

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE BOTUCATU
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA
COM ÊNFASE EM TRANSPORTES

**Jogos Abertos: Logística estratégica e os benefícios econômicos que trazem
à cidade de Botucatu**

CARLOS ALBERTO CONEGLIAN

**BOTUCATU – SP
DEZEMBRO – 2006**

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE BOTUCATU
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA
COM ÊNFASE EM TRANSPORTES**

**Jogos Abertos: Logística Estratégica e os benefícios econômicos que trazem
à cidade de Botucatu**

CARLOS ALBERTO CONEGLIAN

ORIENTADOR: Prof. Dr. Osmar Delmanto Junior

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
FATEC - Faculdade de Tecnologia de Botucatu, para
obtenção do título de Tecnólogo em Logística com
ênfase em Transportes.

**BOTUCATU – SP
DEZEMBRO – 2006**

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelo dom da vida, depois quero agradecer a todos que ajudaram-me a desenvolver este trabalho.

Não posso deixar de lembrar dos colegas de classe como o Anibal, Carla, Renata, Edson, Alexandre, Marcos, Paulo, Camila e Amanda, pela troca de conhecimentos, de emails e da amizade.

Agradeço também ao Mestre e amigo Prof Dr. Osmar Delmanto Júnior, pela orientação e apoio.

Leila Pereira e Debora Moschione (In memorian) serão eternamente lembradas.

A todos os funcionários da FATEC pela presteza e dedicação.

Agradeço ao jornalista Erick Facioli pelas informações e presteza.

Agradeço também ao Eng^o Layre Colino Jr, pelo apoio, pela força.

Dedicatória

Dedico esse trabalho a meus pais, Geraldo, exemplo de honestidade, sinceridade, trabalho e hombridade e Líria, simplesmente ímpar, a minha esposa Regina, minhas filhas Amanda, Karina e Marcela, fontes de minha inspiração e a meus irmãos Wilson, Edson, Célia e Paulo.

“O essencial não é vencer, mas competir com lealdade, cavalheirismo e valor” (Barão Pierre de Coubertin)

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	I
Dedicatória.....	II
LISTA DE FIGURAS	VII
RESUMO	VIII
I. INTRODUÇÃO	9
1.1 Objetivos.....	10
1.2 Justificativa.....	10
II. REVISÃO DE LITERATURA.....	11
2.1 Jogos Abertos do Interior	11
2.2 Costumes e Símbolos	13
2.3 Amadorismo	14
2.4 O Brasil e o esporte olímpico	14
2.5 Realização dos Jogos Abertos do Interior	15
2.6 A escolha da cidade	16
2.6.1 Botucatu.....	17
2.6.2 Cobertura	17
2.6.3 A Eleição	18
2.6.4 Olimpíada Caipira	18
2.7 Fora do Estado	19
2.8 Caráter Oficial	19
2.9 Único Ano sem realização dos Jogos	19
2.10 Comemoração dos 150 anos de Botucatu.....	20
2.11 Maior Anfitriã.....	20
2.12 Brasil Telecom.....	20
2.13 Maiores campeãs	21
2.14 Recorde.....	22
2.15 A primeira edição	23
2.16 Calendário Escolar.....	23
2.17 Comitês.....	23
2.18 Categorias	24

2.19	Qualificação.....	24
2.20	Alteração de datas.....	24
2.21	Congresso Técnico	25
2.22	Voluntários	26
2.23	Economia.....	26
2.24	Site oficial.....	26
2.25	Portadores de Necessidades Especiais.....	27
2.26	Instalações esportivas	28
2.27	Comentários sobre os Jogos	28
2.28	Modos de Transporte Urbano	29
2.28.1	Privado ou individual	29
2.28.2	Público, coletivo ou de massa	30
2.28.3	Semipúblico	30
2.29	Modos privados ou individuais a pé.....	30
2.29.1	Bicicleta.....	31
2.29.2	Motocicleta	32
2.29.3	Carro	32
2.29.4	tração animal.....	34
2.30	Modos públicos, coletivos ou de massa	34
2.30.1	Sustentação e dirigibilidade.....	34
2.30.2	Energia para a locomoção	34
2.30.3	Espaço utilizado na locomoção	36
2.30.4	Preferência em semáforos.....	37
2.30.5	Tipo de bilhetagem	37
2.30.6	Tipo de parada	37
2.30.7	Operação em comboio	38
2.31	Modo ônibus	38
2.31.1	Como deve ser o sistema viário.....	41
III.	ESTUDO DE CASO	43
3.1	Infra-estrutura dos Jogos	43
3.1.1	Alojamentos.....	43
3.1.2	Locais das competições	44
3.2	Das competições – Movimentações e deslocamentos	46

3.2.1	Localização da cidade no estado	47
3.3	Transporte de atletas dos alojamentos para as competições.....	48
3.5	Pontos de apoio e informação.....	51
3.6	Locais de competição com facilidade de estacionamento	51
3.7	Comentários.....	52
IV	CONCLUSÃO	53
V	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	56

LISTA DE FIGURAS

	Página
1 – Mapa da Cidade de Botucatu com locais das competições.....	46
2 – Mapa do Estado de São Paulo.....	47
3 – Mapa da cidade de Botucatu com os locais dos alojamentos.....	49
4 – Mapa da cidade de Botucatu com locais de alimentação.....	50
5 – Ginásio Municipal Mário Covas.....	51
6 – Associação Atlética Ferroviária (AAF).....	52
7 – Associação Atlética Botucatuense	52
8 – EE Cardoso de Almeida.....	53

RESUMO

Os jogos abertos representam a celebração esportiva mais importante e esperada das cidades participantes, perdendo apenas em destaque e amplitude de grandeza para os Jogos Pan Americanos ou Olimpíadas. É o sonho de realização dos esportistas e da sociedade como um todo, pois pode-se contemplar os grandes atletas que poderiam ser vistos apenas pela televisão. Trazem agitação e movimentação nas cidades, participantes, com pessoas diferentes de outras regiões que mostram seus costumes, gostos, preferências, tendências de consumo, dentre outras. Os jogos abertos mostram algumas tendências estratégicas, dentre as quais destacam-se a integração entre os habitantes da cidade sede com todos os atletas competidores de outras cidades, outra é tornar a cidade sede conhecida por todos, em termos de turismo, comércio, indústrias, rede hoteleira, localização da cidade além de tentar se firmar como cidade esportiva. A cidade sede tem uma grande responsabilidade, a de ser uma boa anfitriã, alojando bem os atletas participantes fornecendo-lhes além do pernoite a opção de refeições e alimentação em geral. Os alojamentos são estrategicamente localizados a fim de solucionar os problemas das grandes delegações e a proximidade com as localidades das competições.

Essa estratégia visa a facilidade de deslocamento dos atletas para chegar ao local das competições e também para evitar transtornos na cidade sede, com congestionamentos e atrasos, inclusive para a chegada dos atletas no horário dos jogos, que já estão previamente programados.

I. INTRODUÇÃO

Quando da realização dos Jogos Abertos do Interior, a organização envolvida deve estar preparada para fazer e aplicar a logística, tanto para o deslocamento dos atletas como dos torcedores, visitantes, delegações, arbitragem e, principalmente dos moradores da cidade sede.

Essa logística deve estar embasada não só em termos de localização dos locais do evento, mas também de sinalização como placas de indicação de nome de ruas, trocas das placas deterioradas, placas de sentido de trânsito, estacionamentos, faixas de pedestres, dentre outros.

Deve-se também fazer um trabalho orientativo aos condutores e motoristas quanto aos estacionamentos em esquinas finais de quarteirões, para não atrapalhar manobras de veículos grandes como os ônibus e caminhões.

Com o advento dos Jogos Abertos, toda a cidade se transforma e se ajusta para receber os participantes, visitantes, torcedores, arbitragem e participantes das delegações.

O comércio local, o maior beneficiado, se prepara para também receber os participantes, procurando se adequar às exigências desses “novos moradores”, tanto quanto à alimentação como à diversão dessas delegações.

Também, a contratação de funcionários temporários, aumenta quando da realização desses jogos para atender o contingente sazonal.

Face ao exposto e a necessidade prévia da preparação da cidade sede para a recepção dos atletas, o presente estudo visa apresentar dados relativos ao planejamento, organização, mudanças necessárias, benefícios à cidade, deslocamentos, tempos e distâncias percorridas e observados quando da realização de jogos abertos

1.1 Objetivos

O objetivo deste trabalho será o de demonstrar a importância que os Jogos Abertos representam para as cidades sedes, tratando da movimentação, deslocamento, logística envolvida, desenvolvimento do turismo, aprendizados e aprimoramentos da cultura local.

1.2 Justificativa

O esporte é uma atividade onde o maior benefício é a saúde do participante e isso justifica tudo e qualquer trabalho que possa advir disso. Os Jogos Abertos são uma coletânea de esportes, isto é, tem esportes para todos os gostos. A movimentação e deslocamentos gerados pelos Jogos, faz com que haja curiosidades em torno do assunto.

II. REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Jogos Abertos do Interior

Antes de se falar sobre os Jogos Abertos do Interior, primeiramente apresenta-se os Jogos Olímpicos, e conforme a Enciclopédia BARSÁ, os Jogos Olímpicos são a competição esportiva que de 4 em 4 anos reúne milhares de representantes de dezenas de países, em provas das mais variadas modalidades. É o principal acontecimento do esporte mundial, não só pelo seu objetivo, que é o da confraternização dos povos através de uma de suas mais expressivas manifestações, mas ainda pelo fato de que a ele só podem concorrer os amadores, que não usufruem qualquer vantagem da prática esportiva.

Embora não se saiba ao certo a origem dos Jogos Olímpicos, existem dados históricos suficientes acerca da sua iniciação como atividade periódica e que corresponde ao ano 776 A.C.. A partir dessa data foram celebrados, com regularidade cada 4 anos até o ano 394 da Era Cristã, quando o imperador romano Teodósio determinou a sua supressão. Poucos empreendimentos tentados pelo homem tem tido uma duração tão longa. No começo, o programa ocupava um dia só e consistia numa corrida com extensão que o estádio permitia. Depois acrescentaram-se outros tipos de corridas: o lançamento de dardo e de disco, a luta e o pugilismo, o salto, as corridas de carros, o pentatlo e outros jogos.

Tomavam parte nas competições apenas os cidadãos gregos, mas propiciavam-se todas as facilidades a que os atletas procedentes das colônias gregas do Mediterrâneo concorressem a ponto receberam eles salvo-condutos no caso de precisarem atravessar zonas de guerra.

Tinham tal importância os Jogos Olímpicos que, enquanto duravam, o território do Olimpo, onde se efetuavam ,nas encostas do Monte Kronion, era considerado neutro e estabelecia-se um a trégua sagrada

Todas as discussões armadas deviam então cessar, conforme o texto de convenção assinado entre Licurgo e Ifitos, rei da Élide.

A vida dos gregos tinha tanta ligação com esses jogos que chegaram a medir o tempo por olimpíadas, isto é, o intervalo de 4 anos que decorria entre cada celebração.

A maior honra a que podia aspirar um cidadão grego era receber o ramo de oliveira que se dava ao vencedor de um jogo olímpico.

Durante mais de 2000 anos os Jogos Olímpicos foram somente história. Em fins do século XIX, entretanto, um eminente educador e filantropo francês, Coubertin (1863-1937), empenhou-se em fazê-los ressurgir, convencido de que as glórias da Grécia, na sua Idade de Ouro, eram devidas, em grande parte, ao impulso que se dera a cultura física e à celebração de festivais esportivos. Sustentando, com um trabalho admirável junto a vários países, a idéia de que só benefícios podiam advir da realização periódica de competições internacionais, em que se oferecessem aos atletas amadores de todas as nacionalidades iguais oportunidades de triunfo, o Barão de Coubertin conseguiu, em um congresso na Sorbonne de Paris, em 1894, lançar as bases dos Jogos Olímpicos da Era Moderna. Dois anos depois, em 1896, os Jogos recomeçavam em Atenas, num magnífico estádio. Desde então, as Olimpíadas se têm repetido de 4 em 4 anos, exceto as correspondentes aos anos de 1916, 1940 e 1944, quando o mundo estava em guerra. Foram sede dos Jogos Olímpicos as seguintes cidades: Paris (1900), Saint Louis (1904), Londres (1908), Estocolmo (1912), Antuérpia (1920), Paris (1924), Amsterdan (1928), Los Angeles (1932), Berlin (1936), Londres (1948), Helsinki (1952), Melbourne (1956), Roma (1960), Tóquio (1964), México (1968), Munique (1972), Montreal (1976), Moscou (1980), Los Angeles (1984), Seul (1988), Barcelona (1992), Atlanta (1996), Sydney (2000) e Atenas (2004).

A projeção que os Jogos Olímpicos adquiriram obrigou ao desdobramento da sua programação. Assim, desde 1924 os esportes de inverno constituem

olimpíada a parte. Realizaram-se pela 1ª vez em Chamonix e, depois, em Saint Moritz (1928), Lake Placid (1932), Garmisch-Partenkirchen (1936), Saint Moritz (1948), Oslo (1952), Cortina L' Ampezzo (1956), Squaw Valley (1960), Innsbruck (1964), Grenoble (1968), Sapporo (1972), e Innsbruck (1976).

2.2 Costumes e Símbolos

Segundo A Enciclopédia BARSA, inspiram-se os Jogos Olímpicos numa frase do Barão Pierre de Coubertin, que se tornou o lema do esporte amador “ O essencial não é vencer, mas competir com lealdade, cavalheirismo e valor”.

Todos os participantes das Olimpíadas são obrigados a alojar-se num conjunto especial de residência, denominado Vila Olímpica. Esse costume é um incentivo à própria essência dos Jogos, que é a aproximação dos povos por intermédio dos seus esportistas. Homens e mulheres de todos os continentes vivem, durante alguns dias, o mesmo ambiente de amizade, acima das rivalidades e dos preconceitos.

O controle dos Jogos Olímpicos está a cargo do Comitê Olímpico Internacional, criado junto com o certame, cuja sede é Mon Repos, Lausanne(Suíça). Ao C.ºI. filiam-se os comitês nacionais, que em 1960, à época dos Jogos de Roma, somavam 87. Nas Olimpíadas de 1972 tomaram parte cerca de 10.000 atletas.

Apesar da tentativa de influência política, que insiste em atribuir contagem de pontos para afirmação da superioridade de determinado país sobre os demais, os Jogos Olímpicos não admitem esse critério. As vitórias são exclusivamente individuais. Aos ganhadores até o 3º lugar são conferidas medalhas, respectivamente, de ouro, prata e bronze.

Cinco argolas entrelaçadas representam o símbolo olímpico. Foram idealizadas também pelo Barão de Coubertin em 1914, mas só apareceram nos Jogos de 1920. Essa argolas estão inscritas numa bandeira de fundo branco, liso, e suas cores representam os continentes: azul, Europa; amarelo, Ásia; preto, África; verde, Austrália e vermelho, América.

O Comitê de Organização Internacional (COI) designa a sede dos Jogos Olímpicos seis anos antes de cada realização, sendo livres as inscrições. O país que promove a competição compõe o hino olímpico daquele ano, que é tocado nas principais cerimônias. Durante a entrega das medalhas aos vencedores é executado o hino nacional do

país que pertence o campeão. Tradição dos Jogos Olímpicos é ainda o transporte da chama olímpica, que, desde 1936, após ser acesa em Olímpia (Grécia), é conduzida por atletas, em revezamento, até os locais dos Jogos, cruzando estradas, montes e mares; a chama só se apaga na solenidade de encerramento dos Jogos.

2.3 Amadorismo

Ainda conforme a Enciclopédia BARSA, o conceito de amadorismo tem sido um dos maiores problemas olímpicos após a II Guerra Mundial. Os regulamentos do COI proíbem a participação de profissionais, ou quem quer que usufrua vantagem do esporte. Mas, dado o interesse dos países em participar dos Jogos Olímpicos, iniciando praticamente no fim de cada competição os preparativos para a seguinte, aquele conceito se modificou e pode ameaçar as Olimpíadas na forma como atualmente são encaradas. Há nações cujos governos quase se isolam seus atletas das atividades das atividades normais do trabalho, sustentando-os em troca de um treinamento intensivo.

2.4 O Brasil e o esporte olímpico

O esporte brasileiro fez-se representar pela primeira vez nos Jogos Olímpicos em 1920 (Antuérpia), quando enviou uma delegação de 21 competidores. A presença do Brasil foi marcada pela conquista de um título, o de Guilherme Paraense, que obteve o primeiro lugar na prova de tiro ao alvo reservada a revólver, silhueta de homem em pé; outro atirador brasileiro, Afrânio Costa, que anos mais tarde seria ministro do Supremo tribunal Federal, colocou-se em segundo lugar na prova de pistola livre a 50m. O Brasil só viria a arrebatar novo título nos Jogos Olímpicos de 1952, com o atleta Ademar Ferreira da Silva, na prova de salto triplo. Esse mesmo atleta veio a triunfar nessa prova em 1956, nos Jogos de Melbourne, conseguindo, portanto, a façanha de sagrar-se bicampeão olímpico. Afora esse sucesso, os representantes brasileiros, sofrendo as dificuldades naturais de um centro esportivo pouco desenvolvido nos esportes olímpicos, poucos registraram nos anais dos Jogos. Entre os resultados mais destacados, contam-se: o 3º lugar de José Teles da Conceição na prova de salto em altura, Hesinque (1952), a idêntica posição dos nadadores Tetsuo Okamoto e Manoel dos Santos, respectivamente, nas provas dos 1.500 m nado livre (1952) e 100 m nado livre (1960); o 3º lugar da seleção de basquetebol (1948, 1960 e 1964); o 3º lugar de Chiak Ishii em judô (1972); e o 3º lugar de

João Carlos de Oliveira no salto triplo (1976).

Quando há interferência política e outros interesses e conforme o site de educação e Esportes, as Olimpíadas, em função de sua visibilidade na mídia, serviram de palco de manifestações políticas, desvirtuando seu principal objetivo de promover a paz e a amizade entre os povos. Nas Olimpíadas de Berlim (1936), o chanceler alemão Adolf Hitler, movido pela idéia de superioridade da raça ariana, não ficou para a premiação do atleta americano Jesse Owens, que ganhou 4 medalhas de ouro. Nas Olimpíadas da Alemanha em Munique (1972), um atentado do grupo terrorista palestino Setembro Negro, matou 11 atletas da delegação de Israel. A partir desse fato, todos os Jogos Olímpicos ganharam uma preocupação com a segurança dos atletas e dos envolvidos nos jogos.

Em plena Guerra Fria, os EUA boicotaram os Jogos Olímpicos de Moscou (1980) em protesto contra a invasão do Afeganistão pelas tropas soviéticas. Em 1994 é a vez da URSS não participarem das Olimpíadas de Los Angeles, alegando falta de segurança para a delegação de atletas soviéticos.

2.5 Realização dos Jogos Abertos do Interior

Segundo Erick Facioli, os Jogos Abertos do Interior são realizados anualmente desde 1936, organizados pela Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer do Estado de São Paulo em parceria com a cidade sede, escolhido através de eleição direta entre os municípios participantes da competição com dois anos de antecedência. Os Jogos Abertos do Interior têm por objetivo coroar o desenvolvimento da prática desportiva nos municípios do Estado, classificados através dos Jogos Regionais, e contribuir para o aprimoramento técnico das 24 modalidades em disputa.

A competição é disputada em três categorias: sub 21, para atletas com menos de 21 anos de idade, categoria livre e primeira divisão, que reúne as equipes de ponta do esporte paulista.

Os Jogos Abertos do Interior, conhecida como a Olimpíada Caipira, se constituem no principal evento esportivo do País e um dos maiores da América Latina. Em 2005, a competição chega a sua 69ª edição e, pela primeira vez, foi disputada em Botucatu. Os jogos foram realizados pela primeira vez em Monte Alto, no interior de

São Paulo, em 1936, idealizados pelo professor Horário Baby Barioni. Na ocasião, a competição foi disputada apenas por equipes de Basquete. Nos jogos de Monte Alto, além da cidade sede, participaram mais oito municípios: Franca, Mirassol, Olímpia, Piracicaba, Araçatuba, Caçapava, Casa Branca e a cidade mineira de Uberlândia, que foi a campeã.

Apenas uma única vez os Jogos Abertos do Interior não foram realizados no Estado de São Paulo. Foi em 1937, quando aconteceu a segunda edição da competição. Os jogos foram realizados na cidade mineira de Uberlândia. Além do Basquete, a competição também passou a ser disputada na modalidade de natação. Pelo segundo ano consecutivo, o título ficou com Uberlândia.

No ano seguinte, em 1938, os Jogos Abertos do Interior foram realizados em Sorocaba, e pela primeira vez, além do Basquete e da natação, foi incluída a modalidade de atletismo. Uberlândia foi tri-campeã dos Jogos abertos neste ano, que também foi sua última participação.

Os Jogos Abertos do Interior, realizados pela primeira vez em 1936, em Monte Alto, passaram a ter caráter oficial em 1939, quando a competição foi realizada em Campinas. Edmundo Carvalho, que era o diretor do Departamento Estadual de Educação Física, conseguiu a oficialização da competição junto ao Governo do Estado. A medida acabou desagradando o idealizador dos Jogos, Baby Barioni, que vítima de pressões políticas e incompreendido por certa facção do esporte, acabou marginalizado. Os ideais de Baby Barioni só foram oficialmente reconhecidos por ocasião dos 30º Jogos Abertos do Interior, em 1965, em Santos, quando foi homenageado por esportistas e dirigentes.

Desde 1936, quando foram realizados pela primeira vez, os Jogos Abertos do Interior só não aconteceram uma vez. Em 1989 uma greve de professores na rede estadual e a conseqüente necessidade de reposição de aulas impediram que as escolas estaduais pudessem ser cedidas para alojamentos.

Tanto as escolas estaduais, quanto as municipais, são fundamentais para que uma cidade tenha condições de abrigar os jogos.

2.6 A escolha da cidade

Segundo o site www.jogosabertosbotucatu.sp.gov.br; a escolha da cidade sede de 2005 foi feita através de eleição direta e aberta realizada dois anos antes,

nos Jogos Abertos de Santos. Além de Botucatu, eram candidatas as cidades de Ribeirão Preto, Americana e Caieiras. Esta última acabou desistindo alguns dias antes e apoiou a candidatura de Botucatu.

Não existem critérios pré-determinados, já que a eleição é direta, mas é óbvio que as cidades devem apresentar uma condição de estrutura mínima para pleitear o direito de sediar.

Depois que cidade foi escolhida, a principal preocupação eram com alojamentos. O primeiro passo foi conversar com diretores de escolas públicas e particulares, entidades, sindicatos, enfim, qualquer lugar que pudesse abrigar atletas.

Algumas adaptações nesses prédios foram necessárias, principalmente na parte hidráulica e elétrica. Funcionário da prefeitura, Luiz Caramelo, foi o responsável pelos alojamentos. A prefeitura também teve que alugar umas 50 casas.

Também foram necessárias reformas e adaptações nas praças esportivas ficando responsável o funcionário da prefeitura, o professor Marcolin.

2.6.1 Botucatu

A cidade de Botucatu sediou os Jogos Abertos do Interior pela primeira vez na história, exatamente no ano em que completou 150 anos. Os jogos aconteceram entre os dias 08 e 20 de outubro.

Em Botucatu compareceram cerca de 13 mil atletas, técnicos e dirigentes, divididos em 180 delegações de todo o Estado de São Paulo. As principais equipes esportivas do País nas mais diversas modalidades estiveram representando seus municípios naquela que é considerada a maior competição esportiva da América Latina. Também compareceram diversos atletas que defenderam o Brasil na última Olimpíada e muitos outros que atuam por seleções nacionais.

2.6.2 Cobertura

A cobertura dos Jogos Abertos do Interior mobilizou toda a imprensa paulista e nacional. Duas emissoras de TV em rede nacional confirmaram e transmitiram ao vivo os Jogos Abertos do Interior neste ano: o canal à cabo esportivo ESPN e a TV Cultura. Além das transmissões ao vivo, outras emissoras se mobilizaram para transmitir flashes ao vivo e boletins diários em suas programações: a TV TEM, que

foi responsável por um pool das 10 emissoras afiliadas da Rede Globo do Estado de São Paulo, a TV Record de Bauru, a Rede TV e a local TV Serrana.

Os principais jornais do Estado também mandaram repórteres e fotógrafos para Botucatu.

A competição foi disputada em três categorias: SUB 21, para atletas com menos de 21 anos de idade, categoria Livre e Primeira Divisão, que reúne as equipes de ponta do esporte paulista.

2.6.3 A Eleição

A cidade de Botucatu foi escolhida para sediar os Jogos Abertos do Interior de 2005 em eleição realizada em 2003 durante os Jogos Abertos de Santos. Com 53 votos, Botucatu venceu em 1º turno as cidades de Americana, que teve 34 votos, e Ribeirão Preto, com 14 votos. A cidade de Caieiras, na grande São Paulo, também estava na disputa, mas desistiu para dar apoio a Botucatu. Participaram da eleição 101 municípios, dos 123 que tinham direito a voto. O voto é aberto e somente o prefeito ou o chefe da delegação podem votar.

Durante a eleição, cada cidade teve direito a 20 minutos para expor os motivos que levaram o município a pleitear o direito de realizar os Jogos. O prefeito Mário Ielo foi o responsável por defender a candidatura de Botucatu.

2.6.4 Olimpíada Caipira

Os Jogos Abertos do Interior, conhecida como a Olimpíada Caipira, se constituem no principal evento esportivo do País e um dos maiores da América Latina. Em 2005, a competição chega a sua 69ª edição e, pela primeira vez, foi disputada em Botucatu. Os jogos foram realizados pela primeira vez em Monte Alto, no interior de São Paulo, em 1936, idealizados pelo professor Horário Baby Barioni. Na ocasião, a competição foi disputada apenas por equipes de Basquete. Nos jogos de Monte Alto, além da cidade sede, participaram mais oito municípios: Franca, Mirassol, Olímpia, Piracicaba, Araçatuba, Caçapava, Casa Branca e a cidade mineira de Uberlândia, que foi a campeã.

2.7 Fora do Estado

Apenas uma única vez os Jogos Abertos do Interior não foram realizados no Estado de São Paulo. Foi em 1937, quando aconteceu a segunda edição da competição. Os jogos foram realizados na cidade mineira de Uberlândia. Além do Basquete, a competição também passou a ser disputada na modalidade de natação. Pelo segundo ano consecutivo, o título ficou com Uberlândia.

No ano seguinte, em 1938, os Jogos Abertos do Interior foram realizados em Sorocaba, e pela primeira vez, além do Basquete e da natação, foi incluída a modalidade de atletismo. Uberlândia foi tri-campeã dos Jogos abertos neste ano, que também foi sua última participação.

2.8 Caráter Oficial

Os Jogos Abertos do Interior, realizados pela primeira vez em 1936, em Monte Alto, passaram a ter caráter oficial em 1939, quando a competição foi realizada em Campinas. Edmundo Carvalho, que era o diretor do Departamento Estadual de Educação Física, conseguiu a oficialização da competição junto ao Governo do Estado. A medida acabou desagradando o idealizador dos Jogos, Baby Barioni, que vítima de pressões políticas e incompreendido por certa facção do esporte, acabou marginalizado. Os ideais de Baby Barioni só foram oficialmente reconhecidos por ocasião dos 30º Jogos Abertos do Interior, em 1965, em Santos, quando foi homenageado por esportistas e dirigentes.

2.9 Único Ano sem realização dos Jogos

Desde 1936, quando foram realizados pela primeira vez, os Jogos Abertos do Interior só não aconteceram uma vez. Em 1989 uma greve de professores na rede estadual e a conseqüente necessidade de reposição de aulas impediram que as escolas estaduais pudessem ser cedidas para alojamentos.

Tanto as escolas estaduais, quanto as municipais, são fundamentais para que uma cidade tenha condições de abrigar os jogos. Em Botucatu, cerca de 60 estabelecimentos de ensino serão utilizados para alojamento. A vizinha cidade de São Manuel vai contribuir com outros 20 locais.

2.10 Comemoração dos 150 anos de Botucatu

Os Jogos Abertos de 2004 foram realizados na cidade Barretos, que assim como Botucatu, também completava 150 anos. A cidade de São Caetano do Sul conquistou o seu oitavo título geral na competição, tendo São José dos Campos na segunda colocação e Santos na terceira.

A maior vencedora dos Jogos abertos Interior ainda continua sendo a cidade de Santos, que tem 25 títulos . Santo André tem 12 e Campinas 10. Em 2006, a competição foi realizada em São Bernardo do Campo, que pela segunda vez sediou os jogos. A primeira foi em 1973, quando a cidade do ABC paulista ficou com o título geral.

2.11 Maior Anfitriã

A cidade que mais sediou os Jogos Abertos do Interior foi Santos, que organizou a competição sete vezes: em 1946, 48, 51, 65, 87, 2000 e 2003. Ribeirão Preto sediou 5 vezes; Rio Claro, Campinas, Araçatuba e Sorocaba foram anfitriões 4 vezes cada. Santos também é a maior vencedora dos Jogos, com 25 títulos gerais. A cidade de Botucatu realizou os Jogos Abertos do Interior pela primeira vez em sua história. As últimas vezes que a competição aconteceu em uma cidade da nossa região esportiva foi em 1970, quando foi realizada na cidade de Bauru, e em 1988, em Piracicaba.

O Estado de SP tem oito regiões esportivas. Botucatu pertence a terceira região, que teve como sede dos jogos Regionais de 2005 a cidade de São Carlos.

2.12 Brasil Telecom

Uma das principais atrações de Botucatu nos Jogos Abertos do Interior, sem dúvida nenhuma, foi a equipe de atletismo. A Prefeitura de Botucatu firmou uma parceria com a equipe de velocidade comandada pelo técnico da seleção brasileira professor Jaime Neto. O convênio inclui a criação de um Centro de Formação de Atletismo e a participação dos atletas da equipe em competições nacionais e internacionais defendendo as cores de Botucatu.

Entre os destaques da equipe estão Claudinei Quirino, Vicente Lenilson, Eronildes de Araújo e André Domingos. Até o ano de 2004, esses atletas competiam pela cidade de Presidente Prudente. A equipe é patrocinada pela Prefeitura de

Botucatu e Brasil Telecon.

2.13 Maiores campeãs

Apenas 10 cidades tiveram o gostinho de comemorar o título geral dos Jogos Abertos do Interior. A maior vencedora é a cidade de Santos. Das 68 edições realizadas anteriores a Botucatu, o município do litoral tinha 25 títulos. Em segundo lugar, vem a cidade de Santo André, com 10 títulos, seguido de Campinas e São Caetano com 10 títulos. Guarulhos foi a grande vencedora em seis edições da competição. A cidade mineira de Uberlândia, que disputou os Jogos Abertos apenas em suas três primeiras edições de 1936 a 1938, foi campeã três vezes. Com um título cada aparecem Ribeirão Preto, São Bernardo do Campo, Jundiaí e São José dos Campos. São Caetano do Sul conquistou nove dos seus dez títulos nos últimos 10 anos.

Está atualizado o quadro de medalhas do site oficial dos 69º Jogos Abertos do Interior, realizados em Botucatu. Resultados foram contabilizados e revisados, sendo a posição divulgada a final e correta, sem mais alterações.

Em primeiro lugar ficou a cidade de São Caetano, com 65 medalhas de ouro, 47 de prata e 39 de bronze. O total de 151 medalhas garantiu o primeiro lugar na classificação geral. Santos vem em segundo lugar, com 53 medalhas de ouro, 52 de prata e 34 de bronze. No total foram 139 medalhas.

São Bernardo do Campo, que conquistou 29 de ouro, 28 de prata e 20 de bronze, ficou em terceiro lugar no ranking.

Botucatu apareceu em 7º posição, com 9 medalhas de ouro, 9 de prata e 11 de bronze, totalizando 29 medalhas. No computo geral foram concedidas 320 medalhas de ouro, 311 de prata e 318 de bronze, totalizando 949 medalhas.

Recordes nas quadras e fora delas – A 69ª edição dos Jogos Abertos do Interior, em Botucatu, bateu recorde de participação de cidades e também no número de atletas. Em Barretos reuniram-se 177 delegações em 2004, e em 2003 Santos reuniu 175 cidades.

As 188 cidades reunidas em Botucatu garantiram nova marca. Considerada a mais tradicional competição entre cidades do Brasil e da América Latina, os Jogos Abertos devem sua origem ao pioneirismo e visão de Baby Barioni, isso em 1936, sendo Monte Alto o local da primeira disputa, quando apenas 9 cidades participaram.

Além de palco por onde já passaram grandes nomes do esporte nacional, tais como Oscar, Ana Moser, Aurélio Miguel, Carlos Honorato, Hugo Hoyama, os Jogos Abertos constituem-se ainda em ‘vitrine’, onde atletas pontuados no ranking, assim como desconhecidos, buscam patrocinadores, melhores financiamentos, ou simplesmente destaque, mediante pontos e medalhas.

Modalidades e categorias – Disputados em três categorias os Jogos Abertos permitiram participação de atletas: de até 21 anos, da categoria livre e da primeira divisão. Na Ginástica Artística as provas foram disputadas em duas categorias por sexo: feminina até 14 anos, feminina livre; masculina até 16 anos e masculina livre.

Em disputa 23 modalidades entraram em quadra, buscando pontos para classificação em: atletismo, basquete, ciclismo, ginástica artística, futebol, futsal, handebol, judô, karatê, luta olímpica, natação, taekwondo, tênis, tênis de mesa, vôlei, vôlei de praia e xadrez masculino e feminino. Já biribol, bocha, boxe e malha foram disputados somente no masculino.

Na modalidade ginástica rítmica apenas as mulheres competiram. Damas constituiu-se na única modalidade mista da competição. O boxe feminino foi classificado como esporte de apresentação, não resultando em pontuação ou medalhas.

Deficientes físicos – Portadores de necessidades especiais também competiram em Botucatu, demonstrando de competência e garra, acima de qualquer comentário. Atletas dedicados, sérios e abnegados nas modalidades de natação e atletismo deram o show nas provas para deficientes físicos e visuais, tanto no masculino quanto no feminino.

2.14 Recorde

A edição de número 69 dos Jogos Abertos do Interior que foram realizados em Botucatu bateram recorde de participação de cidades até então e também do número de atletas. O recorde atual pertencia aos jogos de Barretos, que reuniram 177 delegações em 2004. No ano anterior, Santos reuniu 175 municípios na competição.

Em Botucatu, foram esperadas mais de 180 cidades e perto de 13 mil atletas.

2.15 A primeira edição

Os Jogos Abertos do Interior são a mais tradicional competição entre cidades do Brasil. A iniciativa de criar o evento partiu de um grupo liderado por Baby Barioni. Em 1936, foi disputada, em Monte Alto, a primeira edição do evento. Houve a participação de apenas nove cidades. Com o passar dos anos, o evento cresceu em tamanho e destaque. Grandes nomes do esporte brasileiro já participaram da competição, como Oscar, Ana Moser, Aurélio Miguel, Carlos Honorato, Hortência, Paula e Hugo Hoyama, entre outros. O crescimento do nível técnico do evento obrigou a criação dos Jogos Regionais. O Estado foi agrupado em oito regiões, que realizam classificatórios para os Jogos Abertos. Botucatu pertence a terceira região.

2.16 Calendário Escolar

Para poder sediar os Jogos Abertos do Interior pela primeira vez, houve a necessidade de uma adequação no calendário escolar nas cidades de Botucatu e São Manuel, já que estabelecimentos de ensino municipais, estaduais e até de algumas escolas particulares serviram de alojamento para as cerca de 180 delegações que participaram do evento. Só em Botucatu foram cerca de 20 mil alunos que ficaram sem aulas no período da competição.

As secretarias municipais de Botucatu e São Manuel, bem como a diretoria Regional de Ensino da Região programaram com antecedência um calendário escolar que atendeu a exigência mínima de 200 dias letivos no ano para que os alunos não fossem prejudicados pela suspensão.

2.17 Comitês

Os Jogos Abertos do Interior são uma realização da Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer do Estado de São Paulo, que tem como secretário, o velejador Lars Graef, em parceria com a cidade sede. Dois órgãos são responsáveis pelo evento. O Comitê Dirigente, formado por integrantes do Governo do Estado, responsáveis principalmente pela parte técnica da competição; e pelo Comitê Organizador, integrado basicamente por membros da comunidade local, responsáveis pela infraestrutura dos Jogos. O chefe do Comitê dirigente dos Jogos Abertos de Botucatu é o professor José Maffei,

funcionário da Secretaria de Estado, que por coincidência também é botucatuense. Já o chefe do Comitê Organizador foi o secretário Municipal de Esportes Nivaldo Ceará.

2.18 Categorias

Os Jogos Abertos do Interior foram disputados em três categorias: até 21 anos, categoria livre e Primeira Divisão. Somente a modalidade de Ginástica Artística foi disputada em duas categorias por sexo: feminina até 14 anos, feminina livre; masculina até 16 anos e masculina livre.

23 modalidades estiveram em disputa contando pontos para classificação geral: atletismo, basquete, ciclismo, ginástica artística, futebol, futsal, handebol, judô karatê, luta olímpica, natação, taekwondo, tênis, tênis de mesa, vôlei, vôlei de praia e xadrez para ambos os sexos. Biribol, bocha, boxe e malha foram disputados somente no masculino e ginástica rítmica somente no feminino. A única modalidade mista da competição foi Damas.

O boxe feminino foi disputado como modalidade de apresentação e não contou pontos na classificação geral.

2.19 Qualificação

Para participar de uma determinada modalidade nos Jogos Abertos do Interior, o município deverá ser campeão ou vice dos Jogos Regionais de sua região, com exceção do boxe masculino, ciclismo feminino e luta olímpica que não são disputadas nos Jogos Regionais. Fica assegurada também a participação aos municípios inscritos nos Jogos Regionais, cuja modalidade não se realizou por falta de participantes inscritos.

O município sede, independente de sua classificação nos Jogos Regionais, está pré-classificado para disputar qualquer modalidade que desejar.

2.20 Alteração de datas

O Comitê Dirigente dos Jogos Abertos do Interior confirmou alterações nas datas da competição devido ao referendo popular do desarmamento, marcado para o dia 23 de outubro. Inicialmente, os Jogos Abertos estavam programados para o período de 10 a 23 de outubro. Como a Justiça Eleitoral utilizou as escolas para o

pleito, as disputas aconteceram de 10 a 20 do mês de outubro. A data de abertura continuou a mesma, 11 de outubro.

Com a alteração, foram necessários novos ajustes na programação dos jogos e modalidades, mas nada que comprometesse o trabalho da organização. O ajuste das datas foi fundamental, já que dezenas de escolas do município foram utilizadas como alojamento de atletas.

A cidade de Botucatu sediou os Jogos Abertos do Interior pela primeira vez na história, exatamente no ano em que completou 150 anos. Esta também seria a primeira vez que a cidade de São Paulo iria participar da competição. Infelizmente, devido a problemas políticos, as dirigentes acabaram desistindo de se inscrever. Os jogos estavam programados para o período de 8 a 20 de outubro e foi cumprido.

Em Botucatu compareceram cerca de 13 mil atletas, técnicos e dirigentes, divididos em 180 delegações de todo o Estado de São Paulo. As principais equipes esportivas do País nas mais diversas modalidades estiveram representando seus municípios naquela que é considerada a maior competição esportiva da América Latina. Também compareceram diversos atletas que defenderam o Brasil na última Olimpíada e muitos outros que atuam por seleções nacionais.

Os Jogos Abertos de 2004 foram realizados na cidade Barretos, que assim como Botucatu, também completava 150 anos. A cidade de São Caetano do Sul conquistou o seu oitavo título geral na competição, tendo São José dos Campos na segunda colocação e Santos na terceira.

A maior vencedora dos Jogos abertos Interior ainda continua sendo a cidade de Santos, que tem 25 títulos . Santo André tem 12 e Campinas 10. Em 2006, a competição vai ser realizada em São Bernardo do Campo, que pela segunda vez vai sediar os jogos. A primeira foi em 1973, quando a cidade do ABC paulista ficou com o título geral.

2.21 Congresso Técnico

O primeiro evento que faz parte da programação oficial dos Jogos Abertos do Interior foi o congresso Técnico, que foi realizado no dia 24 de setembro. Entre os objetivos deste evento, foram os sorteios das cidades participantes em cada modalidade para composição dos grupos e chaves da competição. Participaram obrigatoriamente do

Congresso Técnico, os chefes de delegação de todas as cidades classificadas para os Jogos Abertos. Compareceram representantes de mais de 180 cidades em Botucatu.

2.22 Voluntários

Para desenvolver todas as atividades que envolvem os Jogos Abertos do Interior, o Comitê Organizador necessitou do apoio de voluntários em todas as áreas: esportiva, médica, transporte, alimentação, infraestrutura, alojamentos, guias, imprensa, entre outras.

O lema para atrair os voluntários era: "Você também pode ser um voluntário e participar do maior evento esportivo já realizado em Botucatu. Faça sua inscrição pelo site www.jogosabertosbotucatu.sp.gov.br e aguarde a sua convocação. É importante que toda a comunidade esteja envolvida".

2.23 Economia

Foi muito importante que a cidade de Botucatu tenha sediado os Jogos abertos e se preparou de acordo para receber as cerca de 13 mil pessoas que estiveram na cidade entre os dias 8 e 20 de outubro para acompanhar os Jogos Abertos do Interior. Padarias, hotéis, restaurantes, lanchonetes, supermercados, Postos de Gasolina, taxistas e o comércio em geral estiveram conscientes da importância da competição. Neste período, a expectativa era de que o consumo crescesse em média cerca de 20 a 30% e chegou perto disso. Os Jogos Abertos proporcionaram um incremento importante no nosso comércio, gerando empregos e movimentando a economia.

2.24 Site oficial

Segundo o jornalista Erick Facioli, a cidade disponibilizou um site que colocava todos os usuários a par dos Jogos Abertos do Interior em Botucatu. Então, era só acessar o site www.jogosabertosbotucatu.sp.gov.br: para saber da história da competição, modalidades, alojamentos, regulamento, galeria de fotos, programação das modalidades, mascote e muito mais. Durante a competição, o usuário se mantinha atualizado sobre resultados e a participação de Botucatu.

Havia também um convite para o cadastramento para o serviço

voluntário e fazer parte do maior evento esportivo da história de Botucatu.

O site oficial dos Jogos Abertos do Interior, realizados entre os dias 8 e 20 de outubro, em Botucatu, atingiu 70 mil visitas. Somente no período dos Jogos, foram aproximadamente 50 mil visitas, média de cinco mil por dia.

Segundo, Jorge de Campos Júnior, coordenador do site, www.jogosabertosbotucatu.sp.gov.br, o número de acesso começou a partir da primeira semana de setembro. “Nós disponibilizamos em agosto, mais para visita das cidades participantes e para divulgação das matérias dessas cidades. Muitas utilizaram esse espaço”, disse Jorge.

O índice de visitas foi aumentando a partir do dia 24 de setembro, quando foi realizado o Congresso Técnico, primeiro ato oficial dos Jogos em Botucatu. “A partir desta data os coordenadores e técnicos das cidades começaram a acessar o site a procura de informações sobre alojamentos, praças esportivas e mapas para deslocamento que estavam disponibilizados”, comentou o coordenador.

Durante os Jogos os acessos mais constantes eram de familiares de atletas e dirigentes, que buscavam informações sobre o desempenho de filhos e parentes. “Recebemos muitas mensagens de pessoas que parabenizavam pelo trabalho que estávamos realizando e de outras que não estavam conseguindo navegar com rapidez para encontrar as informações. Na medida do possível respondemos a todos”, finalizou Jorge.

2.25 Portadores de Necessidades Especiais

Os Jogos Abertos do Interior também foram disputados por atletas portadores de necessidades especiais nas modalidades de natação e atletismo e tiveram contagem de pontos separada da modalidade convencional. O programa conta com provas para deficientes físicos e visuais, tanto no masculino quanto no feminino.

O destaque de Botucatu nessa categoria é o atleta Arnaldo Machado. Em 2003, nos Jogos de Santos, ele conquistou duas medalhas de bronze na natação, as únicas de Botucatu nos Jogos. Na competição, Botucatu contou com os atletas paraolímpicos da equipe Brasil Telecom/Botucatu que disputaram o último mundial da categoria.

2.26 Instalações esportivas

Segundo o site www.jogosabertos.sp.gov.br, os Jogos Abertos do Interior aconteceram em cerca de 30 instalações esportivas de Botucatu e São Manuel. Para abrigar uma média de 80 jogos por dia foram utilizados 16 ginásios: além dos ginásios municipais de Botucatu e São Manuel foram realizadas partidas nos dois ginásios da AAF (Associação Atlética Ferroviária), nos dois da AAB (Associação Atlética Botucatuense), os 3 do La Salle, Santa Marcelina, Ginásio Municipal de São Manuel, BTC (Botucatu Tênis Clube), Sesi, Escola Luiz Carlos Aranha Pacheco, Escola Sophia Gabriel de Oliveira, Escola Luiz Tácito Virgínio dos Santos e FCA (Faculdade de Ciências Agrônomicas).

As competições também foram desenvolvidas no Estádio Municipal, canchas de bocha e malha e pista de atletismo do Inca, Tênis Clube de São Manuel, Estádio do Sesi, Estádio Municipal de São Manuel, quadras de tênis da AAB, piscinas da AAF, e Campus do Lageado. Para o vôlei de areia foi montada uma arena com 3 quadras atrás do Ginásio Municipal.

2.27 Comentários sobre os Jogos

Após quatro anos de preparação, Botucatu faz o melhor Jogos Abertos da história

Os elogios feitos por dirigentes, atletas, profissionais de comunicação e público em geral à organização e estrutura dos 69º Jogos Abertos do Interior não foi um fruto do acaso, e sim de quatro anos de trabalhos em diversas áreas do município.

De acordo com o secretário estadual de Esportes, Lazer e Juventude Lars Graef, em Botucatu, aconteceu a melhor edição da história dos Jogos Abertos do Interior.

“Provamos nossa cordialidade, qualidade e capacidade de organização e competência em executar grandes projetos”, disse o prefeito Antônio Mário Ielo.

O trabalho de preparação para os Jogos Abertos acontecia desde 2001. “Começamos observando a estrutura dos Jogos Abertos em São José do Rio Preto. Em 2002 - já pensando na candidatura - fomos a Franca e elaboramos um relatório que

serviu de base para os trabalhos”, contou Ielo.

De acordo com o prefeito, a partir de 2003, a infra-estrutura começou a ser montada. “Trocamos o piso do ginásio, reformamos a pista de atletismo, adequamos instalações e, em parceria com o governo do Estado, construímos a cancha de bocha e maia”, acrescentou. Em todos os momentos, Ielo fez questão de ressaltar o esforço e apoio do secretário Lars Graef.

Ielo contou que pela importância dos Jogos Abertos do Interior para uma cidade a organização deveria ser impecável e todos os setores da Prefeitura, assim como os parceiros – clubes, escolas, entre outros – trabalharam buscando o melhor. “Tenho certeza que estamos numa das melhores cidades do país, em todos os sentidos. Foi um esforço conjunto de todo o pessoal, assim como toda população que abraçou os Jogos Abertos do Interior e acolheu tão bem todos os visitantes”, comemorou. “O melhor presente de 150 anos que a cidade poderia ganhar”, finalizou o prefeito. (CONTE Jr, 2005).

2.28 Modos de Transporte Urbano

Segundo Ferraz (2004), os modos de transporte urbano de passageiros podem ser classificados em três grandes grupos: privado ou individual, público, coletivo ou de massa e semipúblico.

2.28.1 Privado ou individual

Ainda segundo o autor, os veículos são conduzidos por um dos usuários, que pode escolher livremente o caminho e o horário de partida. Há, portanto, total flexibilidade de uso no espaço e no tempo. O transporte é feito de porta a porta, sendo, em geral, pequenas as distâncias a serem percorridas a pé para completar as viagens. A capacidade do veículo é pequena e a posse pode ser momentânea, pois ele pode estar emprestado ou a serviço.

Os modos mais comuns de transporte privado são: a pé, bicicleta, motocicleta, carro (vocábulo utilizado neste texto para designar automóvel, perua/van ou camioneta/caminhonete), montado em animal e veículo com tração animal.

2.28.2 Público, coletivo ou de massa

Os veículos pertencem, em geral, a uma empresa e operam em rotas predefinidas e horários fixos. Não há flexibilidade de uso no espaço e no tempo e o transporte não é de porta a porta, pois normalmente é necessário caminhar distâncias consideráveis para completar as viagens. A capacidade do veículo é grande, sendo a viagem compartilhada por um grande número de passageiros.

Os modos mais comuns de transporte público são: ônibus, bonde, pré-metrô, metrô e trem suburbano (metropolitano).

2.28.3 Semipúblico

O veículo pertence a uma empresa ou individual e pode ser utilizado por determinado grupo de indivíduos ou por qualquer pessoa, tendo rota e horários adaptáveis aos desejos dos usuários em vários graus. Apresenta, portanto, características intermediárias entre os modos privado e público.

Os modos mais comuns de transporte semipúblico são: táxi, mototáxi, carona programada (*carpool*), lotação (perua/van ou microônibus), veículo fretado e veículo alugado.

A denominação dada ao transporte semipúblico na língua inglesa é *paratransit* e na língua francesa *para-collectifs*. Tentando fazer uma tradução literal dessas palavras, alguns autores nacionais têm utilizado os termos para trânsito e paracoletivo para designar esse modo de transporte. O vocábulo semipúblico parece, contudo, mais apropriado à língua portuguesa do que os verbetes citados.

2.29 Modos privados ou individuais a pé

O deslocamento a pé é um dos mais importantes modos de transporte urbano. É o modo mais utilizado para percorrer pequenas distâncias, incluindo a complementação das viagens curtas realizadas por outros modos de transporte. Mas não apenas viagens curtas são realizadas a pé; nas cidades dos países pobres, é grande o número de pessoas que caminha grandes distâncias por não terem condições econômicas de pagar por outro meio de transporte.

Grande atenção tem sido dada ao transporte a pé na maioria dos

países, com a implantação de vias exclusivas para pedestres (calçadas) na região comercial do centro das cidades, passagens aéreas (passarelas) ou passagens subterrâneas (túneis) para os pedestres cruzarem vias com grande movimento, semáforos para pedestres, sinalização de faixas onde o pedestre tem prioridade no trânsito (os veículos é que devem parar para os pedestres atravessarem a rua), etc.

Em algumas cidades de países desenvolvidos, nas quais as temperaturas são muito baixas, têm sido construídas redes de transporte destinadas a pedestres na área central, constituídas de vias subterrâneas, vias no interior dos edifícios e passagens aéreas sobre as ruas ligando os edifícios. Essas para pedestres são, em geral, interligadas com grandes estacionamentos de carros e estações/terminais de transporte público. Em alguns locais onde o movimento de pessoas é muito intenso, o fluxo é separado por sentido para melhorar a fluidez e a comodidade (conforto) dos pedestres.

2.29.1 Bicicleta

A bicicleta é bastante utilizada em viagens urbanas no mundo todo. Em razão do baixo preço de aquisição e do custo de operação ser praticamente zero, a bicicleta constitui uma das principais alternativas de transporte urbano nos países pobres. Também em alguns países ricos do norte da Europa (Holanda, Suécia, Finlândia, Noruega, etc.), a bicicleta é bastante utilizada por tradição e opção da população.

Em muitos países, o uso da bicicleta tem sido incentivado como uma das alternativas para a economia de combustível. Os movimentos ecológicos defendem bastante o transporte por bicicleta, por considera-lo modo ecologicamente correto, uma vez que não é poluente e não consome energia não renovável.

Clima ameno e topografia plana favorecem o transporte por bicicleta.

Há diversas formas de incentivo ao transporte por bicicletas: pintura de faixas exclusivas nas ruas (ciclovias), implantação de vias exclusivas para bicicletas (ciclovias), implementação de estacionamentos cobertos e dotados de dispositivos para prender as bicicletas, etc.

Um país que, devido às limitações econômicas, tem incentivado bastante o uso da bicicleta é Cuba. O preço das bicicletas é subsidiado e a compra é

financiada a longo prazo.

Uma forma diferente de incentivo ao uso da bicicleta ocorre na cidade de Havana. Como é proibido o trânsito de bicicletas no túnel construído para a travessia da baía da cidade, devido à contaminação atmosférica e à falta de espaço, as bicicletas são conduzidas através do túnel por ônibus especiais sem bancos, que são chamados de “ciclobus”.

Um veículo que pode ser considerado extensão da bicicleta é o triciclo (bicicleta de 3 rodas). Em países, esse tipo de veículo é bastante utilizado no transporte urbano.

2.29.2 Motocicleta

A utilização de motocicletas e motonetas (motocicletas com rodas menores: lambretas e similares) tem aumentado bastante nos países tropicais, nos quais o clima ameno durante praticamente todos os meses do ano favorece esse modo de transporte. O preço e o custo de operação muito menores do que os do carro são os grandes atrativos das motocicletas. Outros pontos positivos são: reduzido consumo de combustível, baixa taxa de poluição e pequeno consumo de espaço para circulação e estacionamento. Alguns problemas das motocicletas são: pouca segurança e desconforto ou impedimento ao uso em condições atmosféricas adversas (chuva, neve, frio, etc.).

Os triciclos motorizados, que podem ser considerados extensões da motocicleta ou da motoneta, são comuns em alguns países menos desenvolvidos.

2.29.3 Carro

O termo carro é utilizado nesta publicação para designar todos os tipos de veículos rodoviários comumente utilizados no transporte privado de pessoas: automóvel, perua (van) e camioneta (caminhonete).

O carro é um dos principais modos de transporte urbano da atualidade. Em muitos países desenvolvidos, como nos Estados Unidos, é o modo de transporte urbano preponderante. A produção em grande escala e a fabricação de veículos populares tornaram o custo do carro acessível a grande parte da população, sobretudo nos países desenvolvidos.

Além da total flexibilidade de uso no tempo e no espaço e de

proporcionar o deslocamento de porta a porta, o carro também permite carregar pequenas cargas, proporciona grande conforto e privacidade no seu interior (pois é como se fosse uma casa móvel) e é símbolo de status social.

Para atender à grande demanda de viagens por carro, as cidades têm expandido bastante os seus sistemas viários com a construção de vias expressas (no nível do terreno, aéreas e subterrâneas), viadutos, pontes, estacionamentos subterrâneos e aéreos, etc. Também têm investido bastante na melhoria dos sistemas de controle do tráfego, com o emprego de computadores, dispositivos automáticos (sensores) para detecção de veículos, softwares para otimização do fluxo nas redes viárias, centrais para controle centralizado do tráfego, sistemas on-line de informação aos usuários, etc.

A maioria das cidades grandes dos países desenvolvidos possuem centrais de controle do tráfego nas vias principais, a partir do qual controlam os tempos dos semáforos, emitem informações aos usuários através de painéis digitais localizadas ao longo das vias sobre as condições do tráfego e da necessidade de utilizar percursos alternativos no caso de congestionamentos ou acidentes, enviam ordens à equipe de operação para, no caso de acidentes, sinalizar o local, socorrer os feridos e promover a retirada dos veículos acidentados, etc.

Los Angeles é o exemplo típico de cidade que tentou resolver, sem sucesso, o problema de locomoção dos seus habitantes construindo uma extensa rede de vias expressas elevadas, algo como o primeiro andar de um edifício de vias onde o andar térreo não podia mais absorver todo o tráfego de veículos. O problema é que as vias do primeiro andar também congestionaram. Há alguns anos, a cidade decidiu, sabiamente, investir no transporte coletivo e não mais na expansão do sistema viário.

Para atender à crescente demanda de viagens por carro não basta apenas construir vias. É preciso aumentar a oferta de estacionamentos. Por essa razão, as cidades maiores passaram a utilizar grandes áreas para estacionamento no nível do solo e a implantar edifícios de estacionamento e estacionamentos subterrâneos.

Mesmo nos países não desenvolvidos, os estacionamentos fora das vias públicas já são necessários na região central das cidades, como é o caso do edifício de estacionamento existente na cidade de San Salvador, El Salvador.

2.29.4 tração animal

O transporte urbano de pessoas empregando tração animal, geralmente charrete (veículo de 2 rodas) ou carruagem (veículo de 4 rodas), é significativo nas cidades menores de alguns países mais pobres.

Em algumas cidades o transporte com charretes ou carruagens é utilizado com objetivo turístico.

2.30 Modos públicos, coletivos ou de massa

2.30.1 Sustentação e dirigibilidade

Quanto à sustentação e à dirigibilidade, dois tipos de tecnologia são empregadas no transporte público urbano: veículos sobre pneus rodando em vias pavimentadas ou não (exemplo típico: ônibus) e veículos sobre rodas de aço apoiadas em trilhos (exemplos típicos: bonde e trem).

Nos veículos sobre pneus, as mudanças de direção são realizadas mediante o giro do volante por parte do condutor. No transporte sobre trilhos, os veículos são guiados automaticamente pelo contato do friso da roda com a parte interna do boleto do trilho. As principais vantagens do transporte sobre trilhos em relação ao transporte sobre pneus são: menor consumo de energia (a resistência ao movimento é menor no rolamento da roda de aço sobre o trilho de aço), dirigibilidade automática, maior conforto dos passageiros e maior vida útil dos veículos devido ao rodar mais suave sobre superfície totalmente regular. As desvantagens: elevados custos de implantação e manutenção e total impossibilidade dos veículos saírem da rota para desviar de incidentes ou permitir a execução de serviços de manutenção da via.

2.30.2 Energia para a locomoção

As fontes de energia mais utilizadas na tração de veículos de transporte público coletivo urbano são o óleo diesel e a eletricidade. Utilizados em escala menor aparecem o gás natural, o álcool, a gasolina e as baterias elétricas.

Os modos de transporte urbano sobre trilhos (metrô, pré-metrô, trem suburbano, bonde, etc), utilizam, em geral, energia elétrica como fonte de propulsão. Ônibus movidos com energia elétrica (trólebus) são pouco empregados.

Os ônibus, na sua maioria, utilizam óleo diesel como combustível. Contudo, vem aumentando a utilização de gás natural nesses veículos, visando reduzir a poluição ambiental. Muitas cidades já possuem grande parte da frota de ônibus movida à gás natural, como, por exemplo, Atlanta (Estados Unidos), Madri (Espanha), Cidade do México (México) e Copenhague (Dinamarca).

Na cidade de Chattanooga, Estados Unidos, grande parte da frota urbana de ônibus é movida a baterias elétricas.

A tração elétrica apresenta as seguintes vantagens em relação à propulsão com óleo diesel: nenhuma poluição atmosférica, baixo nível de ruído, maior capacidade de aceleração para motores de mesma potência, maior durabilidade dos veículos devido à ausência de vibrações mecânicas – que existem nos motores a combustão interna – e possibilidade de obter eletricidade de fontes renováveis de energia (hidráulica, atômica, etc.)

As desvantagens da tração elétrica: elevados custos de implantação e manutenção das subestações e da rede elétrica, poluição visual do espaço urbano quando o transporte é realizado nas ruas, paralisação de todo o transporte no caso de interrupção no fornecimento de energia elétrica e total impossibilidade de os veículos saírem da rota para desviar de eventuais incidentes ou permitir a execução de serviços na via – o que é particularmente problemático quando o transporte é feito nas ruas.

Assim, não é por acaso que a maioria dos ônibus são autônomos, isto é, movidos com fonte de energia própria. Já os veículos que se movem sobre trilhos, em sua maioria, utilizam energia elétrica como fonte de tração, pois a locomoção normalmente é feita em vias separadas e o trilho já representa um entrave no que se refere à flexibilidade da rota.

No futuro, dois novos tipos de combustível para veículos automotores que vem sendo testados têm grandes possibilidades de serem empregados em larga escala na propulsão dos ônibus e outros veículos de transporte público urbano. São eles, o hidrogênio e o biodiesel.

Algumas cidades do mundo, sob os auspícios da ONU (Organização das Nações Unidas), estão realizando testes com ônibus movido com células

de hidrogênio. Trata-se de um combustível limpo e gerado sem consumo de recursos naturais finitos, que não é o caso dos combustíveis derivados de petróleo.

O biodiesel é um combustível obtido de óleos vegetais (algodão, girassol, mamona, amendoim, buriti, etc.) ou da gordura animal. Pode ser usado puro ou misturado ao óleo diesel derivado do derivado, sem necessidade de adaptação do motor. Além de reduzir a emissão de dióxido de carbono (CO₂), responsável pelo aumento do efeito estufa (aquecimento do globo terrestre), é biodegradável, não contém enxofre e melhora a lubricidade do motor. Por não agredir o meio ambiente, o biodiesel é muitas vezes referido como combustível “economicamente correto”.

Na busca de tecnologia de propulsão mais limpas (menos poluentes) e de maior eficiência, uma alternativa que vem sendo testada é a propulsão híbrida: a energia é produzida por um motor movido à óleo diesel, gás ou outro combustível que aciona um gerador elétrico e joga a energia não utilizada para ser armazenada em baterias ou outro dispositivo, para posterior aproveitamento. A vantagem desse tipo de solução é que o motor primário funciona com rotação constante no ponto ótimo, consumindo menos combustível e gerando menor quantidade de poluentes. Testes de campo realizados com motor primário diesel apontam da ordem de 40% de economia no consumo de combustível e entre 30% e 75% de redução na emissão de poluentes (os valores são distintos para cada tipo de substância contaminante: CO, Nox, HC, material particulado, etc.).

2.30.3 Espaço utilizado na locomoção

Dependendo do espaço destinado à locomoção dos veículos de transporte público, podem ser identificadas as seguintes situações: movimento nas ruas junto com o tráfego geral, movimento nas ruas em faixas exclusivas (separação parcial), movimento nas ruas em canaletas (segregação total) e movimento em vias específicas isoladas – no nível do solo, subterrâneas ou aéreas. As vias específicas isoladas destinam-se aos sistemas de metrô, trem suburbano e pré-metrô.

O objetivo do emprego de faixas exclusivas e canaletas é aumentar a velocidade e a capacidade do movimento dos ônibus ou veículos sobre trilhos que se movimentam nas ruas. O caso das vias específicas isoladas, empregadas nos sistemas de metrô, trem suburbano e pré-metrô, a velocidade e a capacidade são ainda maiores em

relação ao transporte em canaletas ou faixas exclusivas.

Soluções mais radicais, como destinar ruas só para os veículos de transporte coletivo, ou até mesmo toda uma área central das cidades, também tem sido adotadas.

2.30.4 Preferência em semáforos

Também com o propósito de aumentar a velocidade e a capacidade dos coletivos que se movimentam nas ruas são dadas a eles preferência nos cruzamentos semaforizados.

No caso de linhas trocais operadas com veículos de maior tamanho ou em comboio, a prioridade pode ser total com os semáforos abrindo verde quando os coletivos se aproximaram – os quase são identificados a distância por sensores.

Outras formas de preferência nas intersecções semaforizadas menos radicais são: alocação dos tempos de verde dos semáforos com base no número de passageiros e não de veículos (como é usual), coordenação de semáforos consecutivos com base na velocidade dos coletivos, etc.

2.30.5 Tipo de bilhetagem

Outra forma de aumentar a velocidade e a capacidade dos modos de transporte coletivo é fazer a bilhetagem (pagamento da passagem) fora dos veículos, em estações apropriadas. Essa prática reduz significativamente o tempo perdido nas operações de embarque dos passageiros, sobretudo se a plataforma estiver no mesmo nível do piso dos coletivos, pois evita que os usuários tenham de subir ou descer degraus.

Essa estratégia é usual no caso dos modos metrô, trem suburbano e pré-metrô. No caso dos ônibus, tem sido adotada nos corredores das linhas trocais operadas com veículos maiores articulados ou biarticulados.

2.30.6 Tipo de parada

Nos corredores onde opera um grande número de ônibus, os locais de parada podem ser dotados de várias baias de estacionamento, para permitir o

embarque/desembarque simultâneo dos coletivos de linhas distintas, visando, com isso, reduzir o tempo perdido nas paradas e aumentar a capacidade de transporte.

2.30.7 Operação em comboio

Uma outra estratégia para aumentar a velocidade e a capacidade dos modos de transporte coletivo é a operação em comboio, normal nos modos metrô, trem suburbano e pré-metrô, que circulam com vários carros engatados.

Contudo, também no modo ônibus essa prática têm sido empregada nos corredores com baias dispostos linearmente nas paradas, impedindo, assim, entradas e saídas independentes. No caso de uma única linha operando no corredor, os comboios são simples de serem conformados. Contudo, no caso de duas ou mais linhas, os comboios devem ser ordenados (para que os coletivos possam parar nas baias corretas, evitando que os usuários tenham que se movimentar nas plataformas atrasando a operação de embarque) conforme o destino no início do corredor – o que implica em perda de tempo nesse local.

O número de unidades nos comboios normalmente varia de duas a quatro, embora em São Paulo, Brasil, já tenham sido utilizados comboios ordenados com até oito ônibus (sistema Comonor: comboio de ônibus ordenados).

2.31 Modo ônibus

Os veículos de transporte público que se movimentam junto com o tráfego geral necessitam ter dimensões compatíveis com a geometria das vias urbanas no que concerne à largura das faixas de trânsito e aos raios das curvas. Por essa razão, os ônibus sem articulação têm entre 2,4 e 2,6 m de largura e entre 6,5 m (microônibus) e 13 m de comprimento (excepcionalmente, para operação em linhas trocais têm sido utilizados ônibus não articulados com até 15 m de comprimento). Com o uso de articulações para realizar curvas, é possível operar com veículos de maior tamanho. Os ônibus articulados têm cerca de 18 m de comprimento e os biarticulados, 24 m.

Outra solução para aumentar o tamanho dos ônibus e, por consequência, a capacidade é o acoplamento de unidades independentes: o sistema tipo cavalo-reboque, em que uma unidade de tração (cavalo) reboca a unidade destinada aos passageiros (reboque), e o sistema ônibus-trailer (conhecido como “Romeu e Julieta”), em que um ônibus reboca uma unidade independente (trailer) que também leva passageiros. Nesse caso, o ônibus precisa ter grande potência e as duas unidades têm de operar independentemente, com sistemas de cobrança individualizados. A vantagem desse sistema é que o trailer pode ser desconectado fora dos períodos de pico, quando a demanda é menor.

Outra alternativa empregada para aumentar a capacidade é o ônibus de dois andares, denominado *doublé-deck* na língua inglesa e apelidado de “dose dupla” e “fofão” no Brasil, quando algumas unidades operaram em São Paulo na década de 80. Esse tipo de ônibus foi idealizado na Inglaterra a fim de aumentar a capacidade de transporte nas ruas estreitas típicas das cidades inglesas, passando depois a ser utilizado em inúmeros outros países. Dois inconvenientes dos ônibus de dois andares: a exigência de gabaritos de vias com dimensão vertical maior, pois a altura do veículo é de aproximadamente 4,5 m, contra 3 m dos convencionais, e a dificuldade de acesso ao piso superior.

Os ônibus são fabricados com diferentes características no que se refere ao comprimento (que determina a capacidade), à suspensão, à caixa de câmbio, ao número de portas e à posição do motor.

No que diz respeito ao comprimento, as opções são basicamente as seguintes: microônibus, de 6,5 a 8,5 m; ônibus normal, de 9 a 13 m com dois eixos, podendo chegar a 15 m com três eixos; ônibus articulado, com cerca de 18 m; e ônibus biarticulado, com aproximadamente 24 m.

A suspensão pode ser de dois tipos: com molas (sistema convencional) e a ar comprimido, que proporciona maior conforto aos passageiros por absorver melhor os impactos verticais decorrentes das irregularidades na superfície de rolamento. A caixa de câmbio pode ser comum, o que obriga o motorista a trocar de marchas, ou automática, que não exige troca de marchas, facilitando bastante o trabalho do condutor.

As opções em relação ao número de portas nos ônibus comuns são de duas e três portas, sendo que a existência de uma porta a mais traz maior comodidade

aos usuários, facilitando o desembarque e, nas estações fechadas, também o embarque. Os ônibus articulados e biarticulados têm um maior número de portas. Na operação em faixas segregadas (canaletas) do lado esquerdo da via junto ao canteiro central, onde estão as estações de embarque e desembarque, os coletivos são dotados com portas do lado esquerdo (lado do motorista). Se o coletivo, além de circular em vias com essas características, também utiliza vias comuns onde o embarque e o desembarque é realizado pelo lado direito, ele é construído com portas dos dois lados.

A localização do motor na parte da frente tem a vantagem de facilitar o processo de refrigeração, pois o ar é canalizado diretamente sobre o mesmo, mas, em contrapartida, dificulta a circulação dos passageiros e causa grande desconforto ao condutor e aos usuários que ficam próximos, em razão do ruído e do calor – embora isso tenha sido amenizado com o emprego de novos materiais de isolamento do motor. Entretanto, a tendência é utilizar motor na parte de trás ou na lateral dos ônibus.

Outra característica relevante nos ônibus é a altura da plataforma. Quanto mais baixa, maior a comodidade dos passageiros e maior a velocidade nas operações de embarque e de desembarque nos pontos de parada comuns localizados na calçada. Nos ônibus articulados ou biarticulados que operam em linhas troncais com paradas em estações, as alturas das plataformas dos coletivos e das estações devem ser as mesmas, pois os ônibus possuem em todas as portas uma chapa que se estende entre as plataformas do coletivo e da estação como se fosse uma ponte, para facilitar o embarque e o desembarque. Alguns ônibus mais sofisticados podem abaixar a plataforma nas paradas (“ajoelhar”), por meio de mecanismo hidráulico apropriado.

A capacidade dos veículos de transporte coletivo é dada pelo número de assentos somado à quantidade de pessoas que podem viajar em pé, calculada multiplicando-se o valor da área livre disponível pelo número máximo de passageiros por metro quadrado. A taxa máxima de passageiros em pé por metro quadrado admitida depende da qualidade do transporte. Nos países desenvolvidos, nos quais a qualidade prepondera sobre o custo, têm sido adotadas taxas inferiores a 4 passag./m²; nos países em desenvolvimento, nos quais o custo baixo é fundamental, têm sido utilizadas taxas superiores a 5 passag./m². Durante a operação, muitas vezes esses valores são superados momentaneamente, pois com muito aperto é possível colocar mais 7 passag./m².

Para contemplar os distintos valores da capacidade utilizados nos diferentes países, neste texto serão citados intervalos bastante amplos no que se refere à

capacidade dos veículos de transporte coletivo.

Os microônibus utilizados no transporte público urbano têm capacidade variando de 25 a 50 passageiros, dependendo do comprimento e do arranjo interno (número e disposição dos bancos, número de portas, etc.). Os ônibus comuns têm capacidade de 60 a 105 passageiros (nos com 15 m de comprimento para até 140 passageiros). Os ônibus articulados têm capacidade para até 180 passageiros e os biarticulados, para até 240 passageiros.

Em algumas cidades com topografia acidentada, a encosta de muitos morros foi ocupada sem planejamento – situação comum em muitos países pobres - , sendo o acesso a essas zonas restrito a vias muito estreitas e/ou com grande declividade, impossibilitando a passagem de ônibus e, às vezes, até mesmo de microônibus. Nessas áreas, o transporte público é realizado por linhas regulares (com horários e itinerários predefinidos) operadas com veículos pequenos tipo perua/van, muitas vezes adaptadas para comportar um maior número de passageiros.

Mesmo quando é possível o acesso por ônibus ou microônibus, algumas cidades mantêm linhas regulares com peruas para o atendimento de alguns bairros. Nesses casos, no entanto, não se justifica o emprego desse tipo de veículo, devido à baixa qualidade e pouca eficiência no transporte.

Na maioria das vezes, os ônibus se movimentam em unidades independentes junto com o tráfego geral, com bilhetagem realizada no interior dos mesmos e sem preferência nos semáforos.

Contudo, como visto, diversas estratégias têm sido utilizadas para aumentar a velocidade e a capacidade do modo ônibus: veículos maiores sem articulação, articulados ou biarticulados; locomoção em faixas exclusivas, canaletas ou ruas só para ônibus; preferência em semáforos; bilhetagem (pagamento da passagem) fora dos ônibus em estações; paradas com várias baias e entrada e saída independentes; e operação em comboio no caso de paradas com várias baias e entrada e saída não independentes.

2.31.1 Como deve ser o sistema viário

Em curvas com raio inferior a 130m, é necessário utilizar uma

largura adicional (superlargura ou sobrelargura) na faixa de tráfego dos ônibus.

De acordo com MBB (1987), o valor da superlargura a ser empregada pode ser obtido, em função do raio de viragem interno da curva, para o caso dos ônibus com 12 metros de comprimento.

O valor da superlargura é calculado em relação à largura dos ônibus.

Por isso, quando leva uma delegação a uma cidade, é necessário saber sobre o arruamento, larguras, curvas, para se escolher os ônibus adequados par evitar surpresas desagradáveis com as dificuldades de manobras.

III. ESTUDO DE CASO

O trabalho desenvolveu-se a partir de uma pesquisa bibliográfica e de observações quando da realização dos Jogos Abertos na cidade de Botucatu, abrangendo 2 Jogos Regionais e 1 Jogo Aberto do Interior, com relação ao deslocamento de atletas para participar das competições em diversas regiões da cidade, abrangendo os transtornos causados ao trânsito, devido à sazonalidade inesperada, aos transeuntes e o aquecimento da economia local.

3.1 Infra-estrutura dos Jogos

3.1.1 Alojamentos

Nos Jogos Abertos de 2005, que ocorreram em Botucatu, foram utilizados para acomodações dos atletas todas as escolas municipais, estaduais, algumas estâncias, outras entidades que cederam seus prédios para tal propósito e foram alugadas algumas casas para atender a demanda.

Como variou muito o número de integrantes de cada delegação, foi oferecido os maiores alojamentos às maiores delegações.

Algumas escolas alojaram até 2 delegações.

Por mais que se tenha tentado não foi possível colocar as delegações perto dos locais das competições, porque cada competição foi em um lugar diferente, portanto as deslocações foram grandes e de posse das tabelas dos Jogos em mãos, cada delegação tinha que calcular bem as distâncias para não atrasar para chegar aos locais de competição.

Algumas competições puderam ser iniciadas e concluídas em 1 ou 2 dias no máximo, como o Atletismo, natação, bocha, xadrez e damas, isso facilitou para as delegações com relação aos deslocamentos.

O EE Cardoso de Almeida, por ser uma escola padrão, bem conservada e dada a sua localização, poderia abrigar mais os atletas que iriam competir em ginásios próximos à escola, conforme figura 1.



Figura 1 - Local de Alojamento (E E Cardoso de Almeida)

3.1.2 Locais das competições

As competições se desenvolveram nos mais diversos ginásios, clubes e estádios de Botucatu e inclusive num ginásio da cidade vizinha de São Manuel.

As disputas originadas das competições aconteceram sem

ocorrências dignas de registro, em todos os locais, com isso quem ganhou foi o melhor, o torcedor e a delegação. E os diversos locais de competições foram:

AAB - Associação Atlética Botucatuense (Rua Gal Júlio Marcondes Salgado, 411) - Sediou as modalidades basquete, vôlei, ginástica artística e tênis de campo.

AAF – Associação Atlética Ferroviária (Rua Manoel Silva s/n) - Sediou as modalidades basquete, biribol, Futebol, futsal, ginástica rítmica, handebol, natação e vôlei.

Colégio La Salle (Praça Dom Luis Maria de Santana) - Sediou as modalidades basquete, boxe, handebol e vôlei.

Colégio Santa Marcelina (Rua Costa Leite, 548) – Sediou as modalidades basquete, vôlei e judô.

BTC – Botucatu Tênis Clube (Rua Siqueira Campos, 444) - Sediou as modalidades karatê, luta olímpica, taekwondo e tênis

SESI - CAT Salvador Firace (Rodovia Marechal Rondon, Km 247) – Sediou as modalidades futebol, futsal, handebol e vôlei.

Escola Estadual Sophia Gabriel (Cohab 1) – Sediou handebol e vôlei.

A D Polícia Militar – Associação Desportiva Polícia Militar (Rua Leopoldina Pinheiro Cintra, 1305, Jardim 24 de Maio) - Sediou as modalidades damas, futebol e xadrez.

Escola Municipal Flamboyant (Rua Rosa M. de Camargo Basseto, 214) – Sediou futsal e handebol.

Escola Municipal Pacheco (Rua Atílio Losi, s/n) – Sediou futsal.

Faculdade de Ciências Agrônomicas – Sediou capoeira, ciclismo, futebol e tênis de mesa.

Estádio Municipal – Inca (Rua Marília, 491) – Sediou atletismo, bocha, futebol e malha.

Ginásio Municipal - Mário Covas (Rua Maria Joana Felix Diniz, 1585) – Sediou a abertura e encerramento dos jogos, basquete, futsal, handebol, vôlei e vôlei de praia.

Avenida Dom Lúcio – Sediou ciclismo.

Estádio Sete de Setembro (Rua Pedro Angella, 77) – Sediou

3.2.1 Localização da cidade no estado

Conforme o mapa do estado de São Paulo, Figura 3, a posição de Botucatu é bem no centro e atendido por boas estradas. Isso facilitou o transporte de atletas para a participação nos Jogos Abertos de Botucatu.

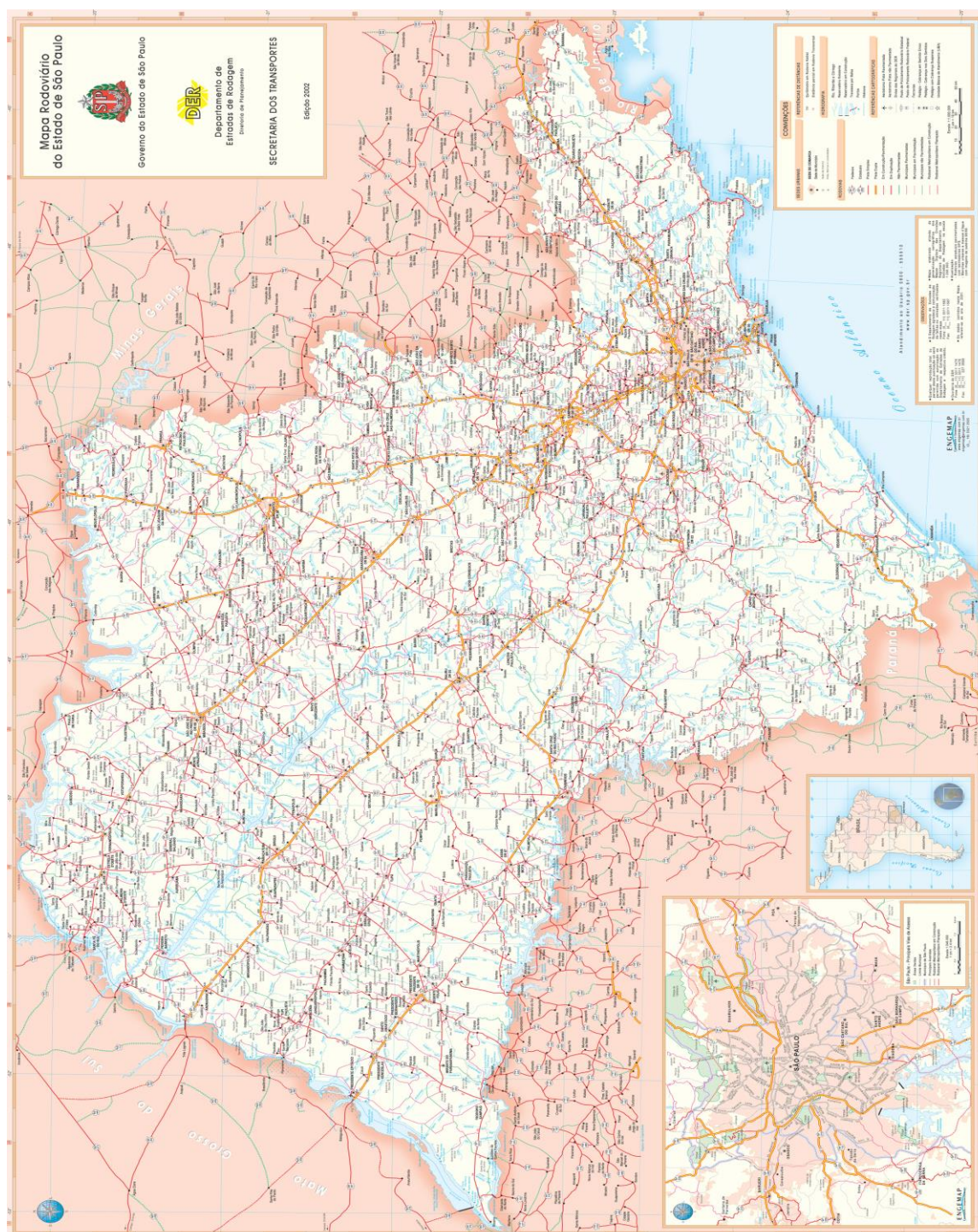


Figura 3 – Mapa do Estado de São Paulo

Não só a situação geográfica, mas também a situação climática, foi favorável, os dias não foram tão quentes e as noites de temperaturas amenas, por causa da cuesta, que sopra um vento fresco, suave e deixa as noites com temperaturas agradáveis.

As regiões leste e oeste são alimentadas pela Rodovia Castelo Branco, região noroeste pela Rodovia Marechal Rondon.

A região norte é alimentada pela Rodovia Comandante João Pereira de Barros e a região sul pelas estradas que levam a Rodovia Castelo Branco

Estiveram em Botucatu, as representações das cidades mais distantes em relação a Botucatu, como Araçatuba, região noroeste, distante 454 quilômetros, Ribeirão Preto, região norte, distante 320 quilômetros, Caraguatatuba, litoral norte, distante 455 quilômetros.

Participaram também as cidades vizinhas, mas pela proximidade iam e vinham diariamente, fazendo das estradas uma grande avenida.

A posição de Botucatu, a boa situação das estradas que passam pelas proximidades e bem sinalizadas, fizeram com que as delegações chegassem sem problemas para as competições.

3.3 Transporte de atletas dos alojamentos para as competições

O transporte de atletas teve que ser cuidadosamente planejado por causa dos alojamentos e dos locais de competições serem às vezes completamente em lugares opostos. E ocorreu também que uma equipe de uma delegação tinha jogo programado em um clube e uma outra equipe da mesma delegação tinha jogo marcado em outro clube distante do primeiro e em horário quase simultâneo.

No caso das delegações que ficaram alojadas no centro, por exemplo e tiveram que se deslocar para os locais de competições, uma vez que todas as deslocações foram feitas de ônibus.

A estratégia teve que envolver estudos de viabilidade, porque nem todas as ruas são o suficientemente largas para manobras de contorno.

No mapa acima, estão situadas a maioria dos alojamentos e a distância até os pontos de competição.

Uma delegação que ficou alojada no EECA, teve que ir participar de uma competição no Estádio Municipal, o trajeto para levar os atletas foi seguir pela Av.

Santana, Rua Floriano Peixoto, Rua Vitor Atti, Rua Tenente João Francisco, Rua Milton Méris Jaqueta, Rua Dr. Jaguaribe até a rotatória que fica em frente ao Estádio Municipal. Esse trajeto levou 30 minutos e foi percorrido 4,25 quilômetros.

Essa mesma delegação levou uma equipe para participar de um jogo no Ginásio Municipal foi seguir pela Rua Marília, Rua Dr Guimarães, Rua Dinorah C. de Barros, Viaduto Bento Natel, Rua Manoel Álvaro Guimarães, Av. Vital Brasil, Rua Coronel Fonseca, Av. Santana, Rua Monsenhor Ferrari, Rua Major Moura Campos, Rua Joana Félix e Ginásio. Esse trajeto foi percorrido em 45 minutos e foi percorrido 5,2 quilômetros, conforme figura 4.

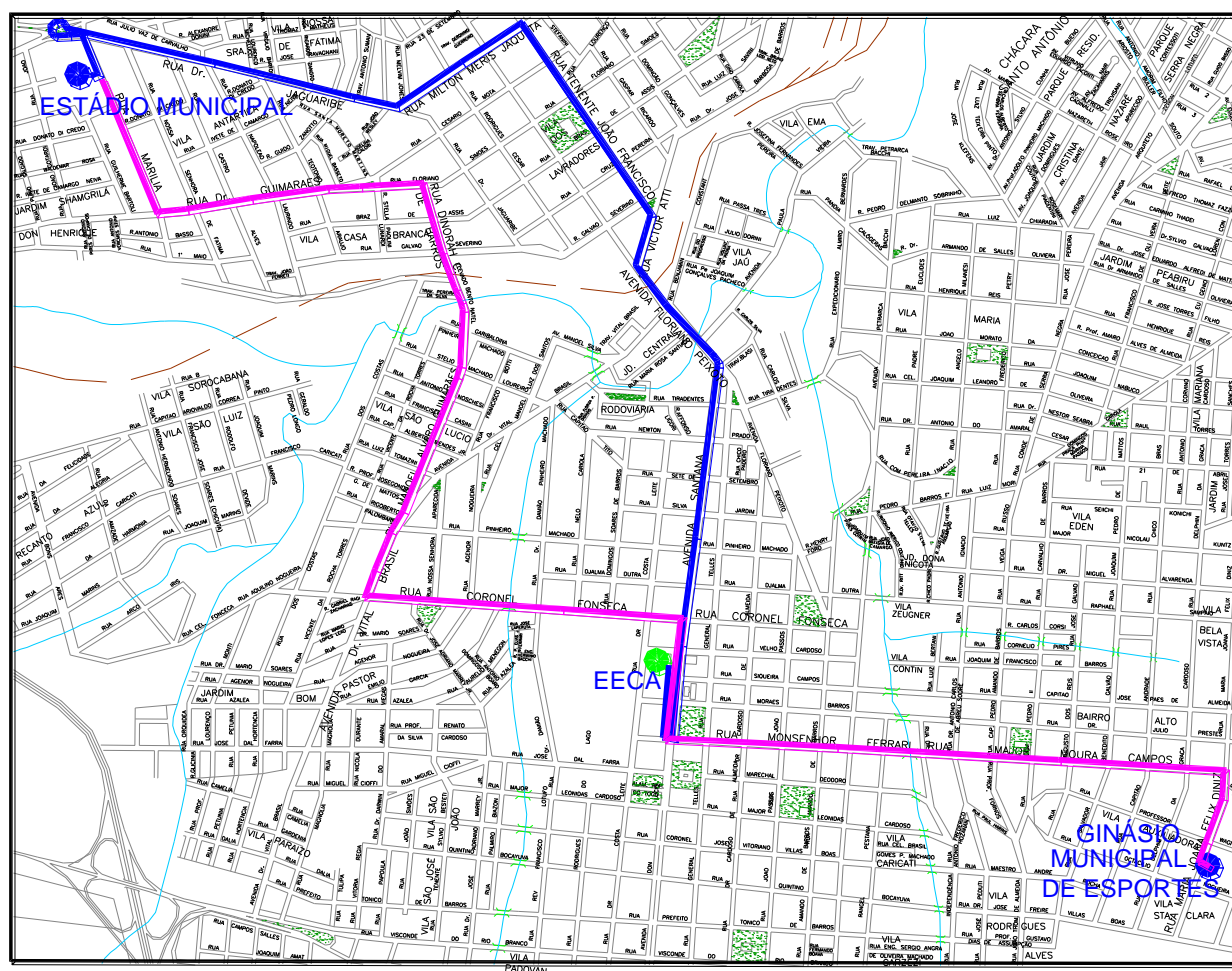


Figura 4 – Mapa da Cidade de Botucatu com simulação de trajeto

3.5 Pontos de apoio e informação

Em cada ponto de entrada da cidade e alguns pontos do centro foram instalados os Pontos de Apoio e Informação para auxiliar aos atletas, visitantes, moradores com informações e mapas ilustrativos sobre os locais das competições, endereço das praças de alimentação e telefones de emergência como Pronto socorro, Delegacia de polícia, Ambulâncias, Hospitais, etc.... Esse trabalho foi desenvolvido pela UNIFAC através de seus professores e alunos.

3.6 Locais de competição com facilidade de estacionamento

Nota-se que Botucatu, possui alguns ginásios de esportes que não têm problemas com manobras e estacionamentos e tem fácil acesso.

Em dias de competições não compromete o cotidiano por causa da suas localizações que seriam o Ginásio do BTC, Ginásio Municipal de Esportes, figura 5 e a Associação Atlética Ferroviária, figura 6.



Figura 6 – Ginásio Municipal Mário Covas



Figura 7 - Associação Atlética Ferroviária (AAF)

3.7 Comentários

Todos os dirigentes que querem inscrever suas cidades para sediar um evento de tal importância e porte, com certeza já pesquisou, já tomou como base o ocorrido em outras cidades para comparar e analisar se sua cidade tem estrutura suficiente para tanto.

Por isso, que a escolha da cidade sede ocorre 2 anos antes dos Jogos, para que a cidade se adeque às exigências mínimas para o propósito.

E as cidades que se inscrevem para participar, isto é, as cidades que conseguiram índices para tal nos Jogos Regionais, dificilmente deixam de comparecer, para não frustrarem seus próprios atletas e os munícipes.

IV CONCLUSÃO

Apesar de algumas observações e sugestões para melhorias, como o que ocorre na AAB (Associação Atlética Botucatuense), pode ser solucionado com a redistribuição dos jogos para outros ginásios com menos problemas de trânsito ou seja, que estejam em melhores situações quanto à movimentação de veículos, principalmente em horário de pico.

Outro seria a contemplação com competição com menos participação coletiva, como por exemplo xadrez, damas e natação, figura 8.

Uma sugestão quanto a alojamentos seria a construção de uma vila, como fazem nos Jogos Olímpicos, uma vila olímpica, para alojar todos os atletas e depois vende-las para a população. Na verdade, seria aproveitar a construção de algum loteamento, tipo CDHU, e que já serviria para inauguração.

Outra sugestão seria o aproveitamento das dependências do espaço da JVC, para a construção de alojamentos.

Os Jogos Abertos de Botucatu corresponderam às expectativas previstas pelos organizadores, as delegações compareceram com veículos próprios, geralmente ônibus fretados pelas delegações, Vans e carros particulares de familiares dos atletas

Face ao aumento no número de veículos na cidade por ocasião dos jogos, os organizadores tiveram que contornar esta situação, através de colocação de placas indicativas dos locais de jogos, regularizaram a localização dos estacionamentos das delegações e procuraram maximizar a utilização da policia militar para evitar grandes congestionamentos, atitudes estas que surtiram efeito nos últimos jogos.

A economia teve muito a comemorar porque estava previsto um aquecimento entre 20 a 30%,o que na verdade ficou perto de 26%.

A realização dos Jogos Abertos em Botucatu, não só representou

a concretização de um sonho, mas também a inserção da cidade no cenário esportivo nacional, porque nos Jogos Abertos são definidos muitos índices para os Jogos Pan Americanos e Olimpíadas, quebras de recordes e a veiculação pela imprensa, aquecimento da economia através da rede hoteleira, gastronomia, comércio em geral e a divulgação dos pontos turísticos.

Baseado no verificado pelo presente estudo, pode-se concluir que a cidade pode pleitear novamente, num futuro não muito distante, ser novamente sede dos Jogos Abertos, Jogos Regionais, porque tudo saiu conforme o planejado, a finalidade almejada foi alcançada, somente seria necessário uma melhor distribuição das delegações face ao número de Ginásios existentes na cidade, bem como quanto à necessidade ou não de locomoção dos atletas por ruas de maior movimentação da cidade, evitando dessa maneira congestionamentos e outras situações nos horários de pico.



Figura 8 - Associação Atlética Botucatuense (AAB)

Deveria-se fazer uma vistoria com muito mais tempo de antecedência, para reparar os problemas que forem apresentados, uma vez que as escolas e outras dependências são improvisados como alojamentos sendo que suas funções originais não são essas.

O EE Cardoso de Almeida, figura 1, por ser uma escola padrão,

bem conservada e dada a sua localização, poderia abrigar mais os atletas que iriam competir em ginásios próximos à escola.

V REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, R. H. **Logística empresarial: Transportes, Administração de Materiais e Distribuição Física**. São Paulo: ed. Atlas, 1993, p388.

FERRAZ, A. C. P. **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo**. Ribeirão Preto: ed. São Francisco, 1998.

FERRAZ, A. C. P. **Transporte público urbano**. São Carlos: ed. Rima, 2004, p410.

BARBOSA, B. R. **Uma proposta de diretrizes e estratégias de mobilidade urbana para a cidade de Botucatu**. Araraquara, 2005, 118p. Monografia, faculdade de Ciências e letras, Campus de Araraquara, UNESP.

BARSA, Enciclopédia (1978 a 2006) **Pesquisa sobre Os Jogos Olímpicos**.

Sites Pesquisados:

<http//: www.jogosabertosbotucatu.sp.gov.br: acessado em 20 de julho de 2006 às 14h.

<http//:www.botucatu.sp.gov.br/jogos2005: acessado em 30 de julho de 2006 às 18h.

<http//:www.erickfaccioli.com.br: acessado em 15 de agosto de 2006 às 15:15h.

<http//:www.erickfaccioli.com.br: acessado em 23 de outubro de 2006 às 20:15h.

<http//:www.suapesquisa/educacaoesportes/: acessado em 18 de agosto de 2006 às 10:05h.

CARLOS ALBERTO CONEGLIAN
Aluno Orientado

De Acordo

Prof. Dr Osmar Delmanto Junior
Orientador

Prof. Ms Luis Fernando Nicolosi Bravin
Coordenador do Curso de Logística