Amanhã:

O projeto foi realizado pelo catalão Santiago Calatrava como um edifício futurístico, segundo Carneiro (2015) e inspirado nas bromélias. Museu do Amanhã (2019) denomina a construção

como museu de ciências aplicadas, e inaugurado em 2015 pela prefeitura do Rio é, desde então, reconhecido como um equipamento cultural pela Secretaria Municipal de Cultura. O museu futurístico, diante das perspectivas da sustentabilidade ambiental, da convivência e sobrevivência social, explora oportunidades e possíveis desafios que a humanidade terá de enfrentar nas próximas décadas.

- Museu de Arte do Rio (MAR):

Conforme Vale (2013), instalado na Praça Mauá em dois prédios de perfis distintos e interligados: o Palacete Dom João VI, tombado e eclético, e o edifício vizinho, de estilo modernista, o MAR teve sua inauguração no dia 1º de março de 2013, consagrando-se a primeira obra concluída da ZPRJ e que tem a missão de conservar e divulgar a cultura carioca e brasileira, assim como integrar arte e educação (Bulcão, 2013).

- AquaRio:

Inaugurado no dia 31 de outubro de 2016 na ZPRJ, o Aquário Municipal, denominado AquaRio, é o maior da América do Sul e agrega cerca de três mil animais de 350 espécies diferentes (BRASIL, 2016 A). Com aquários e oceanários modernos, para Salgado (2014), o AquaRio apresenta espaços vinculados a uma tradição histórica que, entre outros elementos, influenciam o discurso expositivo presente neles. Para Brasil (2016B), ele é um empreendimento que chega em um momento extremamente importante e que acrescenta mais valor à atividade turística da região.

- Boulevard Olímpico:

Considerado o maior grafite exposto do mundo, o Boulevard Olímpico conta com o mural de etnias do grafiteiro Eduardo Kobra e surgiu como promessa de ser um ponto de encontro de todos povos dos cinco continentes (Brasil, 2016; Gurgel, 2016). Brasil (2016 C) complementa que os turistas conseguem compreender a mensagem de paz e união dos povos.

- Rio Star:

Conforme Lisboa (2019), a roda gigante do Rio de Janeiro possui 88 metros de altura e, desde sua inauguração em 6 de dezembro de 2019, tornou-se a maior roda gigante da América Latina. Em tom otimista, ainda segundo Lisboa (2019), o diretor executivo da RW Investimentos, holding que administra a Rio Star, afirmou acreditar no turismo do povo carioca e no atrativo da visão privilegiada de toda a ZPRJ no auge dos seus 88 metros de altura. Além da expectativa do atrativo ser um grande sucesso com os visitantes que passeiam pela ZPRJ, durante sua construção, foram gerados 150 empregos diretos e durante o seu funcionamento

serão empregados entre 80 a 100 pessoas, tendo prioridade os moradores das redondezas (PREFEITURA RJ, 2019).

Em paralelo a ocupação do solo da ZPRJ pelos projetos culturais e turísticos aqui citados, outra questão de grande importância foi como interligar todos esses atrativos, para facilitar o trânsito de moradores e visitantes que por lá circulam. Assim, um dos principais responsáveis pelas mudanças de rotina dos turistas que visitavam a ZPRJ, se deu pelas mudanças nos meios de transporte e das vias que interligam o local. Novos modelos de transporte e acessos podem mudar hábitos de pessoas e, rapidamente, é possível ver os seus efeitos sobre os turistas.

3 Mobilidade na Zona Portuária do Rio de Janeiro

Neste capítulo será abordado o tema mobilidade urbana e os tipos de transportes encontrados atualmente na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Neste contexto, será abordado, também, os meios de transportes utilizados por turistas que visitam a região.

3.1 Mobilidade Urbana na ZPRJ

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. Também pode ser considerada como um importante recurso social e articulador na sociedade, para Costa et al. (2017), uma vez que está diretamente relacionada ao movimento de pessoas entre diferentes hierarquias socioespaciais.

Segundo Kaufmann (2002), a mobilidade entre um local e outro não é um buraco, nem uma comunicação temporal neutra entre um ponto de origem e um destino. É uma dimensão que estrutura ou não a vida social e insere o sujeito no meio como parte da integração social. Kaufmann (2002), também implanta a ideia do que tem sido chamado Mobility turn, que inclui o movimento como parte estruturante da sociedade. Neste ponto de vista, a mobilidade e o movimento ganham proporções maiores, pois deixam de significar apenas o deslocamento físico, e contraem um sentido social e simbólico para os indivíduos. Amar (2011) abrevia o paradigma da mobilidade afirmando que: “a mobilidade será entendida cada vez mais como criação de laços e de oportunidades, do que uma forma de diminuir distancias”.

Litman (2016) afirma que os sistemas de mobilidade e transportes sempre estiveram relacionados às questões que envolvem o planejamento e a gestão do espaço urbano. Existe, portanto, uma ligação e interdependência entre o processo de crescimento urbano, a demanda e oferta de transportes e, nesse contexto, suas deficiências interferem diretamente no cotidiano da população. Pelo fato de a mobilidade urbana ser um tema central e determinante no processo dos deslocamentos, para Batista e Lima (2020), 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, foi também necessário priorizar o planejamento do transporte público na localidade e mitigar os impactos que seriam sofridos quanto a mobilidade naquele local (Silva, 2015).

A adoção de medidas a favor do transporte ativo é um fator importante para a construção de cidades mais sustentáveis e democráticas (AGUILLARA, 2019 B). Para gerir e fiscalizar tal revitalização, a Prefeitura do Rio criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, instituída pela Lei Complementar 102/2011 (CDURP, 2020). Houve a necessidade de implantação de meios de transporte que facilitassem o trajeto não só dos turistas, mas também dos moradores e trabalhadores da ZPRJ, e assim foi elaborado um plano de mobilidade, como o apresentado na Figura 9 e em mais detalhe na Figura 10 que contemplasse todas as opções para esse trânsito de pessoas.

O Rio de Janeiro é uma cidade que ao longo da história rebate os desafios que o meio urbano propõe. Em resposta aos estímulos apresentados, a cidade replica as suas necessidades através de intervenções nos campos de infraestrutura e com recortes ideológicos, apresentando os impactos diretamente o transporte e na mobilidade das pessoas, conectando-as a lugares e a outras pessoas (Galarce e Pettená, 2020).

Diante de todo aparato projetado em torno do ambientalismo, da tecnologia e da beleza, a mobilidade urbana na ZPRJ, precisaria ser diferente dos demais meios de transporte. Não bastava simplesmente transportar, havia a necessidade de ser algo sustentável e que tivesse a coerência com o ambiente criado após as mudanças do local. No caso do Rio de Janeiro, os projetos de transporte representaram mais da metade dos investimentos oficiais da Copa do Mundo, como também das Olimpíadas, algo “nunca ocorrido na história da cidade e que levou os poderes públicos a falar de uma verdadeira revolução do transporte” (Mendes e Legroux, 2016, p. 16).



Figura 9: Mapa do projeto da mobilidade urbana na região portuária do Rio de Janeiro.
 Fonte: <https://mobilidadeverde.wordpress.com/2012/12/05/projeto-porto-maravilha-rj/>

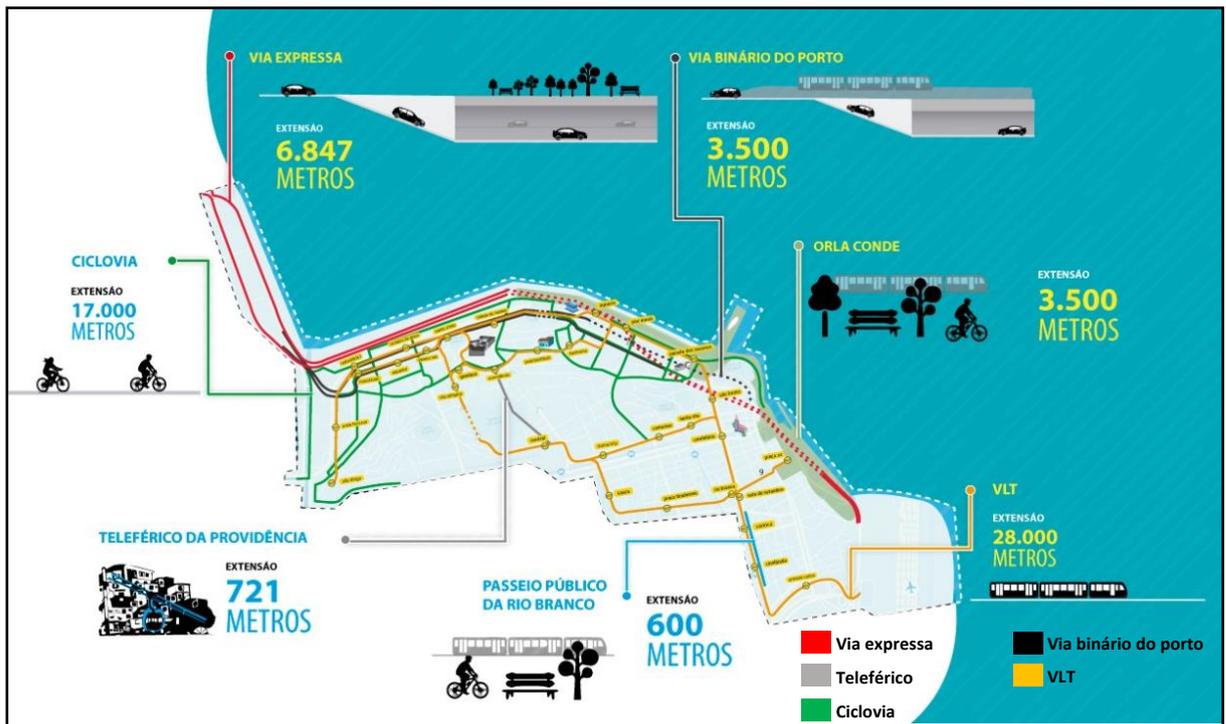


Figura 10: A mobilidade urbana, em detalhe, na Zona Portuária do Rio de Janeiro.
 Fonte: <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>

3.1.2 Elevado da Perimetral

Segundo Porto Maravilha (S.D), a Avenida Perimetral foi um elevado que ligava o bairro do Caju até a região da Praça XV, no centro da cidade do Rio de Janeiro. Com cerca de 5,5 km de extensão, ele cortava os bairros do Caju, São Cristóvão, Santo Cristo, Gamboa e Saúde.

O surgimento e a criação do elevado acompanharam os planos que projetavam para a cidade do Rio, um grande volume de veículos automotores, assim como a abertura de túneis e construção de outras grandes vias, tais como túnel Santa Barbara, túnel Rebouças, aterro do Flamengo, Avenida Chile, entre outros feitos (Kushnir, 2017). Mesmo com o seu fluxo estar em pleno vapor e oferecer a cidade uma grande válvula de escape para o trânsito, o Elevado deixou a sombra de suas imponentes bases, toda uma região que antes era repleta de vida e história. Dessa forma, com a elaboração do projeto de reformulação da ZPRJ, sua demolição tornou-se uma peça fundamental para o mesmo.

Apesar de todos atrasos de cronograma de obra e controvérsias em torno do assunto, o Elevado fora apontado por ser um grande feito da engenharia brasileira. Com toda sua grandeza e imponência, ilustrado na Figura 11, tornou-se um elemento marcante não só na paisagem do Rio de Janeiro, mas também para hegemonia da indústria de automóveis no Brasil (MULTIRIO, 2018).

Como tema de inúmeros debates a partir da gestão do ex-prefeito Luiz Paulo Conde, a convicção para derrubar o Elevado, passou a ganhar mais força (LUCENA, 2016). Com intuito de revitalizar a ZPRJ, proporcionar aos moradores melhorias na qualidade de vida, aos comerciantes melhores oportunidades de negócios, valorizando e transformando todo o entorno, foi iniciado o plano de demolição do Elevado da Perimetral (Figura 12).

A grande questão é, por que derrubar um Elevado, que foi inaugurado em 1960, que tinha como principal objetivo diminuir o impacto dos congestionamentos e servir como alternativa de ligação das Zonas Norte e Sul da cidade? Segundo Porto Maravilha (2012), o viaduto contribuiu para a deterioração do local, do patrimônio público privado e para a evasão de pessoas nesta região. Em contraponto, Pires (2013) apresenta um discurso onde atrela os altos custos para demolição, a destruição do patrimônio público da sociedade carioca, além dos transtornos no trânsito e da ordem pública, justificados apenas por argumentos estéticos e a tal “revitalização da ZPRJ. Queirós (2007) já apresentava a ideia de que a movimentação a favor do desenvolvimento de grandes centros, tem uma relação direta com a mobilização de gestores urbanos. Sendo assim, a ascensão gradativa ocorre no cunho social, cultural,

político, econômico e ambiental. Fazendo com que os grandes vazios urbanos, sejam compensados por lucros advindos de atividades que antes não eram realizadas, tais quais: turismo, comércio, lazer e impostos.

Inicialmente, foi proposto começar as demolições em 2011, mas a data sofreu alteração e as datas de implosão foram fracionadas. Seu início aconteceu em novembro de 2013, no trecho entre as Avenidas Professor Pereira Reis e Silvino Montenegro, no qual cerca de $\frac{1}{4}$ de todo elevado simplesmente desapareceu em meio a poeira, em apenas 5 segundos (TORRES, 2013). Andrade (2014) afirma que em abril de 2014 houve a segunda parte da implosão, que levou abaixo cerca de 300 metros de elevado. Nesta etapa foi utilizado o desmonte a frio, sem uso de explosivos, sendo que no último vão utilizou-se um método para corte de concreto. Veja (2014) transcreve que a terceira e última aconteceu no ano de 2014 e estava localizado entre a Praça Mauá e o Distrito Naval. Oito segundos foi o tempo necessário para ver o cenário modificado após 250 quilos de explosivos serem detonados. E ao mesmo tempo que era possível visualizar quilos e quilos de concreto abaixo, também era plausível vislumbrar um novo cenário de oportunidades, diante de todo projeto de revitalização que fora apresentado a população.

Para SCHMIDT (2014), presidente da Concessionária Porto Novo, a derrubada do Elevado da Perimetral foi um dos maiores desafios enfrentados não só para sua empresa, mas também para toda a gestão pública. Desde a década de 60, com seus imponentes 4.790 metros que outrora faziam parte da paisagem cotidiana dos cariocas, vieram ao chão. Com toda uma mobilização de pessoas, órgãos públicos e privados foi possível vislumbrar um novo conceito de mobilização urbana e revitalização.

Com a derrubada integral do viaduto, foram construídos três túneis, com o objetivo principal de escoar o trânsito de veículos que anteriormente passavam pela Perimetral e, tornar o local mais atrativo. Diante da necessidade de melhoria, foi criada a Via Expressa, que de acordo com Porto Maravilha (2019), possui extensão de 6,8 km, três faixas de rolamento em cada sentido e com capacidade para receber até 110 mil veículos por dia. Outra via também construída, foi a Via Binário, com extensão de 3,5 km, com três faixas de rolamento em cada sentido e capacidade para receber cerca de 55 mil veículos por dia. Estas vias expressas permitiram à região maior mobilidade no fluxo de veículos e com os atrativos desenvolvidos na região, estas se tornaram vitrines e o principal ponto de chegada ao Porto Maravilha.

3.2 Principais Meios de Transporte da Zona Portuária do Rio de Janeiro

3.2.1 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. Sob este argumento, uma faixa de domínio no projeto foi reservada para utilização de um sistema de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), um veículo de média capacidade e velocidade.

Com rede de 28 km (Lobo, 2016) o Veículo Leve sobre Trilhos - 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 do VLT atinge 50 km/h e a demanda média estimada de passageiros, por dia útil, é de 250 mil. Este novo modal, segundo projeto inicial, faz integração com todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária (barcas, metrô, trem, ônibus, aeroporto, rodoviárias, terminal de cruzeiros marítimos e, ainda em ambição, o BRT Transbrasil e, é nesse sentido, o elevado número de usuários se justifica (NASCIMENTO, 2017).

O Veículo leve sobre trilhos – VLT iniciou suas atividades de maneira progressiva, em ciclos semanais, com intenção de fazer com que a população se adaptasse a movimentação dos bondes em meio a sua rotina (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2017). De forma gradativa, horários e trajetos foram sendo adicionados e transformou-se em um transporte que integra todos os meios de transporte do Centro do Rio e da ZPRJ, com ambientes climatizados, sistema interno de alto falantes e painéis informativos. Com três linhas de funcionamento, demonstrado na Figura 11, a linha 1-azul, linha 2-verde e a linha 3-amarela e com preços populares ele integra-se com os trens, barcas, metrô, ônibus, terminal de cruzeiros, rodoviária, aeroporto e teleférico.



Figura 11: Mapa das estações do VLT Carioca
 Fonte: <https://www.rio.rj.gov.br/web/subex-projetos-estrategicos/vlt>

A implementação do VLT no Centro do Rio proporcionou a mudança de hábitos ocorrida entre os turistas que chegam à cidade de navio. Anteriormente, os visitantes preferiam visitar os tradicionais cartões postais cariocas, todavia, agora já incluem em sua agenda a visitação a pontos na própria ZPRJ. Dieguez e Leal (2015) acrescentam que o VLT coloca em prática um modelo de transporte seguro, intitulado de capacidade média e que devolve para o meio, poucas vibrações e baixo nível de ruído. Ele é considerado um meio de transporte limpo e sustentável, já que é movido por eletricidade. Todas essas vantagens o tornam, um modal que agrega maior qualidade para completar os trajetos nos intradestinos, e ainda remete uma imagem favorável aos locais visitados.

3.2.2 Teleférico do Morro da Providência

O Morro da Favela é composto em sua maioria de pessoas que foram ex-combatentes da Guerra de Canudos, escravos recém libertos e trabalhadores que foram expulsos do cortiço Cabeça de Porco, sendo este cortiço conhecido como o mais famoso do Brasil (VALLADARES, 2005 A). Segundo Vaz (1994) o nome da comunidade se deu por conta da árvore predominante no local chamada Favela. Conquanto, posteriormente, o local passou a

se chamar Morro da Providência, pois de acordo com alguns pesquisadores, os soldados advindos da guerra de Canudos foram reivindicar as terras prometidas. Já outros, dizem que era por conta de um grupo religioso que se juntou na favela e após ter promovido benfeitorias aos moradores, deu-se o nome de Providência (Carmo, 2019).

O Morro da Favela já existente com o nome de Morro da Providência – que entra para a história por meio de sua ligação com a Guerra de Canudos, por seus combatentes lá fincarem morada a fim de pressionar o Ministério da Guerra a pagar pelos atrasos em seus soldos. O morro da favela, pouco a pouco, passou a estender sua denominação a todos e quaisquer aglomerados de barracos desprovidos de traçado e forma de ruas, tampouco acesso e direito aos serviços públicos (VALLADARES, 2005 B).

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 A). 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 B).

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. Gomide (2003) afirma que a ausência ou a insegurança da oferta dos serviços de transporte e as taxas de alto valor agregado ao transporte público, diminuem as oportunidades dos menos providos de condições financeiras. 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 desconhecidas a população. E a Prefeitura do Rio de Janeiro 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.

3.2.3 Ciclovias

As taxas de urbanização, segundo Kunz et al. (2017), vêm aumentando no Brasil, e por isto, vem acarretando diversos impactos nas cidades. Entre os impactos citados estão: acidentes de trânsito, congestionamentos, poluições sonoras e atmosféricas e diminuição da qualidade de vida (RUBIN & LEITÃO et al., 2013). Porém, a procura incessante 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).

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).

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. Por isto, a revitalização do Porto Maravilha não poderia deixar para trás a construção da ciclovia.

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. 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 da Praça Mauá, os murais a céu aberto, vista de museus, aquário, roda gigante, além é claro, da bela vista para o mar.

4 Impactos da Covid-19 no Turismo e nos meios de transporte na Zona Portuária

A proposta deste capítulo é demonstrar aos leitores os impactos provocados pela pandemia da Covid-19 e seus reflexos na locomoção dos turistas. O estudo apresenta pontos positivos e negativos dos meios de transporte que fazem a integração junto ao local estudado. Retrata também, as alterações e reflexos das mudanças nestes meios de transporte.

4.1 Principais impactos da Covid-19 no Turismo e nos meios de transporte na ZPRJ

O cenário do turismo no Brasil que vinha numa crescente, ganhou outra forma durante a pandemia que assolou e ainda arrebatou alguns países do mundo. 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 (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE 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. O primeiro caso que foi diagnosticado no Brasil, foi na cidade de São Paulo no dia 27 de fevereiro. 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 fica resguardado o direito de funcionamento apenas dos serviços públicos e atividades essenciais. Em paralelo ao decreto do Governo Federal, o Ministério da Saúde recomenda que viagens sejam evitadas. Países distintos tomam medidas restritivas do espaço aéreo, impedindo entrada e saída de pessoas, de forma que a mobilidade das pessoas ficasse totalmente prejudicada (DESHWAL, 2020).

Conforme foi possível observar nos noticiários na cidade do RJ, os primeiros dois meses após a chegada da Covid-19, os veículos de comunicação traziam notícias alarmantes, informações estas que por vezes eram desencontradas, de como o vírus agia, relatava questões referentes aos cuidados com a higiene, a utilização das máscaras e o mais improvável de todas as indicações, que é a de evitar o contato físico entre seres humanos. Butler (2020) retrata a condição de contato físico, mesmo que ao acaso, de esbarrar uma pessoa na outra ou em algo que os rodeiam e que, se tornou algo potencialmente fatal, uma vez que um possível e simples contato com algum objeto infectado aumenta a probabilidade de contrair a doença, podendo também, levar à morte.

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; a circulação de transporte interestadual de passageiros com origem de estados em que a circulação do vírus foi confirmada ou esteja decretada situação de emergência; transporte nas modalidades regulares, de fretamento e complementares no estado do RJ; entre outras medidas são apontadas no DIÁRIO OFICIAL, 2020.

Impedidos de abrir as portas, os atrativos turísticos foram esvaziados para evitar a propagação do vírus, o que causou impacto imediato no turismo da cidade do Rio de Janeiro. De acordo com Cruz (2020), o turismo está entre os setores mais atingidos ao longo da pandemia e que entre 100 e 120 milhões de empregos no mundo, oriundos deste segmento, correm sérios riscos. Neste contexto, WTTC (2020) adverte a importância de parcerias de governos e empresas privadas, na criação de protocolos de saúde, com intuito de mitigar os riscos para os viajantes.

A pandemia causada pela Covid-19 vem apresentando os mais variados desafios para os sistemas de saúde, não apenas do Brasil, mas de todo o mundo (CASH; PATEL, 2020; DIKID et al., 2020). Com isso, devido aos riscos existentes, o sistema de transporte público teve que se adequar quanto a sua utilização em meio a pandemia. Foi necessário que as empresas responsáveis tomassem medidas para mitigar a expansão da Covid-19.

Para atuar preventivamente contra a Covid-19, as linhas do VLT começaram a abrir as portas automaticamente, de maneira que o usuário do transporte não tivesse contato com o botão de acionamento manual. Conforme veiculado no Diário de Porto (2020) medidas de limpeza nas composições, assim como de ar condicionados, tiveram seu espaço de tempo de manutenção reduzido e as quantidades aumentadas. Foram incluídas, medidas de desinfecção, cobrança de utilização de máscaras no interior do veículo, equipamentos de proteção individual foram disponibilizados aos colaboradores, cartazes, vídeos e áudios de divulgação contendo as principais orientações de prevenção da Covid-19 e, assim, estas medidas começaram a fazer parte da rotina de quem frequentava o meio de transporte. Apesar disso, nem todas as medidas de proteção aos passageiros conseguiu evitar o esvaziamento das composições.

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. Este esvaziamento, assim como os prejuízos acumulados pelo setor, foi um de vários efeitos negativos enfrentados durante a pandemia.

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). A Supervia (2020) através de seu site, reiterou seu compromisso de transportar quem realmente precisa sair de casa, com a segurança e respeito a saúde da população. Entretanto, Setubal (2020) apresenta uma entrevista feita com alguns passageiros que utilizam o trem para se locomover diariamente e as respostas, em sua totalidade, foram de um meio de transporte totalmente inadequado para a situação de pandemia vivida por todos. Marques (2020b) partilha a informação de que a concessionária em questão, realmente alterou o horário de funcionamento, todavia, os intervalos feitos entre uma viagem e outra foram aumentados, prejudicando os usuários do trem.

As empresas de ônibus também 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. Ele ainda alerta que a quantidade de profissionais contaminados interfere diretamente no quantitativo de ônibus circulando na cidade. Sampaio (2020) ressalta que a redução de ônibus e linhas já era um fato conhecido dos cariocas, entretanto, com a chegada da pandemia e a necessidade de mudar fez com que o problema se agravasse. Sampaio ainda afirma que na pesquisa realizada pela Casa Fluminense durante o período da pandemia, foi possível perceber que apenas 38% da frota de ônibus estava circulando conforme havia sido determinado.

De acordo com a publicação realizada no Diário Oficial em 25 de junho de 2020, as empresas de ônibus que possuíam ar condicionado, tiveram que alterar seu modo de operar, abrindo as janelas de seus veículos (Ventura, 2020). O Rio Ônibus menciona, ainda, que os novos protocolos sanitários que determinam a circulação dos ônibus como as janelas abertas inviabilizam o projeto de refrigeração dos coletivos conforme havia sido acordado anteriormente (Júnia, 2020).

Marques (2020a) relata que a Secretária Municipal de Transportes (SMTR), emitiu uma nota informando que aplicou mais de 4 mil multas às empresas responsáveis pela circulação dos ônibus. Alves (2020b) retrata o aumento dos intervalos que ultrapassa o permitido, o sumiço de linhas de ônibus sem qualquer tipo de aviso prévio e a recorrente superlotação. A Secretária Municipal de Transporte, no ano de 2020, por sua vez, alega estar empenhada em fazer valer o cumprimento da determinação do Governo Estadual, onde ao longo da pandemia o transporte público teria como meta transportar o público de maneira segura, preservando sua saúde e a de todos os envolvidos. Vale ressaltar que tal planejamento deveria ser aplicado na prática em todo o período de operação, independente da presença de qualquer problema na ordem de saúde pública. 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 pela pandemia no turismo e no transporte, uma vez que o reflexo destas questões, seja ele econômico, comportamental ou até mesmo cultural interferem diretamente no cotidiano do cidadão.

5 METODOLOGIA

Os métodos de pesquisa são considerados um pilar que sustenta e acrescenta validade científica dos estudos apresentados (FOGAÇA et al., 2020). Segundo Vergara (2006), é necessário informar a quem irá ler a dissertação, sobre qual viés a pesquisa foi realizada, qual tipo de conceituação foi utilizado e o comprovante que justifique à luz da investigação específica. Desta forma, este capítulo tem como objetivo explicar os métodos que foram adotados nesta pesquisa.

5.1 Métodos

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 turistas quando se trata dos meios de transportes utilizados 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.

5.2 Delimitação da amostra

O cálculo do tamanho da amostra permite ao pesquisador prever o número mínimo de participantes necessários para que um experimento novo seja estudado com um nível de confiança adequado. É necessário que os critérios dessa etapa sejam bem estipulados e, dessa maneira, visto que não há estudos passados para auxiliar na obtenção deste cálculo, o presente trabalho adotou uma estratégia pessimista, afim de maximizar a variância da população alvo. Sendo assim, considerando uma amostra aleatória simples, o tamanho da amostra pode ser obtido a partir da seguinte equação (Bolfarine & Bussab, 2005, pp. 69-70):

$$n \geq \frac{Z_{\alpha}^2 \times \sigma^2}{e^2}$$

assim, para se determinar o tamanho de uma amostra é preciso fixar uma margem de erro aceitável (e), o nível de confiança (Z_{α}) e algum conhecimento prévio quanto a variabilidade da população (σ).

Como a medida de variabilidade é desconhecida, então foi considerado $\sigma = 0,5$. Sendo assim, definindo um erro máximo aceitável de 5%, um nível de confiança de 95%, concluiu-se para o tamanho da amostra:

$$n \geq \frac{1,96^2 \times 0,5^2}{0,05^2} \rightarrow n \geq 384$$

O tamanho amostral obtido foi de no mínimo 384, no entanto para a pesquisa foi possível obter informações de 416 indivíduos.

5.3 Seleção dos sujeitos

Os sujeitos que serão entrevistados nesta pesquisa, são visitantes ou turistas que circulam pela ZPRJ. Neste caso, também iremos considerar os moradores como objeto de estudo, já que os mesmos utilizam os meios de transporte estudados e frequentam o local. Segundo o site do Museu do Amanhã descreve, o número de pessoas que passam pelo Museu do Amanhã é de aproximadamente 83.334 mil pessoas por mês, o que demonstra a importância não apenas do Museu, mas também da ZPRJ e seus atrativos, como um todo. A abordagem será aleatória, buscando implantar a pesquisa de maneira mais transparente possível, de forma, que o estudo não tenha nenhum tipo de enviesamento ou direcionamento.

5.4 Variáveis

Diante da quantidade de perguntas e respostas contidas neste trabalho, foram escolhidas algumas variáveis de dados para serem analisadas com o cruzamento. Assim sendo, seguem abaixo as variáveis analisadas:

- Variável 1: Qual gênero mais visitou o local;
- Variável 2: Quais meios de transportes foram mais utilizados antes e durante a pandemia;
- Variável 3: Qual foi a motivação para retornar a ZPRJ no decorrer da Covid-19;
- Variável 4: Qual gênero utiliza mais determinado meio de transporte;
- Variável 5: Quanto a faixa etária e os tipos de transporte mais usados;
- Variável 6: Influência ou não do ponto de origem para o uso do meio de transporte;
- Variável 7: Se a renda familiar interfere de alguma forma na escolha do meio de se locomover;

- Variável 8: Se a companhia intervém na escolha do transporte escolhido.

Iremos analisar cada variável assim como realizar cruzamentos para um melhor entendimento de como se dá a preferência por determinado tipo e modal de transporte dos visitantes da região da ZPRJ.

6 DISCUSSÃO E RESULTADOS

O universo da pesquisa refere-se ao conjunto de elementos que obtém caracteres para ser o foco do objeto de estudo (TOLEDO, 2012). A proposta deste capítulo é retratar os resultados obtidos a partir da pesquisa de campo. O presente estudo disserta sobre a percepção dos turistas que visitaram a ZPRJ durante a pandemia da Covid-19 e as mudanças percebidas no âmbito dos transportes para a chegada deles nos principais pontos turísticos da região. Outro quesito também avaliado foi a presença dos protocolos de prevenção referente à pandemia.

6.1 Análise de Resultados e Variáveis

Para se 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, como mostra no Gráfico 1, 269 dos respondentes se declararam do gênero feminino e os 147 restantes se afirmaram do gênero masculino.

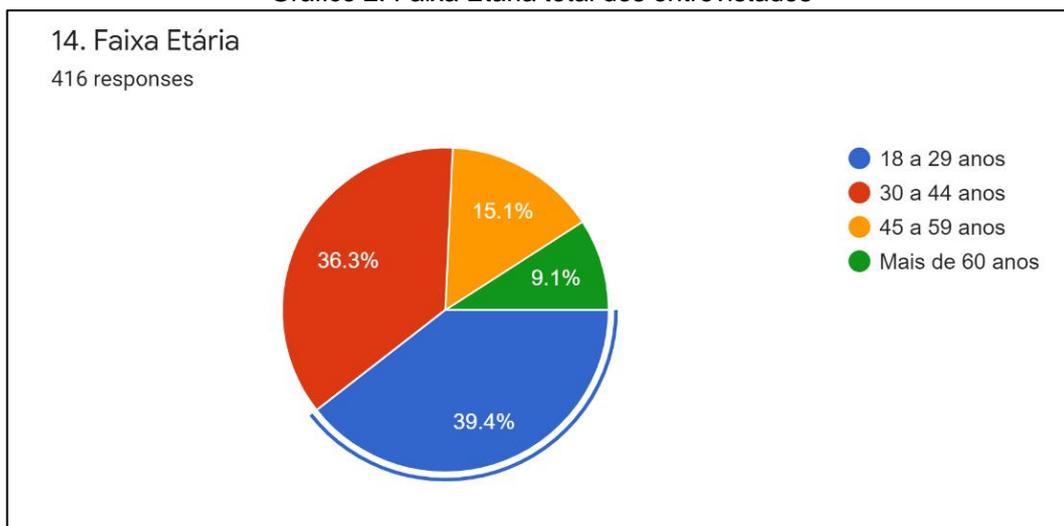
Gráfico 1: Gênero dos entrevistados



Fonte: Elaborado pela autora

No quesito idade, o gráfico 2 apresenta 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.

Gráfico 2: Faixa Etária total dos entrevistados



Fonte: Imagem gerada pelo Google Forms - Dados da pesquisa

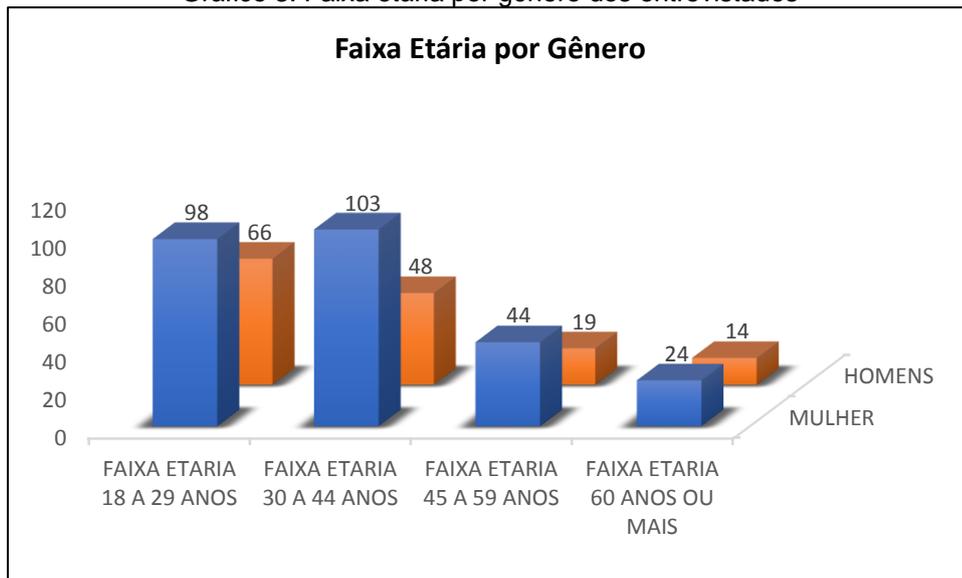
Quando confrontada a faixa etária por gênero, ficou evidente que aproximadamente 38% das mulheres, que corresponde a maioria, está entre 30 e 44 anos, seguida de mulheres com idade entre 18 e 29 anos. Na parcela masculina entrevistada, os mais jovens se destacam, onde, aproximadamente, 45% deles estão na faixa etária dos 18 aos 29 anos, seguidos da faixa etária entre 30 e 44 anos, conforme demonstra o gráfico 3.

Tabela 2: A faixa etária dos entrevistados por gênero

Gênero	Faixa etária	
Masculino	Entre 18 e 29	66
	Entre 30 e 44	48
	Entre 45 e 59	19
	Com mais de 60	14
Feminino	Entre 18 e 29	98
	Entre 30 e 44	103
	Entre 45 e 59	44
	Com mais de 60	24

Fonte: Elaborado pela autora

Gráfico 3: Faixa etária por gênero dos entrevistados

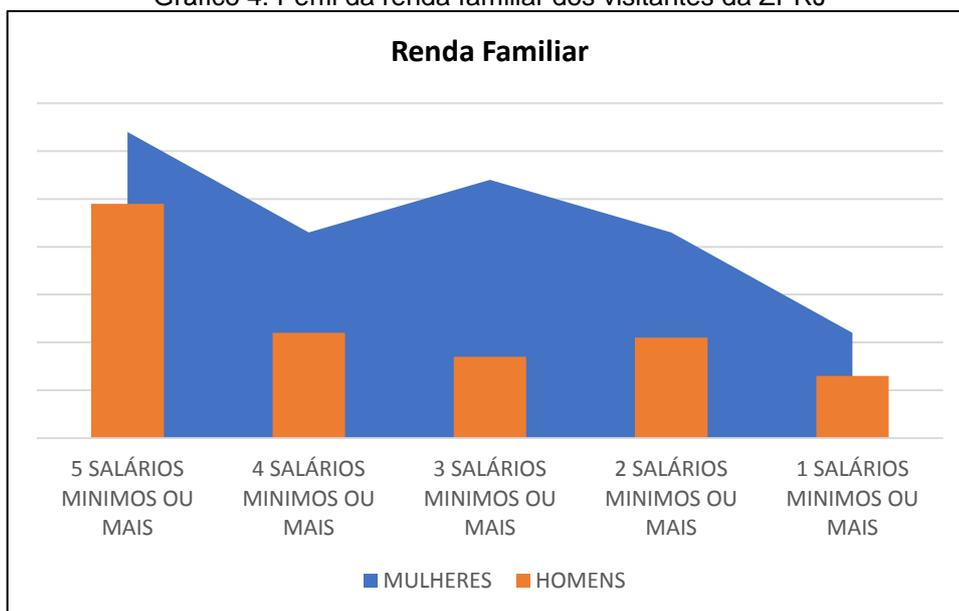


Fonte: Elaborado pela autora

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. Segue abaixo a Tabela 2 descritiva onde são apresentados por sexo, estado civil e faixa etária as informações coletadas dos respondentes desta pesquisa. Esta tabela busca apresentar um panorama dos sujeitos que foram encontrados e suas principais características.

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. Através deste perfil financeiro, é possível interpretar que o transporte público em suas formas variadas, não aparece como preferência desta parte da amostra (Gráfico 4).

Gráfico 4: Perfil da renda familiar dos visitantes da ZPRJ



Fonte: Elaborado pela autora

Quanto ao transporte utilizado para chegada à ZPRJ, podendo observar mais de uma opção, os meios de transporte mais utilizados foram, respectivamente, carro próprio, ônibus, VLT, carro de aplicativo, metrô, trem, táxi, barca e bicicleta, como apresentado no gráfico 5. A opção caminhada é utilizada de forma a complementar o tipo de transporte escolhido.

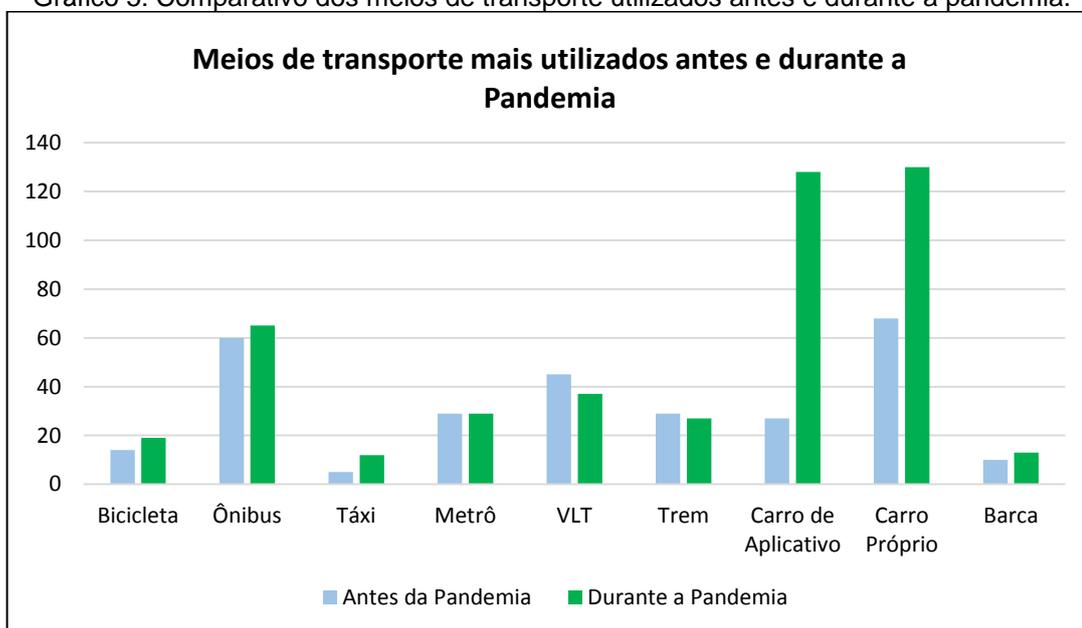
Antes da pandemia, o uso de transporte público era mais evidente, porém, com o advento da pandemia, o número de passageiros dos transportes coletivos diminuiu. Como consequência da menor utilização do transporte público, foi aceitável a observação de que os carros de aplicativos e veículos próprios ganharam destaque e maior utilização junto aos populares. O

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.

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.

Gráfico 5: Comparativo dos meios de transporte utilizados antes e durante a pandemia.



Fonte: Elaborado pela autora

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 escolha do modal de transporte. Através da tabela 3, é possível visualizar com clareza algumas mudanças nas escolhas dos meios de transporte no período anterior e durante a pandemia.

Tabela 3: Escolha dos meios de transporte antes e durante a pandemia, segundo o gênero.

Gênero: Feminino			Gênero: Masculino		
Meios de Transporte	Antes da Pandemia	Durante a Pandemia	Meios de Transporte	Antes da Pandemia	Durante a Pandemia
Bicicleta	1%	1%	Bicicleta	13%	8%
Ônibus	22%	15%	Ônibus	25%	14%
Táxi	2%	3%	Táxi	1%	3%
Metrô	11%	6%	Metrô	6%	5%
VLT	15%	9%	VLT	15%	6%
Trem	6%	4%	Trem	13%	7%
Carro de Aplicativo	13%	29%	Carro de Aplicativo	6%	28%
Carro Próprio	29%	32%	Carro Próprio	18%	26%
Barca	1%	1%	Barca	3%	3%

Fonte: Elaborado pela autora

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 (Tabela 4).

Tabela 4: Comparativo dos visitantes considerando gênero, faixa etária e modais utilizados.

Gênero	Faixa etária	Bicicleta	Ônibus	Táxi	Metro	Vlt	Trem	Barca	Carro pessoal	Carro de app
Mulheres	18 a 29 anos	4	19	2	11	7	7	4	23	31
	30 a 44 anos	1	14	1	6	13	7	2	40	34
	45 a 59 anos	0	3	0	3	0	0	0	16	20
	60 ou mais	0	5	3	1	5	0	0	10	1
Homens	18 a 29 anos	3	14	2	3	6	9	4	15	20
	30 a 44 anos	5	5	2	2	1	2	2	15	18
	45 a 59 anos	2	2	1	1	4	1	1	7	2
	60 ou mais	4	3	1	2	1	1	0	4	2

Fonte: Elaborado pela autora

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. Com o objetivo de responder este questionamento, na tabela 5 foi detalhado o perfil da população que, mesmo com medidas de segurança e indicações de distanciamento social, preferiram visitar a região.

Tabela 5: Perfil dos visitantes que foram pela primeira vez a ZPRJ durante a pandemia.

Gênero feminino		Gênero masculino	
Estado civil		Estado civil	
Solteira	47	Solteiro	37
Casada	42	Casado	26
Divorciada	3	Divorciado	2
União estável	4	União estável	0
Viúva	2	Viúvo	0
Gênero feminino		Gênero masculino	
Faixa etária		Faixa etária	
18 a 29	41	18 a 29	31
30 a 44	38	30 a 44	25

45 a 59	15	45 a 59	5
60 ou mais	4	60 ou mais	4

Fonte: Elaborado pela autora

Neste perfil, em sua maioria, é possível destacar a presença do público feminino, onde demonstra que as solteiras bem como os solteiros tem destaque na visitação ocorrida durante a pandemia. Quanto a idade destes visitantes os mais jovens que estão na faixa etária entre 18 e 29 anos estão a frente, seguidos pela faixa de idade de 30 a 44 anos, de 45 a 59 anos e, em quantidade menor os idosos com 60 anos ou mais. Este quantitativo é bem similar ao dos que visitaram a região antes da pandemia, citado no gráfico 2.

Ao indagar os entrevistados que visitaram a região no período anterior à pandemia, a principal motivação apontada corresponde a 57% pelo turismo, 17% para conhecer os pontos turísticos da região, 15% foi a trabalho e 11% teve como motivação a prática de exercícios ao ar livre. Quando se fala na motivação para visitar a ZPRJ, 65% dos homens se inspiram no turismo bem como se retrata o estado civil os solteiros tem destaque, que por sua vez representam cerca de 59% do quantitativo, 35% casados, 4% são divorciados e aproximadamente 1% encontram se em um relacionamento de união estável e o outro 1% são de viúvos. Para visualizarmos melhor os dados aqui descritos, a planilha abaixo vai demonstrar o estado civil dos visitantes que foram antes do início da pandemia e dos que visitaram somente durante a pandemia. Tal planilha reafirma o que foi dito acima.

Tabela 6: Comparativo do estado civil dos visitantes antes e durante a pandemia.

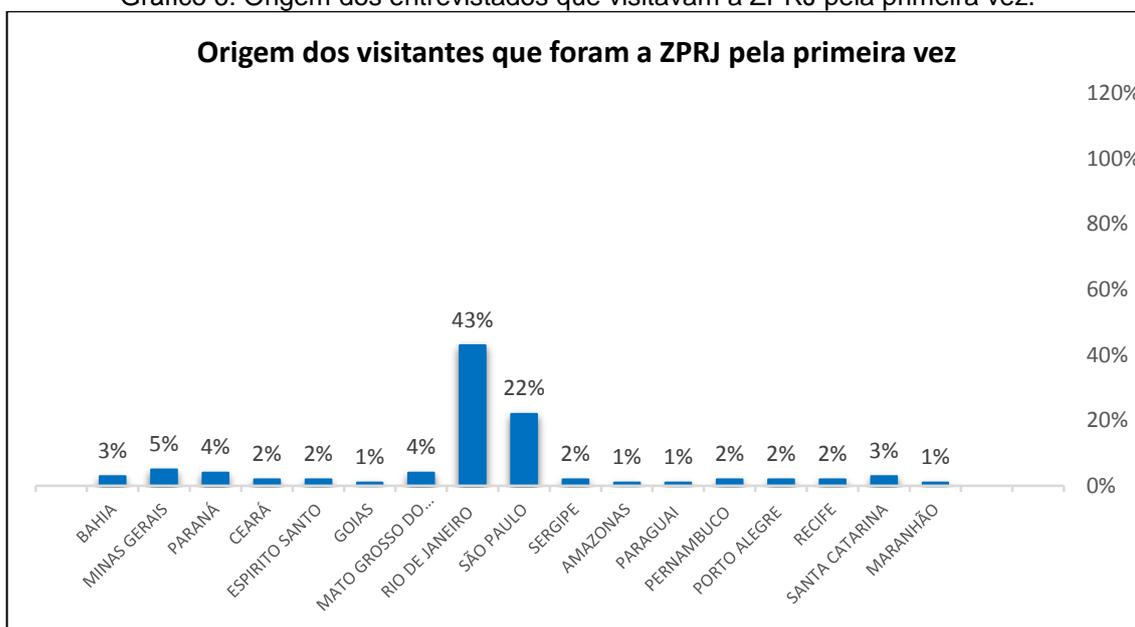
	ANTES DA PANDEMIA		DURANTE A PANDEMIA	
	Estado civil		Estado civil	
MULHERES	Casada	42	Casada	61
	Solteira	47	Solteira	89
	Divorciada	3	Divorciada	8
	União Estável	4	União Estável	4
	Viúva	2	Viúva	8
HOMENS	Casado	37	Casado	28
	Solteiro	26	Solteiro	48
	Divorciado	2	Divorciado	4
	União Estável	0	União Estável	1
	Viúvo	0	Viúvo	1

Fonte: Elaborado pela autora

Discutido o gênero, estado civil e faixa etária dos visitantes, um dos principais pontos que também foi analisado é de onde eles vêm, qual meio de transporte utilizaram e se estavam visitando a região por uma segunda ou outras vezes. Foi abordado, primeiramente, o turista que foi para a ZPRJ, pela primeira vez. Desta forma, foi levantado os estados de origem dos visitantes que, durante a pandemia escolheram a cidade do Rio de Janeiro e os atrativos da ZPRJ, para executar as atividades que se propuseram a fazer. Estes dados estão apresentados no Gráfico 6.

Ao analisar a origem dos visitantes que foram a ZPRJ, foi possível perceber que mais de 50% da amostra é oriunda do próprio estado do Rio de Janeiro. Estes, são conhecidos como visitantes domésticos, que não pernoitam no local visitado. A maioria pertence ao estado do Rio de Janeiro, o que inclui visitantes das regiões Metropolitana, Serrana, Baixadas Litorâneas, Norte Fluminense e da Costa Verde. Houveram também, visitantes de outros estados, como de São Paulo e Belo Horizonte, respectivamente.

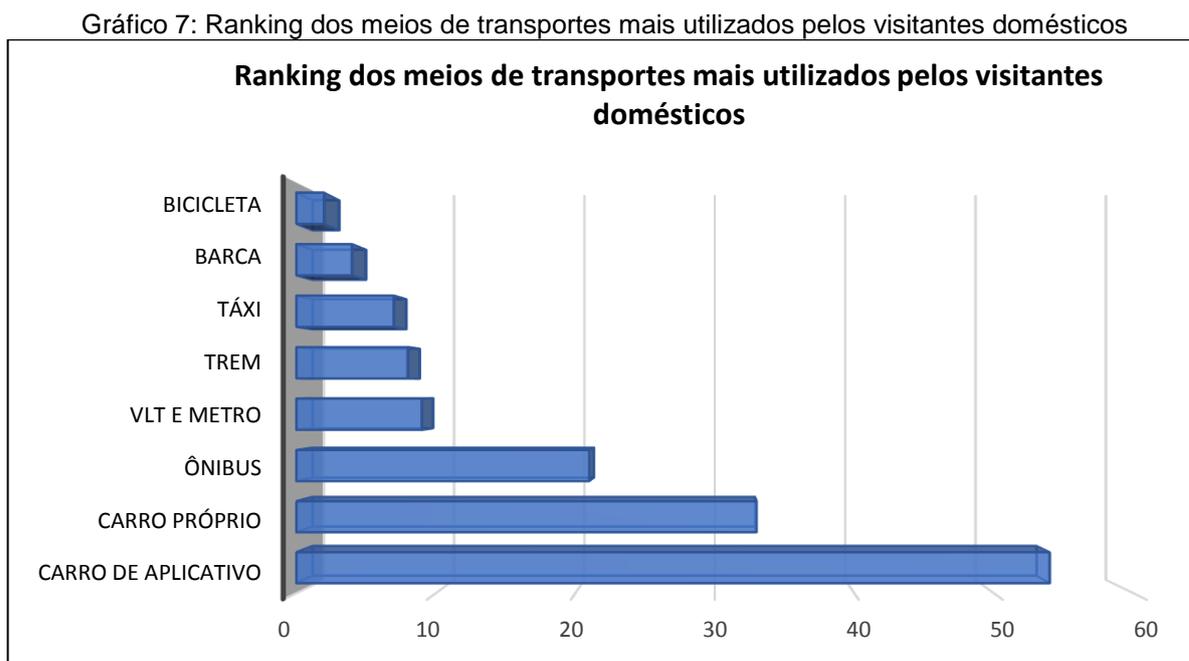
Gráfico 6: Origem dos entrevistados que visitavam a ZPRJ pela primeira vez.



Fonte: Elaborado pela autora

Em meio a uma gama de opções de meios de transporte, os preferidos dos visitantes que são oriundos das localidades expostas acima, foram respectivamente, os veículos de aplicativo, carro próprio e ônibus.

Ao analisar os dois meios de transporte que foram os mais utilizados pelo público visitante, foi observado que o quantitativo de 55% da amostra, é representada por carros de aplicativos e veículos próprios. Estes perfis apontam que, viajar em família, com os amigos e cônjuges foram suas preferências, já que se tem mais privacidade e menos contato com pessoas desconhecidas (Gráfico 7).



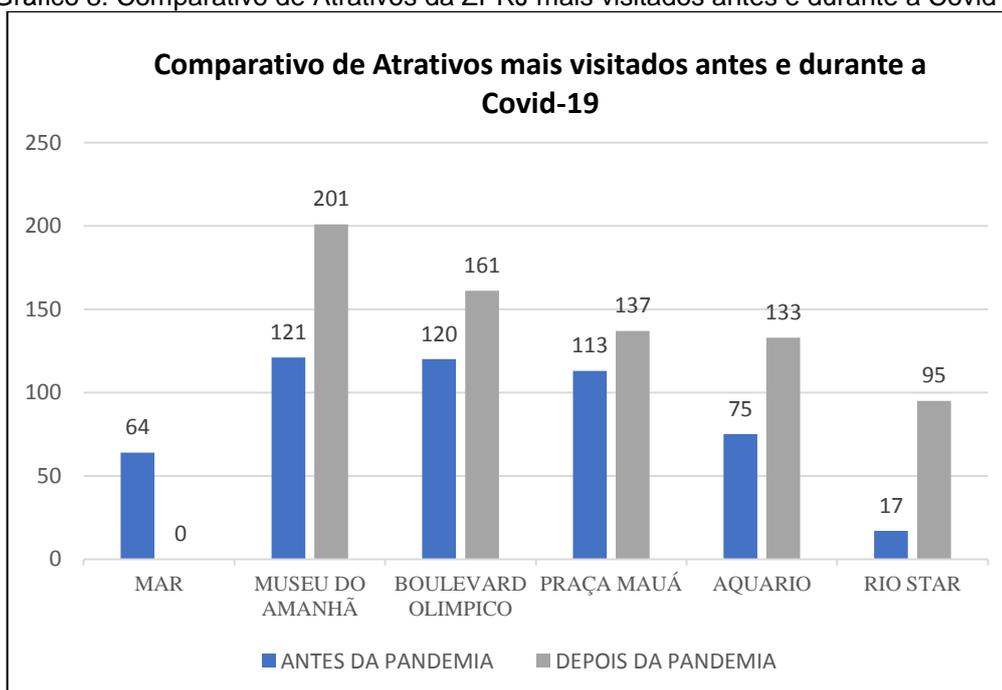
Fonte: Elaborado pela autora

Quando foram interpelados se a pandemia interferiu de alguma forma na escolha do meio de transporte utilizado, apenas 26,4% dos entrevistados responderam que sim. Para este público que levou em consideração a pandemia em vigor.

Quando indagados se perceberam alguma medida preventiva nos meios de transporte, ou se as utilizaram nos seus próprios veículos, a resposta foi bem dividida, sendo que 53% sinalizaram positivamente, enquanto os outros 47%, aproximadamente, disseram que não tomaram nenhuma medida preventiva ou não as observou em seus meios de transporte. As medidas mais visualizadas foram do uso de máscaras, totens de álcool em gel disponibilizados, meios de transporte com a lotação reduzida e informativos áudio visuais, respectivamente. Assim, 88% dos entrevistados que avaliaram os protocolos de saúde pública frente a pandemia, sinalizaram que os meios de transporte utilizados atenderam as suas expectativas.

Apresentando um conceito mais moderno, a ZPRJ tem atrativos de potencial e que se diferenciam de outros presentes na cidade do Rio. De acordo com as informações obtidas na pesquisa, os atrativos que mais interessaram a população estudada a visitar a região antes da pandemia, foram o Museu do Amanhã, Boulevard Olímpico, Praça Mauá, o AquaRio, o MAR e a Rio Star. Analisada as visitas durante a pandemia, as alterações mais evidentes foram na Rio Star e no MAR. Isto se deve ao fato de que todos os atrativos fecharam quando decretado no município o Lockdown. Quando as atividades retornaram, seguindo os protocolos, o MAR não reabriu em respeito as medidas protetivas indicadas para combater a transmissão do vírus da Covid-19. A Rio Star, foi uma atração turística inaugurada poucos meses antes da pandemia e mesmo reabrindo durante a pandemia, com seu horário de funcionamento e público reduzido, na análise comparativa foi evidenciado, neste caso, o aumento no número de visitantes. No gráfico 8 foi feita uma retratação dos respondentes desta pesquisa, quanto as visitas realizadas antes e depois do início da pandemia.

Gráfico 8: Comparativo de Atrativos da ZPRJ mais visitados antes e durante a Covid-19



Fonte: Elaborado pela autora

Quanto aos homens a opção de locomoção, escolhidas respectivamente foram: ônibus, caminhada, carro próprio, VLT, trem, bicicleta, metrô, barca, carros de aplicativo e táxi. Diante dos fatos expostos foi possível observar a questão que retratam a forma de se locomover, verificando semelhanças e algumas diferenças

Como foi dito anteriormente, a maioria dos entrevistados disseram que a pandemia não foi um ponto determinante para a escolha do meio de transporte. Em contrapartida, eles também sinalizaram a tendência de querer evitar aglomerações em locais fechados. Neste contexto, 45% dos entrevistados afirmaram que não perceberam nenhuma mudança nos meios de transportes utilizados, no que tange as percepções de medidas preventivas à contaminação pela Covid-19. Abaixo, segue o gráfico 5 compilado com ambos os gêneros, avaliando os meios de transporte que foram mais utilizados.

As informações coletadas na amostra apontaram que dos 416 entrevistados, aproximadamente 40% já haviam visitado a ZPRJ antes da pandemia. Deste público que já conhecia a região, 68% está representado por mulheres.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a revitalização da ZPRJ que antecedeu os Mega Eventos Esportivos que ocorreram na cidade, a região tornou-se mais atraente para o turismo. Situado na região central do Rio, seus atrativos ganharam destaque junto aos principais pontos turísticos da cidade, uma vez que seu circuito é compreendido num trecho que perpassa pelo moderno e tecnológico Museu do Amanhã até a roda-gigante Rio Star. Ao longo do trajeto, também estão situados outros locais de destaque, como a Praça Mauá, o MAR, o Boulevard Olímpico (ou Orla Conde) com o Mural Etnias produzido pelo artista Kobra e o AquaRio.

Nesta dissertação foi abordada a mobilidade dos visitantes que durante a pandemia da Covid-19, 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.

No quesito mobilidade, os entrevistados realizaram o deslocamento de suas residências até a ZPRJ, principalmente através do carro próprio. 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 e mesmo assim não conseguiu atingir a meta de público, conforme avaliação realizada pela própria concessionária. 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. No VLT, além de ser um veículo fechado para a circulação de ar, para o passageiro que não possui o cartão de passagens, é necessário comprar um cartão específico, que é vendido principalmente nas estações do próprio VLT. Seu tempo de espera normalmente é um pouco mais demorado e todo seu percurso é feito na “velocidade de cruzeiro”. 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 na atividade turística, bem como nas opções de mobilidade urbana, em especial àquelas ofertadas na Região Portuária do Rio de Janeiro, foco do trabalho. Seguindo os critérios de deslocamento de pessoas associados aos protocolos de saúde pública frente a contaminação por Covid-19, pode-se notar que os transportes não atenderam as perspectivas das pessoas que transitaram na região. Todos os meios de transporte em massa, tiveram uma avaliação negativa em relação a segurança de contaminação, onde não foi visualizado na sua totalidade a utilização obrigatória do uso de máscara, lotação reduzida ou disponibilidade de álcool em gel.

Como dito neste trabalho o turismo está diretamente ligado ao transporte e, para o desenvolvimento contínuo do local e da própria cidade, dados como os que estão sendo apresentados, precisam ser levados em consideração. O sistema de transporte público é falho e, em todas as suas esferas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILLAR, Fluvia. 12 Lugares para visitar na Zona Portuária do Rio. **Diário do Rio**, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://diariodorio.com/12-lugares-para-visitar-na-zona-portuaria-do-rio/>>. Acesso em: 03 fev. 2020.

AGUILLAR, Fluvia. 12 Lugares para visitar na Zona Portuária do Rio. **Diário do Rio**, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://diariodorio.com/12-lugares-para-visitar-na-zona-portuaria-do-rio/>>. Acesso em: 03 fev. 2020 B.

ALBERTO, Dirceu Luiz. **Competências na Formação Docente: Um Olhar Hermenêutico**. 138 f. Tese (Doutorado em Educação). Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2015. ALOUCHE 2016.

ALVES, Altair. Rio já tem 28 motoristas de ônibus mortos por Coronavírus. **Diário do Rio.com**, Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: <<https://diariodorio.com/rio-ja-tem-28-motoristas-de-ônibus-mortos-por-coronavirus/>>. Acesso em: 06 fev. 2021a.

ALVES, Tatiana. Pandemia agrava situação do transporte público do RJ. **Rádio Agência Nacional**, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2020-08/pandemia-agrava-situacao-do-transporte-publico-do-rj>>. Acesso em: 23 jan. 2021b.

AMAR, G. **Homo Mobilis la nueva era de la movilidad**. Buenos Aires: Ed La Crujia, 2011.

ANDRADE HANRRIKSON. Implosão do Elevado da Perimetral, no Rio. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em:< <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/04/20/trecho-de-300-metros-do-elevado-da-perimetral-e-implodido-no-rio.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2021.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Porto do Rio de Janeiro**, 2012. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/portaltv3/Anuarios/Portuario2001/Portos/RioJaneiro.htm>>. Acesso em: 03 fev. 2020.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas, In ARANTES, O. B. F.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**, Petrópolis: Vozes, p. 11-74, 2002. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/13/0>. Acesso em: 18 mai. 2020.

ARRAES, Jorge; SILVA, Alberto. Porto Maravilha: permanências e mudanças. In: SHLUGER, Ephim; DANOWSKI, Miriam (Org.). **Cidades em Transformação**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/15>>. Acesso em: 19 mai. 2020.

AVILA, Edimilson. **Supervia implanta novas regras para evitar aglomerações nos trens do Rio durante a pandemia da Covid-19**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edimilson-avila/post/2020/03/30/supervia-implanta-regras-para-evitar-aglomeracoes-nos-trens-do-rio-durante-a-pandemia.ghtml>>. Acesso em: 28 jan. 2021.

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In Balbim, Renato; Krause, Cleandro; Linke, Clarisse C. (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no**

desenvolvimento urbano, p. 23-42. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7133>>. Acesso em: 9 mar. 2020.

BANDEIRA, Alexandra et al. Factors associated with bicycle use for commuting and for leisure among Brazilian workers. **Sport Sciences for Health**, n.13, p.63-68, 2017. Disponível em: <<https://link.springer.com/article/10.1007/s11332-017-0350-0#:~:text=Social%20norms%20and%20cultural%20issues,have%20been%20associated%20with%20cycling.&text=In%20Brazil%2C%20workers%20of%20lower,income%20and%20education%20%5B15%5D.>>>. Acesso em: 17 jan. 21.

BATISTA, Diogo Gomes Pereira; LIMA, Eduardo Rodrigues Viana. Índice de avaliação da qualidade de infraestruturas cicloviárias: um estudo em João Pessoa-PB. **Urbe. Rev. Bras. Gest. Urbana**, Curitiba, v.12, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692020000100210&lng=en&nrm=iso&tIng=pt>. Acesso em: 03 mai. 2020.

BENI, Mario Carlos. Saturação e rejeição ao turismo nas destinações turísticas. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v.14, n.2, 2020.

BLOIS, Caio. Plano de reabertura: veja o que RJ poderá fazer a partir da queda de casos. **UOL NOTÍCIAS**, 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.

BRAGA L. Porto Maravilha - **A Operação Urbana**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: . Acesso em: 16 ago. 2021.

BRASIL, Cristina Índio. Mural Etnias, de Kobra, entra para o Guinness como maior grafite do mundo. **Agência Brasil**, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/cultura/noticia/2016-08/mural-etnias-de-kobra-entra-para-o-guinness-como-maior-grafite-do-mundo>>. Acesso em: 05 mai. 2020.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Coronavírus Covid-19: Sobre a Doença**. Brasília, 2020. Disponível em: <<https://coronavirus.saude.gov.br/sobre-a-doenca#transmissao>>. Acesso em: 23 mai. 2020 B.

BRASIL. Ministério do Turismo. GURGEL, Geraldo. **Boulevard Olímpico movimentada zona portuária do Rio de Janeiro**. Brasília, 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/boulevard-olimpico-movimentada-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro>>. Acesso: 3 abr. 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. GURGEL, Geraldo. **Rio inaugura maior aquário marinho da América do Sul**. Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/7205-rio-inaugura-maior-aqu%C3%A1rio-marinho-da-am%C3%A9rica-do-sul.html>>. Acesso em: 23 fev. 2020 C.

BRASIL. Ministério do Turismo. JÚNIOR, Darse. **Praticamente todos os turistas estrangeiros que visitam o Brasil querem voltar**. Brasília, 2019. Disponível em:<<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/praticamente-todos-os-turistas-estrangeiros-que-visitam-o-brasil-querem-voltar>>. Acesso em: 07 jun. 2020e.

BRASIL. Ministério do Turismo. JUNIOR, João Felismario Batista. Dados e Fatos. **Anuário estatístico do turismo 2019 – Ano Base 2018**. Brasília, 2019. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05/item/381-anuario-estatistico->>

de-turismo-2019-ano-base-2018/381-anuario-estatistico-de-turismo-2019-ano-base-2018.html>. Acesso em: 30 mai. 2020e.

BRASIL. Ministério do Turismo. MELO, Cecília. **Organização Mundial da Saúde lança conjunto de recomendações para recuperação do Turismo**. Brasília, 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/omt-lanca-conjunto-de-recomendacoes-para-recuperacao-do-turismo>>. Acesso em: 01 fev. 2020f.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa Investe Turismo**. Brasília, 2019. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/investeturismo.html>>. Acesso em: 14 jun. 2020g.

BUEHLER, Ralph; PUCHER, John. **Walking and cycling in Western Europe and United States**, 2012. Disponível em: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews280WesternEurope.pdf> > acesso em 10 jan 21.

BULCÃO, Luís. MAR: conheça o Museu de Arte do Rio, inaugurado nesta sexta-feira. **Veja**, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/entretenimento/mar-conheca-o-museu-de-arte-do-rio-inaugurado-nesta-sexta-feira/>>. Acesso em: 01 jun. 2020.

BUTLER, Judith. 2020. **Traços humanos nas superfícies do mundo**. Trad. André Arias e Clara Barzagli. São Paulo: n.1. Disponível em: <<https://www.n-1edicoes.org/textos/75>>. Acesso em 31 jan.2021.

CAMPBELL, Tatiana. Teleféricos do Alemão e Providência seguem paralisados. **Rádio Band News**, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/telefericos-do-alemao-e-providencia-seguem-pa#:~:text=H%C3%A1%20quase%203%20anos%20que%20os%20moradores%20do%20complexo%20do,funcionar%20por%20falta%20de%20verba.>>>. Acesso em: 12 jan. 21.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 141 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp060425.pdf>>. Acesso em 12 jan. 21.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. **História dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo: Zona Portuária**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia: Index, p.150, 1987.

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.

CARMO, Raphael Ventura Rodrigues. **Morro da providência e o teleférico: estudo sobre a relação do estado com as políticas públicas praticadas na favela**. 2019. 44 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Faculdade de Sociologia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://app.uff.br/riuff/bitstream/1/12457/1/TCC%20-%20RAPHAEL%20VENTURA%20RODRIGUES%20DO%20CARMO.pdf>>. Acesso em: 15. jan. 2021.

CARNEIRO, Júlia Dias. Conheça o Museu do Amanhã inaugurado no Rio de Janeiro. **BBC News**, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/videos_e_fotos/2015/12/151210_museu_amanha_jc_lkAc> esse em: 03 fev. 2020.

CASH, Richard; PATEL, Vikram. Has Covid-19 subverted global health? **The Lancet**, v.395, n.10238, p.1687-1688, 2020. Disponível em: <[https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)31089-8](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)31089-8)>. Acesso em: 06 fev. 2021.

CASTRO, Rodrigo Machado Gecele; CUNHA, Erika Conceição Gelenske. **Turistificação de espaços: como os moradores da zona portuária enxergam a turistificação de seus bairros**. In: ENCONTRO SEMINTUR Jr., 5., 2014. Disponível em: <<https://www.uces.br/site/midia/arquivos/turistificacao.pdf>>. Acesso em 19 mai. 2020.

CDURP 2020. CDURP. Rio de Janeiro, 2020. Acesso em: 03 fev. 2020. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/cdurp>>.

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

COSTA, Alex Franulovic. **Porto Maravilha: A evolução Urbana da Região Urbana da Região Portuária e os cinco primeiros anos da operação urbana consorciada**. 2015. 89 f. Monografia (Pós-Graduação Lato Sensu/Especialização em Políticas Públicas e Gestão Governamental). Escola de Políticas e Gestão Governamental, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/artigo_evolucaourbana_alexcosta.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2020 A.

COSTA, Alex Franulovic. **Porto Maravilha: A evolução Urbana da Região Urbana da Região Portuária e os cinco primeiros anos da operação urbana consorciada**. 2015. 89 f. Monografia (Pós-Graduação Lato Sensu/Especialização em Políticas Públicas e Gestão Governamental). Escola de Políticas e Gestão Governamental, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/estudos/artigo_evolucaourbana_alexcosta.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2020 B.

COSTA, P. B.; MORAIS NETO, G. C.; BERTOLDE, A. I. Índice de mobilidade urbana: uma breve revisão da literatura. **Transportation Research Procedia**, 25, 2017. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.330>>. Acesso em: 29 mai. 2020.

CRUZ. Rita De Cássia da Cruz. **Impactos da pandemia no setor de turismo**. São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/artigos/impactos-da-pandemia-no-setor-de-turismo/>>. Acesso em: 21.Jul.20.

DAVID, Flávia. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Habitação. **Prefeitura inaugura o teleférico do morro da providência**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smh/exibeconteudo?id=4797646>>. Acesso em 19 jan. 21.

DESHWAL VK. COVID 19: **A Comparative Study of Asian, European, American continent**. *IJSRED* 2020. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/csc/a/4BHTCFF4bDqq4qT7WtPhvYr/?lang=pt>>. Acesso em 15.abr.2020.

DIEGUEZ YANQUIEL SANCHEZ. LEAL JOSÉ EUGÊNIO. **ASPECTOS DE SEGURANÇA A CONSIDERAR NA INSTALAÇÃO DO SISTEMA VLT NO RIO DE JANEIRO: EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS**. Ouro Preto, 2015. Disponível em: <http://146.164.5.73:20080/ssat/interface/content/anais_2015/TrabalhosFormatados/AC1078.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2021.

DOCAS, Rio Autoridade Portuária. **Porto do Rio História**, 2012. Disponível em: <<http://www.portosrio.gov.br/node/show/99>>. Acesso em: 16 mar. 20.

DONOFRIO, Julie Therese. **Preservation as a Tool for Waterfront Revitalization: design, management, and financing solutions from Vancouver, Boston.** Pensilvânia. 2007. 175 f. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Preservação Histórica. Universidade da Pensilvânia. Disponível em: <https://repository.upenn.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1073&context=hp_theses>. Acesso: 04 mai. 2020.

FERNANDES, Adriana. Coronel Vírus chegou. Notas etnográficas sobre a Covid-19 entre vulnerabilizados da cidade do Rio de Janeiro. **Sexualidad, Salud y Sociedad**, Rio de Janeiro, n.35, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-64872020000200007&lang=pt>. Acesso em: 04 jan.2021.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (Século XVIII-XXI). **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, v.12, n.270 (56), 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-56.htm>>. Acesso em: 14 jun. 2020.

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.

FOGAÇA, Isabela Fátima et al. Observatório de turismo e lazer na região turística baixada verde: experiência e resultados. **Caderno Virtual de Turismo**, 2020. Disponível em: <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/1754>> Acesso em: 12 fev. 2021.

FRADE, Inês; RIBEIRO, Anabela. Bicycle sharing systems demand. **Procedia: Social and Behavioral Sciences**. Coimbra, 2014. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.085>>. Acesso em: 20 jan. 21.

FREIRE Ricardo. **5 ROTEIROS PARA VISITAR O Boulevard Olímpico**. Rio de Janeiro, 2017. Acesso em 15 jan. 2020. Disponível em: <<https://www.viajenaviagem.com/destino/rio-de-janeiro/boulevard-olimpico/>>.

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 Efêmera**, 2020. Disponível em: <<http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/3847/3750>>. Acesso em: 30 jun. 2020.

GIANNELLA, L. C. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, n.3, 2013. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>>. Acesso: 9 jun. 2020 A.

GIANNELLA, L. C. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, n.3, 2013. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>>. Acesso: 9 jun. 2020 B.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GODOY A.S. **Pesquisa Qualitativa Tipos Fundamentais**. São Paulo. 1995. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rae/v35n3/a04v35n3.pdf>> Acesso em: 11 fev. 2021.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: IPEA, n.960, p.57, 2003. Disponível em:

<https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2020.

GONÇALVES, Guilherme; COSTA, Sérgio. Valor Maravilha: Metamorfoses da acumulação capitalista no espaço portuário do Rio de Janeiro. **Dados: Revista de Ciências Sociais**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<http://dados.iesp.uerj.br/metamorfoses-da-acumulacao-espaco-portuaria/>>. Acesso em: 11 jun. 2020 A.

GONÇALVES, Guilherme; COSTA, Sérgio. Valor Maravilha: Metamorfoses da acumulação capitalista no espaço portuário do Rio de Janeiro. **Dados: Revista de Ciências Sociais**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<http://dados.iesp.uerj.br/metamorfoses-da-acumulacao-espaco-portuaria/>>. Acesso em: 12 jun. 2020 B.

HADDAD, Eduardo Amaral; PORSEE, Alexandre Alves; RABAHY, Wilson. Turismo doméstico e desigualdade regional no Brasil. **Tourism Economics**, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.5367/2Fte.2013.0185>>. Acesso em: 31 mai. 2020.

HARVEY, David. The geopolitics of capitalism. In: GREGORY, D.; URRY, J. (eds.). **Social Relations and Spatial Structure**. London: Macmillan, p. 128-63, 1985.

HONORATO, Cezar Teixeira. Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). **Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana**. Ilhéus: Editus, p.123-143, 2011. Disponível em: <<http://www.uesc.br/editora/livrosdigitais/portoecidades.pdf>>. Acesso em: 31 mai. 2020.

HONORATO, Cezar Teixeira. Portos e cidades portuárias: Algumas considerações historiográficas ports and port cities: a few historiographic considerations. **Almanack**, Guarulhos, n.21, p.63-97, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-46332019000100063&lang=pt>. Acesso em: 31 mai. 2020.

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. PESQUISA DE SERVIÇOS DE HOSPEDAGEM 2016. Rio de Janeiro, 2017. Acesso em: 30 mai. 2020. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100623.pdf>>.

IGREJAS, Patrícia Machado. **Reinventando espaços e significados: propostas e limites da urbanização turística no Projeto Porto Maravilha**. 2012. 152 f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/42/teses/789445.pdf>>. Acesso em: 24 fev. 2020.

JÚNIA, Raquel. Ônibus do Rio vão continuar circulando sem ar-condicionado. **Rádio Agência Nacional**, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2020-10/onibus-do-rio-vao-continuar-circulando-sem-ar-condicionado>> Acesso em: 13 jan. 2021.

KAUFMANN, Vincent. Repensando a mobilidade. **Contemporary Sociology**. 108 f. Aldershot: Ashgate, 2002.

KUNZ, Maurício et al. The influence of public policies on urban mobility: a comparative study between Porto Alegre (Brazil) and Washington D.C. (United States). **Journal of Civil Engineering and Architecture**, Washington, 2017. Disponível em: <<https://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/592fc8083473b.pdf>>. Acesso em: 01 fev. 2021.

KUSHNIR BEATRIZ. Série: “**O Rio de Janeiro desaparecido**” (4) – A via elevada da Perimetral. Rio de Janeiro, 2017. Acesso em: 03 mai. 2020. Disponível em: <<https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=9138>>.

LEGROUX, Jean; BRITTO, Ana Lucia; BENETTI, Pablo. Mobilidade e projetos urbanos em favelas: o caso do Complexo do Alemão no Rio de Janeiro. *In*: ENANPUR, 18, 2019, Natal. **Anais...** Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1007>>. Acesso em: 12. jan. 21.

LISBOA, Vinícius. Rio inaugura maior roda-gigante da América Latina em dezembro. **Agência Brasil**, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-10/rio-inaugura-maior-roda-gigante-da-america-latina-em-novembro>>. Acesso em: 05 fev. 2020.

LITMAN, Todd. **Evaluating transportation land use impacts**: considering the impacts, benefits and costs of different land use development patterns. Victoria: Victoria Transport Policy Institute (VTPI). 2016. Disponível: <<http://www.vtpi.org/landuse.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2020.

LOBO RENATO. **VLT do Rio de Janeiro é inaugurado**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2016/06/vlt-do-rio-de-janeiro-e-inaugurado/>>. Acesso em: 15 mar. 2021.

LUCENA FELIPE. **História do Elevado da Perimetral**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-elevado-da-perimetral/>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. Urbanização turística, um novo nexos entre o lugar e o mundo. *In*: CRUZ, Luiz (org.). **Da cidade ao campo: a diversidade do saber fazer turístico**. Fortaleza, 1998.

MACDONALD, Elizabeth. The efficacy of long-range physical planning: the case of Vancouver. **Journal of Planning History**. v.7, n.3, p.175-213, 2008. Disponível em: <<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1538513207309360>>. Acesso em: 08 jun. 2020.

MARICATO, Erminia; FERREIRA, João Sette Whitaker Ferreira. **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. 2020.

MARQUES, Jéssica. Prefeitura do Rio de Janeiro aplica 4.602 multas por irregularidades nos transportes durante pandemia. **Diário do Transporte**, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/10/16/prefeitura-do-rio-de-janeiro-aplica-4-602-multas-por-irregularidades-nos-transportes-durante-pandemia>>. Acesso: 30 jan.2021a.

MARQUES. Jéssica. SuperVia aumenta intervalos de viagens dos trens do Rio de Janeiro. **Diário do Transporte**, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/11/05/supervia-aumenta-intervalos-de-viagens-dos-trens-do-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 30 jan. 2021b.

MASSALLI, Fábio. Teleférico do Morro da Providência, no Rio, ainda opera em horário reduzido. **Agência Brasil**. 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.

MBEMBE, Achille. **O direito universal à respiração. Trad. Mariana Pinto dos Santos e Marta Lança.** Mukanda: Buala, 2020. Disponível em: <<https://www.buala.org/pt/mukanda/o-direito-universal-a-respiracao>>. Acesso em 15 nov. 2020.

MELLO, Igor. **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: Direito e Práxis, v.7, n.4, p.13-42, 2016.

MTUR. Ministério do Turismo. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE TURISMO. Brasília, 2019. Acesso em: 28 mar. 2021. Disponível em: < <http://www.dadosfatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html> >.

MUSEU DO AMANHÃ. **Um milhão de visitantes,** 2019. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/um-milhao-de-visitantes>>. Acesso em: 14 abr. 2020.

MULTIRIO. **A cidade e o seu novo espaço.** Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <<http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/estude/historia-do-brasil/rio-de-janeiro/71-um-rio-de-muitos-janeiros/3357-a-cidade-do-rio-e-o-seu-novo-espaco>>. Acesso em: 14 mar.2021.

MULTIRIO. **A geografia do Rio antes de ser o Rio.** 2011. Rio de Janeiro. Disponível em:< <http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/estude/historia-do-brasil/rio-de-janeiro/48-a-geografia-do-rio-antes-de-ser-o-rio/2389-a-geografia-do-rio-antes-de-ser-rio-2>>. Acesso em: 12 nov. 2020.

NASCIMENTO. BRUNO PEREIRA. **Reestruturação espacial na zona portuária do Rio de Janeiro: gentrificação e coesão.** Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: < <http://www.geografia.ufrj.br/event/defesa-de-dissertacao-reestruturacao-espacial-na-zona-portuaria-rio-de-janeiro-gentrificacao-e-coesao-espacial/>>. Acesso em: 15 fev. 2021.

OLIVEIRA, Aercio. **Porto Maravilha: as transformações urbanas na região portuária do Rio.** Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://fase.org.br/pt/informe-se/artigos/porto-maravilha-as-transformacoes-urbanas-na-regiao-portuaria/>>. Acesso em: 01 jun. 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Genebra, 2020. **OMS declara emergência de saúde pública de importância internacional por surto de novo coronavírus.** Disponível em: < <https://www.paho.org/pt/news/30-1-2020-who-declares-public-health-emergency-novel-coronavirus> >. Acesso em: 26 fev. 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:covid19&Itemid=875>. Acesso em:25 mai. 2020.

PANOSSO NETTO, A. **Filosofia do Turismo: teoria e epistemologia.** Ed. Aleph: São Paulo, 2005.

PAULA, Luiz Fernando; PIRES, Manoel. Crise e perspectivas para a economia brasileira. **Estudos Avançados,** São Paulo, v.31, n.89, 2017. Disponível em:

<https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142017000100125&script=sci_arttext>
Acesso em: 15 jun. 2020.

PINHEIRO; RABHA. Porto do Rio de Janeiro: **Construindo a modernidade**. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2004. PIZA 2016

PIRES THALITA. **Demolição da Perimetral já tem data, mas faltou combinar com os cariocas**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/blogs/2013/10/demolicao-da-perimetral-ja-tem-data-para-acontecer-so-esqueceram-de-combinar-com-os-cariocas-4084/>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

PORTO MARAVILHA. **POR QUE SUBSTITUIR O ELEVADO DA PERIMETRAL**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/perimetral>>. Acesso em: 25 jan. 2021.

PORTO MARAVILHA. **Porto Maravilha**, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>> Acesso em: 12 jun. 2020.

PORTO MARAVILHA. Teleférico, Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/teleferico>>. Acesso em: 20. jan.21 A.

PORTO MARAVILHA. Teleférico, Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/teleferico>>. Acesso em: 20. jan.21 B.

PORTO MARAVILHA. **Transporte: Tráfego viário e demanda por transporte**, S.D. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/V.%20Situacao%20Atual%20e%20Futura%203.%20Transporte%20-%20Demanda%20de%20Transporte%20e%20Trafego%20Viario.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2021.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Começa nesta terça cadastro de moradores do Porto Maravilha para trabalhar na roda gigante Rio Star**. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<http://noticias.prefeitura.rio/rio-acontece/comeca-nesta-terca-cadastro-de-moradores-da-zona-portuaria-interessados-em-trabalhar-na-roda-gigante-rio-star/>>. Acesso em: 17 abr. 2020.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Prefeitura inaugura o teleférico do morro da providência**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://www.pcrj.rj.gov.br/web/ipp/exibeconteudo?id=4799805#:~:text=Com%20capacidade%20para%20transportar%201.000,portu%C3%A1ria%20do%20Rio%20de%20Janeiro.>>. Acesso em: 15 jan. 2021.

PREFEITURA DO RIO. **Prefeitura fiscaliza circulação de linhas de ônibus**, 2020. Disponível em: <<https://prefeitura.rio/transportes/prefeitura-fiscaliza-circulacao-de-linhas-de-onibus>>. Acesso em: 05.jan.2020.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **O VLT inicia operação de forma progressiva**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?id=6179303>> . Acesso: 13 jan. 2020.

QUEIRÓS, João. O lugar da cultura nas políticas de reabilitação de centros urbanos: apontamentos a partir do caso do Porto. **Conferência Internacional de Jovens Pesquisadores Urbanos**, ISCTE, 1, Lisboa, 2007. Disponível em: <https://isociologia.up.pt/sites/default/files/working-papers/working17_101019094405.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2021.

RABAHY, W.A. Análise e perspectivas do turismo no Brasil. **Rev. Bras. Pesq. Tur**, São Paulo, v.14, n.1, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-61252020000100001&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso: 11 fev. 2020.

RAGAZZO Carlos Emmanuel Joppert. LIMA João Marcelo da Costa e Silva. **DENSIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA: O CASO DO PROJETO PORTO MARAVILHA**. Paraná, 2013. Acesso em: 15 jan. 2020. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/direito/article/view/40168>>.

RAMIREZ, Irma et al. ¿Así son, así se imaginan ellos, o así los imaginamos? Reflexiones sobre las transformaciones socioterritoriales del turismo residencial en Malinalco, México. **EURE (Santiago)**, Santiago, v.43, n.129, 2017. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612017000200007>. Acesso em: 30 mai. 2020.

REGO-FAGERLANDE, Sérgio Moraes. Grandes eventos desportivos no Rio de Janeiro: impactos nas favelas. **Bitácora Urbano Territorial**, Bogotá, v.28, n.2, 2018. Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132018000200143&lang=pt>. Acesso: 22 ago. 2020.

RIBEIRO, Luíz Carlos de Santana et al. Employment dynamics in the Brazilian tourism sector (2006- 2015). **Tourism Economics**, 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1177/1354816617736409>>. Acesso em: 01 mai. 2020.

RIBEIRO. G. Prefeitura não tem previsão para reativar Teleférico da Providência, parado há mais de dois anos e meio. **Extra**, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/prefeitura-nao-tem-previsao-para-reativar-teleferico-da-providencia-parado-ha-mais-de-dois-anos-meio-23803675.html>>. Acesso em: 05. jan. 21.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Câmara municipal do Rio de Janeiro. **O município do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.camara.rj.gov.br/municipio.php?m1=omunicipio>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

RIO DE JANEIRO (Estado). Decreto nº 47.068, de 11 de maio de 2020. **Dispõe sobre as medidas de enfrentamento da propagação do novo coronavírus (covid-19), em decorrência da situação de emergência em saúde, e dá outras providências**. Lex: Diário Oficial n.082-A. Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: <<https://pge.rj.gov.br/comum/code/MostrarArquivo.php?C=MTA4MjU%2C>>. Acesso em: 25 jan.2020.

ROLNIK, Raquel. 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: Edi. Boitempo, p.65-70, 2014.

RUBIM, Bárbara; LEITÃO, Sérgio. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.27, n.79, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300005>. Acesso em: 01 fev. 21.

SAMPAIO, Luíze. Monitoramento produzido pela Casa mostra que no último trimestre os ônibus cariocas circularam com a frota 60% abaixo do determinado. **Casa Fluminense**, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://casافلuminense.org.br/monitoramento-produzido-pela-casa-mostra-que-no-ultimo-trimestre-os-onibus-cariocas-circularam-com-a-frota-60-abaixo-do-determinado/>>. Acesso em 26 jan. 2021.

SANT'ANNA, Maria Josefina Gabriel; GONÇALVES, Livia Maria Abdalla. **Transformações e conflitos na área portuária da cidade do Rio de Janeiro: megaeventos esportivos, mídia e marketing urbano**, 2015. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/view/20153/14544>>. Acesso: 15 jan. 2015.

SANTOS, Lídia Borgo Duarte; GONÇALVES, Rafael Soares. **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.

SANTOS, Saulo Ribeiro. **Paisagem Solidária: indicadores de sustentabilidade urbana em área turística funcional do Centro Histórico de São Luís, Maranhão**. 582 f. Tese (Doutorado em Gestão Urbana) Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2015. Disponível em: <<https://periodicos.uesc.br/index.php/cultur/article/view/1610>>. Acesso em: 11 mai. 2020.

SARUE, Betina. **Grandes projetos urbanos e a governança das cidades: o caso do Porto Maravilha**. 2015. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8131/tde-11012016-145212/pt-br.php>>. Acesso: 05 jun. 2020.

Schuijbroek, J., Hampshire, R. C., & Van Hoes, W. J. Inventory rebalancing and vehicle routing in bike sharing systems. **European Journal of Operational Research**. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692019000100216>. Acesso em: 17 jan. 2020.

Setubal, Yasmin. **Super Via divulga nova grade operacional dos trens e passageiros criticam a mudança**. Extra, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-divulga-nova-grade-operacional-dos-trens-passageiros-criticam-mudanca-24727106.html>>. Acesso em: 15 jan. 2021.

SCHMIDT SELMA. **A CONCESSIONARIA RETIRA OS ÚLTIMOS DOIS PILARES DO ELEVADO DA PERIMETRAL E OBRAS AVANÇAM**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.sinfrerj.org.br/site/textos/pagina/581/Concessionaria-retira-os-ultimos-dois-pilares-do-Elevado-da-Perimetral-e-obras-avancam->>>. Acesso em: 22 fev. 2021.

SILVA Mayara Rangel e FERREIRA Álvaro. Projeto **“Porto Maravilha” e a transformação espacial da Zona Portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2014. Acesso em: 18 jan. 2020. Disponível em: <http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2014/relatorios_pdf/ccs/GEO/GEO-Mayara%20Rangel%20Silva.pdf>.

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 A.

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 B.

SILVA, A. **Presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp)**, abril de 2015.

SILVA, Caroline Rodrigues da. **A dimensão política da revitalização do porto do Rio de Janeiro**: Um estudo do Projeto "Porto Maravilha", 2012. Disponível em: <<http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/1/ART3.pdf>>. Acesso em 06 mai. 2020.

SILVA, Maria Emília Martins; SORIANO-SIERRA, Eduardo Juan. O processo de implementação do Projeto Orla em Itapema, Santa Catarina – Brasil. **Sistema Eletrônico de Revistas SER / UFPR**, v.36, 2016.

SILVA, Mayara; ORLANDI, Nana Vasconcelos. **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 mai. 2020.

SILVA, Priscila Soares da. **Produção Social do Habitat na Região Portuária do Rio de Janeiro: desafios e novas perspectivas**. In: ENANPARQ, Diferentes Reflexões sobre Desafios e Perspectivas para as Áreas Portuárias do Rio de Janeiro e Niterói, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/129/129-642-1-SP.pdf>>. Acesso em: 16 jan. 2021.

SILVA, Vivian Santos da; MONIÉ, Frédéric. O local e o global no projeto na Operação Urbanística "Porto Maravilha" - Rio de Janeiro. In: **Mega Eventos -Conferencia Internacional**, n.2, Rio de Janeiro, 2014.

SILVEIRA Juliana. **O Rio não é só praia**. Rio de Janeiro, 2020. Acesso em: 30 mar. 2020. Disponível em: < <https://www.obomdeviajar.com.br/2020/02/13/o-rio-nao-e-so-praia/>>.

SUPERVIA. **Como fica a nossa operação na luta contra o Coronavírus?** Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/noticias/como-fica-nossa-operacao-na-luta-contra-o-coronavirus>>. Acesso em: 26 jan. 2021.

TANAGINO, Karina Dias. Planejamento urbano e segregação socioespacial na cidade capitalista. **RI FURG**, 2013. Disponível em: <<http://www.repositorio.furg.br/handle/1/8601>>. Acesso: 11 jun. 2020.

TELLA, Guillermo. Operação **Porto Madero: Estratégias de gentrificação em Buenos Aires**. 2013. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-105278/operacao-puerto-madero-estrategias-de-gentrificacao-em-buenos-aires>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

TORRES LIVIA. MACHADO MARIUCHA. SILVEIRA DANIEL. **Primeiro trecho do Elevado da Perimetral é implodido no Rio**. Rio de Janeiro, 2013. Acesso em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/11/elevado-da-perimetral-e-implodido-no-rio.html>>. Acesso em: 27 fev. 2021.

VALE. **O Museu**. Rio de Janeiro, 2013. Acesso em: 11 fev. 2020. Disponível em: < <https://museudeartedorio.org.br/o-mar/o-museu/>>.

VALLADARES, Lícia do Prado. **A invenção da favela: Do mito de origem a favela.com**. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/3476/347632238013.pdf> >. Acesso em: 23 fev. 20121 A.

VALLADARES, Lícia do Prado. **A invenção da favela: Do mito de origem a favela.com**. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/3476/347632238013.pdf> >. Acesso em: 23 fev. 20121 B.

VAZ, Lillian Fessler. Notas sobre o Cabeça de Porco. **Revista Rio de Janeiro**, 1, 2, p.29-35, 1986. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000342&pid=S0102-6909200000030000100046&lng=en>. Acesso em: 24 jan. 20.

VEJA. **Viaduto na zona portuária no Rio de Janeiro é implodido**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/politica/viaduto-na-zona-portuaria-no-rio-de-janeiro-e-implodido/>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

VENTURA Larissa. Ônibus do Rio devem ficar com janelas abertas e sem ar-condicionado durante o verão. **Diário do Rio.com**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://diariodorio.com/onibus-do-rio-devem-ficar-com-janelas-abertas-e-sem-ar-condicionado-durante-o-verao/#:~:text=Editais-%C3%94nibus%20do%20Rio%20devem%20ficar%20com%20janelas%20abertas,ar%20condicionado%20durante%20o%20ver%C3%A3o&text=Isso%20porque%2C%20para%20diminuir%20as,mesmo%20com%20as%20altas%20temperaturas.>>. Acesso em: 17 jan. 2021.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração**. Atlas: São Paulo, 2006.

WTTC – World Travel And Tourism Council. **Travel and tourism economic impact**, 2016. Disponível em: <<https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic%20impact%20research/regions%202016/%20world2016.pdf>>. Acesso: 10 jun. 2020.

WTTC. **'Viagens Seguras': Protocolos Globais e Carimbo para o Novo Normal**, **World Travel and Tourism Council**, 2020. Disponível em: <<https://wttc.org/Research/Economic-Impact>>. Acesso: 10 jun. 2020.

XIMENES, Luciana Alencar. **Ocupações na zona portuária do Rio de Janeiro: soluções de moradia e ações de resistência no contexto de implementação do Projeto Porto Maravilha**. 2017. 135 f. Monografia (Especialização em Sociologia Urbana) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://issuu.com/luciana.ufc/docs/mono_ppcis_uerj_-_luciana_ximenes>. Acesso em: 30 mai. 2020.

YABETA, Daniela; GOMES, Flávio. Memória, cidadania e direitos de comunidades remanescentes (em torno de um documento da história dos quilombolas da Marambaia). **Revista Afro-Ásia**, Salvador, n.47, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0002-05912013000100003>. Acesso em: 30 mai. 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.

ANEXO

Roteiro de entrevistas

Modelo de Questionário

1. Você visitou a Zona Portuária do Rio de Janeiro antes da pandemia do Covid-19?
2. Qual foi sua motivação para visitar a região?
3. Na sua visita antes da pandemia, qual/quais meio(s) de transporte utilizou?
4. Na ocasião, o meio de transporte atendeu suas expectativas?
5. Qual/Quais atrativo(s) da Zona Portuária você visitou antes da pandemia?
6. Na sua visita durante a pandemia, qual/quais meio(s) de transporte utilizou?
7. Por conta da pandemia, houve alguma preferência na escolha do meio de transporte?
8. Se a resposta acima foi SIM, explique o porquê.
9. Percebeu alguma medida preventiva de combate ao Covid-19 nos meios de transporte que utilizou?
10. Quais medidas preventivas ao Covid-19 ficaram mais evidentes?
11. Hoje, quais atrativos da Zona Portuária você visitou ou pretende visitar?
12. Gênero
13. Estado civil.
14. Faixa Etária
15. Formação acadêmica.
16. Qual o seu local de residência
17. Qual a sua renda familiar
18. Você veio acompanhado de: