



IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS EXISTENTES NO TRANSPORTE PÚBLICO
SOB A ÓTICA DO VISITANTE DO MARACANÃ

Thadeu André Melo

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Rômulo Dante Orrico Filho

Rio de Janeiro
Dezembro de 2011

IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS EXISTENTES NO TRANSPORTE PÚBLICO
SOB A ÓTICA DO VISITANTE DO MARACANÃ

Thadeu André Melo

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO
LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA
(COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE
DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE
EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES

Examinada por:

Prof. Rômulo Dante Orrico Filho, Dr. Ing.

Prof^a. Milena Bodmer, D. Sc.

Prof. Marcello de Barros Tomé Machado, Dr

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL
DEZEMBRO DE 2011

Melo, Thadeu André

Identificação dos problemas existentes no Transporte Público sob a ótica do visitante do Maracanã / Thadeu André Melo. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011.

XVI, 134 p.: il.; 29,7 cm.

Orientador: Rômulo Dante Orrico Filho

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2011.

Referências Bibliográficas: p. 127-132.

1. Transporte Público. 2. Planejamento de Transportes. 3. Turismo. 4. Políticas Públicas. I. Orrico Filho, Rômulo Dante. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

DEDICATÓRIA

Ao meu filho Miguel.

“Ainda que eu ande pelo vale da sombra da morte,
não temerei mal algum, por que T  estás comigo”

(Salmo 23.4)

AGRADECIMENTOS

Direta ou indiretamente, muitas pessoas contribuíram para a realização deste trabalho. Infelizmente não é possível citar todas, e peço desculpas cujos nomes forem omitidos. Sem exceção, todos merecem meus mais sinceros agradecimentos, pois suas contribuições foram igualmente valiosas.

Primeiramente agradeço a Deus pelo dom da vida.

Ao meu pai por sempre ter incentivado meu estudo.

À minha mãe.

À minha irmã Priscila, pela força e apoio.

Ao meu filho, pois foi para ele.

Ao meu orientador Rômulo Dante Orrico, pela atenção, empenho e dedicação na orientação desta dissertação.

À Professora Milena Bodmer, por todo apoio e pelas conversas sempre enriquecedoras.

Ao Programa de Engenharia de Transporte da COPPE-UFRJ pela grata oportunidade de mais uma etapa de aprendizado.

Ao Willian Aquino, pela oportunidade ímpar de conhecimento e aprendizado.

Ao Rogério Pinheiro, meu grande amigo, faltariam palavras para te agradecer.

Ao Rodrigo Tortoriello pelas inúmeras conversas sobre o trabalho.

À Paula, meu porto seguro.

Aos amigos, Marcelinho, Claudio, Fernanda e Rodrigo Camelo.

A todos os colegas de sala de aula.

A CAPES e FETRANSPOR pelo incentivo financeiro ao meu trabalho.

À Lúcia, Helena, Jane, Ieda e todos os funcionários do Lamipet.

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.)

IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS EXISTENTES NO TRANSPORTE PÚBLICO
SOB A ÓTICA DO VISITANTE DO MARACANÃ

Thadeu André Melo

Dezembro/2011

Orientador: Rômulo Dante Orrico Filho

Programa: Engenharia de Transportes

Embora a Cidade do Rio de Janeiro receba grande e contínuo quantitativo de turistas ao longo dos anos, estima-se que o fluxo de chegadas aumentará consideravelmente, tendo em vista os futuros eventos que a cidade sediará.

Esta dissertação visa identificar através da realização de pesquisa de campo, os problemas observados pelos turistas no transporte público da cidade em seu deslocamento ao Estádio do Maracanã, com vistas a produzir subsídios para implantação de Políticas Públicas de Transporte.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

IDENTIFICATION OF THE EXISTING PROBLEMS IN PUBLIC
TRANSPORTATION: THE PERSPECTIVE OF THE MARACANÃ VISITOR'S

Thadeu André Melo

December/2011

Advisor: Rômulo Orrico Dante Filho

Department: Transportation Engineering

Although the City of Rio de Janeiro receives an elevated and continuous number of visitors over the years, it's expected a considerable increase in the number of visitors in the upcoming years based in the events that the city will host.

The main object of this dissertation is to identify the public transportation problems faced by the visitors during their trips to the Maracanã Stadium. A survey was carried on in order to provide information for new public transport policies.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Apresentação	1
1.2. Relevância do Estudo	7
1.3. Objetivos do Estudo	10
1.3.1. Objetivo Principal	10
1.3.2. Objetivos Secundários	10
1.4. Delimitação do Estudo	10
1.5. Metodologia do Estudo	11
1.6. Organização do Estudo	12
2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	14
2.1. Conceitos de Turismo	14
2.2. Transporte para o Turismo	17
2.3. Tipos de Turismo e de Turistas	18
2.4. Tipos de Deslocamento	21
2.5. Tipo de Oferta de Transporte	23
2.6. Estado da Arte	25
3. TENDÊNCIA DO TURISMO MUNDIAL	33
3.1. O Turismo no Brasil	36
3.2. O Turismo no Rio de Janeiro	41
4. METODOLOGIA DA PESQUISA	47
4.1. Formulação da Pesquisa	47
4.2. Definição da População	47
4.3. Instrumento de Coleta de Dados	49
4.4. Coleta de dados	49
4.5. Escolha do Local de Pesquisa	50
4.6. Estratégia Analítica Aplicada	50
4.6.1. Codificação	50
4.6.2. Tabulação	50
4.6.3. Correlação entre dados	51
5. ANÁLISE DA PESQUISA COM BASE NA APLICAÇÃO DE QUESTIONÁRIOS	53

5.1. Apresentação	53
5.2. Dados Gerais da Pesquisa	53
5.2.1. Contagem realizada por modo	54
5.2.2. Dados gerais da Amostra	54
5.3. Análise por Modalidade	57
5.4. Usuários de Ônibus	58
5.4.1. Perfil do usuário	59
5.4.2. Opiniões dos entrevistados	63
5.5. Usuários de Metrô	69
5.5.1. Perfil do usuário	69
5.5.2. Opiniões dos entrevistados	73
5.6. Usuários de Ônibus de Turismo	79
5.6.1. Perfil do usuário	79
5.6.2. Opiniões dos entrevistados	83
5.7. Usuários de Táxi	87
5.7.1. Perfil do usuário	87
5.7.2. Opiniões dos entrevistados	90
5.8. Correlação entre Variáveis	94
5.8.1. Gênero dos usuários	95
5.8.2. Renda dos usuários	100
5.8.3. Meios de Hospedagem	107
5.8.4. Bairro que ficaram hospedados	112
6. CONCLUSÕES	119
7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	127

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Proposta de Corredores Expressos	3
Figura 2 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro	3

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação dos municípios da RMRJ	4
Tabela 2 – Viagens realizadas por modo de transporte	5
Tabela 3 – Principais Países Emissores Mundiais de Turistas para o Brasil	33
Tabela 4 – Taxa de Crescimento de Turistas, e do PIB Mundial (%)	34
Tabela 5 – Taxa de Crescimento de Receitas com Turismo, e do PIB Mundial (%)	34
Tabela 6 – Chegada de Turistas ao Brasil por Cidades	42
Tabela 7 – Taxa média de ocupação	42
Tabela 8 – Visitantes do Pão de Açúcar e Corcovado	43
Tabela 9 – Número de visitantes ao Estádio do Maracanã	45
Tabela 10 – Contagem realizada no Maracanã por modo	54
Tabela 11 – Estimativa de Questionários por Modo, para Alcançar 100 Entrevistas em Ônibus	55
Tabela 12 – Amostra Estratificada ao Atrativo por Modo de Transporte	55
Tabela 13 – Amostra Estratificada ao Atrativo por Gênero e Modo de Transporte	55
Tabela 14 – Faixa Etária dos Entrevistados por Modo	56
Tabela 15 – Renda dos Entrevistados por Modo	57
Tabela 16 – Faixa etária dos usuários de ônibus	59
Tabela 17 – Entrevistados por Região	60
Tabela 18 – Entrevistados por Meio de Hospedagem	61
Tabela 19 – Bairro dos Entrevistados	62
Tabela 20 – Opinião dos usuários de ônibus sobre o ônibus	63
Tabela 21 – Quantitativo de usuários de ônibus por modo e nota atribuída	65
Tabela 22 – Pontos Positivos do Ônibus	66
Tabela 23 – Pontos Negativos do Ônibus	66
Tabela 24 – Razão de não Utilizar o Metrô	68
Tabela 25 – Faixa Etária dos usuários de metrô	69
Tabela 26 – Entrevistados por Região	71
Tabela 27 – Entrevistados por Meio de Hospedagem	71
Tabela 28 – Bairro dos Entrevistados	72

Tabela 29 – Opinião dos entrevistados usuários de metrô sobre o metrô	73
Tabela 30 – Quantitativo de usuários de metrô por modo e nota atribuída	75
Tabela 31 – Pontos Positivos do Metrô	76
Tabela 32 – Pontos Negativos do Metrô	77
Tabela 33 – Razão de não Utilizar o Ônibus	78
Tabela 34 – Faixa etária dos usuários de ônibus de turismo	80
Tabela 35 – Entrevistados por Região	81
Tabela 36 – Entrevistados por Meio de Hospedagem	81
Tabela 37 – Bairro dos Entrevistados	82
Tabela 38 – Sabia, mas não utilizaram Transporte Público	84
Tabela 39 – Não sabia, por isso não utilizaram Transporte Público	84
Tabela 40 – Atrativos por modo de transporte	85
Tabela 41 – Nota atribuída aos modos de transporte pelos usuários de ônibus de turismo	86
Tabela 42 – Faixa Etária dos usuários de táxi	88
Tabela 43 – Entrevistados por Região	89
Tabela 44 – Entrevistados por Meio de Hospedagem	89
Tabela 45 – Bairro dos Entrevistados	90
Tabela 46 – Sabia, mas não utilizaram Transporte Público	91
Tabela 47 – Não sabia, por isso não utilizaram Transporte Público	92
Tabela 48 – Atrativos por modo de transporte	92
Tabela 49 – Nota atribuída aos modos de transporte pelos usuários de táxi	93
Tabela 50 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e gênero	95
Tabela 51 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e gênero	95
Tabela 52 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público, por modalidade e gênero	96
Tabela 53 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e faixa salarial	101
Tabela 54 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e faixa salarial	101

Tabela 55 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público por modalidade e faixa salarial	102
Tabela 56 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e meio de hospedagem	107
Tabela 57 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e meio de hospedagem	108
Tabela 58 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público por modalidade e meio de hospedagem	108
Tabela 59 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e bairro	113
Tabela 60 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e bairro	113
Tabela 61 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público por modalidade e bairro	114

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução da Participação Relativa do Número de Visitantes do Turismo Receptivo	35
Gráfico 2 – Desembarques Nacionais (em milhões)	38
Gráfico 3 – Veículos Licenciados – Automóveis (em milhões)	39
Gráfico 4 – Veículos Locados para Turismo (unidade)	39
Gráfico 5 – Receita Cambial Turística (Bilhões US\$)	40
Gráfico 6 – Chegada de Turistas no Brasil (milhões)	40
Gráfico 7 – Desembarques Internacionais (milhões)	41
Gráfico 8 – Gênero dos usuários de ônibus	59
Gráfico 9 – Grau de Instrução dos usuários de ônibus	60
Gráfico 10 – Renda dos usuários de ônibus	60
Gráfico 11 – Número de acompanhantes dos usuários de ônibus	61
Gráfico 12 – Opinião dos usuários de ônibus sobre o ônibus	63
Gráfico 13 – Gênero dos usuários de metrô	69
Gráfico 14 – Grau de Instrução dos usuários de metrô	70
Gráfico 15 – Renda dos usuários de metrô	70
Gráfico 16 – Número de acompanhantes dos usuários de metrô	71
Gráfico 17 – Opinião dos usuários de metrô sobre o metrô	73
Gráfico 18 – Gênero dos usuários de ônibus de turismo	79
Gráfico 19 – Grau de Instrução dos usuários de ônibus de turismo	80
Gráfico 20 – Renda dos usuários de ônibus de turismo	80
Gráfico 21 – Número de acompanhantes dos usuários de ônibus de turismo	81
Gráfico 22 – Já utilizou o transporte público anteriormente?	83
Gráfico 23 – Sabia que era possível utilizar o ônibus ou metrô?	83
Gráfico 24 – Chegou facilmente?	85
Gráfico 25 – Gênero dos usuários de táxi	87
Gráfico 26 – Grau de Instrução dos usuários de táxi	88
Gráfico 27 – Renda dos usuários de táxi	88
Gráfico 28 – Número de acompanhantes dos usuários de táxi	89
Gráfico 29 – Já utilizou ônibus ou metrô anteriormente?	91
Gráfico 30 – Sabia que era possível utilizar o transporte ônibus ou metrô?	91

Gráfico 31 – Chegou facilmente?	93
Gráfico 32 – Pontos positivos do ônibus x Gênero	96
Gráfico 33 – Pontos negativos do ônibus x Gênero	97
Gráfico 34 – Razão da escolha do modo x Gênero	97
Gráfico 35 – Pontos positivos do metrô x Gênero	98
Gráfico 36 – Pontos negativos do metrô x Gênero	99
Gráfico 37 – Razão da escolha do modo x Gênero	99
Gráfico 38 – Pontos positivos do ônibus x Renda	103
Gráfico 39 – Pontos negativos do ônibus x Renda	104
Gráfico 40 – Razão da escolha do modo x Renda	104
Gráfico 41 – Pontos positivos do metrô x Renda	105
Gráfico 42 – Pontos negativos do metrô x Renda	106
Gráfico 43 – Razão da escolha do modo x Renda	106
Gráfico 44 – Pontos positivos do ônibus x Meio de Hospedagem	109
Gráfico 45 – Pontos negativos do ônibus x Meio de Hospedagem	109
Gráfico 46 – Razão da escolha do modo x Renda	110
Gráfico 47 – Pontos positivos do metrô x Meio de Hospedagem	111
Gráfico 48 – Pontos negativos do metrô x Meio de Hospedagem	111
Gráfico 49 – Razão da escolha do modo x Meio de Hospedagem	112
Gráfico 50 – Pontos positivos do ônibus x Bairro	115
Gráfico 51 – Pontos negativos do ônibus x Bairro	115
Gráfico 52 – Razão da escolha do modo x Bairro	116
Gráfico 53 – Pontos positivos do metrô x Bairro	117
Gráfico 54 – Pontos negativos do metrô x Bairro	117
Gráfico 55 – Razão da escolha do modo x Bairro	118

1. INTRODUÇÃO

1.1. Apresentação

O Brasil é um país que possui dimensões continentais e de fortes contrastes socioeconômicos, desta forma o transporte se configura como peça fundamental para seu desenvolvimento, pois a relação entre transportes e as atividades econômicas, culturais, sociais e políticas de uma região, só poderá ser alcançada existindo adequada infra-estrutura de transporte e da eficiente oferta deste serviço, influenciando na abertura de novos mercados e agindo como um facilitador de intercâmbio entre diferentes atores e atividades.

A atividade turística tem sido vista por muitos como uma poderosa atividade sócio-econômica e representa para diversos países (ricos ou pobres), um papel fundamental no contexto de seu crescimento. O Turismo está presente intensamente nos cinco continentes, movimentando milhões de pessoas anualmente. Ressalta-se além das viagens internacionais, a existência das viagens domésticas, que contribuem significativamente para o fomento da atividade turística.

Ressalta-se também que os mercados internos são altamente importantes para muitos países e estimulados por muitos governos, pois durante crises internacionais possuem potencial para registrar resultados bastante positivos, minimizando assim possíveis impactos causados em virtude das crises.

A Organização Mundial do Turismo – OMT revela que do total de viagens turísticas realizadas no ano de 2007, a participação da América do Sul foi de 2,2% e a do Brasil, somente de 0,6%. No mesmo ano, o turismo representou para o Brasil, a entrada de US\$ 4,9 bilhões e ainda assim não cobriu a despesa cambial turística, gerando um déficit de US\$ 3,2 bilhões de acordo com o Ministério do Turismo.

A atividade turística vem crescendo anualmente, sendo uma indústria que engloba diversos setores como: hotelaria, transporte, comércio, gastronomia, lazer, eventos,

negócios, cultura e uma grande variedade de serviços, que estão ligados direta ou indiretamente a estas viagens.

Cada vez mais os turistas optam por se deslocar no destino anfitrião utilizando o serviço de transporte público local. Motivados pelo avanço tecnológico, estes serviços tem oferecido maior rapidez, conforto, tarifas mais acessíveis e flexibilidade na escolha dos passeios. Tais razões refletem no crescimento do uso do transporte público por turistas, em países nos quais a oferta é adequada.

Embora grande parte da população brasileira utilize e dependa do transporte público para seus deslocamentos, principalmente o pendular, é possível perceber ainda no País, a tendência de aplicação de investimentos voltados à boa circulação de veículos particulares.

De fato, em virtude dos grandes eventos que o País sediará, é possível identificar alternativas para a priorização do transporte coletivo, caso recente no Rio de Janeiro, com a criação do Corredor Expresso Transcarioca, onde se pretende ligar a Barra da Tijuca ao Aeroporto Tom Jobim, na Ilha do Governador, atendendo aproximadamente a 300 mil passageiros por dia, permitindo que o trajeto Barra - Penha seja percorrido em 47 minutos em vez dos 96 atuais.

Este projeto faz parte do pacote de obras proposto pela prefeitura do Rio de Janeiro visando à melhoria do transporte público da cidade, exigência do comitê organizador da Copa do Mundo de 2014 e dos jogos Olímpicos de 2016.

Pretende-se ainda ampliar o sistema viário, criando os Corredores Transoeste (Barra da Tijuca - Campo Grande), o Transolímpico (Barra da Tijuca – Deodoro), e o Transbrasil (Avenida Brasil), operados com veículos articulados, que irão encurtar não apenas as distâncias até os eventos esportivos, mas também serão integrados com cruzamentos em cinco pontos distintos, proporcionando ao usuário realizar baldeações no novo sistema pagando apenas uma passagem.



Figura 1 – Proposta de Corredores Expressos

Entretanto, caso o Rio de Janeiro não fosse escolhido para sediar tais eventos, não seria possível garantir que a decisão de realizar as intervenções de melhoria no sistema de transportes públicos da cidade fosse tomada com a mesma agilidade.

O Estado do Rio de Janeiro subdivide-se em regiões, entre elas a RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro, constituída por 20 cidades. A Cidade do Rio de Janeiro é a de maior população, com aproximadamente 6,3 milhões de habitantes, segundo censo realizado pelo IBGE em 2010. A figura 2 mostra a RMRJ e em destaque a Cidade do Rio de Janeiro. A tabela 1 contém a relação dos Municípios da RMRJ seguido de suas respectivas populações, conforme se pode observar a seguir.



Figura 2 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Tabela 1 – Relação dos municípios da RMRJ

Município	População	%
Rio de Janeiro	6.323.037	53,2%
São Gonçalo	999.901	8,4%
Duque de Caxias	855.046	7,2%
Nova Iguaçu	795.212	6,7%
Niterói	487.327	4,1%
Belford Roxo	469.261	4,0%
São João de Meriti	459.356	3,9%
Magé	228.150	1,9%
Itaboraí	218.090	1,8%
Mesquita	168.403	1,4%
Nilópolis	157.483	1,3%
Queimados	137.938	1,2%
Maricá	127.519	1,1%
Itaguaí	109.163	0,9%
Japeri	95.391	0,8%
Seropédica	78.183	0,7%
Guapimirim	51.487	0,4%
Paracambi	47.074	0,4%
Mangaratiba	36.311	0,3%
Tanguá	30.731	0,3%
Total	11.875.063	100,0%

Fonte: IBGE

Nota-se que 75,6% da população da RMRJ está concentrada apenas em quatro municípios, Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, São Gonçalo e Duque de Caxias.

Atualmente circulam na cidade do Rio de Janeiro, aproximadamente 1.247 linhas de ônibus, sendo 557 municipais e 690 intermunicipais. Por dia, são realizadas na cidade, cerca de 11,7 milhões de viagens. Na RMRJ são aproximadamente 20 milhões de viagens diariamente, considerando todos os modos de transportes. Se forem considerados apenas os modos motorizados, são aproximadamente 12,5 milhões de viagens. PDTU/RMRJ – 2003

As viagens realizadas na RMRJ ocorrem de formas e combinações diferenciadas em função dos modos de transportes existentes na região. Estas viagens podem ser classificadas também como motorizadas ou não motorizadas.

Os modos motorizados em operação na RMRJ são constituídos pelos sistemas metroviário, ferroviário, aquaviário, rodoviário, bondes, transporte alternativo,

automóvel particular, táxis, motocicletas, transporte escolar, transporte fretado, caminhão e outras opções não convencionais.

Das viagens motorizadas, 5 milhões são realizadas através de ônibus municipais, 1,3 milhões por ônibus intermunicipais e 1,6 milhões são feitas pelo transporte alternativo (vans, e kombis). Ressalta-se que os usuários do transporte alternativo do Rio de Janeiro, fazem uso deste sistema de transporte de forma semelhante ao sistema de ônibus, em virtude na maioria das vezes do transporte alternativo realizar a viagem efetuando o mesmo trajeto com custo igual ou inferior a tarifa praticada pelos ônibus.

Os modos não motorizados são constituídos pelos deslocamentos a pé ou realizados através de bicicletas. A tabela 2 mostra a distribuição das viagens da população na RMRJ, segundo o modo de transporte utilizado. Percebe-se que os modos a pé e ônibus (municipal e intermunicipal) compreendem a maior parcela das viagens com quase 67% do total.

Tabela 2 – Viagens realizadas por modo de transporte

Modo de Transporte	Viagens Realizadas	%
A pé	6.740.688	33,85%
Ônibus Municipal	5.254.848	26,39%
Condutor de Auto	2.106.591	10,58%
Transporte Alternativo	1.630.985	8,19%
Ônibus Intermunicipal	1.331.894	6,69%
Passageiro de Auto	863.043	4,33%
Bicicleta / Ciclomotor	645.510	3,24%
Metrô	355.404	1,78%
Trem	303.578	1,52%
Transporte Escolar	190.262	0,96%
Táxi	139.109	0,70%
Motocicleta	100.922	0,51%
Transporte Fretado	92.150	0,46%
Barco / Aerobarco / Catamarã	82.091	0,41%
Ônibus Executivo	47.233	0,24%
Caminhão	29.448	0,15%
Bonde	2.195	0,01%
Total	19.915.951	100,0%

Fonte: PDTU/RMRJ-2005

Com o grande número de viagens sendo realizadas diariamente, é possível perceber a existência de alguns problemas no sistema de transporte público da Cidade do Rio de Janeiro vivenciados periodicamente pelos usuários cativos do sistema

Sabe-se ainda que o transporte público muitas vezes é utilizado por turistas em seus deslocamentos na cidade, entretanto não há estudos que indiquem quais os problemas que estes usuários (que não são cativos) enxergam nas modalidades (ônibus e metrô).

Com vistas a preencher esta lacuna de conhecimento, este estudo tem como objetivo principal identificar os problemas observados por turistas no transporte público coletivo (ônibus e metrô) da Cidade do Rio de Janeiro.

As pesquisas referentes a transportes realizadas na cidade do Rio de Janeiro normalmente são efetuadas em domicílio, sendo assim, consideram apenas as viagens realizadas pela população local que na maioria das vezes realiza viagens pendulares. Os turistas não participam deste tipo de pesquisa, e em raras exceções, realizam este tipo de deslocamento, tornando-se desconhecida sua percepção do sistema de transporte público e dificultando investimentos para melhorias voltadas para este tipo de usuário.

Ressalta-se que este estudo compreende apenas os problemas encontrados pelos turistas em deslocamentos urbanos no Rio de Janeiro, entretanto nada impede que futuros estudos sejam realizados com objetivo de identificar as dificuldades vividas por turistas em outros tipos de deslocamentos na cidade.

Para a realização deste estudo, definiu-se um atrativo turístico na cidade, onde foram aplicados questionários com os visitantes do local. Optou-se pelo Maracanã, por estar localizado em uma região onde há variada oferta de serviço de transporte público, sendo possível o acesso por ônibus, metrô, trem e van.

A escolha deste atrativo turístico possibilita a coleta de informações de usuários de diferentes modos de transporte, motivo pelo qual, não foram escolhidos atrativos turísticos como Pão de Açúcar e Corcovado, por estarem localizados em bairros de difícil acesso ou que poucas modalidades de transporte público alcançam.

Ressalta-se que os visitantes a serem entrevistados não se tratam das pessoas que acessam o estádio em dias de jogos (torcedores), mas sim aqueles que visitam o estádio para conhecer suas dependências, museus, história, etc.

1.2. Relevância do Estudo

A atividade turística é dependente do deslocamento, e para isso é necessária a utilização de transportes. Entretanto ainda são poucas as referências bibliográficas disponíveis acerca deste tema tão relevante, transporte e turismo.

Ressalta-se que embora exista vasta literatura sobre transporte público, bem como também sobre turismo, o tema transporte turístico em áreas urbanas ainda é pouco aprofundado, sendo estudado superficialmente no país.

Segundo a INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, de Janeiro a Setembro de 2009, 12,3 milhões de pessoas desembarcaram nos aeroportos Tom Jobim (Galeão), Jacarepaguá e o Santos Dumont. Destes, apenas 1,9 milhões procedentes de vôos internacionais.

Em 2006, aproximadamente 6,2 milhões de pessoas desembarcaram na Rodoviária Novo Rio. A maioria (3,2 milhões), procedente apenas do interior do estado do Rio de Janeiro, 2,8 milhões de outros estados e 10.497 de viagens internacionais. (Gonçalves, 2008)

Segundo o Anuário Estatístico de Turismo de 2009, a cidade do Rio de Janeiro é o segundo destino que mais recebe turistas, ficando atrás somente da cidade de São Paulo.

Nos últimos anos, o turismo vem se destacando no cenário internacional como um dos setores socioeconômicos mais importantes do mundo, considerando viagens por variados motivos como negócios, religião ou lazer. Este cenário é bastante positivo, porque fomenta a geração de trabalho e renda já que a atividade turística possui um elevado potencial de geração de empregos e ocupações em todos os setores econômicos, principalmente comércio e serviço.

Embora o Rio de Janeiro venha sofrendo com uma reputação negativa por conta dos sucessivos episódios de violência, o destino é considerado peça chave no desenvolvimento turístico nacional, a cidade é um dos grandes trunfos para ampliação

do número de turistas no país, sendo considerado por muitos como o principal portão de entrada do Brasil.

A ABIH-RJ – Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – Rio de Janeiro, estima que em 2008, do total de turistas que visitaram a cidade, cerca de 2 milhões hospedaram-se em hotéis da cidade e destes, 53,37% são provenientes de outras localidades do Brasil, o restante (46,63%) é proveniente de diversos países. Em 2008, calcula-se que a cidade tenha recebido 1,62% a mais de turistas nacionais nos hotéis, no que diz respeito aos turistas internacionais, a demanda foi bem superior, 8,2% a mais que em 2007.

Os eventos de grande porte que a cidade sediará contribuem para relevância do tema, uma vez que são estimados aproximadamente 600.000 turistas estrangeiros desembarcando no Rio de Janeiro, apenas por conta da Copa do Mundo de 2014. Para esta estimativa não está contabilizado o quantitativo referente aos turistas que as Olimpíadas de 2016 atrairão para a cidade.

É fato que grande parte da população e da demanda potencial que estes eventos atrairão terá que ser atendida pelo serviço de transporte público da cidade, uma vez que não existe oferta suficiente de modos individuais disponíveis para atender toda esta demanda.

Para isso torna-se essencial o conhecimento dos problemas e também das dificuldades encontradas pelos turistas que já utilizaram o serviço de transporte público da cidade, para que medidas possam ser adotadas com o objetivo de melhorar o serviço ofertado e minimizar os impactos decorrentes da alta demanda destes eventos.

Desta forma, pretende-se que no período em que forem realizados os eventos na cidade, o sistema de transporte público esteja adaptado também aos turistas, e possa atender de forma plenamente satisfatória os visitantes do Rio de Janeiro. Pretende-se ainda que investimentos na área de transporte e turismo permaneçam de legado para a população.

O turismo no Rio de Janeiro é importante em diversos setores econômicos e sociais, devendo ser considerado como fundamental para dinâmica econômica do município. É necessária a formulação de políticas públicas voltadas para a obtenção do

desenvolvimento sustentável da atividade turística, de forma que futuramente a indústria do turismo não se inviabilize prejudicando os diversos setores atendidos.

Mesmo tratando-se de uma cidade muito visitada por turistas, o sistema de transporte público do Rio de Janeiro até 2005 apresentava dificuldades em atender esta demanda, de acordo com a pesquisa realizada pela UNIVERCIDADE.

Embora o foco da pesquisa desta instituição não tenha sido o transporte público, foi possível identificar que para 42% dos entrevistados a principal dificuldade encontrada na cidade estava relacionada ao sistema de transporte.

Constatou-se ainda que o turista estrangeiro foi quem mais encontrou dificuldades, pois o transporte público não possui meios que facilitassem seu deslocamento, como informações em outros idiomas ou condutores bilíngües.

Do total de entrevistados na pesquisa, 69% dos visitantes do Rio de Janeiro chegaram por via aérea e 31% por rodovias. Em 58% dos casos esta viagem foi organizada pelos próprios turistas enquanto 42% compraram pacotes de agências de viagens.

Após visita aos órgãos públicos responsáveis pelo gerenciamento do turismo na cidade, foi constatado que não existem pesquisas com os turistas que aprofundem o tema transporte público.

Pretende-se com a realização desta dissertação abordar o tema e minimizar a lacuna existente pela falta deste tipo de informação, realizando pesquisa de campo junto aos turistas visitantes do Estádio do Maracanã, e identificando os problemas que foram encontrados no transporte público.

Acredita-se que com a aplicação de questionário junto aos turistas possa ser possível identificar os principais problemas existentes no transporte público da cidade sob a ótica dos visitantes, e desta forma contribuir para um planejamento mais eficiente do sistema de transporte público do Rio de Janeiro, voltado também para este segmento de usuário que tende a ser crescente nos próximos anos.

1.3. Objetivos do Estudo

1.3.1. Objetivo Principal

Identificar através da realização de pesquisa de campo, os problemas encontrados pelos turistas no transporte público da cidade em seu deslocamento ao Estádio do Maracanã, com vistas a produzir subsídios para Políticas Públicas de Transporte.

1.3.2. Objetivos Secundários

Preencher a lacuna de conhecimento decorrente da pouca bibliografia sobre o tema transporte turístico em áreas urbanas.

Conhecer por modo, o perfil do usuário que utilizou ônibus, metrô, ônibus de turismo e táxi em seu deslocamento até o estádio, bem como suas respectivas opiniões sobre o Transporte Público.

Contribuir e auxiliar os Planos de Transporte Público da cidade do Rio de Janeiro bem como o desenvolvimento do Turismo na cidade.

1.4. Delimitação do Estudo

Devido à existência de variadas tipologias de turistas, bem como de variados tipos de deslocamentos, essa dissertação se limitará a estudar os turistas que viajam motivados pela procura de lazer e cultura, ou seja, o turista em busca de diversão. (Cohen, 1979)

Quanto aos variados tipos de deslocamento, esta dissertação se limitará a estudar os deslocamentos urbanos, que ocorrem do local de hospedagem do turista ao atrativo turístico, e que tenham sido realizados por transporte público.

Ressalta-se a importância desta delimitação, para uma correta análise das dificuldades encontradas por turistas ao utilizar o serviço de transporte público do Rio de Janeiro, já

que a diversidade de turistas e de tipos de deslocamentos pode acarretar em resultados específicos a cada área.

Porém, nada impede que um estudo semelhante seja realizado para outros tipos de turistas, em outros tipos de deslocamentos, e também em outros ambientes como, por exemplo, o rural, contanto que sejam realizadas as adaptações necessárias. A escolha de turistas em busca de diversão em âmbito urbano, foi justamente pela sua importância para o núcleo receptor, e principalmente, pela falta de dados na cidade referente ao tema transporte turístico em áreas urbanas. A recente conquista do direito do Rio de Janeiro sediar a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 contribuiu ainda mais para a definição do tema, reforçando também a necessidade de que estudos como este sejam realizados.

Sendo assim, espera-se que fique cada vez mais claro que um transporte público de qualidade beneficia não só aos usuários, mas a sociedade como um todo.

1.5. Metodologia do Estudo

Primeiramente será realizado um levantamento do conhecimento disponível na literatura sobre o tema central da dissertação e sobre assuntos correlatos julgados relevantes. A revisão da literatura tem uma contribuição decisiva para um trabalho desta natureza, uma vez que explica o estado da arte no tema desenvolvido.

Através desta revisão, será possível aprofundar conceitos e aspectos do turismo, como o transporte turístico no âmbito urbano e o deslocamento de turistas na cidade.

Posteriormente, serão apresentados dados referentes à tendência do turismo a nível mundial, do turismo no Brasil e também na Cidade do Rio de Janeiro.

No item a seguir, será definida a amostra para aplicação de questionário aos turistas no atrativo turístico escolhido. Após definição da amostra e da realização da pesquisa de campo, serão analisados os dados obtidos para que seja possível alcançar o objetivo

principal deste estudo, ou seja, identificar os problemas no transporte público sob a ótica do visitante do Maracanã.

Finalmente, espera-se com a conclusão deste estudo, que seja possível contribuir para os Planos de Transporte Público da cidade do Rio de Janeiro bem como para o desenvolvimento do Turismo na cidade.

1.6. Organização do Estudo

No primeiro capítulo, apresenta-se o delineamento do tema da dissertação, através do objetivo primário e os objetivos secundários propostos no estudo. Salienta-se a relevância deste capítulo, pois a partir dele, se iniciará a discussão acerca do tema, onde será possível nortear o trabalho. Serão apresentados fatores que irão justificar a relevância do estudo e posteriormente será descrita a metodologia utilizada para a realização da dissertação.

No segundo capítulo, apresenta-se um levantamento bibliográfico acerca do tema central da dissertação e de assuntos julgados correlatos. Será possível conhecer o que alguns autores pensam a respeito do tema transporte e turismo.

Neste capítulo também será realizada uma caracterização dos tipos de transporte existentes na Cidade do Rio de Janeiro, bem como dos modos de transporte público e os utilizados exclusivamente com fins turísticos.

No terceiro capítulo, apresenta-se uma análise do turismo a nível mundial, a tendência do turismo nacional e por fim, uma análise do turismo na Cidade do Rio de Janeiro.

No quarto capítulo, apresenta-se a metodologia a ser utilizada para realização da pesquisa de campo e para a análise dos dados obtidos através da coleta. Será informada a amostra e o instrumento a serem utilizados bem como as possíveis limitações que o método possui.

No quinto capítulo, apresentam-se os resultados obtidos através da análise dos dados coletados na pesquisa de campo. Para os usuários de ônibus e metrô, será apresentado inicialmente o perfil dos usuários de cada modo e em seguida as opiniões dos entrevistados também por modo. Primeiramente os dados relativos à preferência de uso do modo, ou seja, os pontos positivos que o usuário enxerga na modalidade. Em seguida, os negativos e as razões porque não foi utilizado o outro modo de transportes público.

Para os usuários de ônibus de turismo e taxi, de forma análoga, será apresentado inicialmente o perfil dos usuários e em seguida as opiniões dos entrevistados. Primeiramente as razões porque não foi utilizado o metrô ou ônibus regular, distinguindo, entretanto, os que já utilizaram um desses dois modos no passado e os que ainda não.

Em seguida serão apresentados os resultados da correlação entre o perfil do usuário e os dados relativos à preferência de uso do modo

No sexto capítulo, apresentam-se as conclusões obtidas com a realização da dissertação, a contribuição existente no estudo e futuras recomendações propostas.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Inicialmente, destaca-se a dificuldade em encontrar bibliografia relacionada ao tema proposto nesta dissertação, transporte turístico em áreas urbanas, embora o turismo seja importante para diversos setores econômicos das cidades, e o assunto pertinente, pois transporte e turismo estão diretamente relacionados.

Foi possível constatar através da revisão bibliográfica que há vasta literatura abordando o tema transporte público, bem como também o turismo. Entretanto, quando o assunto a ser pesquisado é o transporte turístico em áreas urbanas, principalmente no Brasil, constatou-se a falta de estudos nesta área, com exceção de alguns poucos, que tratam de assuntos correlatos, mas não aprofundam o tema em questão.

Hall, (1999) afirma que na verdade existem poucos artigos em revistas de transporte que fazem referência específica ao turismo, assim como há poucas referências ao transporte em revistas de turismo.

Para o perfeito entendimento do tema bem como do objetivo central do estudo, serão apresentados primeiramente alguns conceitos de turismo. Posteriormente serão apresentadas as definições de Transporte e Turismo, Tipos de Turistas e Tipos de Deslocamento e por último será apresentado o Estado da Arte no qual será possível conhecer o pensamento de alguns autores, e o que escreveram sobre o tema estudado, ou de assuntos correlatos e que se aproximam do objetivo proposto.

2.1. Conceitos de Turismo

Embora o turismo esteja relacionado com viagens, nem todos os deslocamentos, são considerados como turismo. O conceito de turismo é visto de maneira controversa por vários autores, sendo definido por eles de diferentes formas.

A OMT – Organização Mundial do Turismo define-o da seguinte maneira:

“... o turismo engloba as atividades das pessoas que viajam e permanecem em lugares fora de seu ambiente usual durante não mais do que um ano consecutivo, por prazer, negócios ou outros fins”.

Ao utilizar o termo, “ambiente usual”, a OMT exclui as viagens dentro da área habitual de residência e as viagens freqüentes ou pendulares realizadas entre o domicílio e o lugar de trabalho, além de outros deslocamentos realizados dentro da comunidade com caráter de hábito. (Ignarra, 2003)

Mathieson e Wall (1990), também propuseram uma definição de turismo, considerando-o da seguinte forma:

“... o movimento temporário de pessoas para locais de destinos externos aos seus lugares de trabalho e moradia, as atividades exercidas durante a permanência desses viajantes nos locais de destino, incluindo os negócios realizados e as facilidades, os equipamentos e os serviços criados, decorrentes das necessidades dos viajantes”.

Através destas definições, percebe-se que o turismo é uma combinação de atividades, serviços e indústrias que se relacionam com a realização de uma viagem: transportes, alojamento, serviço de alimentação, lojas, espetáculos, lazer, espaços para atividades diversas e outros serviços receptivos disponíveis para indivíduos ou grupos que viajam para fora de casa.

Considerando apenas o ponto de vista estritamente econômico, pode-se dizer então que ele é a soma total dos gastos turísticos dentro de um país, subdivisão política ou região econômica centrada no deslocamento de pessoas entre áreas contíguas. Neste conceito, são também considerados os efeitos multiplicadores destes gastos turísticos.

Qualquer pessoa que tenha realizado uma viagem, seja de férias ou a negócios, percebe a relação existente entre transporte e turismo, pois para alcançar seu destino, é necessário utilizar um meio de transporte. De fato, o transporte é imprescindível para a existência do turismo.

No entanto, ressalta-se que nem toda viagem é um tipo de deslocamento turístico. O deslocamento de indivíduos em seu núcleo de convívio realizando viagens a trabalho, escola, compras etc., não se caracteriza como turismo.

Viagens a estudo e a trabalho mesmo quando realizadas em lugares distantes ou não habituais, como imigrantes, diplomatas ou membros das forças armadas em missões, não são consideradas como turismo.

Ressalta-se que viagem a trabalho difere de turismo de negócios. O turismo de negócios caracteriza-se por ter como motivo principal da viagem, assuntos profissionais e empresariais. Segundo Oliveira (2000), turismo de negócios pode ser entendido como:

“o turismo praticado por executivos que viajam para participar de reuniões com seus pares, para visitar os fornecedores dos produtos que comercializam e fechar negócios.”

Viagem a trabalho, no entanto, é aquela em que o viajante está se dirigindo para um novo ambiente com o objetivo de ir ao encontro do seu local de trabalho.

Alguns países definem distâncias mínimas a serem percorridas por indivíduos para que um determinado deslocamento seja considerado turístico.

Palhares (2002), relata que para mensurar a importância socioeconômica do turismo na Nova Zelândia, entre os anos de 1998 e 2000, realizou-se um estudo pelo *Statistics New Zealand*, onde foi considerada uma distância mínima de 40 quilômetros a partir da residência dos viajantes para distingui-la como viagem turística. No Canadá, para caracterizar-se como viagem turística é necessário que o deslocamento ocorra em um raio superior a 80 quilômetros da residência do viajante.

Viajante neste caso pode ser considerado qualquer indivíduo que se desloque de um ponto X para um ponto Y, podendo este deslocamento ser temporário ou permanente. Entretanto no universo de viajantes, existe um subgrupo de visitantes, divididos em duas categorias, os turistas (pernoitam no local visitado) e os excursionistas (não pernoitam no local visitado).

Ressalta-se que estas classificações podem variar de país para país, entretanto o importante para o transporte é que em função de se tratar de um turista ou excursionista, o que representa situações diversas em termos de distância percorrida, tempo de viagem, motivo, etc., é que o modo de transporte empregado em seus deslocamentos, poderá ser totalmente diferente.

Ressalta-se ainda que para as classificações acima, a infra-estrutura de transporte utilizada por viajantes dentro da cidade anfitriã, irá prescindir de particularidades exclusivamente voltadas para este segmento de usuário.

2.2. Transporte para o Turismo

Como nem todo passageiro é um visitante, o transporte voltado exclusivamente para a indústria do turismo (transporte turístico) constitui um subproduto da atividade de transporte. Sem o conhecimento prévio da importância do turismo para o setor de transporte, o planejador e os tomadores de decisão muitas vezes limitam seus objetivos a atender exclusivamente as necessidades de seu próprio setor, desconsiderando todo o impacto que a regulamentação ou o investimento em infra-estrutura podem acarretar para outras atividades, notadamente o comércio e o turismo. (*Forsyth, 2001*)

O sistema de transporte destaca-se pela sua capacidade de ampliar o espaço econômico, imprimindo crescimento e desenvolvimento.

Diversos estudiosos já salientaram a importância das redes de transporte e infra-estruturas no desenvolvimento do turismo, (Abeyratne, 1993; Chew, 1987; Kaul, 1985; Khadaroo & Seetenah, 2007, 2008; Prideaux, 2000). Entretanto, Lumson e Page (2004) advertem que os especialistas acadêmicos nas áreas de transportes e turismo ainda estão em grande parte isolados e não compartilham do mesmo pensamento, e que uma provável razão para isso talvez seja a dificuldade na identificação de transporte turístico como algo funcional, a fim de conduzir a análise e definições de políticas. (Page, 1999)

A fim de definir a atividade de transporte, especificamente para o caso do turismo, Page (2001), *apud* Collier (1994), apresenta sua visão conforme ilustrado abaixo:

- Transporte do turista da região de origem para a região anfitriã
- Transporte entre destinações anfitriãs
- Transporte dentro de destinações anfitriãs.

Palhares (2001), relata que o transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo. Os outros dois são o produto turístico (a oferta) e o mercado turístico (a demanda ou os turistas em si).

Existem casos onde a própria atividade de transporte já se caracteriza como uma experiência de turismo. Neste caso, os cruzeiros marítimos, os trens panorâmicos, os balões, passeios de *jeeps*, e bicicletas diferenciadas, são exemplos onde a atividade de transporte já corresponde ao turismo em si e de fato. Entretanto, em algumas circunstâncias, o transporte prevalece sobre o próprio destino turístico, podendo em muitas vezes influenciar na escolha do local a ser visitado.

Embora a atividade de transportes voltada para o turismo englobe as três definições apontadas por Page (2001), será estudado nesta dissertação apenas o transporte de passageiros dentro de um destino anfitrião, neste caso a Cidade do Rio de Janeiro.

2.3. Tipos de Turismo e de Turistas

Assim como existem variados tipos de turismo, existem também vários tipos de turistas. A variação pode ocorrer devido às diferentes motivações de viagem, que nos dias atuais passam por grandes transformações em quase todo mundo, pela faixa etária dos viajantes, pela renda, pelo gênero, etc.

Os viajantes são consumidores de serviços turísticos, quaisquer que sejam suas motivações. Porém, de acordo com a OMT, estes consumidores podem ser classificados em turistas, excursionistas e visitantes. Entretanto, por não interferir no objetivo da dissertação, estas classificações não serão distinguidas no estudo, sendo todos os indivíduos considerados como turistas.

Segundo Ignarra (2003), de acordo com a amplitude das viagens, o turismo pode ser classificado em:

- Local – quando ocorre entre municípios vizinhos;
- Regional – quando ocorre em locais em torno de 200 ou 300 km de distância da residência do turista;
- Doméstico – quando ocorre dentro do país de residência do turista
- Internacional – quando ocorre fora do país de residência do turista (intracontinental ou intercontinental)

Por tanto os turistas podem ser considerados estrangeiros quando de procedência internacional, ou turistas nacionais/domésticos, quando o deslocamento ocorre dentro do país de residência.

Conforme a direção do fluxo turístico, ele pode ser classificado como:

- Turismo emissivo – fluxo de saída de turistas que residem em uma localidade;
- Turismo receptivo – fluxo de entrada de turistas em um determinado local.

Sendo o universo do turismo muito amplo e com vistas a delimitar ainda mais o assunto, esta dissertação abordará o tema transporte e turismo, tratando do turismo receptivo na cidade do Rio de Janeiro considerando apenas o turista em seu deslocamento interno em áreas urbanas.

Quanto aos tipos de turistas, Cohen (1979), classifica-os da seguinte forma:

- Turista recreativo;
- Turista em busca de diversão;
- Turista empírico;
- Turista experimental;
- Turista existencial.

Smith (1989), elaborou outra classificação com sete tipos de turistas:

- Os exploradores;
- Os turistas de elite;
- Os turistas excêntricos;
- Os turistas incomuns;
- Os turistas de massa incipientes;
- Os turistas de massa;
- Os turistas charters.

Ressalta-se a relevância quanto à classificação do tipo de turista que visita uma cidade, visto que o modo de transporte pelo qual irá realizar seu deslocamento poderá diferir quanto à motivação de sua viagem. Um exemplo dessa afirmação é que turistas que viajam a lazer não possuem o mesmo comportamento de turistas que viajam a negócios, por motivos religiosos ou por questões de saúde.

A partir das classificações apresentadas anteriormente, foi possível definir o tipo de turistas a ser entrevistado na pesquisa de campo. Sabendo que os tipos variam de acordo com o motivo pelo qual realizam sua viagem, optou-se por realizar a pesquisa com turistas em busca de diversão, por se tratar de indivíduos que possuem os eventos esportivos, culturais, etc. como razões para viajar.

Para que ocorram os movimentos turísticos em suas variadas formas é necessária a existência de alguns elementos. Talvez, um dos principais a ser considerado seja justamente o espaço turístico. Boullón (1997), considera o espaço turístico como a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos, não esquecendo que estes, são a matéria-prima do turismo.

Para o autor a forma mais adequada de se determinar um espaço turístico é através do método empírico, pelo qual se pode observar a distribuição dos atrativos turísticos e da planta turística no território, visando detectar os agrupamentos e concentrações que se destaquem. A partir do modelo teórico de Boullón (1997), os componentes apresentados em escala descendente quanto ao tamanho de sua superfície são: Zona; Área;

Complexo; Centro - Centro de distribuição, Centro de estadia, Centro de escala, Centro de excursão; Unidade; Núcleo; Conjunto; Corredor - Corredor de traslado, Corredor de estadia.

2.4. Tipos de Deslocamento

Quando se trata de deslocamento para turistas, é necessário ter clara a variedade dos tipos existentes e que todos são importantes durante a permanência do turista na cidade. Certamente, uma das variáveis que influem na satisfação do turista é a qualidade do transporte público, visto que ao utilizá-lo, torna-se possível conhecer boa parte da cidade a um custo inferior ao comparado com táxi ou carros alugados.

A imagem que o turista obtiver da cidade e dos serviços utilizados no período em que estiver hospedado, possivelmente poderá influenciar no momento da escolha de voltar à cidade, bem como também na divulgação positiva do destino. A boa impressão quanto aos serviços oferecidos, futuramente poderá gerar nova demanda de visitantes, fomentando o turismo e fortalecendo os setores econômicos do núcleo receptor.

Uma das variáveis para o deslocamento de pessoas é a escolha da modalidade, pois cada meio de transporte possui um veículo apropriado para sua operação. O meio de transporte escolhido, (aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo, etc.) influenciará diretamente no tipo de deslocamento que será realizado pela população, quanto ao destino, ao tempo de viagem, conforto, segurança, etc.

No caso do turista, a escolha da modalidade pode tornar-se um fator decisivo em seu deslocamento na cidade e influenciar diretamente na escolha do atrativo a ser visitado, uma vez que o valor de seu tempo difere do restante da população, tendo em vista que sua estadia na cidade possui um período de tempo muitas vezes pré-estabelecido.

A seguir serão apresentados os variados tipos de deslocamentos do turista:

- a) **Da região de origem para cidade anfitriã** – Este deslocamento pode ser efetuado através da utilização de transporte público ou privado.

- b) **Do ponto de chegada na cidade anfitriã ao local de hospedagem** – Neste caso o deslocamento também poderá ser realizado através de transporte público ou privado.

Entretanto, como os terminais da cidade do Rio de Janeiro não possuem integração intermodal, o turista necessariamente terá que embarcar em outra condução fora dos terminais (rodoviário e aéreo) para prosseguir a viagem.

Salienta-se que muitos hotéis e agências de viagens da cidade oferecem o serviço de *transfer* (transporte do ponto de chegada até o ponto de hospedagem) para realização destes deslocamentos.

- c) **Do local de hospedagem aos atrativos** – Estes deslocamentos podem ocorrer no âmbito urbano ou interurbano. Em ambos os casos, o transporte público também poderá ser utilizado.

Embora o objetivo principal desta dissertação seja identificar os problemas do transporte público sob a ótica do visitante do Maracanã, é possível perceber que alguns fatores como sinalização inadequada, falta de fluência em outros idiomas, terminais obsoletos, falta de segurança e a pouca oferta de transporte público em determinadas regiões são alguns dos possíveis elementos que compõem este problema.

No entanto, supor sobre a existência de um problema não é suficiente. É necessário diagnosticá-lo de forma correta para posteriormente aplicar medidas que solucionem tais dificuldades e melhorem a qualidade do serviço de transporte público do Rio de Janeiro.

Ressalta-se a relevância do tema, considerando os futuros grandes eventos que a cidade sediará. Ao identificar os problemas e investir na qualidade do transporte público, a população será beneficiada diretamente, os turistas poderão gozar de tal infra-estrutura, e a cidade ganhará o legado proporcionado pelos investimentos visando a Copa 2014 e as Olimpíadas 2016.

De acordo com José Marcio Mollo, Presidente do SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas – estima-se que 600.000 turistas estrangeiros desembarquem nos aeroportos da cidade apenas para a Copa do Mundo de 2014.

Considerando o fluxo de turistas desembarcando nos aeroportos do Rio de Janeiro somado a população que reside na cidade, percebe-se que o transporte público terá papel fundamental no deslocamento das pessoas, tornando-se o principal meio para se locomover na cidade durante o período. Ressalta-se que a oferta de transporte individual da cidade é insuficiente para atender a esta estimativa de demanda, e que o novo Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro limitará a concessão de novas licenças de táxi na cidade, tendo como meta, alcançar a marca de 1 para cada 700 habitantes, devido ao elevado número de táxis circulando.

Desta forma, torna-se clara a importância de medidas que possam melhorar a oferta do transporte público da cidade, não só para os visitantes, mas também para toda a população. Entretanto, para a correta aplicação de recursos financeiros nesta área é necessário que os problemas sejam previamente identificados para que não haja desperdícios de recursos públicos.

Conforme mencionado anteriormente, as pesquisas referentes a transporte existentes na cidade são efetuadas em domicílio, e consideram apenas as viagens realizadas pela população. De fato, os turistas não participam deste tipo de pesquisa, sua visão de transporte público torna-se desconhecida, e conseqüentemente acabam ficando fora dos planos de transporte da cidade. Este estudo possui também como um de seus objetivos, contribuir para que esta lacuna de conhecimento sobre a mobilidade turística seja minimizada através de pesquisa de campo junto aos turistas.

2.5. Tipo de Oferta de Transporte

Para facilitar o entendimento de serviço de transporte turístico de uma cidade, é possível definir os tipos de transporte em especializados e não especializados.

O transporte turístico especializado constitui-se por todos os equipamentos de transporte dos diversos modos existentes que de acordo com uma regulamentação específica, realiza transporte de passageiros para excursões, passeios locais, traslados etc.

O transporte turístico não especializado constitui-se na verdade, por todos os equipamentos de transporte regular, público ou privado que não possuam obrigatoriamente o turismo como principal objetivo.

A seguir serão apresentados variados tipos de transportes turísticos, especializado e não especializado respectivamente.

- a) Transporte Turístico Especializado** – Conforme mencionado anteriormente, este tipo de transporte é constituído por equipamentos que são regulamentados com objetivo exclusivo para o turismo. Estas regulamentações dependem da lei de cada país, estado ou município, sendo condizente com a realidade do local.

No Brasil, as atividades de transporte turístico são regulamentadas pelo Decreto nº 87.348/82, de 29 de junho de 1982, pela Resolução Normativa nº 32, de 21 de maio de 1998, e também pela Deliberação Normativa nº 246, de 03 de outubro de 1988, ambas do Conselho Nacional de Turismo, do Ministério da Indústria e do Comércio. (EMBRATUR, 2007).

O artigo 3º, do Decreto nº 87.348/82, de 29 de junho de 1982, afirma que o transporte é considerado transporte turístico quando prestados nas seguintes modalidades:

I - transporte para excursões: o realizado no âmbito municipal, interestadual ou internacional, para o atendimento de excursões organizadas por Agências de Turismo;

II - transporte para passeio local: o realizado para visita aos locais de interesse turístico de um município ou de suas vizinhanças, organizado por Agências de Turismo;

III - transporte para traslado: o realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, os meios de hospedagem e os locais onde se realizem

eventos turísticos, como parte de serviços respectivos organizados por Agências de Turismo;

IV - transporte especial: o ajustado diretamente pelo usuário com a transportadora turística.”

Sendo assim o transporte turístico especializado constitui-se da seguinte forma:

Transporte Rodoviário

- Locadoras de veículo,
- Veículos recreacionais (*Trailers, Motor-homes, Campers, Safári, Truck-homes*),
- Empresas de ônibus de fretamento (Continuo, Eventual, Próprio, de Estudantes),
- Outros veículos de fretamento (*Vans, Jeeps*).

Transporte Ferroviário

- Trem Turístico (Trem do Corcovado)
- Bondes (Bondes de Santa Tereza)

b) Transporte Turístico Não Especializado – Conforme mencionado, constitui-se de toda infra-estrutura de transporte público ou privado que não tenha o turismo como principal objetivo. No Rio de Janeiro consideram-se ônibus, trens, metrô, barcas, táxis e transporte alternativo regularizado, componentes do transporte turístico não especializado.

De acordo com o Ministério do Turismo, a modernização do sistema de transporte público gerou maior rapidez, flexibilidade na escolha dos passeios além de tarifas mais acessíveis, fazendo com que a utilização deste sistema por turistas, crescesse mundialmente. (Ministério do Turismo, 2008)

2.6. Estado da Arte

Diversos autores afirmam a necessidade de estudos que tratem de mobilidade, de acessibilidade, de sustentabilidade e de assuntos correlatos ao transporte na Cidade do

Rio de Janeiro, entretanto poucos foram os que avançaram em direção à construção de referências para tal análise voltada para o transporte público e direcionada para o turismo.

Ramos (2006), relata que análises relativas à mobilidade tradicional, trabalham predominantemente com a mobilidade regular e na maioria dos casos com os deslocamentos pendulares (casa – trabalho – casa / casa – educação – casa), já amplamente estudados e dotados de um extenso conhecimento empírico e teórico acumulado ao longo das últimas décadas. Entretanto, a mobilidade relacionada ao turismo e ao lazer tem sido negligenciada, resultando em um corpo bastante limitado de conhecimento.

O autor ainda reforça sua tese afirmando que é mais fácil obter informações sobre as viagens mais frequentes e sistemáticas para um simples destino que explicar as viagens menos frequentes e para vários destinos, ou tendo como finalidade a própria viagem.

As informações obtidas através de viagens regulares não são simplesmente aplicadas a viagens de turismo e lazer, uma vez que existem grandes diferenças entre as duas. Ressalta-se que uma das principais características das viagens de turismo é justamente não ser regular, neste sentido, a lacuna de conhecimento existente dificulta a implantação de políticas de desenvolvimento e planejamento visando também a mobilidade turística, viagens não regulares e ocasionais.

A variedade de modos de transportes existentes dentro de um destino é um fator importante na determinação da atratividade de um espaço como destino turístico. Oferecer um serviço de transporte urbano eficiente pode auxiliar a tirar o máximo de benefícios do turismo, bem como espalhar estes benefícios por toda região. (Albalade e Bel, 2010)

Sampaio (2006), observa a sociedade como um todo e considera o cidadão como cliente. Para a autora, os cidadãos realizam diversos tipos de atividades que se definem atualmente pelos seus estilos de vida e salienta ainda que tais atividades são divididas em subsistência (trabalho, estudo), manutenção (consumo de bens e serviços destinados

à satisfação de necessidades biológicas e psicológicas tanto individuais quanto da família) e lazer.

Um dos problemas identificados pela autora em seu estudo é justamente atender as necessidades dos cidadãos em suas diversas atividades, e reconhecer que para tais atividades sejam realizadas é necessário que eles se desloquem.

O deslocamento é uma atividade meio, desta forma, conclui-se que sua demanda é derivada pela demanda das várias atividades e que mesmo as atividades humanas sendo heterogêneas, nas cidades brasileiras as alternativas de transporte público são em grande parte ofertadas de maneira homogênea. (Sampaio, 2006)

Com isso buscou-se em seu trabalho conhecer através de banco de dados, os hábitos de viagens associados aos hábitos de consumo de bens e serviços, os atributos de escolha da modalidade e os atributos de escolha do local para a realização dessas atividades.

Desta forma, foi assumido que o comportamento dos cidadãos-clientes não é homogêneo, quando considerado o seu engajamento em diferentes atividades como padrões de comportamento (tipo de atividade e frequência de sua ocorrência) e as preferências individuais (atributos de escolha do local e de transportes).

Ressalta-se que o comportamento dos turistas também não é homogêneo. E que embora seja possível a percepção disso, a cidade ainda não dispõe de um banco de dados onde constem os hábitos de viagens dos turistas, associados a seus hábitos de consumo de bens e serviços, bem como os atributos de escolha da modalidade e também de escolha do local para a realização de tais atividades.

Embora seja importante conhecer tais hábitos para o contínuo desenvolvimento do turismo na cidade, ressalta-se que não se pretende neste estudo, realizar uma pesquisa que os identifique, por não fazer parte do objetivo do estudo. Entretanto, nada impede que futuros estudos sejam realizados e pesquisas desenvolvidas junto aos turistas, com vistas a identificar seus hábitos de consumo de bens e serviços.

Sabe-se que um desempenho melhor do transporte aumenta o conforto e a segurança dos turistas durante sua estadia no destino anfitrião. Entretanto, caso a capacidade de um turista se deslocar dentro da cidade for prejudicada pelas deficiências nos sistemas de transportes, isso pode gerar um desconforto, e ele poderá acabar buscando destinos alternativos ou até mesmo diminuir o número de atrativos a serem visitados durante sua estadia. (Khadaroo e Seetenah, 2008)

Assim como ocorre com os cidadãos em geral, os turistas também possuem padrões de viagens, comportamentos e hábitos diferentes, que precisam ser primeiramente identificados para posteriormente serem estudados de forma heterogênea.

Embora Sampaio (2006) tenha identificado que os cidadãos possuem hábitos de deslocamentos diferentes, que variam de acordo com seu estilo de vida e de suas atividades, e que é necessário tratá-los de forma heterogênea, seu estudo não contempla a classe dos turistas, que assim como os cidadãos residentes, também possuem necessidades a serem atendidas, e para isso é necessário deslocar-se pela cidade. Ressalta-se que as necessidades dos turistas são pontuais, visto que seu período de permanência na cidade é reduzido.

Para que suas necessidades sejam atendidas, primeiramente é necessário identificar quais são os problemas que dificultam a mobilidade de turistas na cidade e descobrir em que o transporte público atende ou não suas perspectivas.

Os deslocamentos gerados decorrentes das atividades turísticas, não serão realizados por meio de transporte público efetivamente caso o turista encontre impedimentos que dificultem sua utilização. As atividades se diferenciam por suas características e por isso existe a necessidade de deslocamentos também diferenciados. Para realização de tais atividades, possivelmente, poderiam ser utilizados serviços de transporte condizente com o tipo de atividade a qual está vinculado, conforme acontece em diversos países europeus que utilizam serviços de transporte dedicado aos turistas.

Por esta razão, os planejadores devem responder a dois objetivos na sua concepção da oferta de transportes públicos, em resposta ao turismo. O primeiro é fornecer sistemas de transporte eficientes e confortáveis para atender a necessidades turísticas e para

maximizar os benefícios derivados da sua estadia. O segundo é o de minimizar os eventuais pontos negativos recebidos pelos cidadãos locais em forma de congestionamento ou de veículos com suas capacidades esgotadas, especialmente em rotas turísticas. (Albalade e Bel, 2010)

Em cidades onde o desembarque de turistas é elevado, o turismo pode representar uma pressão de demanda para o transporte coletivo urbano e é necessário que a oferta esteja adequada para absorver esta pressão.

Barcelona é uma das cidades que sofreram com este aumento efetivo no setor do turismo nos últimos anos, não seguindo estas recomendações. Desde 2003, sem grandes investimentos, a utilização no metrô subiu 11% em quatro anos, a oferta de ônibus permanece a mesma e no mesmo período, o número de táxis da cidade diminuiu 1%, de acordo com o *Department of Statistics of the Barcelona Municipal Council*.

Ao mesmo tempo, o número de turistas internacionais e mais a população que necessita do transporte público cresceu quase 50% em quatro anos. Claramente a oferta de transportes públicos não tem acomodado as pressões da demanda de novos usuários. O congestionamento dos transportes urbanos na alta temporada turística aumentou, e tanto a qualidade do serviço quanto as receitas do turismo diminuíram.

O principal motivo para a realização dos deslocamentos dos moradores locais é a viagem associada ao trabalho ou escola, e essa necessidade acentua-se muito mais em dias de semana, e não durante os períodos de férias.

Em Barcelona, as chegadas turísticas são normalmente concentradas justamente em torno de fins de semana e durante períodos de férias, momentos estes em que os moradores locais realizam menos viagens utilizando o transporte público.

Desta forma, este período favorece a estratégia de usar clientes de turismo para financiar o transporte da demanda de baixa temporada. Para alguns autores o turismo é visto como eficiente forma de subsidiar o serviço de transporte público urbano.

Albalade e Bel (2010), sugerem para Barcelona, uma estratégia de planejamento onde poderia ser incentivada a utilização do transporte público por parte dos turistas, fazendo com que ocorra um aumento de receita, de forma que pudesse ajudar a financiar os sistemas de transportes.

A idéia é que os turistas ao utilizarem os transportes públicos urbanos elevariam a taxa de ocupação dos veículos neste período, gerando a manutenção de frequências e da qualidade de serviço em períodos menos onerosos e que a demanda local não é elevada.

Para isso é necessário que a oferta de transporte esteja adequada com o número de possíveis usuários, para que tanto a população como os turistas não sofram com problemas oriundos desta demanda extra aos transportes.

No entanto, se as chegadas de turistas coincidirem com o período de pico do sistema de transporte público, a pressão de demanda adicional do turismo poderá impor custos negativos no transporte local em termos de conforto e de congestionamentos.

Novaes (1986), entende que as atividades de subsistência utilizam deslocamentos pendulares e frequências pré-determinadas, podendo ainda em longo prazo, até mesmo nortear decisões, como a escolha do local de moradia pela localização do trabalho, e pelas alternativas existentes. Para atividades de manutenção ou de consumo, a necessidade de se realizar a viagem é pré-estabelecida, ficando a critério do indivíduo a frequência, o local e o modo adotado. Já em atividades de lazer, os deslocamentos são mais flexíveis, ficando em aberto os locais de destino, a frequência, bem como o transporte a ser utilizado.

No entanto, embora as atividades possuam natureza heterogênea, percebe-se que o transporte ofertado é homogêneo. O mesmo serviço utilizado para viabilizar a realização de atividades de subsistência, lazer e consumo, e que muitas vezes não atende adequadamente a população em seus deslocamentos diários, permanece sendo utilizado em momentos de lazer, finais de semana e feriados, quando a população deveria ter ampla acessibilidade aos pólos de lazer e entretenimento.

O mesmo acontece na atividade turística, que também é de natureza heterogênea. O turista para realizar seu deslocamento, utiliza a mesma infra-estrutura homogênea de transportes ofertada aos cidadãos, quando é clara a necessidade de diferenciais nos modos de transporte, como informações em outros idiomas e mapas de localização por exemplo.

Caso o objetivo de políticos e tomadores de decisão seja de fato, transformar o país em um grande núcleo receptor de turistas e mais especificamente o Rio de Janeiro como o principal portão de entrada de turistas no Brasil, é necessário que as cidades sejam planejadas de modo a oferecer acessibilidade condizente com a atividade que pretende exercer.

Para isso, torna-se imprescindível conhecer o que o turista necessita na cidade do Rio de Janeiro, os problemas que dificultam seu deslocamento através do transporte público, bem como também os pontos positivos deste serviço, e as razões da escolha da modalidade utilizada.

Para Gonçalves (2008) estava clara a relação entre o transporte e o turismo, pois enxergava que o setor do turismo é integrante do setor econômico e por isso a importância de atender bem aos turistas que estejam visitando o Rio de Janeiro, disponibilizando conforto, segurança e, sobretudo, a percepção de que os serviços de infra-estrutura na cidade podem atender adequadamente suas necessidades.

Entre esses serviços, talvez a infra-estrutura em transporte e hotelaria sejam os principais, já que em qualquer destino anfitrião o turista necessita hospedar-se e deslocar-se. Ressalta-se que aparentemente percebem-se lacunas entre o desejo dos turistas e a oferta de transportes.

A autora analisou a influência do transporte público na preferência do turista nacional sobre a escolha do ponto turístico a ser visitado na Cidade do Rio de Janeiro. Através de sua pesquisa, foi possível constatar que 39% dos entrevistados hospedaram-se em casa de parentes e amigos, e também corroborar os dados da ABIH que apontam a Barra da Tijuca e a Zona Sul como as regiões que mais hospedam os turistas. A pesquisa

identificou ainda que dos 59 atrativos turísticos cadastrados junto a Riotur, os mais conhecidos e que receberam mais visitas foram o Cristo Redentor e o Pão de Açúcar.

Embora a pesquisa tenha apresentado resultados satisfatórios referentes à facilidade de se encaminhar ao local desejado, o acesso às informações existentes para que os visitantes chegassem ao local pretendido não obteve o mesmo sucesso.

Neste caso, constatou-se que poucos turistas possuíam informações de como chegar ao atrativo e que na maioria das vezes foi necessário solicitar informações a transeuntes, fiscais de empresas de ônibus em pontos de paradas, seguranças do metrô, motoristas de ônibus, policiais e atendentes de bancas de jornal, para complementar sua viagem.

Ressalta-se que ainda assim, o transporte público foi utilizado por 64% dos entrevistados embora a média das notas aplicadas aos meios de transporte público, no caso o ônibus, tenha sido 6,07 por indivíduos do sexo masculino e 5,80 por indivíduos do sexo feminino. Os resultados demonstram a necessidade de identificar a razão de notas tão baixas aplicadas ao transporte público da cidade.

Ressalta-se ainda que ao contrário do que se acreditava, a pesquisa revelou que para deslocamentos a atrativos turísticos, os indivíduos com maior renda familiar foram os que mais utilizaram o transporte público.

Talvez seja uma das possíveis explicações para a nota aplicada ao transporte público, uma vez que indivíduos de renda mais elevada possuem expectativas e níveis de exigência superiores em relação ao serviço ofertado.

Por compreender a existência de diferentes tipos de atividades, e que cada uma pode gerar diferentes tipos de deslocamento, nesta dissertação será estudado apenas o decorrente da atividade turística.

3. TENDÊNCIA DO TURISMO MUNDIAL

O número de viagens internacionais realizadas em todo mundo cresceu consideravelmente nos últimos 50 anos. Os constantes avanços tecnológicos relacionados aos setores de transporte e comunicação, o crescimento da renda, o aumento do tempo livre para o lazer e também a mudança no comportamento dos consumidores que atualmente tem buscado cada vez mais a melhoria em sua qualidade de vida, proporcionaram a um número maior de pessoas a oportunidade de realizar a atividade turística.

Mais recentemente o crescimento do modelo de *low-cost, low-fare* (baixo custo, baixa tarifa) de algumas empresas aéreas também contribuiu para a expansão do turismo intercontinental e internacional, proporcionando aos passageiros mais frequências e menores tarifas. (Bel, 2009)

No Brasil, de acordo com o Departamento de Polícia Federal e o Ministério do Turismo, os principais países emissores de turistas entre os anos de 2008 e 2009 foram Argentina, Estados Unidos, Itália, Alemanha e França, conforme se pode ver na tabela abaixo.

Tabela 3 – Principais Países Emissores de Turistas para o Brasil

Principais Emissores	Chegadas de Turistas			
	2008		2009	
	Turistas	Participação (%)	Turistas	Participação (%)
Argentina	1.017.675	20,2	1.211.159	25,2
Estados Unidos	625.506	12,4	603.674	12,6
Itália	265.724	5,3	253.546	5,3
Alemanha	254.264	5,0	215.595	4,5
França	214.440	4,3	205.860	4,3
Uruguai	199.403	4,0	189.412	3,9
Portugal	222.558	4,4	183.697	3,8
Paraguai	217.709	4,3	180.373	3,8
Espanha	202.624	4,0	174.526	3,6
Inglaterra	181.179	3,6	172.643	3,6
Chile	240.087	4,8	170.491	3,6
Bolívia	84.072	1,7	83.454	1,7
Peru	93.693	1,9	78.975	1,6
Colômbia	96.846	1,9	78.010	1,6
Holanda	81.936	1,6	75.518	1,6
Suíça	61.169	1,2	72.736	1,5
Outros	991.214	19,6	852.548	17,8
Total	5.050.099	100	4.802.217	100

Fonte: Departamento de Polícia Federal e Ministério do Turismo

No mundo, o turismo cresce de forma constante, a taxas superiores ao crescimento da economia, tanto em número de turistas como em receitas. No período entre 1960 e 2004 o número de visitantes cresceu a uma taxa média de 5,6 % a.a, sendo que os principais períodos de crescimento foram entre 1960 a 1970 com um crescimento de 9,1% a.a, e de 1985 a 1990 com um crescimento de 6,6% a.a. Ressalta-se que justamente nestes períodos, constataram-se também altas de crescimento do PIB mundial, respectivamente, 4,7% a.a e 3,6% a.a, mostrando a forte correlação entre crescimento de renda e turismo. (Pesquisa de Tendências Macro do Turismo Mundial, 2006)

Tabela 4 – Taxa de Crescimento de Turistas, e do PIB Mundial (%)

Ano	África	Américas	Ásia e Pacífico	Europa	Oriente Médio	Turistas	PIB
1960 - 1970	12,4	9,7	21,6	8,4	11,5	9,1	4,7
1970 - 1980	11,7	4,0	14,2	4,6	14,9	5,3	3,9
1980 - 1985	5,7	0,9	7,3	2,8	2,5	2,9	2,7
1985 - 1990	9,6	7,3	11,5	5,5	3,5	6,6	3,6
1990 - 1995	6,2	3,3	8,0	3,1	7,3	4,1	2,8
1995 - 2000	6,6	3,3	6,2	4,4	12	4,8	3,9
2000 - 2004	4,2	-0,5	7,3	2,0	8,8	2,9	3,0
Total	56,4	28,0	76,1	30,8	60,5	35,7	24,6

Fonte: Pesquisa de Tendências Macro do Turismo Mundial 2006

Em receitas turísticas, o crescimento do turismo revela-se ainda mais elevado, com crescimento médio entre os anos de 1960 a 2004, de 10,8% a.a., com picos entre os anos de 1970 a 1980 (taxa de 19,5% a.a) e também entre 1985 e 1990 (taxa de 13,7 a.a.). Ressalta-se no que se refere aos resultados da década de setenta, a forte influência da componente inflacionária nas receitas do turismo, apresentadas em dólares correntes. (Pesquisa de Tendências Macro do Turismo Mundial, 2006)

Tabela 5 – Taxa de Crescimento de Receitas com Turismo, e do PIB Mundial (%)

Ano	África	Américas	Ásia e Pacífico	Europa	Oriente Médio	Receita	PIB
1960 - 1970	9,6	6,7	19,6	10,9	14,9	10,0	4,7
1970 - 1980	21,1	17,8	25,1	19,2	24,2	19,5	3,9
1980 - 1985	-1,8	6,2	7,6	0,1	3,7	2,6	2,7
1985 - 1990	13,0	12,6	20,3	13,1	3,1	13,7	3,6
1990 - 1995	5,8	7,3	11,9	7,8	15,5	8,5	2,8
1995 - 2000	4,5	5,9	2,0	1,8	8,2	3,1	3,9
2000 - 2004	14,6	0,1	8,4	9,0	7,7	6,8	3,0
Total	66,8	56,6	94,9	61,9	77,3	64,2	24,6

Fonte: Pesquisa de Tendências Macro do Turismo Mundial 2006

Embora tenha havido um significativo crescimento do número de viagens e nas receitas turísticas, a partir da metade do século XX isso ocorreu de modo assimétrico entre os países. De fato, observou-se a existência de uma concentração excessiva das atividades turísticas em países do continente europeu.

Entretanto, através de perspectiva de longo prazo, verificou-se que ao passar das décadas, tem ocorrido expressivas reduções no grau das principais destinações turísticas, como pode ser observado no gráfico 1, que mostra a participação relativa do número de turistas mundiais desde 1960.

A Europa, que possui os principais países do receptivo mundial, registrava no ano de 1965 uma participação relativa de 74,1%. Já em 1970 passou a responder por 68,2%; em 1980 por 63,8%; em 1990 por 60,2%; e em 2004 sua participação foi ainda mais reduzida, chegando a 56,7%. Desta forma, conclui-se que em 40 anos, o Continente europeu acumulou uma perda de 17,4 pontos percentuais, que foram absorvidos por outras regiões.

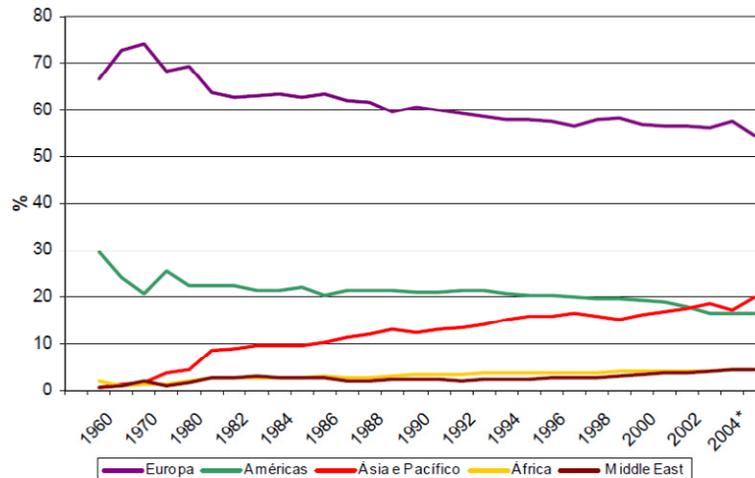


Gráfico 1 – Evolução da Participação Relativa do Número de Visitantes do Turismo Receptivo

Fonte: Pesquisa de Tendências Macro do Turismo Mundial 2006

Atualmente dois grupos principais de fatores estão contribuindo para a expansão e diversificação dos destinos turísticos, sendo o primeiro, associado ao crescimento da renda da população, particularmente dos países desenvolvidos e em desenvolvimento, que proporciona uma “folga” um pouco maior no orçamento doméstico, permitindo reservar parcelas maiores da renda dedicadas para o consumo de bens e serviços como o turismo.

O segundo grupo de fatores está associado às mudanças do perfil do “consumidor” do turismo, que passou a buscar atrativos menos convencionais, e produtos mais exóticos, disponíveis em maior quantidade em destino não tradicionais. Essa mudança ocorre também devido a tendência de esgotamento do ciclo de vida dos produtos turísticos daquelas localidades já intensamente visitadas, assim como à ampliação do grau de segurança propiciada ao hábito de viajar, que favorece a ampliação dos horizontes nos destinos turísticos.

Esta tendência de desconcentração do turismo mundial, principalmente com relação ao emissor, aumenta as perspectivas de crescimento das novas destinações turísticas, podendo futuramente beneficiar os países menos desenvolvidos, ou que apresentam potencialidades de crescimento, como é o caso do Brasil. Melhores perspectivas para esses países decorrem de um processo de saturação do mercado tradicional, do progressivo transbordamento dos fluxos turísticos para novos mercados, além da tendência manifesta da busca do exótico e de destinações que alterem o cotidiano.

Historicamente ocorre um crescimento de aproximadamente 25 milhões de novas viagens a cada ano. Se somadas ao longo de uma década, existirão 250 milhões de novos mercados que poderão ser trabalhados por agentes na captação desse emissor turístico, no qual o Brasil possui grande potencial de absorção.

3.1. O Turismo no Brasil

Nos últimos anos o turismo vem apresentando resultados positivos e a atividade turística se consolidando no País como um importante segmento de progresso socioeconômico. As recentes conquistas do Brasil; a Copa do Mundo de 2014 e as

Olimpíadas de 2016 proporcionam excelentes oportunidades para o fomento do turismo nacional, bem como para a imagem do País no exterior. Ressalta-se a importância também deste progresso para a geração de trabalho e renda, tendo em vista seu amplo potencial de criação de empregos.

Segundo o Ministério do Turismo, o mercado formal de trabalho nas Atividades Características do Turismo – ACT, passou de 1,7 milhões de pessoas empregadas em 2002, para 2,3 milhões em 2008, representando um crescimento de 33% em seis anos. (Ministério do Turismo 2010)

No Brasil, as viagens domésticas apresentam crescimento considerável nos últimos anos. Os números mostram uma expansão de 12,5% entre 2005 e 2007, quando se realizaram aproximadamente 156 milhões de viagens pelo País. Ressalta-se que viagens domésticas são aquelas realizadas dentro do País, individualmente ou em grupo, realizando ao menos um pernoite no destino. Neste caso excluem-se as viagens rotineiras, aquelas realizadas mais de dez vezes ao ano para um mesmo destino. (Ministério do Turismo 2010)

Quanto aos meios de hospedagem, o Ministério do Turismo informa que 56% dos turistas utilizam casa de parentes e amigos, enquanto 31% utilizam os meios de hospedagens turísticas (hotéis, pousadas, etc.). Quanto aos meios de transporte utilizados, do total de viagens domésticas realizadas, 45% foram em veículos particulares, 11% em aviões e 30% em ônibus.

Ressalta-se a importância do setor aéreo para os deslocamentos internos, e também o elevado número de desembarques nos aeroportos. Em 2009, 56 milhões de pessoas desembarcaram provenientes de vôos nacionais, o que corresponde a 15% a mais do que no ano anterior, quando aproximadamente 49 milhões de passageiros desembarcaram nos aeroportos, segundo a Infraero.

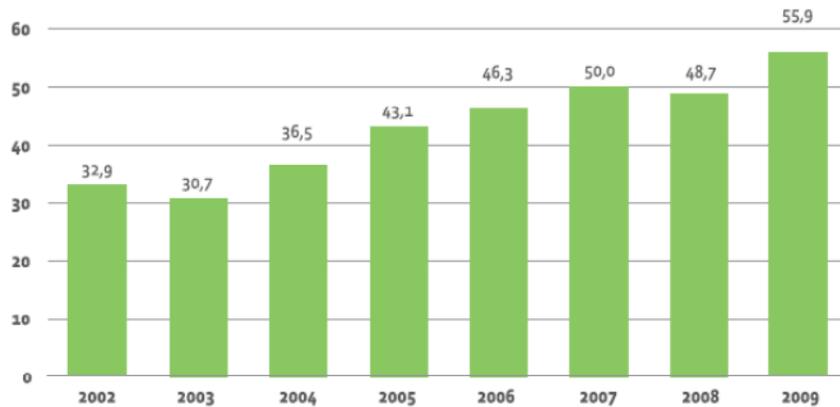


Gráfico 2 – Desembarques Nacionais (em milhões)

Fonte: INFRAERO

Destaca-se também a importância dos transportes rodoviários coletivos regulares no deslocamento do fluxo de turistas domésticos. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil é responsável por uma movimentação superior a 140 milhões de usuários/ano, sendo a principal modalidade na movimentação coletiva de passageiros em viagens interestaduais.

Em relação ao transporte turístico, o setor opera hoje com uma demanda que corresponde a 20% da demanda registrada em 1985, de acordo com estudo realizado pela Câmara Brasileira de Turismo da Confederação Nacional de Comércio. Estes dados demonstram a atenção especial que este segmento de transportes deve receber, pois representam uma importante alternativa para as viagens domésticas, particularmente as de curta distância e as de baixo custo, que além de constituírem uma parcela significativa do consumo, apresentam também grande potencial de crescimento com a entrada de novos grupos de consumidores no turismo.

Outro fator que contribuiu para o crescimento do turismo interno foi o aumento da frota de veículos individuais. Segundo anuário estatístico da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, o licenciamento de veículos individuais cresceu 80% entre os anos de 2002 e 2008. O aumento da frota de veículos individuais contribui também para os deslocamentos curtos e as viagens rotineiras.

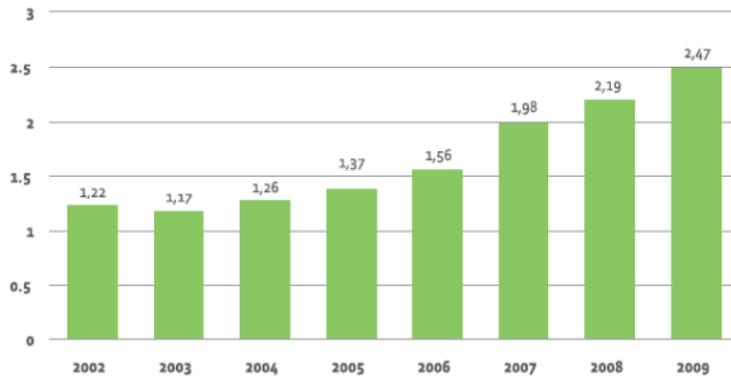


Gráfico 3 – Veículos Licenciados – Automóveis (em milhões)

Fonte: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira edição 2009 - ANFAVEA

Outro indicador relacionado ao fluxo turístico doméstico refere-se ao número de veículos alugados por turistas no País. De acordo com o Anuário da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (2009), entre 2002 e 2008 houve um crescimento de aproximadamente 97%. No ano de 2008, houve um aumento de 12% no número de veículos alugados para turistas, quando comparado ao ano anterior.

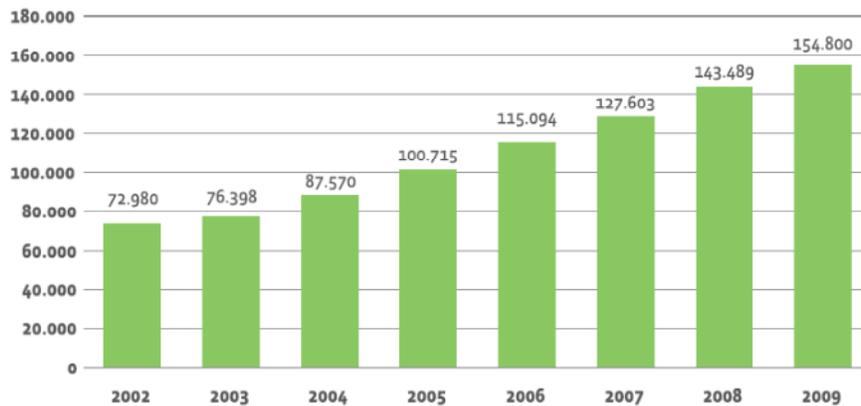


Gráfico 4 – Veículos Locados para Turismo (unidade)

Fonte: Anuário da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis – 2009

Nos últimos anos o resultado da receita cambial turística aponta para o fortalecimento da atividade no mercado internacional. No ano de 2009 o Brasil registrou uma receita cambial turística de aproximadamente US\$ 5,30 bilhões, segundo dados do Banco

Central. Mesmo sendo a marca inferior ao ano anterior, este valor representa um crescimento de 165 % quando comparado ao ano de 2002.

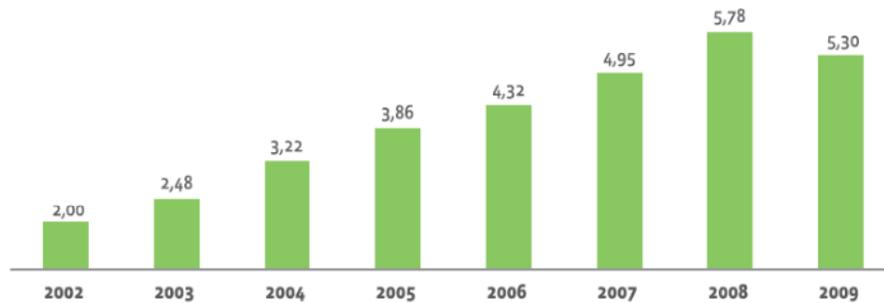


Gráfico 5 – Receita Cambial Turística (Bilhões US\$)

Fonte: Documento Referencial Turismo no Brasil 2011/2014

A chegada de turistas estrangeiros no País influencia diretamente na geração de divisas pelo turismo, assim como sua permanência e os gastos realizados. Entre os anos de 2003 a 2005, houve um crescimento superior a 40% destas chegadas, aproximadamente 5,4 milhões de turistas estrangeiros chegaram ao Brasil, conforme mostra o gráfico 6. Ressalta-se que entre os anos de 2004 e 2008, dentre os principais países emissores de turistas para o Brasil, os cinco primeiros foram Argentina, Estados Unidos, Itália, Alemanha e Chile respectivamente.

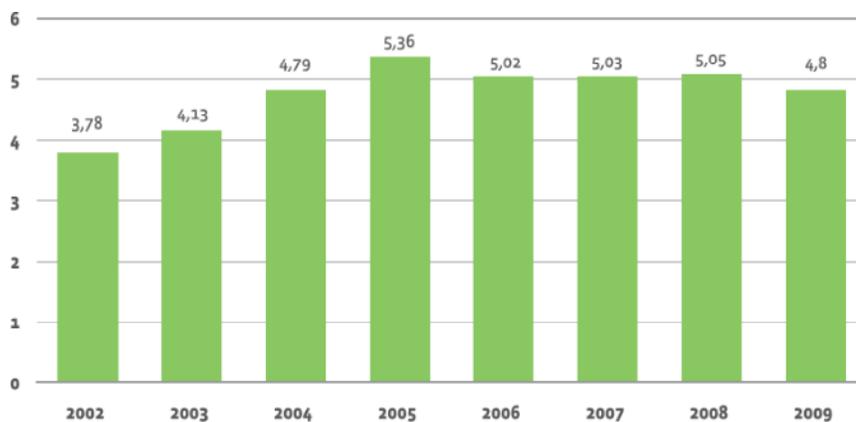


Gráfico 6 – Chegada de Turistas no Brasil (milhões)

Fonte: Documento Referencial Turismo no Brasil 2011/2014

Do total de turistas estrangeiros que desembarcaram no Brasil em 2008, 74% chegaram por via aérea. Em 2009 foram registrados 6,5 milhões de desembarques de vôos internacionais nos aeroportos brasileiros. De acordo com o gráfico 7, estes números têm se mantido estáveis desde 2004, entretanto, ressalta-se que além de turistas estrangeiros, também estão incluídos nos desembarques internacionais os brasileiros retornando do exterior.

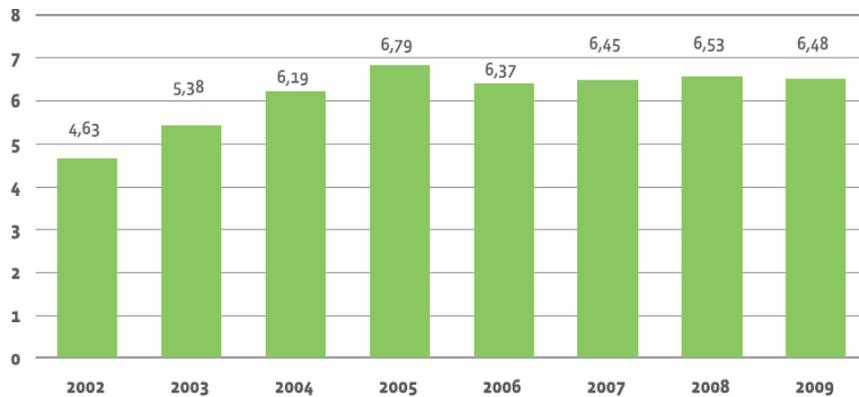


Gráfico 7 – Desembarques Internacionais (milhões)

Fonte: INFRAERO

3.2. O Turismo no Rio de Janeiro

De acordo com os dados apresentados anteriormente, foi possível observar que o turismo possui potencial para ser mais um forte indutor do desenvolvimento socioeconômico nacional, assim como ocorre em outros países. A seguir, serão apresentados alguns dados que ilustram os resultados relativos ao turismo na cidade do Rio de Janeiro.

O Anuário Estatístico do Turismo indica que entre os anos de 2004 e 2009, o Rio de Janeiro foi a segunda cidade mais visitada do país, sendo superada apenas por São Paulo, como se pode ver na tabela abaixo.

Tabela 6 – Chegada de Turistas ao Brasil por Cidades

Cidades	2004	2005	2006	2007	2008	2009
São Paulo	2.180.711	2.447.268	2.290.764	2.356.727	2.289.640	1.842.796
Rio de Janeiro	799.399	866.379	794.219	774.607	766.083	908.667
Rio Grande do Sul	585.512	642.325	619.595	587.404	622.675	613.274
Paraná	554.434	637.194	535.531	516.927	605.217	663.237
Outras	673.647	765.004	778.882	790.169	766.484	774.243
Total	4.793.703	5.358.170	5.018.991	5.025.834	5.050.099	4.802.217

Fonte: Anuário Estatístico do Turismo 2010

Embora o número de turistas que desembarcam no País ainda seja considerado muito aquém do pretendido, principalmente quando comparado a países como a França, no qual aproximadamente 82 milhões de turistas desembarcam anualmente (*Le tourisme international en France en 2007*), há uma forte tendência de crescimento do turismo no Brasil, tendo em vista os principais eventos esportivos mundiais que serão sediados nos próximos anos, contribuindo para que o destino se torne ainda mais conhecido.

Segundo a ABIH, a taxa de ocupação dos hotéis da cidade tem se mantido acima dos 60% desde o ano 2000, com exceção de 2005 onde a taxa média esteve em 59,65%, conforme apresentado na tabela abaixo. Ressalta-se que as maiores taxas de ocupação em 2008, foram constatadas na Área 3, que corresponde aos bairros de Copacabana e Leme, seguido da Área 1, que corresponde aos bairros da Barra da Tijuca e São Conrado. (Anuário Estatístico da ABIH 2008)

Tabela 7 – Taxa média de ocupação

Ano	Taxa (%)
2000	70,0
2001	67,0
2002	62,0
2003	61,0
2004	62,0
2005	60,0
2006	63,0
2007	63,0
2008	66,0

Fonte: Anuário Estatístico ABIH 2008

O turismo de negócios foi o principal motivo de estadia na cidade em 2008. Em média, 42% das UHs – Unidades Habitacionais vendidas neste período foram para pessoas a negócios ou a trabalho, e 13% para hóspedes que participaram de convenções,

congressos ou feiras, totalizando um total de 55%. O resultado representa um crescimento deste tipo de turismo, pois o percentual foi maior que o observado em 2007, quando a participação alcançou 54%. (Anuário Estatístico ABIH, 2008)

Segundo a RioTur, o Pão de Açúcar e o Corcovado se caracterizam como os principais atrativos turísticos da cidade, sendo também os mais visitados do Rio de Janeiro. Entretanto, o acesso a estes atrativos por meios de transporte público é deficiente, tendo em vista a pouca oferta do serviço ao Pão de Açúcar, e a dificuldade em acessar de fato o Corcovado, devido à máfia de transporte irregular existente nas regiões que o cercam.

A praia de Copacabana é atualmente o terceiro atrativo turístico mais visitado pelos turistas no Rio de Janeiro. Esse fato pode ser explicado, pelo alto índice de taxa de ocupação na rede hoteleira localizada na área 3, conforme divulgado pela ABIH. Desta forma, o turista hospedado em Copacabana, pode realizar seus deslocamentos para praia facilmente, a pé ou de bicicleta.

Tabela 8 – Visitantes do Pão de Açúcar e Corcovado

Ano	Pão de Açúcar	Corcovado (via Trenzinho)
2000	539.132	384.146
2001	645.017	384.929
2002	575.491	419.777
2003	669.487	475.127
2004	751.028	465.210
2005	789.980	463.521
2006	849.267	434.047
2007	857.109	478.777
2008	881.115	510.196
2009	1.029.960	548.547
Total	7.587.586	4.564.277

Fonte: Riotur

Recentemente o Centro Universitário da Cidade – UNIVERCIDADE, através do Instituto de Pesquisas e Estudos de Turismo e Hotelaria – IPETUR, realizou uma pesquisa no Corcovado, entrevistando 250 turistas. Constatou-se que em 56% dos casos, os turistas eram brasileiros. Do total pesquisado, 69% estavam realizando a visita ao Corcovado pela primeira vez e em 58% dos casos, a sinalização para chegar ao atrativo foi descrita como boa.

Quanto ao meio de transporte utilizado para chegar ao atrativo, somente 15% utilizaram o transporte urbano coletivo e 19% utilizaram táxi. Ressalta-se que a grande maioria, 42% dos entrevistados, utilizou ônibus de turismo.

A pesquisa foi feita também no Pão de Açúcar em 2008. Foram entrevistados 300 turistas, 58% eram brasileiros e 71% estavam realizando a visita ao atrativo turístico pela primeira vez.

Do total de entrevistados, 60% consideraram como boa, a sinalização para chegar ao atrativo, entretanto, apenas 19% dos turistas utilizou ônibus urbano para visitar o Pão de Açúcar. Constatou-se também que 21% utilizaram táxi, e 40% ônibus de turismo.

Ressalta-se que somente 3 linhas de ônibus urbano realizam um trajeto com destino ao Pão de Açúcar, e uma delas tem origem próxima as estações de Trem e Metrô da Central do Brasil no Centro do Rio de Janeiro.

As outras 2 linhas tem origem e circulam por alguns bairros da Zona Sul (Leblon, Ipanema e Copacabana), até chegar ao ponto final na Praia da Urca. Portanto, compreende-se que a pouca oferta de linhas de ônibus urbano para este atrativo turístico, contribui na escolha dos turistas por outros modos de transporte, como táxi e vans/ônibus de turismo.

O mesmo problema ocorre com o Corcovado. Segundo a ABIH, as maiores taxas de ocupação estão na Área 3 (Copacabana e Leme) e Área 1 (Barra da Tijuca e São Conrado), entretanto a oferta de transporte público destes bairros até o Corcovado é insuficiente, considerando também que da Área 1, não existem linhas de ônibus que realizem o trajeto e tão pouco metrô.

As razões mencionadas acima contribuem na compreensão do resultado da pesquisa realizada pelo IPETUR, na qual ficou constatado que apenas 19% dos entrevistados utilizaram ônibus urbano para visitar o Pão de Açúcar e o Corcovado.

O Estádio Jornalista Mário Filho, conhecido mundialmente como Maracanã, é um dos atrativos que possuem maior oferta de serviço de transporte público do Rio de Janeiro e

é também um dos mais procurados da Cidade, tendo um constante crescimento no número de visitas ao longo dos últimos anos.

Tabela 9 – Número de visitantes ao Estádio do Maracanã

Mês	2007	2008	2009	2010
Janeiro	18.704	19.715	26.939	34.690
Fevereiro	11.890	13.111	13.896	18.479
Março	10.283	11.668	11.925	16.441
Abril	8.926	8.050	9.254	15.884
Maio	8.794	9.304	9.250	13.554
Junho	1.732	6.388	10.980	15.422
Julho	-	10.079	15.013	-
Agosto	5.878	8.884	9.555	-
Setembro	7.054	7.245	10.301	-
Outubro	7.770	10.194	13.580	-
Novembro	12.862	10.950	12.458	-
Dezembro	12.233	13.391	14.523	-
Total	106.126	128.979	157.674	114.470

Fonte: Secretaria de Turismo Esporte e Lazer

O Maracanã está localizado na Zona Norte da cidade e possui oferta multimodal de transportes, sendo atendido diretamente por ônibus, van, trem e metrô, e indiretamente pelas BARCAS S/A, através dos bilhetes de integração.

Diferente dos principais atrativos turísticos do Rio de Janeiro, (Pão de Açúcar e Corcovado) devido sua localização, o Maracanã é facilmente acessado por pessoas de qualquer bairro da cidade, e através de diferentes modos de transporte.

De fato, a escolha deste atrativo turístico para realizar a pesquisa de campo, possibilita não apenas a compreensão dos dados relativos a preferência de uso do modo dos turistas que utilizaram o transporte público, mas também a razão porque àqueles que não utilizaram o transporte público não o fizeram, tendo em vista a variedade de opções.

Como o objetivo do estudo é identificar os problemas existentes no transporte público que dificultam a mobilidade dos turistas, é possível que ao optar por Pão de Açúcar ou Corcovado, as respostas mais utilizadas para justificar o baixo índice de utilização da modalidade fosse justamente a falta de transporte público para estes atrativos turísticos.

Para que o problema fosse confrontado, optou-se por aplicar os questionários com os visitantes do Maracanã. Entede-se que tal atrativo está localizado em uma região de fácil acesso, com elevada oferta de transporte e com alto índice de visitação, atendendo, portanto todos os requisitos necessários.

A princípio, supõe-se que a escolha do meio de transporte para visitar o Maracanã ocorra apenas por questões pessoais de preferência, entretanto, pretende-se com esta pesquisa conhecer de fato a razão que motiva tal escolha. Pretende-se ainda, saber se o visitante conhece ou não as opções disponíveis de transporte público para visitar o atrativo turístico, bem como porque razão não utilizou quando este for o caso.

4. METODOLOGIA DA PESQUISA

O objetivo deste capítulo é apresentar a metodologia que será aplicada na realização da pesquisa, bem como definir a sua tipologia, a população a ser entrevistada e o cálculo da amostra. Será apresentado ainda, o instrumento de coleta de dados e a escolha do local a ser realizada a pesquisa.

4.1. Formulação da Pesquisa

Para realização deste estudo, optou-se por aplicar uma pesquisa sob o método quantitativo simples e utilizar a tipologia de estudo de caso.

O estudo de caso oferece a possibilidade de aprofundamento do tema, uma vez que os meios utilizados concentram-se apenas no caso visado, desta forma o estudo não se submete às restrições ligadas à comparação do caso com outros casos.

4.2. Definição da População

Em um primeiro momento, optou-se por aplicar o questionário somente aos turistas (sujeitos-tipo) que estivessem visitando o Estádio do Maracanã e que tivessem utilizado o Transporte Público Coletivo (Ônibus e Metrô) da Cidade do Rio de Janeiro para se deslocar até o atrativo turístico.

São considerados sujeitos-tipos, “aqueles que representam as características típicas de todos os integrantes que pertencem a cada uma das partes da população” (Richardson, 1999).

Entretanto, após verificar *in loco* que a maioria dos visitantes chegava de ônibus de turismo, seguidamente de táxi, metrô e ônibus, optou-se por aplicar quantitativo igual de questionários por modalidade (100 para cada), para ter a possibilidade de melhor conhecer a opinião dos usuários dos três outros modos, além dos de ônibus de turismo.

Ressalta-se que para uma visão de conjunto, deverá naturalmente, ser preservada a participação percentual de cada modo.

A aplicação de questionários a turistas que utilizaram taxis ou ônibus de turismo, visa efetivamente conhecer os motivos pelos quais tais usuários não utilizaram o metrô ou transporte público da cidade, alvo também prioritário de nossa investigação.

Ao confrontar os dados referentes a quantidade de turistas na cidade do Rio de Janeiro, apresentados tanto pela ABIH quanto pelo Anuário Estatístico do Turismo, nota-se considerável discrepância nos resultados mostrados por ambas as instituições.

Através de informações coletadas junto a Riotur, foi possível descobrir que mesmo partindo de órgãos públicos ou privados do setor turístico, as estimativas existentes sobre o quantitativo de turistas na cidade do Rio de Janeiro não demonstram a realidade.

Muitos indivíduos que visitam o Rio de Janeiro ficam hospedados em casa de parentes e amigos, e não são contabilizados em nenhuma estatística oficial de turismo. Ressalta-se que a Riotur utiliza somente as estatísticas em hotéis e albergues para contabilizar o número de turistas que visitam a cidade do Rio de Janeiro.

Sendo assim, por não ser possível precisar efetivamente o quantitativo de turistas que a Cidade do Rio de Janeiro recebe anualmente e também por trata-se de uma pesquisa quantitativa simples, não será necessário o cálculo da amostra para este estudo.

Os questionários foram aplicados diretamente no atrativo turístico, com data e horário previamente agendados. Foram realizadas 453 entrevistas, deste total 400 questionários foram divididos e aplicados igualmente a visitantes que utilizaram ônibus de turismo, táxi, metrô e ônibus urbano. Do restante, 40 questionários foram aplicados aos visitantes que utilizaram o automóvel e 13 foram destinados aos turistas que utilizaram outros modos de transporte.

4.3. Instrumento de Coleta de Dados

Para realização da pesquisa, optou-se pela utilização de um questionário estruturado, utilizando-se o método direto de entrevistas pessoais, através de perguntas fechadas e abertas.

4.4. Coleta de dados

- Pesquisadores: A coleta de dados foi realizada pelo próprio autor do presente estudo nos meses de setembro a novembro de 2010.
- As dificuldades encontradas em obter autorização para realizar a pesquisa de campo com turistas no Estádio do Maracanã, associadas ao início das obras para adequar o estádio às exigências da FIFA, coincidiram com as datas do cronograma do presente estudo, impossibilitando a aplicação de pesquisa piloto¹ para adequação do questionário.
- Foi realizada uma visita inicial ao Estádio do Maracanã para realização da contagem do quantitativo de turistas por modo de transporte em um dia típico. Dos 559 visitantes verificou-se que a maioria, 334 pessoas, correspondendo a 60% do total, utilizou ônibus de turismo. Além disto, 98 utilizaram táxi, 50 utilizaram o metrô, 39 usaram ônibus, 22 fizeram uso de automóvel e 16 pessoas utilizaram outros modos (a pé, bicicleta e motocicletas).

Destaca-se claramente a pouca participação dos serviços de transporte público coletivo (ônibus e metrô) para essas viagens, apenas 15%. Isto se torna ainda mais evidente pelo fato de haver uma boa oferta desses serviços para o bairro do Maracanã, como também pelo fato de que esses serviços atendem a mais de 60% das viagens motorizadas na cidade do Rio de Janeiro (PDTU, 2003).

¹ Devido ao fechamento do Maracanã para as obras de adequação as normas da FIFA não houve tempo hábil para realizar pesquisa piloto.

4.5. Escolha do Local de Pesquisa

Para definir o ponto exato da cidade a ser realizada a pesquisa, considerou-se como ideal um atrativo turístico localizado em uma região com boa oferta de serviço de transporte público.

O Corcovado e o Pão de Açúcar, atrativos turísticos tradicionais do Rio de Janeiro, não puderam ser utilizados, pois o acesso por transporte público é extremamente precário. No caso do Pão de Açúcar há muito pouca oferta de serviços de ônibus. No caso do Corcovado, o serviço de ônibus não alcança o atrativo, há necessidade de transbordo e usar um pequeno trem turístico – o Trem do Corcovado – ou serviços de vans ou taxis.

O Estádio do Maracanã, ao contrário dos outros dois atrativos, é diretamente acessível por diversos modos de transporte públicos e coletivos – ônibus, metrô, trem e vans – permitindo, portanto mais análises comparativas.

4.6. Estratégia Analítica Aplicada

4.6.1. Codificação

Foi realizada uma codificação dos dados obtidos pelo registro das perguntas apresentadas no questionário, com o objetivo de organizar melhor os resultados da pesquisa.

4.6.2. Tabulação

Para análise dos dados da pesquisa foram realizados dois tipos de tabulação, de questões fechadas e abertas.

- Tabulação das questões fechadas: Foram tabuladas conforme disposição do questionário e da categorização realizada anteriormente.

- Tabulação das questões abertas: Primeiramente foram tabuladas de maneira igual, conforme as respostas obtidas no questionário e separadas de forma a verificar as similaridades e diferenças entre as opções já existentes apresentadas nos questionários para maior riqueza da análise. Após a análise, foram definidas categorias de respostas para que estes dados fossem computados mediante sua frequência.

4.6.3. Correlação entre dados

Para melhor compreensão dos resultados da pesquisa, optou-se por apresentar os resultados divididos em três níveis: dados gerais da pesquisa; análises por modo utilizado e associação entre o perfil do usuário e os dados relativos à preferência de uso do modo.

Dados Gerais da Pesquisa:

Serão apresentados alguns dados sobre o perfil dos entrevistados e a correlação entre tais dados com o modo de transporte utilizado pelos visitantes.

Análises por Modo Utilizado:

Usuários de ônibus ou metrô. Será apresentado inicialmente o perfil dos usuários de cada modo e em seguida as opiniões dos entrevistados também por modo. Primeiramente os dados relativos à preferência de uso do modo, ou seja, os pontos positivos que o usuário enxerga na modalidade. Em seguida, os negativos e as razões porque não foi utilizado o outro modo de transporte público.

Usuários de ônibus de turismo, taxis e outros modos. De forma análoga, será apresentado inicialmente o perfil dos usuários e em seguida as opiniões dos entrevistados. Primeiramente buscamos as razões porque não foi utilizado o metrô ou ônibus regular, distinguindo, entretanto, os que já utilizaram um desses dois modos no passado e os que ainda não. Em seguida será buscado maior detalhe confrontando as respostas dos que já utilizaram o metrô ou ônibus regular com as respostas dos que não as utilizaram.

Correlação entre o perfil do usuário e os dados relativos à preferência de uso do modo:

A partir do perfil do usuário, serão definidas algumas variáveis que serão utilizadas em correlações com os dados relativos à preferência de uso do modo, visando conhecer detalhadamente os pontos positivos, negativos, e a razão da escolha do modo utilizado, foco principal do estudo.

5. ANÁLISE DA PESQUISA COM BASE NA APLICAÇÃO DE QUESTIONARIOS

5.1. Apresentação

O objetivo deste capítulo é apresentar os resultados das análises dos dados coletados na pesquisa de campo. Serão primeiramente apresentados os dados gerais da pesquisa, que consistem no perfil do entrevistado e sua correlação com os modos de transporte por eles utilizados.

Posteriormente, serão apresentadas as análises, por modo de transporte, que serão compostas pelo perfil dos usuários e pelas opiniões dos entrevistados de cada modo em que se destacam as informações relativas à preferência de uso do modo, bem como a razão porque não teria sido utilizado um dos dois modos em foco da dissertação, metrô ou ônibus regular, no deslocamento até o estádio.

Visa-se, assim, aprofundar a investigação e identificar os problemas que o visitante observa em cada uma das modalidades acima nominadas

Por fim, após apresentação das análises por modo de transporte, serão realizadas correlações entre variáveis selecionadas a partir do perfil do usuário e as informações relativas à preferência de uso do modo.

5.2. Dados Gerais da Pesquisa

Este item trata do universo e da amostra selecionada, mostrando sua representatividade para o estudo em termos de gênero do usuário e modalidade de transporte utilizada para o deslocamento até o atrativo turístico Maracanã. Inicialmente foi realizada uma contagem de visitantes classificando-os por modo e gênero e em seguida foram definidos quantitativos de entrevistas a serem realizadas por modalidade (estratos), garantindo a representatividade de gênero em cada um dos estratos.

5.2.1. Contagem realizada por modo

Com vistas a definir o quantitativo de entrevistas a serem aplicadas, por modo de transporte, realizou-se uma contagem *in loco*, onde foi possível conhecer o quantitativo de visitantes classificados por gênero e modalidade, conforme se vê na tabela abaixo.

Tabela 10 – Contagem realizada no Maracanã por modo

Modo	Homens	Mulheres	Total	%
Ônibus de turismo	245	89	334	60
Táxi	76	22	98	18
Metrô	39	11	50	9
Ônibus	31	8	39	7
Automóvel	13	9	22	4
Outros	9	7	16	3
Total	413	146	559	100

É possível observar que para visitar o Maracanã, a maioria das pessoas utilizou o serviço de ônibus de turismo, seguidamente de táxi. Nota-se também que para o deslocamento até o estádio, pouco se utilizou o transporte público.

5.2.2. Dados gerais da Amostra

Como se pode observar, a proporção de usuário de ônibus e de metrô é muito pequena, no conjunto de visitantes, apenas cerca de 15%. Como o objetivo central da dissertação é identificar os problemas relacionados ao uso dessas duas modalidades no turismo, foi necessário o uso de estratificação do levantamento de dados para equilibrar a quantidade de entrevistas a realizar com a representatividade da amostra.

De fato, se o levantamento não fosse feito por estratos de modalidade, ou seja, realizar tantas entrevistas quantas necessárias para alcançar, por exemplo, 100 entrevistas em ônibus (algo como 10% de margem de erro), *ceteris paribus*, seria necessário realizar um total de 1.433 entrevistas. Destas, 856 seriam de ônibus de turismo, 251 de taxi e 128 de metrô, um número excessivo para os objetivos da dissertação.

Tabela 11 – Estimativa de Questionários por Modo,
para Alcançar 100 Entrevistas em Ônibus

Modo	%	Estimativa
Ônibus de turismo	60%	856
Táxi	18%	251
Metrô	9%	128
Ônibus	7%	100
Automóvel	4%	56
Outros	3%	41
Total	100%	1.432

Optou-se então por aplicar igual quantitativo de questionários (100 para cada) para as quatro modalidades mais relevantes no atrativo turístico, (ônibus de turismo, táxi, metrô e ônibus), 40 questionários a indivíduos que utilizaram automóvel e 13 para os que utilizaram outros modos, perfazendo um total de 453 entrevistas, conforme demonstra a tabela abaixo.

Tabela 12 – Amostra Estratificada ao Atrativo por Modo de Transporte

Modos	Entrevistados
Ônibus de turismo	100
Táxi	100
Metrô	100
Ônibus	100
Automóvel	40
Outros	13
Total	453

Como esperado, a clara maioria de pessoas que visitaram o Maracanã, seriam do sexo masculino. De fato, do total de entrevistados, 310 (ou seja, 68%) são do sexo masculino e 143 do feminino. No metrô e no ônibus de turismo, a diferença é um pouco menor (60%-40%). A tabela abaixo apresenta os resultados completos:

Tabela 13 – Amostra Estratificada ao Atrativo por Gênero e Modo de Transporte

Modos	Masculino	Feminino	Total
Ônibus de Turismo	61	39	100
Táxi	72	28	100
Metrô	58	42	100
Ônibus	82	18	100
Automóvel	27	13	40
Outros	10	3	13
Total	310	143	453

Percebe-se que a proporção encontrada na pesquisa entre indivíduos do sexo masculino e feminino está próxima da observada na globalidade. Ressalta-se que o atrativo escolhido, por se tratar de um estádio de futebol, culturalmente é mais visitado por homens do que por mulheres.

Com relação à faixa etária do total de entrevistados, constata-se independente do modo utilizado, uma forte predominância de visitantes com idade entre 26 e 35 anos, conforme se vê na tabela a seguir.

Tabela 14 – Faixa Etária dos Entrevistados por Modo

Faixa etária por Modo de Transporte	Ônibus de Turismo	Táxi	Ônibus	Metrô	Automóvel	Outros	Total
18 a 25 anos	4	8	29	35	3	5	84
26 a 35 anos	45	44	39	42	21	3	194
36 a 45 anos	35	23	24	14	5	3	104
46 a 60 anos	16	25	8	9	11	2	71
Total	100	100	100	100	40	13	453

É possível destacar alguns resultados relevantes referentes à Faixa Etária dos entrevistados:

- Há clara predominância de pessoas com idade entre 26 e 35 anos independente da modalidade;
- Dentre os usuários de ônibus e metrô a predominância é de pessoas entre 18 e 35 anos;
- Pessoas com idade entre 46 e 60 anos pouco utilizaram transporte coletivo.

Percebe-se a relevância desta tabela, pois a partir de sua elaboração foi possível identificar a participação de visitantes entrevistados por faixa etária, em cada modo de transporte.

De acordo com os resultados referentes a renda dos entrevistados, constata-se independente do modo utilizado, uma forte predominância de visitantes com renda entre 5 e 10 salários mínimos.

Tabela 15 – Renda dos Entrevistados por Modo

Renda	Ônibus de Turismo	Táxi	Ônibus	Metrô	Automóvel	Outros	Total
Até R\$ 1.020	0	1	10	5	1	1	18
De R\$ 1.020 até R\$ 2.550	4	7	25	34	4	9	83
De R\$ 2.550 até R\$ 5.100	58	52	54	58	21	2	245
De R\$ 5.100 até R\$ 10.200	33	30	11	3	9	1	87
Superior a R\$ 10.200	5	10	0	0	5	0	20
Total	100	100	100	100	40	13	453

É possível destacar da tabela acima, alguns resultados relevantes referentes à renda dos entrevistados:

- Independente da modalidade, há clara predominância de pessoas com renda entre 5 e 10 salários mínimos;
- Os usuários de maior poder aquisitivo utilizaram mais o ônibus de turismo e o táxi na visita ao Maracanã;
- Pessoas com renda superior a 20 salários mínimos não fizeram uso do Transporte Público.

Com objetivo de aprofundar ainda mais os resultados da pesquisa e para melhor compreendê-los, as análises seguintes são feitas por modo, visando identificar detalhadamente os problemas encontrados em cada modalidade utilizada pelos entrevistados.

Primeiramente, serão apresentados os resultados referentes aos turistas que utilizaram ônibus, em seguida os resultados dos usuários do metrô. Por fim, serão apresentados resultados referentes aos usuários de ônibus de turismo e táxi.

5.3. Análise por Modalidade

Este item trata os dados coletados na pesquisa, apresentando os resultados por modo de transporte. Nestes resultados constam dados referentes aos usuários de ônibus, metrô, ônibus de turismo e táxi.

Primeiramente serão apresentados os dados referentes aos usuários de ônibus e metrô. Para estas modalidades os resultados se constituem inicialmente do perfil do usuário, ou seja, dados sobre gênero, faixa etária, grau de instrução, renda, região de origem, número de acompanhantes, meio de hospedagem e bairro de hospedagem.

Em seguida serão apresentadas as opiniões dos entrevistados, em que se incluem os pontos positivos e negativos assinalados, razões por não ter utilizado o ônibus ou o metrô, e nota atribuída aos modos de transportes conhecidos.

Após apresentação dos resultados referentes ao transporte público (ônibus e metrô), serão apresentados sequencialmente, também os dados sobre ônibus de turismo e táxi, constituídos inicialmente dos perfis dos usuários dos respectivos modos de transporte.

Para estas modalidades não foram identificados os pontos positivos e negativos, entretanto buscou-se saber se tais indivíduos já haviam utilizado transporte público na cidade em alguma oportunidade, se sabiam que era possível utilizar ônibus ou metrô para visitar o Maracanã e neste caso, a razão que o motivou a não utilizar transporte público para visitar o atrativo.

5.4. Usuários de Ônibus

Conforme mencionado anteriormente este item irá apresentar os dados referentes aos usuários de ônibus. Inicialmente será apresentado o perfil do usuário. Este conjunto de respostas irá conter o gênero, a faixa etária, o grau de instrução, a renda, a região de origem, o meio de hospedagem e o bairro em que se hospedaram na cidade.

Posteriormente serão apresentadas as opiniões dos entrevistados, pontos positivos e negativos da modalidade, e o motivo porque não se usou o metrô para visitar o estádio.

5.4.1. Perfil do usuário

O gráfico abaixo apresenta o gênero dos usuários de ônibus. É possível observar a predominância de pessoas do sexo masculino no total de entrevistados, conforme mostra o gráfico 8.

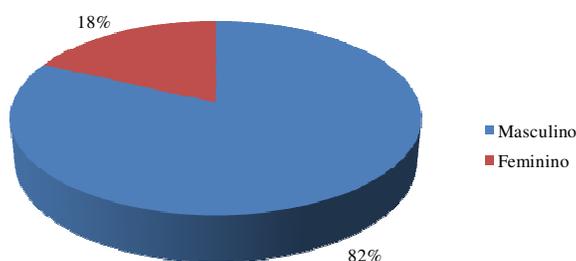


Gráfico 8 – Gênero dos usuários de ônibus

De acordo com a tabela 16, a maioria dos entrevistados que utilizou ônibus possui entre 26 e 35 anos. Nota-se que poucas pessoas com idade acima de 45 anos utilizaram esta modalidade.

Tabela 16 – Faixa etária dos usuários de ônibus

Faixa Etária	Entrevistados	%
18 a 25 anos	29	29%
26 a 35 anos	39	39%
36 a 45 anos	24	24%
46 a 60 anos	8	8%
Total	100	100%

Através do gráfico 9 é possível conhecer o grau de instrução dos usuários da modalidade em foco. Nota-se a igualdade entre pessoas com Nível Superior Completo e Incompleto.

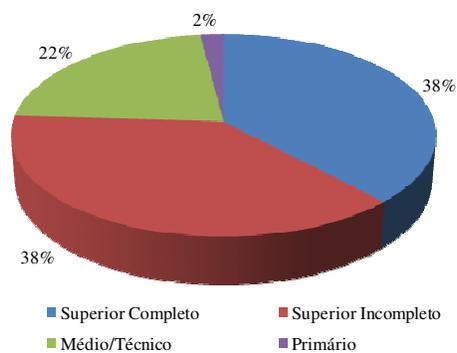


Gráfico 9 – Grau de Instrução dos usuários de ônibus

Para conhecer a renda dos entrevistados, foram criadas faixas salariais variando entre 2 e 20 salários mínimos, conforme se pode ver no gráfico abaixo.

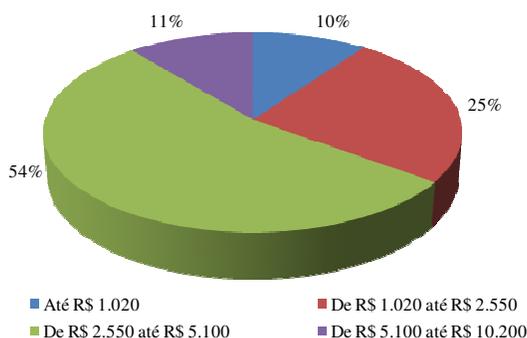


Gráfico 10 – Renda dos usuários de ônibus

Observa-se que do total de usuários de ônibus, 54% possui renda entre 5 e 10 salários mínimos enquanto 25% se encontra na faixa entre 2 e 5 salários mínimos.

Através da tabela abaixo é possível observar a região de origem dos entrevistados que utilizaram o ônibus. Percebe-se a predominância de pessoas procedentes da Região Sudeste no total de entrevistados.

Tabela 17 – Entrevistados por Região

Região	Entrevistados	%
Sudeste	56	56%
Nordeste	25	25%
Sul	11	11%
Norte	5	5%
Centro-Oeste	3	3%
Total	100	100%

O gráfico 11, mostra o número de pessoas que acompanharam o usuário de ônibus na viagem à Cidade do Rio de Janeiro. Percebe-se que em 52% dos casos, o entrevistado optou por viajar acompanhado de no mínimo uma pessoa.

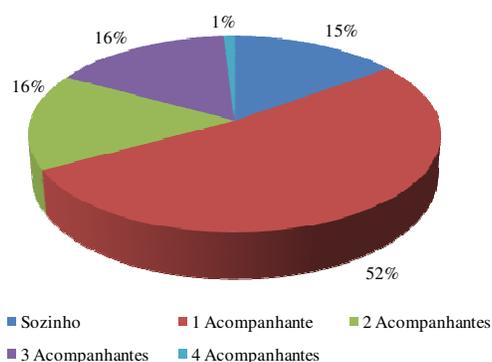


Gráfico 11 – Número de acompanhantes dos usuários de ônibus

De acordo com os dados da pesquisa, constatou-se que 63% dos usuários de ônibus se hospedaram em casa de parentes e amigos, enquanto 31% optaram pelos hotéis.

Tabela 18 – Entrevistados por Meio de Hospedagem

Meio de Hospedagem	Entrevistados	%
Parentes/Amigos	63	63%
Hotel	31	31%
Albergue	4	4%
Outro	2	2%
Total	100	100%

Destaca-se a importância desta informação, tendo em vista o quantitativo de turistas hospedados em casa de parentes e amigos, pois se sabe que a Riotur não contabiliza estas pessoas nas estatísticas oficiais de turismo. Ressalta-se ainda que a tabela acima apresenta resultado expressivo referente a este tipo de hospedagem, o que demonstra a necessidade de se conhecer melhor o segmento de turistas que se hospedam em casa de parentes e amigos.

A tabela a seguir mostra os bairros em que os usuários de ônibus se hospedaram durante sua permanência na Cidade. Conforme se vê, o Flamengo foi o bairro mais utilizado.

Tabela 19 – Bairro dos Entrevistados

Bairro	Entrevistados	%
Flamengo	28	28%
Copacabana	18	18%
Laranjeiras	15	15%
Tijuca	14	14%
Botafogo	9	9%
Barra	6	6%
Outros	10	10
Total	100	100%

Ressalta-se que o bairro do Flamengo possui variados tipos de meios de hospedagem a um custo tradicionalmente inferior aos de Copacabana, normalmente bairro de preferência dos turistas que visitam a cidade do Rio de Janeiro.

Ressalta-se também que este bairro, está localizado próximo aos mais famosos pontos turísticos da cidade, Pão de Açúcar e Corcovado, além de se encontrar em uma região de farta oferta de transporte público, sendo atendido por ônibus, metrô e vans. Existem ainda diversas linhas de ônibus que trafegam ao longo do bairro e que circulam próximo ao Estádio, favorecendo a escolha dos turistas por este modo de transporte.

As razões apresentadas acima auxiliam na compreensão do motivo porque os turistas hospedados no Flamengo optaram pelo ônibus urbano para visitar o Maracanã.

Após a apresentação do perfil dos usuários de ônibus, pode-se concluir que tais visitantes são na maioria homens, com idade entre 26 e 35 anos, e possuem renda aproximada entre 5 e 10 salários mínimos. Quanto à escolaridade, existe igualdade entre os que já concluíram e os que não concluíram o Nível Superior. Por fim, constatou-se que os entrevistados viajaram acompanhados de no mínimo uma pessoa.

A seguir, serão apresentadas as opiniões dos usuários sobre o modo utilizado e a nota atribuída a todas as modalidades usadas durante sua permanência na cidade. Posteriormente serão apresentados os pontos positivos e negativos observados no ônibus, e por fim as razões porque o metrô não foi utilizado para visitar o Maracanã.

5.4.2. Opiniões dos entrevistados

Quatro conjuntos de perguntas foram feitos para os usuários (itens 5, 9, 10 e 11 do Formulário) com vista à bem compreender a opinião sobre o próprio modo utilizado (no caso o ônibus), os pontos considerados positivos e negativos neste modo e a razão de não haver escolhido o outro modo de transporte público em realce, no caso o metrô.

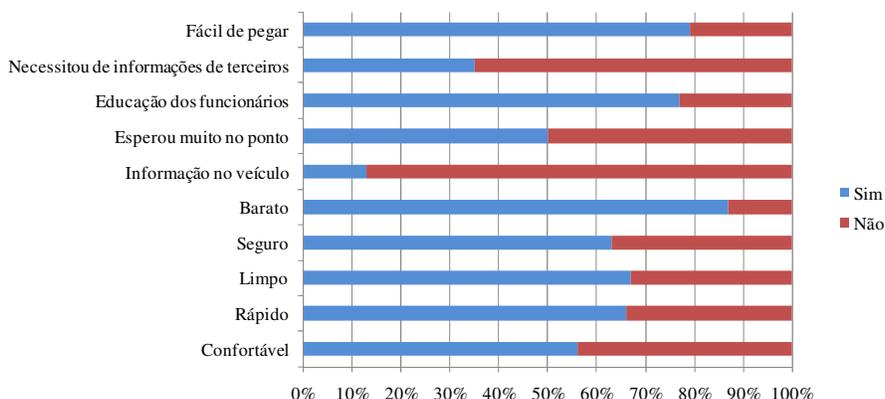
Primeiramente, foi perguntada a opinião dos usuários de ônibus quanto o modo utilizado. Para estas perguntas, a resposta deveria ser somente sim ou não. Ressalta-se que a tabela 20 apresenta os itens na ordem em que foram perguntadas aos turistas no momento da entrevista, ou seja, conforme está disposto no questionário.

Tabela 20 – Opinião dos usuários de ônibus sobre o ônibus

Variáveis	Sim	Não
Confortável	56	44
Rápido	66	34
Limpo	67	33
Seguro	63	37
Barato	87	13
Informação no veículo	13	87
Esperou muito no ponto	50	50
Educação dos funcionários	77	23
Não necessitou de informações de terceiros (*)	35	65
Fácil de pegar	79	21

(*) No questionário a pergunta foi feita de forma inversa, (Necessitou de informações de terceiros?) optou-se por inverter na tabulação de modo a que o conceito positivo tivesse sempre resposta sim.

Gráfico 12 – Opinião dos usuários de ônibus sobre o ônibus



É possível extrair da tabela e do gráfico anterior, alguns resultados relevantes para a seqüência do estudo.

Respostas Afirmativas

- Há clara predominância de usuários satisfeitos com o valor da tarifa do ônibus;
- Mais de 3/4 dos usuários achou fácil pegar o ônibus;
- 77% dos entrevistados elogiaram a educação dos funcionários dos ônibus;
- 67% dos usuários de ônibus acharam o veículo limpo;
- 2/3 dos usuários de ônibus acharam o transporte rápido;
- 63% dos usuários de ônibus acharam a modalidade segura.

Respostas Negativas

- Há falta de informação turística no interior dos veículos;
- 2/3 dos entrevistados necessitaram de ajuda de terceiros para concluir sua viagem;
- Metade dos entrevistados afirmou ter esperado muito tempo no ponto de ônibus pela chegada do veículo.

Talvez a informação de maior relevância a se extrair dessa tabela seja o fato de que, embora a maioria dos turistas usuários de ônibus tenha opinado positivamente sobre esse serviço, dois fatores negativos chamam atenção:

- a) 87% dos entrevistados reclamarem da falta de informação turística nos veículos.
- b) 65% dos entrevistados afirmarem ter sido necessário recorrer a terceiros para obter informações sobre como realizar a viagem até o estádio.

De fato, estes indicadores demonstram a necessidade de planejamento e criação de políticas públicas voltadas para área de informação turística em toda infra-estrutura de transportes, principalmente porque que a cidade sediará a Copa do Mundo 2014 e as Olimpíadas 2016.

A tabela abaixo mostra o quantitativo de entrevistados usuários de ônibus, por modo e nota atribuída. Ressalta-se que além do ônibus, outras modalidades foram usadas pelos

entrevistados durante sua permanência na cidade, entretanto, como se pode notar, alguns modos foram menos utilizados do que outros.

Tabela 21 – Quantitativo de usuários de ônibus por modo e nota atribuída

Nota Atribuída	Entrevistados por Modo				
	Ônibus	Metrô	Táxi	Trem	Van
10	-	-	3	-	-
9	-	2	3	-	-
8	9	12	17	-	-
7	32	22	2	-	1
6	47	29	4	1	1
5	12	8	-	-	-
4	-	3	-	-	-
3	-	-	-	-	-
2	-	-	-	1	-
1	-	-	-	-	-
0	-	-	-	-	-
Total	100	76	29	2	2
Média	6,38	6,50	7,97	4,00	6,50

É possível destacar da tabela acima alguns resultados relevantes referentes à nota atribuída aos modos de transporte da Cidade.

- A nota média atribuída ao metrô pouco se diferencia da de ônibus.
- 76 usuários de ônibus utilizaram também o metrô em algum deslocamento na cidade;
- Embora pouco menos de 1/3 dos usuários de ônibus tenha utilizado táxi, esta foi a modalidade com a maior média na avaliação dos entrevistados.

Percebe-se através das notas atribuídas pelos usuários de ônibus, que de certa forma, a média obtida (6,38) converge com as opiniões manifestadas na pergunta anterior, na qual, do total de respostas 60% eram positivas.

Nota-se também que o serviço de táxi recebeu excelentes notas, embora poucos usuários de ônibus tenham utilizado o serviço.

Como terceiro elemento da análise, são apresentados os dados relativos à preferência de uso do modo. Primeiramente os pontos positivos que o usuário enxerga no ônibus, em

seguida, os negativos, e por fim, a razão porque não utilizou o metrô para acessar o atrativo turístico.

Para melhor identificar os pontos positivos e negativos da modalidade, permitiu-se ao entrevistado optar por mais de uma resposta dentre as apresentadas no questionário, razão porque o total ultrapassa 100, efetivamente, alcança 235 respostas. Na tabela 22 os dados são apresentados em ordem decrescente de preferência.

Tabela 22 – Pontos Positivos do Ônibus

Pontos Positivos	Entrevistados
Tempo de Viagem	59
Tarifa	57
Conveniência	31
Tempo de Espera	25
Bom Atendimento	23
Conforto	16
Higiene	14
Outros	10
Total	235

Percebe-se que os principais pontos positivos da modalidade foram o Tempo de Viagem (59), o Valor da Tarifa (57) e a Conveniência (31).

A tabela abaixo mostra os pontos negativos observados pelos usuários do ônibus urbano.

Tabela 23 – Pontos Negativos do Ônibus

Pontos Negativos	Entrevistados
Falta de Informação	53
Tempo de Espera	41
Segurança Civil	40
Tempo de Viagem	30
Conforto	26
Veículo Lotado	23
Conveniência	8
Outros	10
Total	231

Nota-se que a Falta de Informação é claramente o principal ponto negativo da modalidade, seguido do Tempo de Espera e da Falta de Segurança Civil. Neste caso, ressalta-se que a falta de informação mencionada na tabela acima se refere às linhas de

ônibus, ou seja, não há informação para o visitante sobre as linhas que realizam a viagem até o Maracanã.

Conforme acontece em diversos países, poderia ser disponibilizado aos turistas, um guia contendo os serviços de transporte público da cidade, minimizando assim os problemas referentes à falta de informação.

Os variados tipos de informação que o turista necessita e muitas vezes não encontra, seja sobre as linhas de ônibus ou no interior dos veículos, dificultam sua mobilidade, e faz com que o Transporte Público seja pouco utilizado por turistas. Consequentemente as empresas de ônibus deixam de arrecadar significativa quantia com este segmento de usuários, considerando o quantitativo de turistas que a cidade recebe anualmente.

Outro item a ser destacado, é o tempo de espera nos pontos de parada. A tabela 23 mostra que 41% dos entrevistados mencionaram este item, indicando a necessidade do *headway* entre as linhas de ônibus ser revisado e fiscalizado pelo poder concedente.

Embora a segurança civil, apontada por 40% dos entrevistados como um ponto negativo reflita também o momento de insegurança vivido pela população carioca, pode-se dizer que este fato não se trata especificamente de um caso isolado de transporte, mas sim da necessidade de políticas públicas voltadas para área de segurança.

Entende-se que de uma forma geral, este fator não foi determinante para afastar os visitantes do uso desta modalidade, entretanto sabe-se que é um ponto que necessita de melhorias por parte das autoridades públicas, não apenas nos transportes, mas na cidade como um todo.

Após apresentar os dados relativos à preferência de uso do modo, ou seja, pontos positivos e negativos da modalidade serão apresentados a seguir, as razões porque não foi utilizado o metrô para visitar o Maracanã.

É importante ressaltar que o metrô dispõe de uma estação em frente ao estádio, que atende não apenas a população em deslocamentos pendulares, mas também a demanda oriunda de dias de jogos e eventos realizados no Maracanã, ainda que o sistema seja operado com horários e *headway* diferenciados.

Tabela 24 – Razão de não Utilizar o Metrô

Motivo	Entrevistados
Conveniência	67
Tempo de Espera	41
Má Reputação	30
Tarifa	29
Tempo de Viagem	25
Falta de Segurança de chegar ao destino	20
Falta de Informação	14
Conforto	11
Outros	7
Total	244

A tabela acima mostra que a Conveniência foi a razão principal porque o metrô não foi utilizado, seguido do Tempo de Espera e da Má Reputação da modalidade.

Possivelmente, a distância a ser caminhada entre a Estação Maracanã e o Estádio, seja uma das razões da Conveniência ter sido indicada como principal motivo da escolha do modo, uma vez que é de conhecimento público que o trecho não goza de ampla segurança.

Para melhor compreender porque a Conveniência é o motivo principal da escolha do ônibus em detrimento ao metrô, são necessárias novas pesquisas e estudos que aprofundem o caso. Não se pretende nesta dissertação aprofundar em apenas um problema específico, pois o objetivo central do presente estudo é conhecer quais os problemas que o turista observa no transporte público em sua visita ao Maracanã.

Entretanto, nada impede que futuros estudos abordem os problemas identificados nesta dissertação e aprofundem o caso, com vistas a melhorar o serviço oferecido aos usuários destas modalidades e contribuir para políticas de desenvolvimento no setor.

5.5. Usuários de Metrô

Conforme mencionado anteriormente, este item irá apresentar os dados referentes aos usuários de metrô. Inicialmente será apresentado o perfil do usuário. Este conjunto de respostas irá conter o gênero, a faixa etária, o grau de instrução, a renda, a região de origem, o meio de hospedagem e o bairro em que se hospedaram na cidade.

Em sequência, serão apresentadas as opiniões dos entrevistados, pontos positivos e negativos da modalidade, e o motivo porque estes usuários não utilizaram ônibus para visitar o Maracanã.

5.5.1. Perfil do usuário

O gráfico abaixo mostra o gênero dos usuários de metrô. Nota-se que a diferença entre homens e mulheres não é tão grande quanto no transporte urbano (82% - 18%).

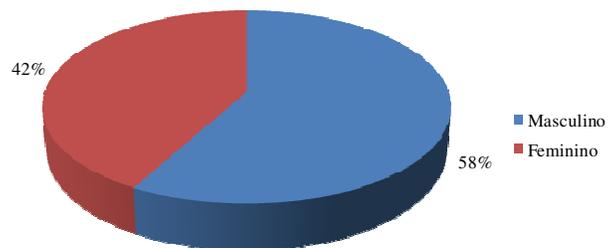


Gráfico 13 – Gênero dos usuários de metrô

De acordo com a tabela 25, a maioria dos entrevistados que utilizou o metrô está na faixa etária entre 26 e 35 anos.

Tabela 25 – Faixa Etária dos usuários de metrô

Faixa Etária	Entrevistados	%
18 a 25 anos	35	35%
26 a 35 anos	42	42%
36 a 45 anos	14	14%
46 a 60 anos	9	9%
Total	100	100%

A tabela acima mostra que o metrô foi mais utilizado por pessoas com idade entre 18 e 35 anos do que o ônibus urbano.

Através do gráfico 14, é possível conhecer o grau de instrução dos usuários da modalidade em foco. Nota-se que 43% dos usuários de metrô já concluíram o Nível Superior.

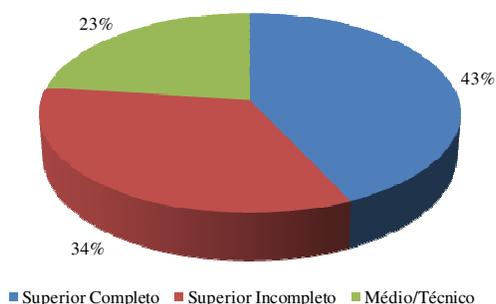


Gráfico 14 – Grau de Instrução dos usuários de metrô

O gráfico abaixo mostra a renda dos usuários de metrô. Observa-se que 1/3 possuem renda entre 2 e 5 salários mínimos, e 58% entre 5 e 10 salários mínimos.

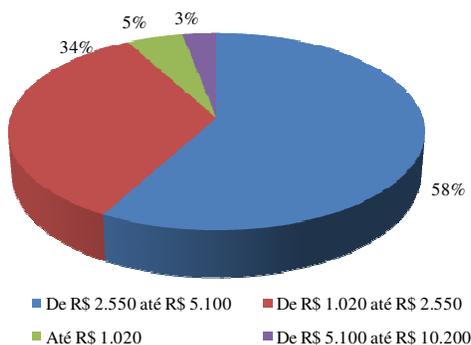


Gráfico 15 – Renda dos usuários de metrô

A tabela 26 mostra a origem dos usuários do metrô. Conforme constatado nas análises referente aos usuários de ônibus, predominam-se as pessoas da Região Sudeste.

Tabela 26 – Entrevistados por Região

Região	Entrevistados	%
Sudeste	60	60%
Nordeste	23	23%
Sul	9	9%
Centro-Oeste	5	5%
Norte	3	3%
Total	100	100%

O gráfico 16, mostra a quantidade de pessoas que acompanharam os usuários de metrô na viagem à Cidade do Rio de Janeiro. Percebe-se que a maioria preferiu viajar acompanhado.

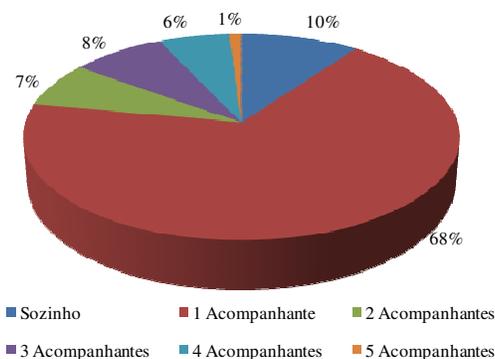


Gráfico 16 – Número de acompanhantes dos usuários de metrô

De acordo com a pesquisa, foi constatado que 51% dos usuários de metrô se hospedaram em casa de parentes e amigos, enquanto 48% optaram por hotel, conforme se vê abaixo.

Tabela 27 – Entrevistados por Meio de Hospedagem

Meio de Hospedagem	Entrevistados	%
Parentes/Amigos	51	51%
Hotel	48	48%
Albergue	1	1%
Total	100	100%

Grande parte dos usuários de metrô assim como os de ônibus, optou por casa de parentes e amigos. Ressalta-se novamente a importância desta informação, para que turistas hospedados nestes meios de hospedagem possam ser contabilizados e passem a fazer parte da estatística oficial de turismo da Cidade.

A tabela 28 mostra o bairro em que os usuários de metrô se hospedaram. Percebe-se que Copacabana e Flamengo correspondem a mais de 50% da preferência dos entrevistados.

Tabela 28 – Bairro dos Entrevistados

Bairro	Entrevistados	%
Copacabana	34	34%
Flamengo	21	21%
Tijuca	10	10%
Ipanema	7	7%
Botafogo	7	7%
Laranjeiras	2	2%
Outros	19	19%
Total	100	100%

Ressalta-se que Copacabana é o bairro com mais estações metroviárias na cidade, possibilitando ao usuário acessar a modalidade em diversos pontos do bairro. Ao comparar a tabela acima com a tabela 19, referente ao bairro em que os usuários de ônibus se hospedaram, percebe-se que enquanto 15% dos usuários do transporte rodoviário se hospedaram em Laranjeiras, apenas 2% dos usuários de metrô, optaram por este bairro.

Neste caso, destaca-se a existência de diversas linhas de ônibus que circulam por Laranjeiras e passam pelo Maracanã. Dependendo do ponto de Laranjeiras em que o turista estiver, a caminhada até a estação metroviária mais próxima (Estação Largo do Machado) pode ser bastante longa, influenciando na escolha da modalidade.

Após a apresentação do perfil dos usuários de metrô, pode-se concluir que tais visitantes são na maioria homens, com idade entre 18 e 35 anos e possuem renda aproximadamente entre 5 e 10 salários mínimos. Há predominância de indivíduos que já concluíram o Nível Superior de ensino, e a maioria dos entrevistados viajou ao Rio de Janeiro acompanhado de uma pessoa.

A seguir, serão apresentadas as opiniões dos usuários sobre o modo utilizado, e a nota atribuída a todas as modalidades usadas durante sua permanência na cidade. Posteriormente serão apresentados os pontos positivos e negativos observados no metrô, e por fim as razões porque estes usuários não utilizaram o ônibus para visitar o Maracanã.

5.5.2. Opiniões dos entrevistados

Quatro conjuntos de perguntas foram feitos para os usuários (itens 5, 6, 7 e 8 do Formulário) com vista à bem compreender a opinião sobre o próprio modo utilizado (no caso metrô), os pontos considerados positivos e negativos neste modo, e a razão de não haver escolhido o outro modo de transporte público em realce, no caso o ônibus.

Primeiramente, foi perguntada a opinião dos usuários de ônibus quanto o modo utilizado. Para estas perguntas, a resposta deveria ser somente sim ou não. Ressalta-se que a tabela 29 apresenta os itens na ordem em que foram perguntadas aos turistas no momento da entrevista, ou seja, conforme está disposto no questionário.

Tabela 29 – Opinião dos entrevistados usuários de metrô sobre o metrô

Variáveis	Sim	Não
Confortável	68	32
Rápido	62	38
Limpo	83	17
Seguro	95	5
Barato	31	69
Informação no veículo	92	8
Esperou muito no ponto ²	75	25
Educação dos funcionários	62	38
Não necessitou de informações de terceiros (*)	60	40
Fácil de pegar	52	48

(*) No questionário a pergunta foi feita de forma inversa, (Necessitou de informações de terceiros?) optou-se por inverter na tabulação de modo a que o conceito positivo tivesse sempre resposta seja sim.

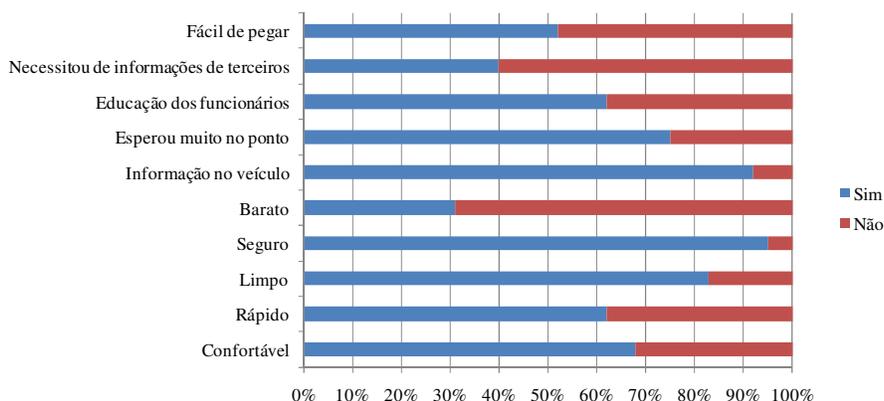


Gráfico 17 – Opinião dos usuários de metrô sobre o metrô

² A pesquisa de campo foi realizada após a implantação da nova linha 2 do Metrô, o que pode ter contribuído para o alto índice de reclamações referentes ao Tempo de Espera.

É possível extrair da tabela e do gráfico anterior, alguns resultados relevantes para a seqüência do estudo.

Respostas Afirmativas

- Há clara predominância de usuários satisfeitos com a segurança da modalidade;
- 92% dos usuários estão satisfeitos com o nível de informação existente na modalidade;
- 83% dos entrevistados acharam o metrô limpo;
- 68% dos entrevistados acharam o metrô confortável.

Respostas Negativas

- 3/4 dos usuários afirmaram ter esperado muito tempo pelo veículo;
- 69% dos entrevistados acharam o valor da tarifa elevado;
- 60% dos entrevistados necessitaram de informações de terceiros para chegar ao estádio após desembarque da estação;

Possivelmente, a informação de maior relevância a se extrair dessa tabela seja o fato de que, embora a maioria dos turistas usuários de metrô tenha opinado positivamente sobre esse serviço, dois fatores negativos chamam atenção:

- a) 75% dos entrevistados reclamarem do tempo de espera pelo veículo e;
- b) 69% dos entrevistados reclamarem do valor tarifário.

Percebe-se que embora os entrevistados considerem o metrô um modo de transporte seguro, limpo, confortável e com bastante informação, ainda assim acham que a tarifa cobrada pela concessionária é alta, além de demonstrarem claramente sua insatisfação com o tempo de espera nas plataformas de embarque.

Ao comparar as tabelas 29 e 20, referente à opinião dos usuários de metrô e ônibus respectivamente, é possível observar que:

- Enquanto 87% dos usuários de ônibus acharam a tarifa da modalidade barata, para 69 % dos usuários de metrô, a tarifa praticada pelo sistema é cara;

- Enquanto 92% dos usuários de metrô encontraram bastante informação nos vagões, para 87% dos usuários de ônibus, a informação no veículo é insuficiente;
- Os entrevistados tiveram mais facilidade para embarcar no ônibus (79%) do que no metrô (52%);
- Houve mais usuários insatisfeitos com o tempo de espera do metrô (75%) do que insatisfeitos com a espera do ônibus (50%)
- Em ambas as modalidades, mais de 60% dos usuários necessitaram de informações de terceiros para completar sua viagem.

De fato, sabe-se que a concessionária que administra o metrô tem investido em melhorias e na otimização do sistema, entretanto ao observar a opinião dos usuários da modalidade, nota-se que questões referentes ao valor da tarifa, o *headway*, e a necessidade de informações de terceiros para complementar a viagem, ainda deixam parcela dos usuários insatisfeitos com o serviço.

A tabela 30 mostra o quantitativo de entrevistados usuários de metrô por modo e nota atribuída. Como se vê abaixo, tais usuários utilizaram também outros modos além do metrô.

Tabela 30 – Quantitativo de usuários de metrô por modo e nota atribuída

Nota Atribuída	Entrevistados por Modo			
	Ônibus	Metrô	Táxi	Van
10	-	4	-	-
9	-	2	4	-
8	12	20	5	1
7	29	38	5	2
6	26	26	6	2
5	9	10	-	6
4	3	-	-	-
3	-	-	-	-
2	-	-	-	-
1	-	-	-	-
0	-	-	-	-
Total	79	100	20	11
Média	6,48	6,90	7,35	5,82

É possível destacar da tabela acima alguns resultados relevantes referentes à nota atribuída pelos usuários de metrô aos modos de transporte da Cidade.

- A nota média atribuída ao metrô é superior a do ônibus;
- 79 usuários de metrô utilizaram também o ônibus em algum deslocamento;
- Somente 11% dos usuários de metrô também utilizaram van.

Percebe-se através das notas atribuídas pelos usuários de metrô, que de certa forma a média obtida (6,90) converge com as opiniões manifestadas na pergunta anterior, na qual, do total de respostas 70% eram positivas.

Como terceiro elemento da análise será apresentado os dados relativos à preferência de uso do modo. Primeiramente os pontos positivos que o usuário enxerga no metrô, em seguida, os pontos negativos, e por fim, a razão porque não utilizou o ônibus para acessar o atrativo turístico.

Para melhor identificar os pontos positivos e negativos da modalidade, permitiu-se ao entrevistado optar por mais de uma resposta dentre as apresentadas no questionário, razão porque o total ultrapassa 100, efetivamente, alcança 249 respostas. Na tabela 31 os dados são apresentados em ordem decrescente de preferência.

Tabela 31 – Pontos Positivos do Metrô

Pontos Positivos	Entrevistados
Tempo de Viagem	50
Segurança Civil	44
Conforto	33
Higiene	32
Informação	31
Segurança de Chegar ao Destino	28
Bom Atendimento	10
Conveniência	7
Outros	14
Total	249

Ao observar a tabela acima, percebe-se que os principais pontos positivos da modalidade foram o Tempo de Viagem (50), a Segurança Civil (44), e a Higiene (33). Nota-se que, novamente o item mais assinalado foi o Tempo de Viagem, assim como também já havia acontecido com o ônibus urbano.

Diferente do ônibus, onde itens como Higiene e Conforto foram pouco mencionados pelos usuários, no metrô 1/3 dos entrevistados assinalaram estes itens como pontos positivos da modalidade.

Embora exista uma Estação Metroviária próxima ao estádio, a Conveniência, não foi vista positivamente pelos usuários de metrô. Ressalta-se que este item foi o terceiro ponto positivo mais assinalado no transporte urbano pelos usuários de ônibus.

Abaixo, a tabela 32 mostra os pontos negativos observados pelos usuários do metrô.

Tabela 32 – Pontos Negativos do Metrô

Pontos Negativos	Entrevistados
Tempo de Espera	76
Fila para comprar bilhete	48
Veículo Lotado	47
Tarifa	45
Tempo de Viagem	32
Conveniência	23
Baldeação	22
Conforto	19
Outros	8
Total	320

Nota-se que o Tempo de Espera³ é claramente o principal ponto negativo da modalidade, seguido da Fila para Comprar o Bilhete e do Veículo Lotado. De fato, o Tempo de Espera na plataforma é também alvo da reclamação constante dos usuários cativos do sistema.

Ao comparar os pontos negativos de ônibus e metrô, constatou-se que:

- A Falta de Informação é um problema maior para os usuários do ônibus urbano;
- O Tempo de Espera foi o grande problema dos usuários de metrô, embora bastante criticado também pelos usuários de ônibus;
- 47 usuários de metrô assinalaram a Lotação do Veículo como ponto negativo enquanto apenas 23 usuários de ônibus mencionaram este item;

³ Pesquisa de campo realizada após a implantação da nova linha 2 do Metrô.

- Em ambos os modos, o Tempo de Viagem foi apontado como ponto negativo por aproximadamente 1/3 dos entrevistados;
- Aproximadamente 1/4 dos usuários de metrô apontaram a Conveniência como ponto negativo da modalidade enquanto apenas oito usuários de ônibus assinalaram o item.

Os resultados da tabela 32 mostram que, os constantes problemas na modalidade, vivenciados pelo carioca no seu dia a dia, são praticamente os mesmos vivenciados pelos visitantes do Maracanã que optaram pelo metrô. Destaca-se a importância desta informação, considerando que o deslocamento dos turistas não é pendular, mas eventual, em horários variados durante o dia.

Após apresentar os dados relativos a preferência de uso do modo, ou seja, pontos positivos e negativos da modalidade, serão apresentados a seguir as razões porque não foi utilizado o ônibus para visitar o Maracanã.

Tabela 33 – Razão de não Utilizar o Ônibus

Motivo	Entrevistados
Segurança civil	79
Má Reputação	67
Falta de Segurança de chegar ao destino	59
Tempo de Viagem	42
Tempo de Espera	27
Falta de Informação	24
Conforto	24
Conveniência	22
Outros	3
Total	347

Nota-se que as razões principais para que o ônibus não fosse utilizado na visita ao estádio foram a Segurança Civil (79), a Má Reputação (67) e a Falta de Segurança de Chegar ao Destino (59).

De fato, ao comparar com o sistema de transporte urbano, onde há pouco policiamento, o sistema metroviário leva vantagem, uma vez que conta com serviço de segurança especializado, efetuado pelos guardas do próprio metrô.

Ressalta-se que os três principais motivos da escolha do modo estão relacionados à sensação de falta de segurança existente na cidade, vivida tanto pelos habitantes quanto pelos turistas que visitaram o estádio.

5.6. Usuários de Ônibus de Turismo

Conforme mencionado anteriormente este item irá apresentar os dados referentes aos usuários de ônibus de turismo. Inicialmente será apresentado o perfil do usuário. Este conjunto de respostas irá conter o gênero, a faixa etária, o grau de instrução, a renda, a região de origem, o meio de hospedagem e o bairro em que se hospedaram na cidade.

Posteriormente, será mostrado se tais usuários já haviam utilizado o transporte público em outra visita a cidade e se sabiam que era possível se deslocar até o Maracanã utilizando ônibus ou metrô. Por fim, será identificada também a razão de não utilizar o transporte público para visitar o estádio.

5.6.1. Perfil do usuário

O gráfico 18, mostra a divisão dos usuários de ônibus de turismo por gênero. Conforme esperado, a maioria dos usuários são homens.

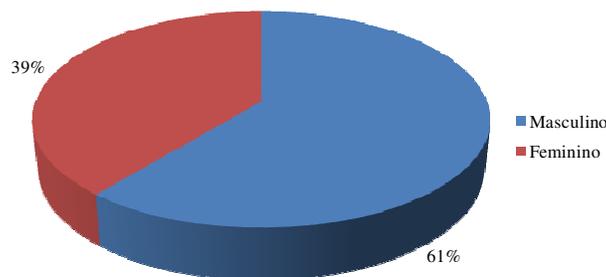


Gráfico 18 – Gênero dos usuários de ônibus de turismo

A tabela abaixo apresenta a faixa etária dos usuários de ônibus de turismo. Nota-se a predominância de pessoas com idade entre 26 e 45 anos.

Tabela 34 – Faixa etária dos usuários de ônibus de turismo

Faixa Etária	Entrevistados	%
18 a 25 anos	4	4,0%
26 a 35 anos	45	45,0%
36 a 45 anos	35	35,0%
46 a 60 anos	16	16,0%
Total	100	100,0%

De acordo com o gráfico 19, 3/4 dos usuários de ônibus de turismo já concluíram o Nível Superior.

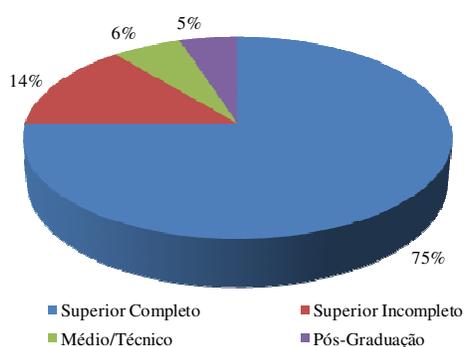


Gráfico 19 – Grau de Instrução dos usuários de ônibus de turismo

O gráfico 20 mostra a renda dos usuários da modalidade. Percebe-se que grande parte dos entrevistados possui renda entre 5 e 20 salários mínimos.

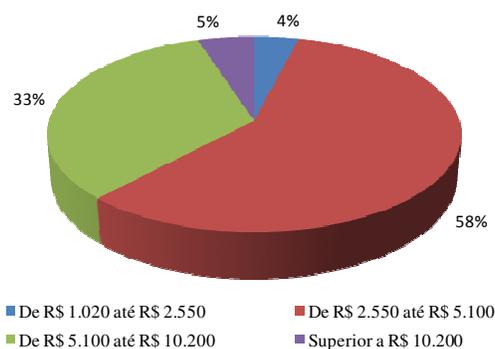


Gráfico 20 – Renda dos usuários de ônibus de turismo

Diferente dos usuários que optaram pelo transporte público, nesta modalidade a maioria dos indivíduos é proveniente da região Nordeste, conforme se pode ver abaixo.

Tabela 35 – Entrevistados por Região

Região	Entrevistados	%
Nordeste	32	32,0%
Sudeste	31	31,0%
Sul	21	21,0%
Norte	9	9,0%
Centro-Oeste	7	7,0%
Total	100	100,0%

Abaixo é possível conhecer o número de pessoas que acompanhou o usuário do ônibus de turismo na viagem ao Rio de Janeiro. Nota-se que 51% dos entrevistados viajaram acompanhados de ao menos uma pessoa.

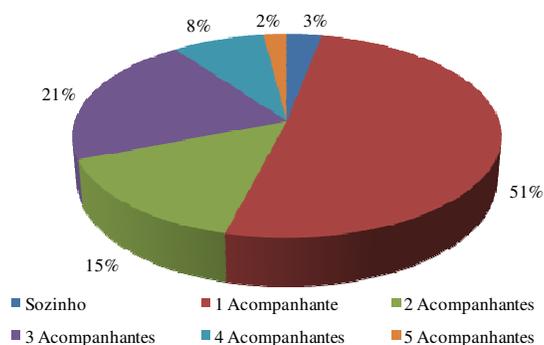


Gráfico 21 – Número de acompanhantes dos usuários de ônibus de turismo

As análises mostraram que 94% dos usuários da modalidade se hospedaram em hotéis, diferente dos usuários de transporte público que na maioria dos casos, optaram pela casa de parentes e amigos.

Tabela 36 – Entrevistados por Meio de Hospedagem

Meio de Hospedagem	Entrevistados	%
Hotel	94	94%
Parentes/Amigos	6	6%
Total	100	100%

Conforme apresenta a tabela abaixo, Copacabana e a Barra foram os bairros com maior número de usuários de ônibus de turismo hospedados, correspondendo a 54% do total.

Tabela 37 – Bairro dos Entrevistados

Bairro	Entrevistados	%
Copacabana	44	44%
Barra	30	30%
Ipanema	18	18%
Flamengo	4	4%
Outros	4	4%
Total	100	100%

O percentual de pessoas hospedadas na Barra mostra a facilidade obtida com o serviço de transporte turístico, possibilitando o embarque na porta do hotel e o desembarque diretamente no estacionamento do Maracanã, evitando problemas como a falta segurança de chegar ao local.

De acordo como o perfil dos usuários de ônibus de turismo é possível concluir, que são na maioria homens, oriundos da região Nordeste, com idade entre 26 e 45 anos, tendo concluído a graduação. A renda varia entre 5 e 10 salários mínimos, e a metade dos entrevistados viajou acompanhada de uma pessoa.

Após conhecer o perfil dos usuários da modalidade, buscou-se saber se já haviam utilizado o transporte público da cidade, e se sabiam que era possível utilizá-lo para visitar o Maracanã. Posteriormente, identificou-se também porque o transporte público não foi usado na visita.

Os resultados obtidos através destas análises serão apresentados no item a seguir, onde será possível conhecer a opinião dos usuários de ônibus de turismo referentes ao serviço de transporte da cidade. Também será possível conhecer a nota atribuída às modalidades utilizadas no período de sua estadia.

5.6.2. Opiniões dos entrevistados

De acordo com as análises efetuadas, constatou-se que 55% do total de usuários de ônibus de turismo, já haviam utilizado o transporte público na cidade antes de visitar o Maracanã.

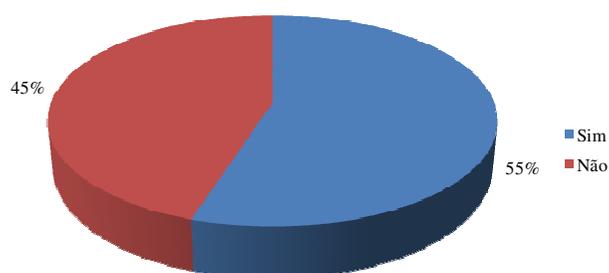


Gráfico 22 – Já utilizou o transporte público anteriormente?

Dos usuários que afirmaram já ter utilizado o transporte público, 22% usaram os dois modos (ônibus e metrô), 21% apenas o ônibus e 12% somente o metrô.

Foi perguntado aos entrevistados se sabiam que era possível utilizar ônibus ou metrô para visitar o estádio. Conforme se vê, as respostas ficaram divididas igualmente entre os que sabiam e os que não sabiam.

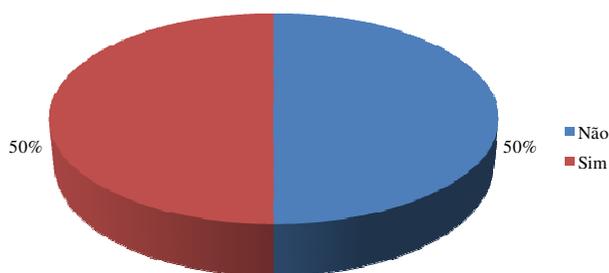


Gráfico 23 – Sabia que era possível utilizar o ônibus ou metrô?

A tabela 38 mostra a razão porque usuários de ônibus de turismo mesmo sabendo, não usaram o transporte público. Para melhor compreender tais razões, permitiu-se ao

entrevistado optar por mais de uma resposta dentre as apresentadas no questionário, razão porque o total ultrapassa 50, efetivamente alcança 51 respostas.

Tabela 38 – Sabia, mas não utilizaram Transporte Público

Razão	Entrevistados
Pacote turístico	46
Conforto	3
Conveniência	1
Falta de segurança de chegar ao destino	1
Total	51

Percebe-se que a clara maioria que sabia mais não utilizou, teve como justificativa a compra de pacote turístico que já englobava o passeio.

A tabela a seguir mostra porque os usuários de ônibus de turismo desconheciam a possibilidade de utilizar o transporte público na visita ao Estádio. Foi permitido ao entrevistado, optar por mais de uma resposta, razão porque o total ultrapassa 50, alcançando efetivamente 53 respostas.

Tabela 39 – Não sabia, por isso não utilizaram Transporte Público

Razão	Entrevistados
Não buscou informação	47
Meio de hospedagem não forneceu	3
Buscou informação, mas não encontrou	2
Outros	1
Total	53

Embora não seja possível afirmar que caso estas pessoas possuíssem as informações necessárias, utilizariam o transporte público para visitar o Maracanã, nota-se novamente que a falta de informação foi o principal fator negativo encontrado nos modos de transporte público da cidade.

A pesquisa mostrou também que 90% dos usuários de ônibus de turismo visitaram outros atrativos turísticos do Rio de Janeiro, entretanto somente 38% usaram o transporte público.

A tabela abaixo apresenta os atrativos visitados pelos usuários de ônibus de turismo, por modo de transporte utilizado. Nota-se que o táxi foi o modo mais utilizado por estes usuários.

Tabela 40 – Atrativos por modo de transporte

Atrativos por modo de transporte	Ônibus	Metrô	Taxi	Total
Pão de Açúcar	10	-	11	21
Praia de Copacabana	3	6	7	16
Lapa/Centro	3	3	6	12
Corcovado	6	-	5	11
Praia de Ipanema/Leblon	4	5	1	10
Outros	1	1	8	10
Sambódromo	-	-	6	6
Barra Shopping	3	-	2	5
Praia da Urca	3	-	-	3
Praia Barra/São Conrado	-	-	2	2
Total	33	15	48	96

Constata-se que o Pão de Açúcar (21), a Praia de Copacabana (16), a Lapa/Centro (12), e o Corcovado (11) foram os atrativos mais visitados. Quanto ao Corcovado, salienta-se a necessidade de complementar a viagem utilizando o Bonde Turístico do Corcovado.

Foi perguntado aos usuários de ônibus de turismo se conseguiram chegar facilmente aos demais atrativos turísticos. O gráfico abaixo mostra que a clara maioria não encontrou dificuldades para alcançar o local desejado.

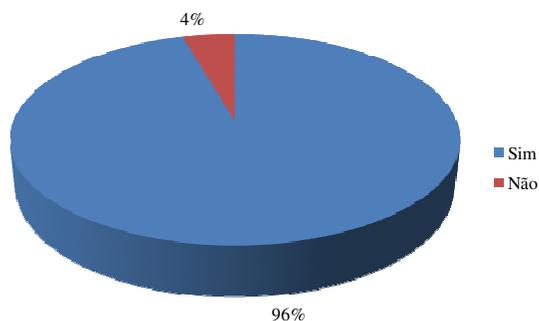


Gráfico 24 – Chegou facilmente?

A tabela 41 apresenta a nota atribuída aos modos de transporte que foram utilizados pelos usuários de ônibus de turismo durante o período de sua permanência na cidade.

Tabela 41 – Nota atribuída aos modos de transporte pelos usuários de ônibus de turismo

Nota Atribuída	Entrevistados por Modo			
	Ônibus	Metrô	Táxi	Van
10,0	-	-	-	-
9,0	1	1	5	1
8,0	8	4	16	-
7,0	14	6	7	-
6,0	13	19	1	-
5,0	4	1	-	-
4,0	2	-	-	-
3,0	-	-	-	-
2,0	-	-	-	-
1,0	1	-	-	-
0,0	-	-	-	-
Total	43	31	29	1
Média	6,47	6,52	7,86	9,00

Destaca-se da tabela acima alguns resultados relevantes referentes à nota atribuída pelos usuários de ônibus de turismo ao serviço de transporte do Rio de Janeiro.

- As notas médias atribuídas pelos usuários de ônibus de turismo ao transporte público (ônibus e metrô) foram superiores as atribuídas pelos usuários de ônibus convencional;
- O ônibus urbano foi o modo mais usado na Cidade por usuários de ônibus de turismo;
- A nota média atribuída ao metrô é superior a do ônibus;

Ao observar a tabela acima, percebe-se que de forma geral os usuários de ônibus de turismo se mostraram satisfeitos com os serviços de transporte do Rio de Janeiro. Constatou também que o serviço de táxi da cidade recebeu boas notas, embora tenha sido utilizado somente por 1/3 dos usuários de ônibus de turismo.

5.7. Usuários de Táxi

Neste item serão apresentados os dados referentes aos usuários de táxi. Inicialmente será apresentado o perfil do usuário. Este conjunto de respostas contém o gênero, a faixa etária, o grau de instrução, a renda, a região de origem, o meio de hospedagem e o bairro em que se hospedaram na cidade.

Após estas análises, será identificado se os usuários de táxi já haviam utilizado o transporte público em outra visita a Cidade. Também será constatado se os entrevistados sabiam que era possível utilizar o transporte público para visitar o Estádio, e porque não o fizeram.

5.7.1. Perfil do usuário

O gráfico a seguir mostra que a clara maioria das pessoas que utilizou táxi na visita ao Maracanã foi do sexo masculino.

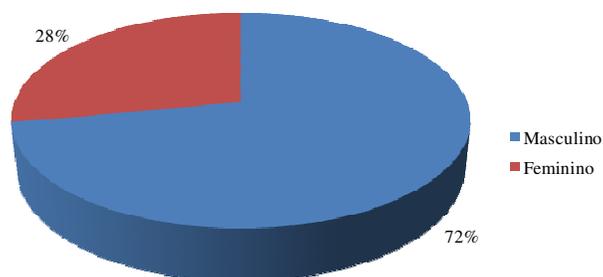


Gráfico 25 – Gênero dos usuários de táxi

Nota-se através da tabela abaixo que grande parte dos usuários de táxi tem entre 26 e 35 anos, assim como no ônibus de turismo. Quando comparado com os usuários de transporte público (ônibus e metrô), percebe-se que para visitar o Maracanã, pessoas a partir de 45 anos preferem a modalidade em foco.

Tabela 42 – Faixa Etária dos usuários de táxi

Faixa Etária	Entrevistados	%
18 a 25 anos	8	8%
26 a 35 anos	44	44%
36 a 45 anos	23	23%
46 a 60 anos	25	25%
Total	100	100%

De acordo com os dados da pesquisa, 70% dos usuários de táxi já concluíram o Nível Superior, conforme se vê no gráfico abaixo.

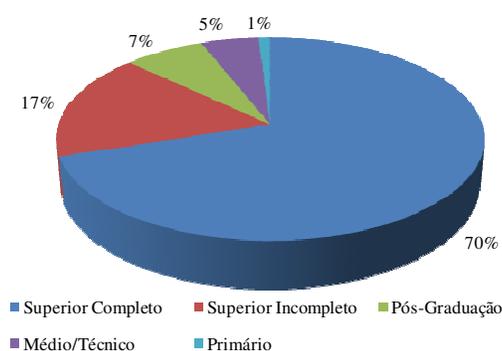


Gráfico 26 – Grau de Instrução dos usuários de táxi

O gráfico 27 mostra a renda dos usuários de táxi. Nota-se que apenas 7% possuem renda entre 2 e 5 salários mínimos enquanto 40% possuem renda entre 10 salários mínimos ou mais.

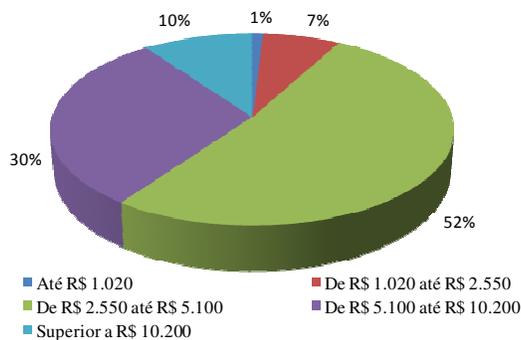


Gráfico 27 – Renda dos usuários de táxi

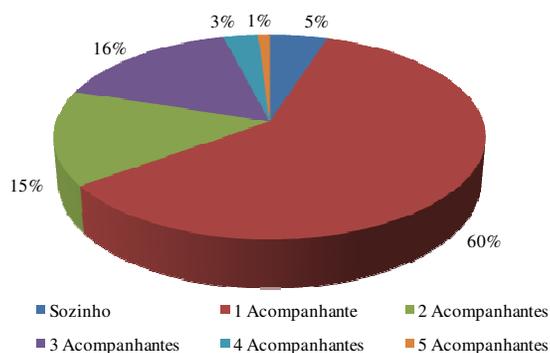
A tabela a seguir mostra que a maioria dos usuários de táxi é proveniente da região Sudeste, conforme se pode observar.

Tabela 43 – Entrevistados por Região

Região	Entrevistados	%
Sudeste	48	48%
Nordeste	29	29%
Sul	11	11%
Centro-Oeste	9	9%
Norte	3	3%
Total	100	100%

Através do gráfico 28, é possível observar o número de acompanhantes do usuário de táxi na visita ao Estádio. Percebe-se que 60% estiveram acompanhados de ao menos uma pessoa.

Gráfico 28 – Número de acompanhantes dos usuários de táxi



De acordo com a pesquisa, a clara maioria dos usuários de táxi (94%), se hospedou em hotel, assim como os usuários de ônibus de turismo. Possivelmente, as pessoas que utilizam este meio de hospedagem, tendem a optar pelo transporte turístico ou táxi.

Tabela 44 – Entrevistados por Meio de Hospedagem

Meio de Hospedagem	Entrevistados	%
Hotel	94	94%
Parentes/Amigos	6	6%
Total	100	100%

Conforme mostra a tabela abaixo, Copacabana e Ipanema foram os bairros com maior número de usuários de táxi hospedados, correspondendo a 62% do total.

Tabela 45 – Bairro dos Entrevistados

Bairro	Entrevistados	%
Copacabana	36	36%
Ipanema	26	26%
Barra	13	13%
Flamengo	7	7%
Tijuca	7	7%
Outros	11	11%
Total	100	100%

É possível concluir após apresentar o perfil do usuário de táxi que tais indivíduos são na maioria do sexo masculino, provenientes da região Sudeste, com idade entre 26 e 35 anos, já tendo concluído a graduação. Sua renda varia entre 5 e 10 salários mínimos, 60% viajaram acompanhados de ao menos uma pessoa, e 94% se hospedaram em hotéis.

Após conhecer o perfil dos usuários da modalidade, buscou-se saber se já haviam utilizado o transporte público da cidade, e se sabiam que era possível utilizá-lo para visitar o Maracanã. Posteriormente, identificou-se também porque o transporte público não foi usado na visita.

Os resultados obtidos através destas análises serão apresentados no item a seguir, onde será possível conhecer a opinião dos usuários de táxi referente ao serviço de transporte da cidade. Também será possível conhecer a nota atribuída às modalidades utilizadas no período de sua estadia.

5.7.2. Opiniões dos entrevistados

O gráfico 29 mostra que 62% do total de usuários de táxi já haviam utilizado o transporte público do Rio de Janeiro antes de visitar o Maracanã.

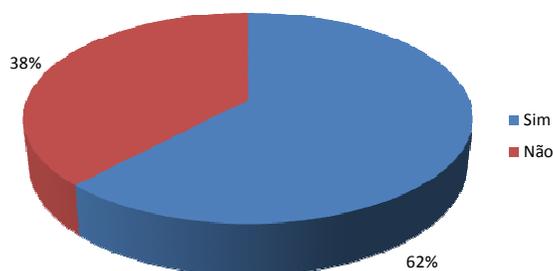


Gráfico 29 – Já utilizou ônibus ou metrô anteriormente?

Dos usuários que afirmaram ter utilizado o transporte público anteriormente, 29% usaram os dois modos (ônibus e metrô), 17% apenas o metrô e 16% somente o ônibus.

Foi perguntado aos usuários de táxi se sabiam que era possível utilizar ônibus ou metrô para visitar o Estádio. Constatou-se que a maioria tinha conhecimento desta possibilidade.

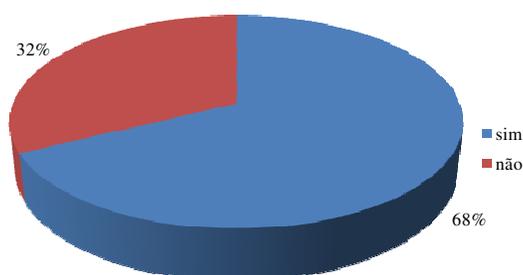


Gráfico 30 – Sabia que era possível utilizar o transporte ônibus ou metrô?

A tabela 46 mostra porque os usuários de táxi não usaram o transporte público mesmo sabendo que era possível. Para melhor compreender o motivo, foi permitido ao entrevistado optar por mais de uma resposta, razão pela qual o total ultrapassa 68, efetivamente alcança 154 respostas.

Tabela 46 – Sabia, mas não utilizaram Transporte Público

Razão	Entrevistados
Conforto	57
Segurança civil	43
Falta de segurança de chegar ao destino	24
Tempo de viagem	15
Veículo lotado	8
Tempo de espera	3
Falta de informação	2
Conveniência	2
Total	154

Percebe-se que o Conforto e a Segurança Civil tiveram grande peso na escolha da modalidade. De fato, atualmente o serviço de táxi oferecido na cidade é bastante confortável e consideravelmente seguro, entretanto o valor tarifário é o mais elevado dentre as opções de transporte disponíveis.

A tabela a seguir mostra porque os usuários de táxi desconheciam a possibilidade de utilizar o transporte público na visita ao Estádio. Foi permitido ao entrevistado, optar por mais de uma resposta, razão porque o total ultrapassa 32, alcançando efetivamente 34 respostas.

Tabela 47 – Não sabia, por isso não utilizaram Transporte Público

Razão	Entrevistados
Não buscou informação	29
Meio de hospedagem não forneceu	3
Buscou informação, mas não encontrou	2
Total	34

Novamente, constatou-se que não foram buscadas informações sobre o transporte público, igualmente como constatado também com usuários de ônibus de turismo.

A pesquisa mostrou também que 91% dos usuários de táxi visitaram outros atrativos turísticos do Rio de Janeiro, e metade usou o transporte público. A tabela abaixo apresenta os demais atrativos visitados, por modo de transporte utilizado. Nota-se que o táxi foi usado o dobro de vezes do ônibus urbano.

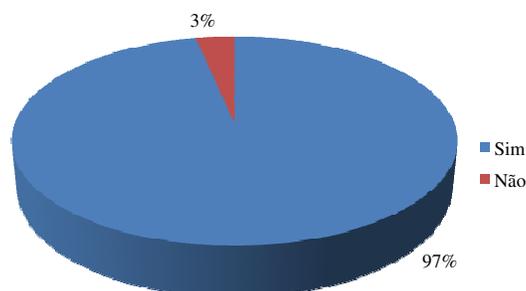
Tabela 48 – Atrativos por modo de transporte

Atrativos por modo de transporte	Ônibus	Metrô	Táxi	Total
Pão de açúcar	14	-	30	44
Corcovado	3	3	21	27
Praia Copacabana	7	5	3	15
Lapa/centro	4	5	4	13
Sambódromo	1	-	12	13
Praia Ipanema/Leblon	2	2	3	7
Praia barra/são Conrado	2	-	4	6
Rio Sul	4	-	-	4
Outros	7	2	11	20
Total	44	17	88	149

Nota-se que os atrativos mais visitados foram o Pão de Açúcar (44), o Corcovado (27), e a Praia de Copacabana (15), de fato os principais pontos turísticos do Rio de Janeiro.

Conforme se vê no gráfico abaixo, a clara maioria dos usuários de taxi chegou facilmente aos demais atrativos turísticos.

Gráfico 31 – Chegou facilmente?



A tabela 49 mostra a nota atribuída aos modos de transporte que foram utilizados pelos usuários de táxi durante o período de sua permanência na cidade.

Tabela 49 – Nota atribuída aos modos de transporte pelos usuários de táxi

Nota Atribuída	Entrevistados por Modo			
	Ônibus	Metrô	Táxi	Van
10,0	-	1	6	-
9,0	-	-	29	-
8,0	2	8	29	-
7,0	12	12	10	-
6,0	21	18	3	-
5,0	10	5	-	2
4,0	1	-	-	-
3,0	-	-	-	-
2,0	-	-	-	-
1,0	-	-	-	-
0,0	-	-	-	-
Total	46	44	77	2
Média	6,09	6,61	8,32	5,00

Destaca-se da tabela acima alguns resultados relevantes referentes à nota atribuída pelos usuários de táxi.

- A nota média atribuída ao metrô é superior a do ônibus;
- Dentre os usuários de todas as modalidades, àqueles que utilizaram táxi foram os que atribuíram maior nota a este serviço de transporte.

Percebe-se que as notas atribuídas ao transporte público foram razoáveis, e que na média, os usuários de táxi consideraram satisfatório o serviço realizado por ônibus e metrô. Destaca-se a avaliação positiva do táxi, mostrando a qualidade deste serviço na cidade.

5.8. Correlação entre Variáveis

Neste item serão apresentadas as correlações entre o perfil dos usuários do transporte público (ônibus e metrô), e os dados obtidos através das análises relativas à preferência de uso do modo.

Inicialmente, foram criados 4 grandes grupos de dados, sendo cada grupo constituído pela combinação de uma variável do perfil do usuário, com os pontos positivos, os negativos, e razão da escolha do modo.

As variáveis escolhidas referentes ao perfil dos entrevistados são respectivamente:

- *Gênero dos usuários;*
- *Renda dos usuários;*
- *Meios de hospedagem;*
- *Bairro que ficaram hospedados.*

Para melhor compreensão dos resultados, foram elaboradas três tabelas para cada correlação entre as variáveis e os dados relativos à preferência de uso do modo. A primeira apresenta um comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade de usuário, a segunda mostra um comparativo dos pontos negativos e a terceira, entre a razão da escolha do modo de transporte.

Com vistas a melhorar a visualização dos resultados, também foram elaborados gráficos que auxiliarão na interpretação dos principais pontos identificados. Cada modalidade é também composta por três gráficos.

5.8.1. Gênero dos usuários

As tabelas a seguir, apresentarão os pontos positivos e negativos observados por homens e mulheres no transporte público (ônibus e metrô), e a razão porque a modalidade foi ou não utilizada. Ressalta-se que em virtude do diminuto quantitativo de entrevistados do sexo feminino, os resultados referentes ao gênero deverão ser analisados cautelosamente, sendo indicada a realização de novas pesquisas, com vistas a aprofundar o estudo com pessoas do sexo feminino.

Tabela 50 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e gênero

Pontos Positivos	Usuário de Ônibus		Usuário de Metrô		Total	
	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.
Informação	-	-	20	11	20	11
Higiene	11	3	14	18	25	21
Integração	-	-	-	1	-	1
Tarifa	45	12	1	3	46	15
Segurança Civil	7	-	17	27	24	27
Tempo de Viagem	53	6	33	17	86	23
Tempo de Espera	24	1	2	2	26	3
Segurança de Chegar ao Destino	1	-	8	20	9	20
Conforto	9	7	17	16	26	23
Sinalização	-	2	1	2	1	4
Bom Atendimento	20	3	7	3	27	6
Conveniência	23	8	3	4	26	12
Outros	-	-	-	2	-	2
Total	193	42	123	129	316	171

Tabela 51 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e gênero

Pontos Negativos	Usuário de Ônibus		Usuário de Metrô		Total	
	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.
Falta de Informação	43	10	2	2	45	12
Tempo de Espera	36	5	50	26	86	31
Segurança Civil	34	6	2	2	36	8
Tempo de Viagem	24	6	16	16	40	22
Conveniência	8	0	12	11	20	11
Baldeação	1	1	12	10	13	11
Veículo Lotado	18	5	27	20	45	25
Conforto	22	4	12	7	34	11
Tarifa	4	0	29	16	33	16
Sinalização	2	2	-	-	2	2
Fila para comprar bilhete	-	-	25	23	25	23
Total	192	39	187	133	379	172

Tabela 52 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público, por modalidade e gênero

Razão da escolha do Modo	Usuário de Ônibus		Usuário de Metrô		Total	
	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.
Falta de Informação	10	4	13	11	23	15
Mau Atendimento	-	-	-	1	-	1
Falta de Integração	1	-	-	-	1	-
Tarifa	25	4	-	2	25	6
Má Reputação	23	7	39	28	62	35
Tempo de Viagem	22	3	22	20	44	23
Tempo de Espera	33	8	15	12	48	20
Segurança civil	3	3	46	33	49	36
Conforto	10	1	14	10	24	11
Conveniência	59	8	17	5	76	13
Segurança de Chegar ao destino	17	3	29	30	46	33
Total	203	41	195	152	398	193

Conforme mencionado anteriormente, foram elaborados gráficos com vistas à melhor compreender os resultados apresentados nas tabelas acima. O gráfico abaixo mostra os pontos positivos observados pelos usuários de ônibus na modalidade.

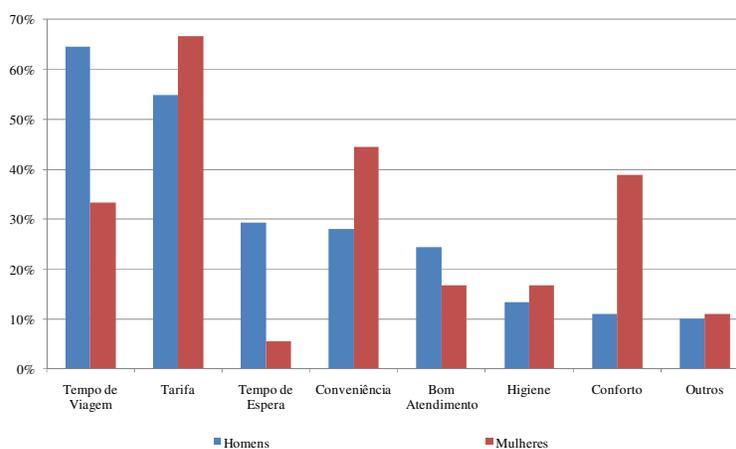


Gráfico 32 – Pontos positivos do ônibus x Gênero

É possível destacar do gráfico acima alguns resultados relevantes referentes aos pontos positivos observados por homens e mulheres no ônibus urbano:

- Para os homens o Tempo de Viagem e a Tarifa são os principais pontos positivos do ônibus;
- Além da Tarifa, as mulheres destacaram também a Conveniência e o Conforto.

O gráfico 33 mostra os pontos negativos assinalados pelos usuários de ônibus na modalidade.

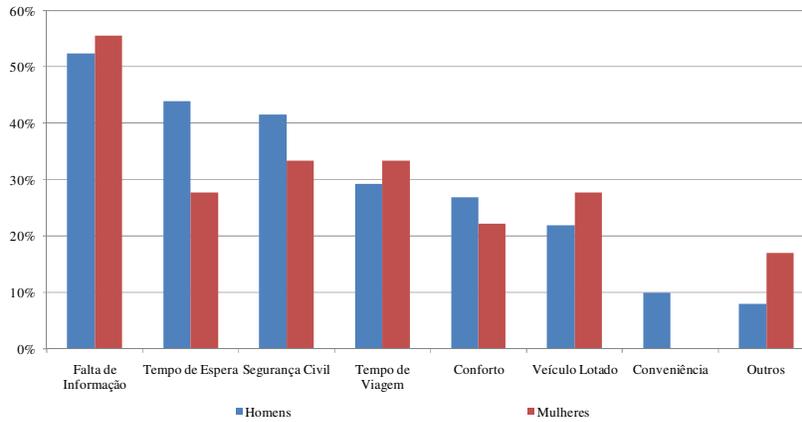


Gráfico 33 – Pontos negativos do ônibus x Gênero

É possível destacar do gráfico acima algumas informações importantes referentes aos pontos negativos observados pelos usuários de ônibus:

- A Falta de Informação é o principal ponto negativo independente do gênero;
- Entre os homens, destaca-se ainda o Tempo de Espera e a Segurança Civil;
- As mulheres destacam também a Segurança Civil e o Tempo de Viagem.

Abaixo, o gráfico 34 mostra porque os turistas que utilizaram o ônibus urbano não escolheram o metrô para visitar o Maracanã.

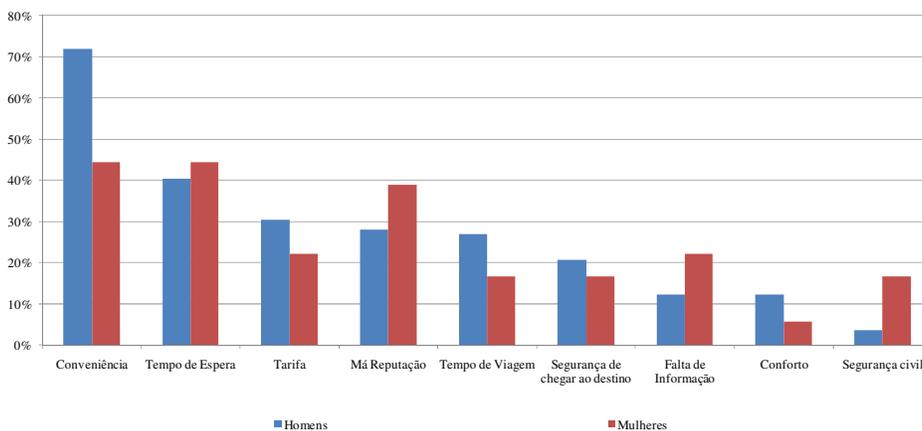


Gráfico 34 – Razão da escolha do modo x Gênero

Destaca-se do gráfico anterior algumas informações relevantes:

- A Conveniência foi o principal motivo porque os homens não utilizaram o metrô;
- Para as mulheres nota-se que além da Conveniência, o Tempo de Espera também influenciou na escolha da modalidade.

Após apresentação do conjunto de gráficos referentes aos usuários de ônibus, será apresentado a seguir o conjunto referente aos usuários de metrô. Abaixo é possível identificar os pontos positivos observados pelos usuários de metrô na modalidade.

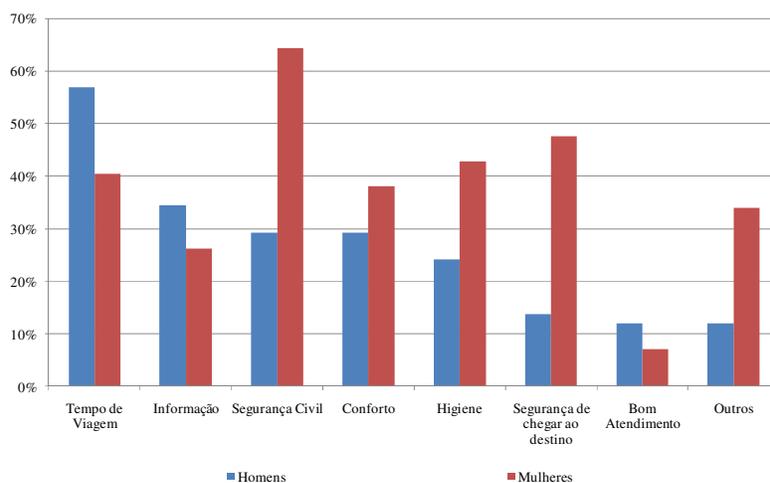


Gráfico 35 – Pontos positivos do metrô x Gênero

É possível destacar do gráfico acima algumas informações importantes referentes aos pontos positivos observados pelos usuários de metrô:

- Os homens avaliaram positivamente o Tempo de Viagem e a Informação;
- Itens relacionados à segurança são os principais pontos positivos para as mulheres.

O gráfico 36 mostra os pontos negativos observados pelos usuários de metrô na modalidade.

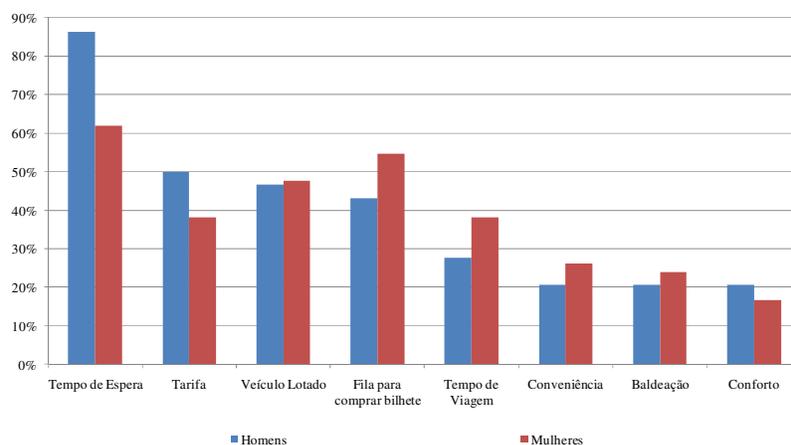


Gráfico 36 – Pontos negativos do metrô x Gênero

Destacam-se alguns resultados importantes referentes aos pontos negativos observados no metrô:

- Homens e mulheres avaliaram negativamente o Tempo de Espera do metrô;
- As mulheres também avaliaram de forma negativa a Fila para compra o Bilhete;
- A Tarifa também foi considerada pelos homens um item negativo da modalidade.

O gráfico abaixo mostra porque os turistas que utilizaram o metrô não escolheram o ônibus urbano para visitar o Maracanã.

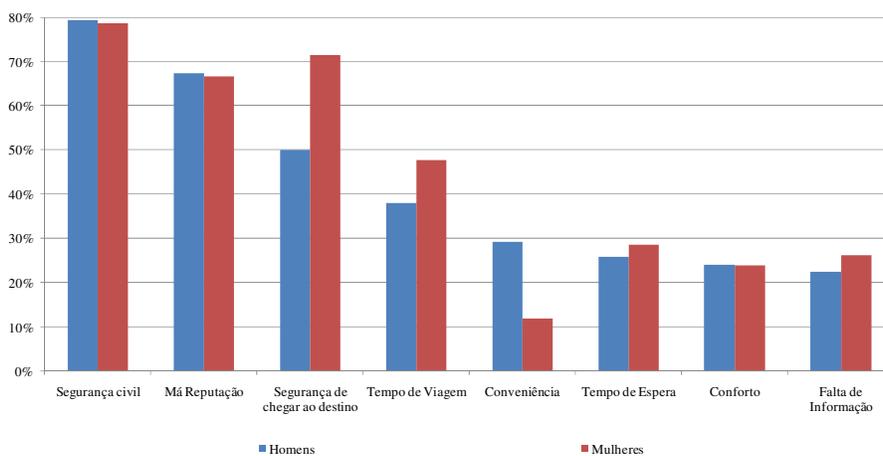


Gráfico 37 – Razão da escolha do modo x Gênero

Talvez a principal informação que se possa extrair do gráfico 37, é que para homens e mulheres, questões relacionadas à segurança e a má reputação do ônibus estão associadas e influenciaram na escolha do metrô para visitar o Maracanã.

5.8.2. Renda dos usuários

Este item apresenta a correlação entre os dados relativos à preferência de uso do modo e a renda dos usuários do transporte público. As tabelas a seguir mostrarão os pontos positivos e negativos separados por modo e faixa salarial, e a razão porque a modalidade foi escolhida.

Tabela 53 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e faixa salarial

Pontos Positivos	Usuário de Ônibus			Usuário de Metrô			Total		
	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos
Informação	6	8	-	11	19	1	17	27	1
Higiene	-	-	-	9	23	-	9	23	-
Integração	-	-	-	-	1	-	-	1	-
Idioma	19	32	6	-	-	-	19	32	6
Tarifa	1	4	2	1	3	-	2	7	2
Segurança Civil	22	30	7	16	28	-	38	58	7
Tempo de Viagem	6	19	-	21	27	2	27	46	2
Tempo de Espera	-	-	1	1	3	-	1	3	1
Segurança de Chegar ao Destino	3	11	2	9	19	-	12	30	2
Conforto	-	2	-	12	21	-	12	23	-
Sinalização	2	16	5	1	2	-	3	18	5
Bom Atendimento	6	21	4	4	6	-	10	27	4
Conveniência	-	-	-	4	3	-	4	3	-
Total	65	143	27	89	155	3	154	298	30

Tabela 54 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e faixa salarial

Pontos Negativos	Usuário de Ônibus			Usuário de Metrô			Total		
	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos
Falta de Informação	18	29	6	1	3	-	19	32	6
Tempo de Espera	18	20	3	29	44	3	47	64	6
Segurança Civil	14	24	2	2	2	-	16	26	2
Tempo de Viagem	10	17	3	13	19	-	23	36	3
Conveniência	3	4	1	5	18	-	8	22	1
Baldeação	-	2	-	8	13	1	8	15	1
Veículo Lotado	12	9	2	14	32	1	26	41	3
Conforto	10	14	2	13	6	-	23	20	2
Tarifa	-	4	-	18	26	1	18	30	1
Sinalização	-	4	-	-	-	-	-	4	-
Fila para comprar bilhete	-	-	-	13	35	-	13	35	-
Total	85	127	19	116	198	6	201	325	25

Tabela 55 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público por modalidade e faixa salarial

Razão da escolha do Modo	Usuário de Ônibus			Usuário de Metrô			Total		
	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos	Até 5 salários mínimos	De 5 a 10 salários mínimos	Superior a 10 salários mínimos
Falta de Informação	-	8	6	8	16	-	8	24	6
Mau Atendimento	-	-	-	1	-	-	1	-	-
Falta de Integração	-	1	-	-	-	-	0	1	-
Tarifa	13	13	3	-	2	-	13	15	3
Má Reputação	8	19	3	23	42	2	31	61	5
Tempo de Viagem	6	16	3	18	22	2	24	38	5
Tempo de Espera	14	24	3	9	16	2	23	40	5
Segurança civil	3	1	2	31	45	3	34	46	5
Conforto	3	8	-	11	13	-	14	21	-
Conveniência	24	36	7	9	13	-	33	49	7
Segurança de Chegar ao Destino	8	10	2	21	38	-	29	48	2
Total	79	136	29	131	207	9	210	343	38

Conforme mencionado anteriormente, foram elaborados gráficos com vistas à melhor compreender os resultados apresentados nas tabelas acima. O gráfico 38 mostra os pontos positivos por faixa salarial, observados pelos usuários de ônibus na modalidade.

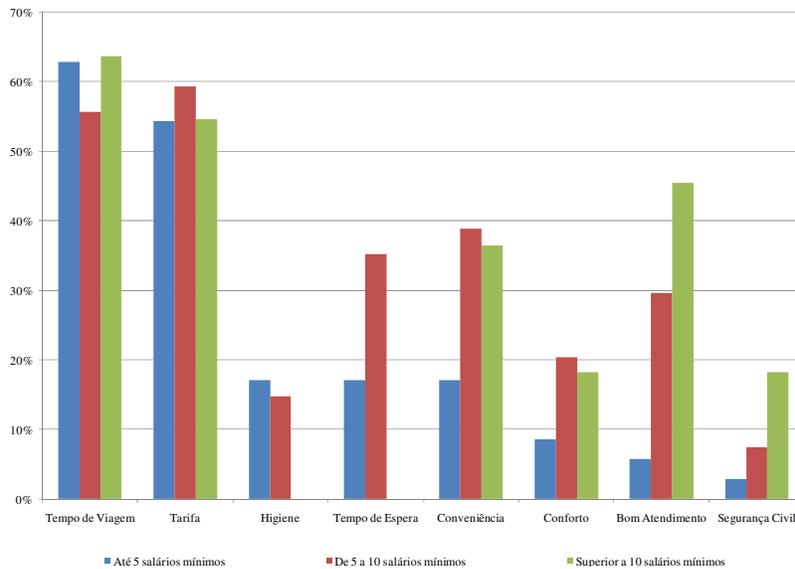


Gráfico 38 – Pontos positivos do ônibus x Renda

É possível destacar relevantes informações referentes aos pontos positivos observados pelos turistas no ônibus urbano:

- A Segurança Civil e a Tarifa se destacaram positivamente em todas as faixas salariais;
- Pessoas com renda superior a 10 salários mínimos elogiaram o Bom Atendimento;

O gráfico 39 apresenta os pontos negativos por faixa salarial, observados pelos usuários de ônibus na modalidade.

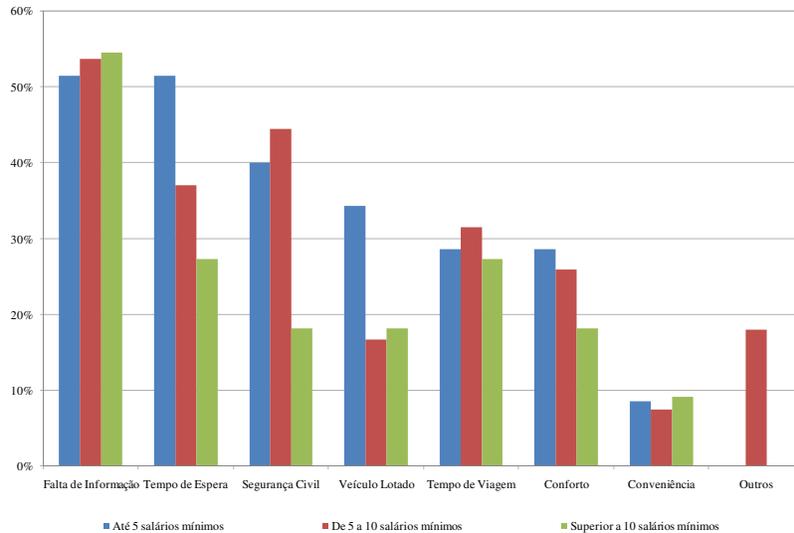


Gráfico 39 – Pontos negativos do ônibus x Renda

É possível destacar resultados relevantes sobre os pontos negativos citados pelos turistas:

- A Falta de Informação foi o principal fator negativo independente da renda do usuário;
- Pessoas com renda até 10 salários consideraram o Tempo de Espera e a Segurança

O gráfico a seguir, mostra separado por faixa salarial, porque os turistas que utilizaram o ônibus não escolheram o metrô para visitar o Maracanã.

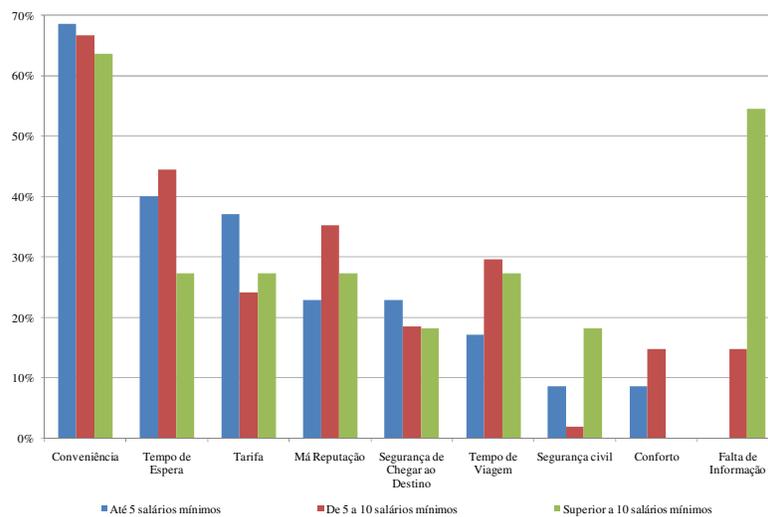


Gráfico 40 – Razão da escolha do modo x Renda

Percebe-se que devido a Conveniência, os turistas preferiram não usar o metrô para visitar o Maracanã. Destaca-se ainda que a Falta de Informação também influenciou na escolha da modalidade as pessoas com renda superior a 10 salários mínimos.

Após apresentação do conjunto de gráficos referentes aos usuários de ônibus, será apresentado a seguir o conjunto referente aos usuários de metrô. O gráfico 41 mostra os pontos positivos por faixa salarial, observados pelos usuários de metrô na modalidade.

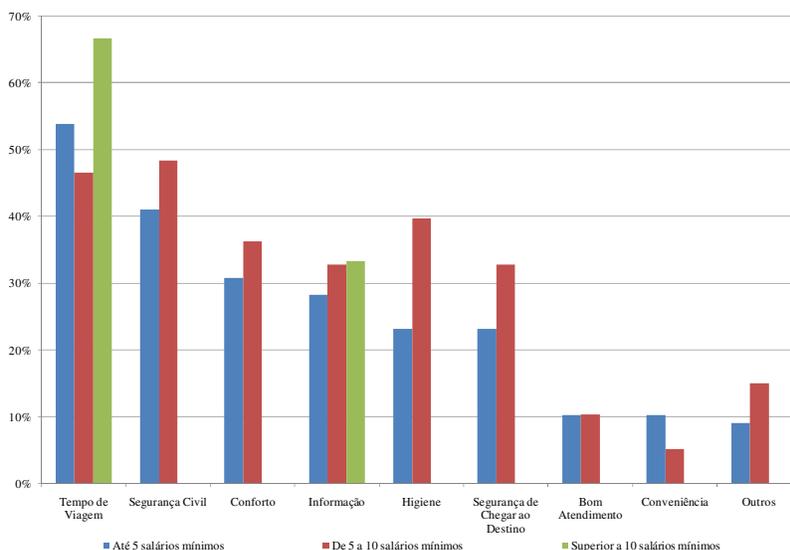


Gráfico 41 – Pontos positivos do metrô x Renda

É possível destacar do gráfico acima informações importantes referentes aos pontos positivos observados pelos turistas no metrô:

- O Tempo de Viagem se destaca positivamente em todas as faixas salariais;
- Para pessoas com renda até 10 salários mínimos, a Segurança Civil também é um ponto positivo da modalidade.

O gráfico a seguir, apresenta os pontos negativos por faixa salarial, observados pelos usuários de metrô na modalidade.

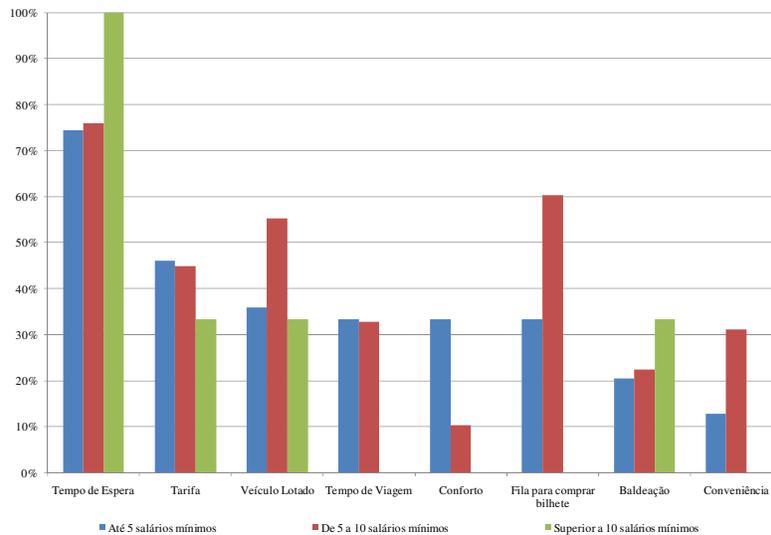


Gráfico 42 – Pontos negativos do metrô x Renda

É possível destacar do gráfico acima alguns resultados relevantes referentes aos pontos negativos observados pelos turistas no metrô:

- O Tempo de Espera foi o principal fator negativo em todas as faixas salariais;
- Para pessoas com renda entre 5 e 10 salários mínimos a Fila para Comprar o Bilhete e o Veículo Lotado também se destacaram negativamente.

O gráfico abaixo mostra separado por faixa salarial, porque os turistas que utilizaram o metrô não optaram pelo ônibus para realizar o deslocamento.

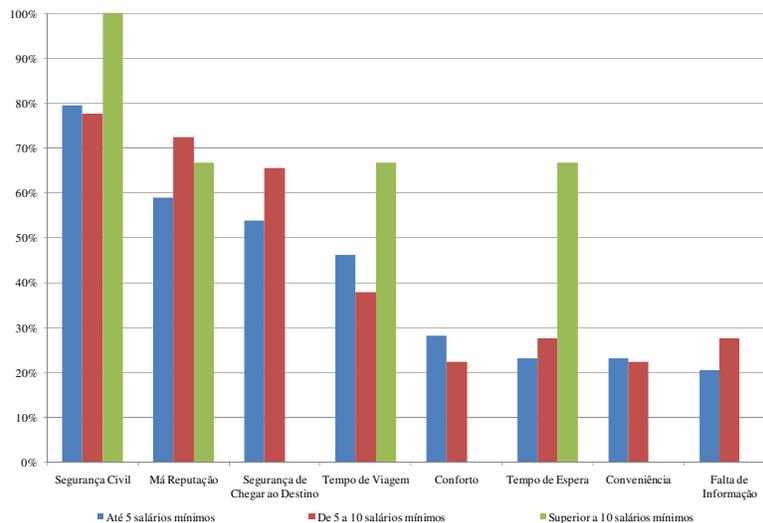


Gráfico 43 – Razão da escolha do modo x Renda

É possível destacar do gráfico 43, alguns importantes resultados referentes aos motivos que influenciaram na escolha do metrô:

- Independente do nível de renda, questões relacionadas à segurança motivaram a escolha do metrô;
- Pessoas com renda superior a 10 salários mínimos também consideraram o Tempo de Viagem e de Espera determinantes na escolha da modalidade.

5.8.3. Meios de Hospedagem

Este item apresenta a correlação entre os dados relativos à preferência de uso do modo e o meio de hospedagem dos usuários do transporte público. As tabelas a seguir mostrarão os pontos positivos e negativos separados por modo e meio de hospedagem, e a razão porque a modalidade foi ou não utilizada.

Tabela 56 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e meio de hospedagem

Pontos Positivos	Usuário de Ônibus		Usuário de Metrô		Total	
	Casa de Parentes/Amigo	Hotel	Casa de Parentes/Amigo	Hotel	Casa de Parentes/Amigo	Hotel
Informação	-	-	15	16	15	16
Higiene	9	5	16	16	25	21
Integração	-	-	-	1	-	1
Tarifa	36	21	1	3	37	24
Segurança Civil	5	2	22	22	27	24
Tempo de Viagem	39	20	28	22	67	42
Tempo de Espera	14	11	2	2	16	13
Segurança de Chegar ao Destino	1	-	16	12	17	12
Conforto	13	3	17	16	30	19
Sinalização	-	2	1	2	1	4
Bom Atendimento	13	10	6	4	19	14
Conveniência	16	15	4	3	20	18
Outros	-	-	1	1	1	1
Total	146	89	129	120	275	209

Tabela 57 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e meio de hospedagem

Pontos Negativos	Usuário de ônibus		Usuário de Metrô		Total	
	Casa de Parentes/Amigo	Hotel	Casa de Parentes/Amigo	Hotel	Casa de Parentes/Amigo	Hotel
Falta de Informação	34	19	2	2	36	21
Tempo de Espera	29	12	40	36	69	48
Segurança Civil	18	22	2	2	20	24
Tempo de Viagem	20	10	16	16	36	26
Conveniência	7	1	6	17	13	18
Baldeação	2	-	8	14	10	14
Veículo Lotado	12	11	22	25	34	36
Conforto	15	11	11	8	26	19
Tarifa	2	2	24	21	26	23
Sinalização	2	2	-	-	2	2
Fila para Comprar Bilhete	-	-	17	31	17	31
Total	141	90	148	172	289	262

Tabela 58 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público por modalidade e meio de hospedagem

Razão da escolha do Modo	Usuário de ônibus		Usuário de Metrô		Total	
	Casa de Parentes/Amigo	Hotel	Casa de Parentes/Amigo	Hotel	Casa de Parentes/Amigo	Hotel
Falta de Informação	4	10	13	11	17	21
Mau Atendimento	-	-	1	-	1	-
Falta de Integração	1	-	-	-	1	-
Tarifa	20	9	-	2	20	11
Má Reputação	11	19	26	41	37	60
Tempo de Viagem	12	13	19	23	31	36
Tempo de Espera	19	22	9	18	28	40
Segurança civil	3	3	40	39	43	42
Conforto	4	7	11	13	15	20
Conveniência	50	17	14	8	64	25
Segurança de Chegar ao Destino	7	13	30	29	37	42
Total	131	113	163	184	294	297

Conforme mencionado anteriormente, foram elaborados gráficos com vistas a melhor compreender os resultados apresentados nas tabelas acima. O gráfico 44 mostra os pontos positivos por meio de hospedagem, observados pelos usuários de ônibus na modalidade.

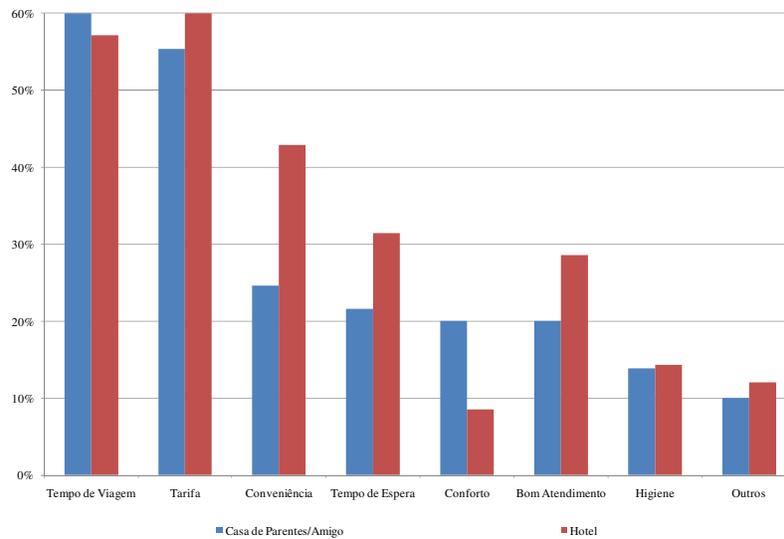


Gráfico 44 – Pontos positivos do ônibus x Meio de Hospedagem

Talvez a informação de maior relevância a se extrair desse gráfico seja o fato de que, independente do meio de hospedagem usado pelos entrevistados, os principais pontos positivos da modalidade foram o Tempo de Viagem e a Tarifa. Importante destacar também a relevância da Conveniência para as pessoas hospedadas em hotel.

O gráfico a seguir mostra os pontos negativos por meio de hospedagem, citados pelos usuários de ônibus.

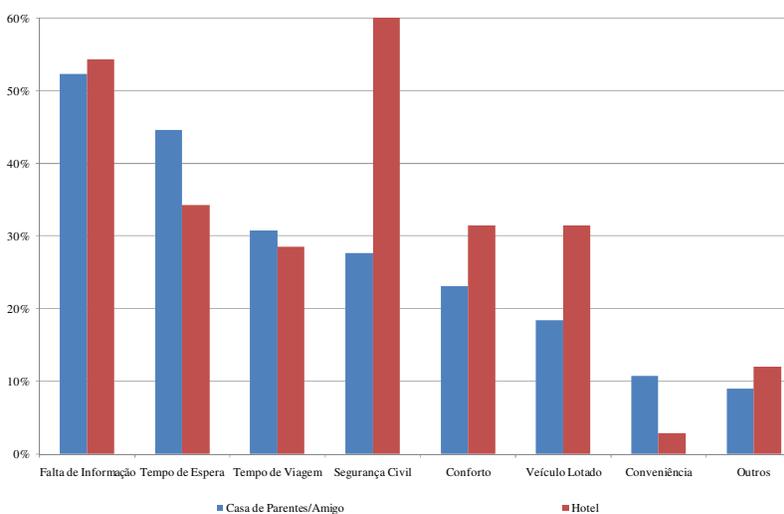


Gráfico 45 – Pontos negativos do ônibus x Meio de Hospedagem

É possível destacar do gráfico 45 alguns resultados relevantes referentes aos pontos negativos observados pelos turistas no ônibus urbano:

- Turistas hospedados em hotel consideraram a Segurança Civil e a Falta de Informação pontos negativos da modalidade;
- Os turistas hospedados em casa de parentes e amigos assinalaram a Falta de Informação e o Tempo de Espera.

O gráfico abaixo mostra separado por meio de hospedagem, porque os turistas que utilizaram ônibus não optaram pelo metrô para visitar o Maracanã

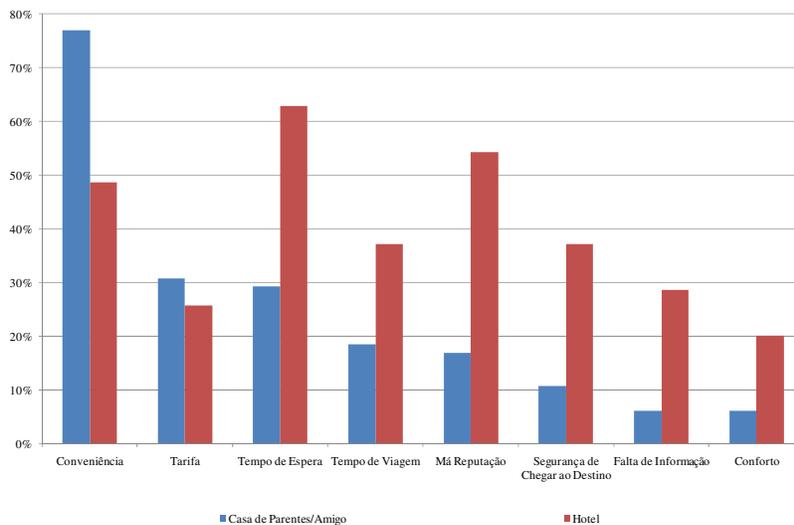


Gráfico 46 – Razão da escolha do modo x Renda

Percebe-se que para os turistas hospedados em casa de parentes e amigos, a razão principal porque não se utilizou o metrô foi a Conveniência. Entretanto, para aqueles hospedados em hotel, os motivos em destaque foram o Tempo de Espera e a Má Reputação da modalidade.

Após apresentar o conjunto de gráficos referentes aos usuários de ônibus, será apresentado a seguir o conjunto referente aos usuários de metrô. O gráfico 47 mostra os pontos positivos por meio de hospedagem, observados pelos usuários de metrô na modalidade.

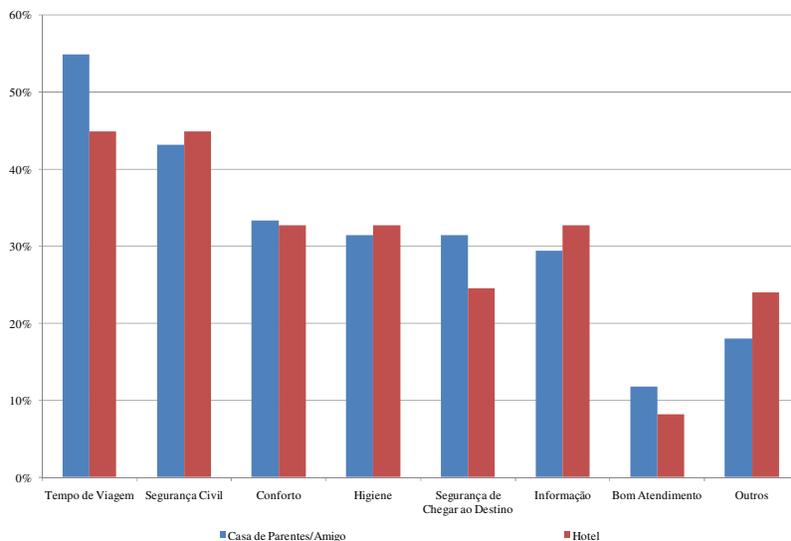


Gráfico 47 – Pontos positivos do metrô x Meio de Hospedagem

Possivelmente, a informação mais importante a se extrair deste gráfico, seja o fato de que o Tempo de Viagem e a Segurança Civil foram os principais pontos positivos observados pelos usuários de metrô, independente do meio de hospedagem utilizado.

O gráfico abaixo mostra os pontos negativos por meio de hospedagem, observados pelos usuários de metrô na modalidade em foco.

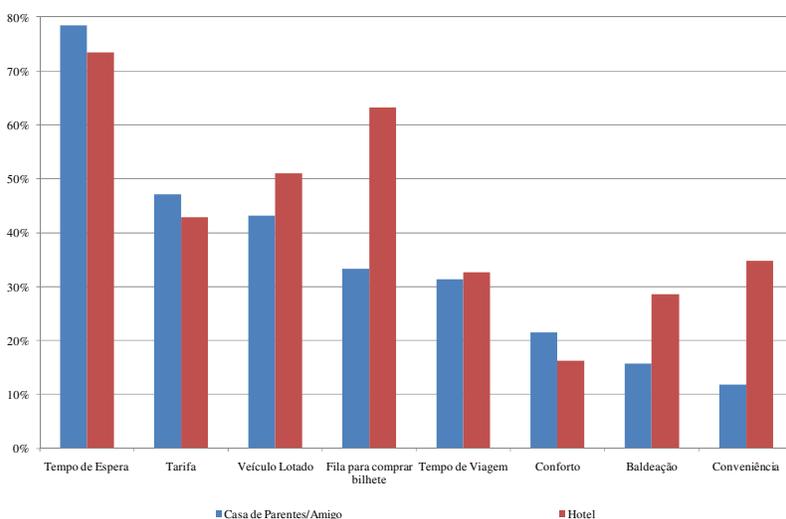


Gráfico 48 – Pontos negativos do metrô x Meio de Hospedagem

É possível destacar do gráfico acima alguns resultados relevantes referentes aos pontos negativos observados pelos turistas no metrô:

- O Tempo de Espera foi o principal ponto negativo observado pelos usuários de metrô;
- Os turistas hospedados em hotel consideraram ainda, o Veículo Lotado e a Fila para Comprar o Bilhete.

O gráfico 49 mostra separado por meio de hospedagem, porque os turistas que utilizaram metrô não optaram pelo ônibus para visitar o Maracanã.

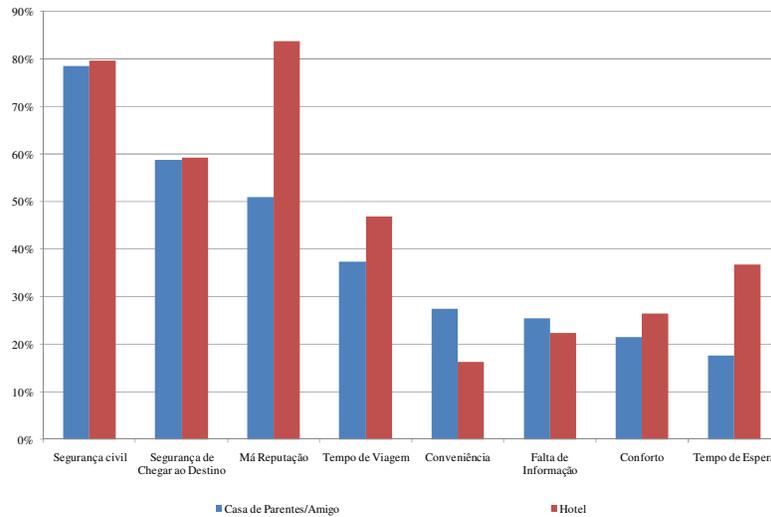


Gráfico 49 – Razão da escolha do modo x Meio de Hospedagem

É possível destacar do gráfico acima alguns resultados relevantes referentes aos motivos que influenciaram na escolha da modalidade:

- Independente dos meios em que se hospedaram, os itens relacionados a segurança foram os principais motivos porque os turistas não optaram pelo ônibus urbano;
- A Má Reputação do ônibus urbano influenciou diretamente as pessoas hospedadas em hotel na escolha pelo metrô.

5.8.4. Bairro que ficaram hospedados

Este item apresenta a correlação entre os dados relativos à preferência de uso do modo e o bairro em que os turistas ficaram hospedados. As tabelas a seguir mostrarão os pontos positivos e negativos observados pelos usuários de transporte público separados por modo e bairro, e a razão porque a modalidade foi ou não utilizada.

Tabela 59 – Comparativo dos pontos positivos dos serviços de Transporte Público por modalidade e bairro

Pontos Positivos	Usuário de Ônibus				Usuário de Metrô				Total			
	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul
Informação	-	-	-	-	-	11	9	11	-	11	9	11
Higiene	3	2	5	4	-	9	10	13	3	11	15	17
Integração	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Tarifa	3	13	12	29	-	2	1	1	3	15	13	30
Segurança Civil	1	2	4	-	-	17	11	16	1	19	15	16
Tempo de Viagem	2	8	12	37	-	15	17	18	2	23	29	55
Tempo de Espera	1	7	3	14	-	1	3	-	1	8	6	14
Segurança de Chegar ao Destino	-	-	-	1	-	9	10	9	-	9	10	10
Conforto	-	1	5	10	-	8	13	12	-	9	18	22
Sinalização	-	-	-	2	-	-	1	2	-	-	1	4
Bom Atendimento	3	4	3	13	-	2	3	5	3	6	6	18
Conveniência	-	7	5	19	-	2	4	1	-	9	9	20
Outros	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1
Total	13	44	49	129	-	76	83	90	13	120	132	219

Tabela 60 – Comparativo dos pontos negativos dos serviços de Transporte Público por modalidade e bairro

Pontos Negativos	Usuário de Ônibus				Usuário de Metrô				Total			
	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul
Falta de Informação	2	7	10	34	-	1	2	1	2	8	12	35
Tempo de Espera	5	7	7	22	-	25	18	33	5	32	25	55
Segurança Civil	-	9	3	28	-	2	2	-	-	11	5	28
Tempo de Viagem	4	7	6	13	-	10	9	13	4	17	15	26
Conveniência	-	1	3	4	-	11	7	5	-	12	10	9
Baldeação	-	-	2	-	-	9	5	8	-	9	7	8
Veículo Lotado	1	4	5	13	-	19	10	18	1	23	15	31
Conforto	2	7	3	14	-	7	6	6	2	14	9	20
Tarifa	-	-	1	3	-	10	10	25	-	10	11	28
Sinalização	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	2	2
Fila para Comprar Bilhete	-	-	-	-	-	22	9	17	-	22	9	17
Total	14	42	42	133	-	116	78	126	14	158	120	259

Tabela 61 – Comparativo da razão da escolha do modo dos serviços de Transporte Público por modalidade e bairro

Razão da Escolha do Modo	Usuário de Ônibus				Usuário de Metrô				Total			
	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul	Barra	Copacabana	Z. Norte / Centro	Zona Sul
Falta de Informação		6	-	8	-	10	6	8	-	16	6	16
Mau Atendimento	-	-	-	-	-	-	1		-	-	1	-
Falta de Integração	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Tarifa	-	4	7	18	-	2	-	-	-	6	7	18
Má Reputação	-	10	5	15	-	25	13	29	-	35	18	44
Tempo de Viagem	-	7	4	14	-	13	12	17	-	20	16	31
Tempo de Espera	-	14	7	20	-	11	6	10	-	25	13	30
Segurança civil	-	2	1	3	-	26	19	34	-	28	20	37
Conforto	-	3	3	5	-	7	11	6	-	10	14	11
Conveniência	6	8	17	36	-	4	10	8	6	12	27	44
Segurança de Chegar ao Destino	-	2	1	17	-	20	16	23	-	22	17	40
Total	6	56	46	136	-	118	94	135	6	174	140	271

Conforme mencionado anteriormente, foram elaborados gráficos visando melhorar a compreensão dos resultados das tabelas. O gráfico 50 mostra os pontos positivos por bairro, observados pelos usuários de ônibus na modalidade.

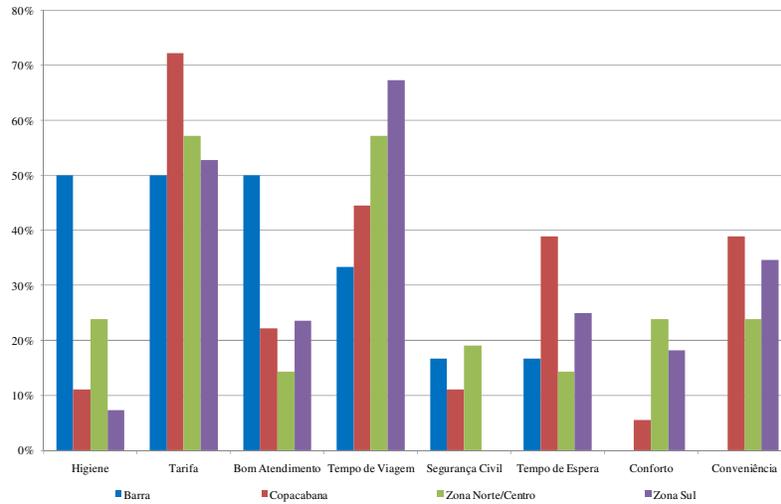


Gráfico 50 – Pontos positivos do ônibus x Bairro

Destaca-se relevantes informações sobre os pontos positivos citados pelos turistas:

- Para pessoas hospedadas na Barra, Higiene, Tarifa, e Bom Atendimento são os pontos positivos do ônibus;
- A Tarifa foi claramente elogiada por pessoas hospedadas em Copacabana;

O gráfico 51 mostra os pontos negativos por bairro, citados pelos usuários de ônibus.

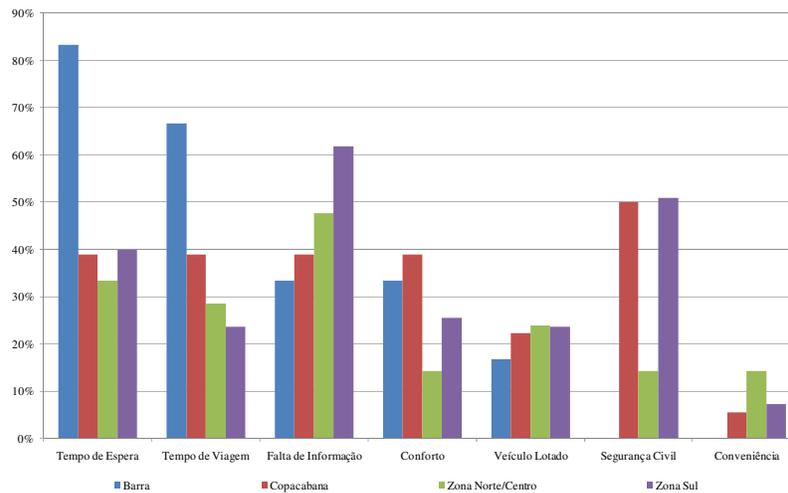


Gráfico 51 – Pontos negativos do ônibus x Bairro

É possível destacar do gráfico 51 alguns resultados relevantes referentes aos pontos negativos observados pelos turistas no ônibus:

- Turistas hospedados na Barra mencionaram o Tempo de Espera e de Viagem;
- Para as pessoas hospedadas na Zona Sul, a Falta de Informação e a Segurança Civil foram os fatores negativos do ônibus urbano;
- Os turistas hospedados em Copacabana também reclamaram da Segurança Civil.

O gráfico abaixo mostra separado por bairro, porque os turistas que utilizaram ônibus não optaram pelo outro modo de transporte público, no caso o metrô.

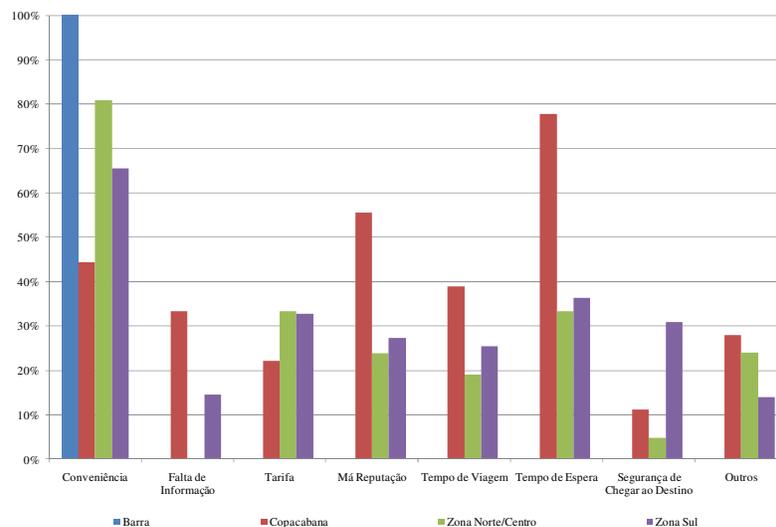


Gráfico 52 – Razão da escolha do modo x Bairro

Percebe-se que a Conveniência foi o principal motivo porque os entrevistados não usaram o metrô, exceto para aqueles hospedados em Copacabana, que mencionaram o Tempo de Espera e a Má Reputação da modalidade.

Após apresentação do conjunto de gráficos referentes aos usuários de ônibus, será apresentado a seguir o conjunto referente aos usuários de metrô. O gráfico a seguir mostra os pontos positivos por bairro, observados pelos usuários de metrô na modalidade.

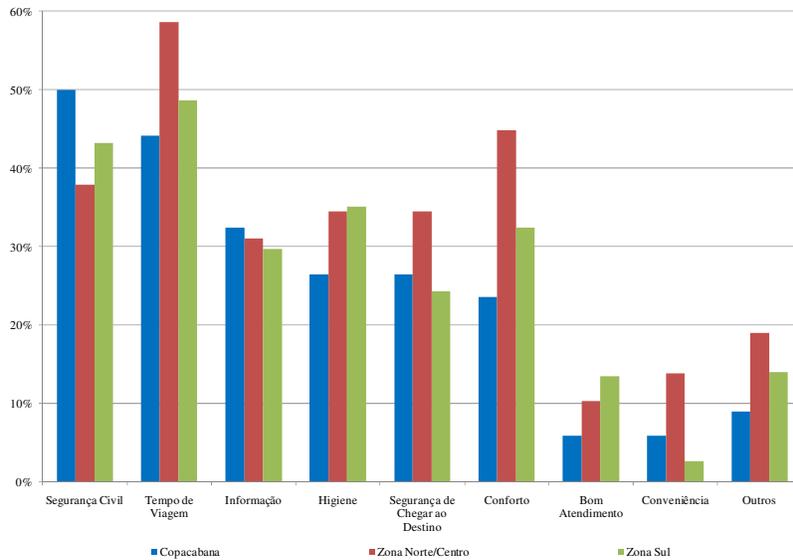


Gráfico 53 – Pontos positivos do metrô x Bairro

Talvez a informação mais importante a se extrair deste gráfico seja o fato de que independente do bairro em que se hospedaram, os entrevistados assinalaram positivamente o Tempo de Viagem e a Segurança Civil. Ressalta-se ainda que os entrevistados hospedados na Zona Norte/Centro também consideraram o Conforto do metrô algo positivo na modalidade.

O gráfico 54 mostra os pontos negativos por bairro, citados pelos usuários de metrô.

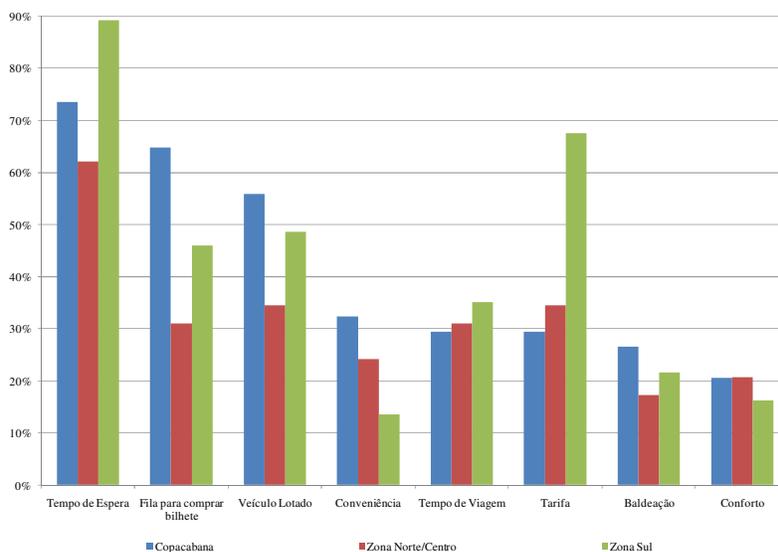


Gráfico 54 – Pontos negativos do metrô x Bairro

É possível destacar do gráfico acima alguns resultados relevantes referentes aos pontos negativos observados pelos turistas no metrô:

- O Tempo de Espera foi claramente o principal ponto negativo observado;
- Turistas hospedados em Copacabana consideraram também a Fila para Comprar o Bilhete e o Veículo Lotado itens negativos da modalidade;
- Os turistas hospedados na Zona Sul reclamaram da Tarifa.

O gráfico abaixo mostra separado por bairro, porque os turistas que utilizaram metrô não optaram pelo outro modo de transporte público, no caso o ônibus.

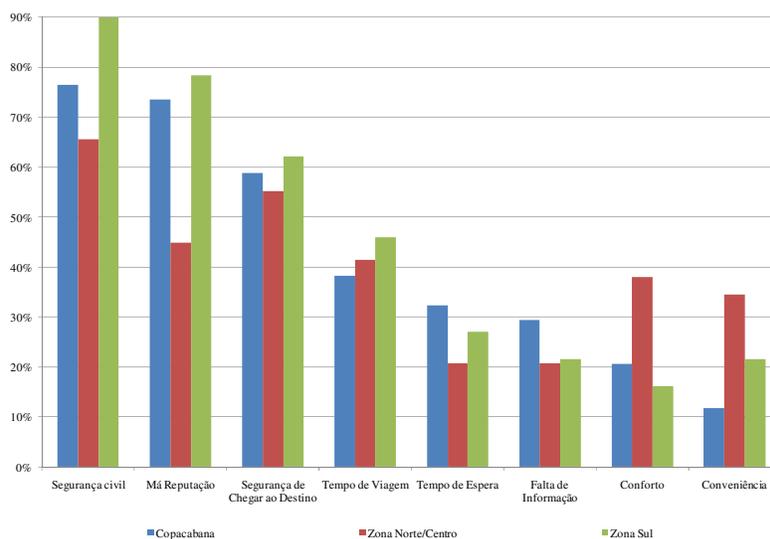


Gráfico 55 – Razão da escolha do modo x Bairro

Percebe-se que independente do bairro em que se hospedaram, os turistas não utilizaram o ônibus, principalmente por causa da Segurança Civil, da Má Reputação da modalidade e pela Falta de Segurança de Chegar ao Destino.

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O presente estudo foi desenvolvido inicialmente devido à carência de referências bibliográficas sobre o tema transporte turístico em áreas urbanas. Seu principal objetivo foi identificar os problemas observados pelos turistas no transporte público da cidade em seu deslocamento ao Maracanã. Portanto, tal estudo possui um caráter amplo, uma vez que se propõe a analisar a relação entre transporte público e turismo.

A dissertação constituiu-se inicialmente de um levantamento da literatura existente, e em seguida da formulação de um questionário, com vistas a obter informações junto aos turistas que possibilitassem alcançar o objetivo proposto.

Ao realizar o levantamento bibliográfico constatou-se de fato a falta de estudos que abordem o tema proposto, embora existam alguns poucos que tratem de assuntos correlatos, mas que não aprofundam o tema.

Conforme demonstrado, a prática do turismo no mundo cresce anualmente. Fatores como os avanços tecnológicos, o crescimento da renda (principalmente em países desenvolvidos), a busca pela melhora na qualidade de vida, além de novos conceitos como *low-cost*, *low-fare* (baixo custo, baixa tarifa) influenciam neste fenômeno.

Embora sejam crescentes os números mundiais do turismo, no Brasil este ainda encontra-se aquém do desejado. Principalmente ao comparar com países como a França, que recebe por ano algo em torno de 82 milhões de turistas.

Algumas perspectivas de mudanças neste panorama são apresentadas nesta dissertação. Atualmente, alguns fatores estão contribuindo para a expansão e diversificação dos destinos turísticos, o que em médio prazo pode contribuir para ampliar o turismo receptivo.

O crescimento da renda da população (particularmente dos países desenvolvidos) permite a aplicação de mais recursos no consumo de bens e serviços como o turismo. A mudança do perfil do consumidor do turismo, que passou a buscar atrativos menos

convencionais e produtos mais exóticos, disponíveis em maior quantidade em destinos não tão tradicionais, são também alguns dos exemplos que podem ser mencionados.

A tendência de desconcentração do turismo mundial, principalmente com relação ao emissor, também contribui para o aumento das perspectivas de crescimento das novas destinações turísticas, podendo futuramente, beneficiar países como o Brasil, que apresenta grande potencial turístico.

Os eventos que o Rio de Janeiro sediará, contribuirão não apenas para promoção do País no exterior, mas certamente serão também os grandes indutores do surgimento de um novo destino turístico no cenário internacional.

Apesar da Cidade ainda apresentar diversos problemas relacionados aos deslocamentos dos turistas (com base na pesquisa realizada), o Rio de Janeiro segue como a segunda cidade mais visitada do Brasil, atrás somente de São Paulo.

Durante a elaboração do estudo, foi constatado que a RioTur, órgão responsável pela gerência do turismo no município, não considera pessoas hospedadas em casa de parentes e amigos, na estatística oficial do turismo na Cidade. A pesquisa aplicada aos visitantes do Maracanã mostrou que um considerável percentual dos entrevistados hospedou-se nestes meios não oficiais, e que mais da metade das pessoas que utilizaram o transporte público para visitar o Maracanã, hospedaram-se em casa de parentes e amigos.

A aplicação dos questionários possibilitou identificar os problemas existentes no transporte público sob a ótica do turista, a razão porque se optou por ônibus ou metrô, e também o motivo porque os turistas que usaram outras modalidades como táxi e ônibus de turismo preteriram o transporte público. A pesquisa identificou também o perfil dos entrevistados, e os pontos positivos do transporte público mencionados pelos usuários.

De uma forma geral, constatou-se que para os usuários de ônibus, os pontos positivos de maior destaque foram o Tempo de Viagem e a Tarifa. Quanto aos pontos negativos, os mais assinalados foram a Falta de Informação, o Tempo de Espera e a Segurança Civil.

A Conveniência e o Tempo de Espera foram as razões porque tais usuários não optaram pelo metrô.

Para os usuários de metrô os pontos positivos de maior destaque foram também o Tempo de Viagem, e a Segurança Civil. Quanto aos negativos, claramente o de maior destaque foi o Tempo de Espera, seguido da Fila para comprar o Bilhete e Veículo Lotado. A Segurança Civil e a Má Reputação do ônibus urbano influenciaram diretamente na escolha pelo metrô.

Entretanto, ao realizar a correlação entre as variáveis (referentes ao perfil do usuário) e os dados obtidos através da análise relativa à preferência de uso do modo (pontos positivos, negativos e razão da escolha do modo) constatou-se que o valor (peso) de determinado item pode variar de acordo com o tipo de variável utilizada, fazendo com que outros pontos pouco destacados antes das correlações passassem a ter maior visibilidade, possibilitando um olhar mais profundo em cada ponto, e auxiliando na implantação de políticas públicas.

Após a correlação entre as informações, pôde-se concluir que:

Referente ao Gênero

No ônibus urbano, homens e mulheres consideraram a Tarifa algo positivo da modalidade. Entretanto, enquanto para os homens o Tempo de Viagem também foi um fator relevante, para as mulheres a Conveniência foi observada também de forma positiva.

Quanto aos pontos negativos da modalidade, o que claramente se destaca independente do gênero é a Falta de Informação. Os homens consideraram ainda, o Tempo de Espera e a Segurança Civil.

Neste caso, a Conveniência foi a razão pela qual os usuários de ônibus (independente do gênero) não optaram pelo metrô para visitar o Estádio. As mulheres informaram ainda que o Tempo de Espera também influenciou na escolha da modalidade.

No metrô, os homens avaliaram positivamente o Tempo de Viagem, e as mulheres itens relacionados a segurança, como a Segurança Civil, e a Falta de Segurança de Chegar ao Destino. Destaca-se também o percentual de mulheres que elogiaram a Higiene.

Quanto aos pontos negativos do metrô, o Tempo de Espera foi o item mais assinalado, independente do gênero do usuário. Destaca-se também para os homens o valor tarifário.

A razão porque os usuários de metrô (independente do gênero) não optaram pelo ônibus urbano foi claramente por questões relacionadas a Segurança Civil, a Falta de Segurança de Chegar ao Destino e a Má reputação da modalidade.

Referente a Renda

No ônibus urbano, o Tempo de Viagem e a Tarifa foram os pontos positivos, independente da renda dos usuários. As pessoas com renda superior a 10 salários mínimos mencionaram ainda, o Bom Atendimento recebido pelos funcionários da modalidade.

Quanto aos pontos negativos, a clara maioria dos usuários indicou a Falta de Informação. O Tempo de Espera e a Segurança Civil foram também observados de forma negativa por pessoas com renda até 10 salários mínimos.

Embora a Conveniência tenha sido a razão principal porque os usuários ônibus não optaram pelo metrô (independente da renda), foi constatado que para pessoas com renda superior a 10 salários mínimos, a Falta de Informação também motivou a escolha da modalidade.

No metrô, o Tempo de Viagem foi o item mais assinalado positivamente independente da faixa salarial. Destaca-se ainda que pessoas com renda até 5 salários mínimos consideraram também a Segurança Civil sentida na modalidade um fator positivo.

Quanto aos pontos negativos, além do Tempo de Espera mencionado por todos os usuários, destaca-se também a Fila para Comprar o Bilhete e o Veículo Lotado, entre os entrevistados com renda de 5 a 10 salários mínimos.

Através da correlação destas informações, constatou-se que além de questões relacionadas a segurança, comum em todas as faixas de renda, os Tempos de Viagem e Espera influenciaram os usuários com renda superior a 10 salários mínimos a não utilizar o ônibus urbano.

Referente aos Meios de Hospedagem

No ônibus urbano, além do Tempo de Viagem, a Tarifa foi considerada algo extremamente positivo, independente do meio em que os entrevistados ficaram hospedados. Destaca-se também que as pessoas hospedadas em hotel consideraram a Conveniência um item importante da modalidade.

Quanto aos pontos negativos, a clara maioria de pessoas hospedadas em hotel mencionou a Segurança Civil. A Falta de Informação foi também considerada um ponto negativo por pessoas hospedadas tanto em casa de parentes e amigos quanto em hotel.

Para os entrevistados hospedados em casa de parentes e amigos, a Conveniência foi à razão porque o metrô não foi utilizado na visita ao Maracanã. Entretanto, para aqueles hospedados em hotel, o Tempo de Espera e a Má Reputação da modalidade influenciaram na escolha pelo ônibus urbano.

No metrô, os itens Tempo de Viagem e Segurança Civil foram os que mais se destacaram positivamente, independente do meio de hospedagem em que os entrevistados ficaram.

Quanto aos pontos negativos, a clara maioria de entrevistados destacou o Tempo de Espera. Entre os hospedados em hotel, a Fila para Comprar o Bilhete também foi mencionada de forma negativa.

As questões relacionadas a segurança foram os principais motivos que influenciaram os usuários de metrô a não optar pelo ônibus urbano. Destaca-se ainda que a Má Reputação do ônibus foi o ponto de maior peso na decisão das pessoas hospedadas em hotel.

Referente aos Bairros em que ficaram hospedados

No ônibus urbano, a Tarifa foi um fator positivo observado por todos, independente do bairro em que se hospedaram. O Tempo de Viagem também foi visto de forma positiva pelos entrevistados, exceto por aqueles hospedados na Barra, que consideraram além da Tarifa, a Higiene, e o Bom Atendimento.

Referente aos pontos negativos do ônibus urbano, enquanto quem se hospedou na Barra avaliou negativamente os Tempos de Espera e de Viagem, os hospedados nas outras localidades consideraram a Segurança Civil e a Falta de Informação.

Neste caso, a Conveniência foi a razão porque os entrevistados que utilizaram ônibus não optaram pelo metrô para se visitar o Maracanã. A exceção são os turistas hospedados em Copacabana que não optaram pelo metrô devido ao Tempo de Espera e Má Reputação da modalidade.

No metrô, os entrevistados avaliaram positivamente o Tempo de Viagem e a Segurança Civil, independente do bairro em que ficaram hospedados. O Conforto também foi um fator positivo observado pelos turistas hospedados na Zona Norte/Centro.

Quanto aos pontos negativos, o Tempo de Espera foi comum a todos os usuários de metrô. Quem se hospedou na Zona Sul considerou a Tarifa um item negativo da modalidade. Para os hospedados em Copacabana, foram considerados também, a Fila para Comprar o Bilhete e o Veículo Lotado.

Fatores relacionados a Segurança Civil, a Falta de Segurança de Chegar ao Destino e a Má reputação do ônibus urbano influenciaram os usuários de metrô a escolher esta modalidade.

RECOMENDAÇÕES

Para usufruir dos benefícios que a cidade dispõe, bem como da gama de atividades que ela oferece, ou seja, para que as necessidades dos cidadãos possam ser de fato viabilizadas e suas relações sociais reproduzidas efetivamente, é necessário que as cidades sejam planejadas de modo a oferecer acessibilidade condizente com as atividades da população, e também com aquelas as quais pretende exercer.

A pretensão de elevar o número de turistas no Brasil e tornar o Rio de Janeiro o principal portão de entrada do País, fez com que algumas recomendações fossem elaboradas com vistas a contribuir neste processo, conforme se vê abaixo:

Realizar periodicamente pesquisa junto aos turistas adquirindo uma série histórica dos dados coletados;

Aplicar a pesquisa nos demais atrativos turísticos do Rio de Janeiro visando identificação de possíveis problemas de acessibilidade;

Elaborar novos estudos aprofundando outros tipos de deslocamentos (urbanos ou não) além daquele do local de hospedagem ao atrativo turístico;

Elaborar pesquisa específica para os turistas estrangeiros. Posteriormente comparar a prática do uso do transporte público entre turistas nacionais e internacionais;

Criar políticas públicas direcionadas aos usuários de Ônibus Urbano, visando a solução dos principais problemas existentes na modalidade identificados na pesquisa: Falta de Informação, Tempo de Espera, e Segurança Civil;

Criar políticas públicas direcionadas aos usuários de Metrô, visando a solução dos principais problemas identificados na pesquisa: Tempo de Espera, Veículos Lotados, e Longas Filas para Comprar o Bilhete;

Disponibilizar nos meios de hospedagens, terminais, aeroportos e em toda infraestrutura turística, guias contendo informações sobre as linhas de ônibus / metrô da cidade, e os respectivos atrativos turísticos existentes em suas rotas;

Elaborar estratégia na qual seria incentivado o uso do transporte público por parte dos turistas fazendo com que ocorra aumento de receita, de forma que contribua no financiamento dos sistemas públicos de transporte justamente no período onde historicamente há uma queda de demanda cativa (férias e fins de semanas) e uma concentração maior no quantitativo de chegadas de turistas na cidade.

Criar cartões de passagens (RIOCARD) exclusivos para turista, possibilitando-o conhecer o Rio de Janeiro, através do uso do Transporte Público, em passeios pré-programados pela Cidade, fomentando um novo tipo de turismo;

Criar parcerias com Agências de Viagem e Operadoras de Turismo, para motivar o Usuário de Ônibus de Turismo a adquirir estes cartões em seus pacotes turísticos;

Investir em Conforto e Segurança Civil no Sistema de Transporte Público da Cidade com vistas a modificar a opinião dos turistas usuários de Táxi sobre as modalidades abordadas na dissertação, buscando atraí-los a médio e longo prazo para o Transporte Público.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEYRATNE, R., 1993, “Air Transport tax and its consequences on tourism”, **Annals of Tourism Research**, 20 (3), pp. 450-60

ALBALATE, D., BEL, G., 2010, “Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints”, **Tourism Management**, doi: 10.1016/j.tourman

Anuário Estatístico ABIH-RJ – 2008 Rio de Janeiro: Fecomércio-RJ, em parceria com a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Estado do Rio de Janeiro – ABIH-RJ, 2008. 24 p. Dados de 2008.

Anuário Estatístico ABLA – Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis – 2009

Anuário Estatístico ANFAVEA – Indústria Automobilística Brasileira – 2009

Anuário Estatístico ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres – 2008

Anuário Estatístico EMBRATUR – 2006 Brasília: Ministério do Turismo/Instituto Brasileiro de Turismo / Diretoria de Estudos e Pesquisas, 2006. V. 33 268p. Dados de 2005.

Anuário Estatístico EMBRATUR – 2007 Brasília: Ministério do Turismo/Instituto Brasileiro de Turismo/Diretoria de Estudos e Pesquisas, 2007. V. 34 126p. Dados de 2005 e 2006.

Anuário Estatístico EMBRATUR – 2008 Brasília: Ministério do Turismo/Instituto Brasileiro de Turismo/Diretoria de Estudos e Pesquisas, 2008. V. 35 126p. Dados de 2007.

Anuário Estatístico EMBRATUR – 2009 Brasília: Ministério do Turismo/Instituto Brasileiro de Turismo/Diretoria de Estudos e Pesquisas, 2009. V. 36 136p. Dados de 2008.

Anuário Estatístico de Turismo – 2010 Volume 37 Ano base 2009 – Secretaria Nacional de Políticas de Turismo.

Anuário Estatístico de Turismo – 2011 Volume 38 Ano base 2010 – Secretaria Nacional de Políticas de Turismo.

BARTHOLO, R., SAN SOLO, D. G., BURSZTYN, I., – **Turismo de base comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras.** Rio de Janeiro, Editora: Letra e Imagem, 2009

BEL, G., 2009, “How to compete for a place in the World with a hand tied behind your back: the case of air transport services in Girona”, **Tourism Management**, 30 (4), pp. 522–529.

BENI, M. C., **Análise Estrutural do Turismo.** 5. ed. São Paulo, Editora: SENAC, 2001

BOULLÓN, R.C, **Planificación del espacio turístico.** México, Editora: Editorial Trillas, 1997

Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil – 2007 Relatório Executivo Principais Resultados Seleccionados. São Paulo Julho/2009

CHEW, J., 1987, “Transport and tourism in the year 2000”, **Tourism Management**, 8 (2), pp. 83–85.

COHEN, E., “A Phenomenology of Tourist Experiences”.. **Sociology**, 13, 179-201, 1979.

COHEN, E., “A Phenomenology of Tourist Experiences”. In **Fundamentos do Turismo**, 2. ed. rev. ampl, Editora: Pioneira Thomson Learning, pp. 179-201.

COLLIER, A., **Principles of Tourism**. 3. Ed. Auckland, Editora: Longman Paul, 1994

Documento Referencial Turismo no Brasil 2011/2014 – 160 pag

Economia do turismo: uma perspectiva macroeconômica 2003-2006 / IBGE, Coordenação de Contas Nacionais. - Rio de Janeiro : IBGE, 2009. 57 p. – (Estudos e pesquisas. Informação econômica, ISSN 1679-480X; n. 12)

FORSYTH, P., 2001, “Promoting Trade in Airline Services”, **Journal of Air Transport Management**, 7, pp. 43-50.

GONÇALVES, D. C., 2008, **A relação entre transporte e turismo: o caso do Rio de Janeiro**. Dissertação de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

HALL, D. R., 1999. “Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues”, **Journal of Transport Geography**, 7 (3), pp. 181 a 188.

IGNARRA, L. R., **Fundamentos do Turismo**. 2 ed. São Paulo, Editora: Pioneira Thomson Learning, 2003

KAUL. R. N., 1985, “Dynamics of Tourism: A trilogy”, **Transportation and marketing**, (vol.111). New Delhi: Sterling Publishers.

KHADAROO, J., SEETENAH, B., 2007, “Transport infrastructure and tourism development”, **Annals of Tourism Research**, 34 (4), pp. 1021–1032.

KHADAROO, J., SEETENAH, B., 2008, “The role of transport infrastructure in international tourism development: a gravity model approach”, **Tourism Management**, 29 (5), pp. 831–840.

LAPIERRE, J., HAYES, D., 1994, “The Tourism Satellite Account”. **In: National Income and Expenditure Accounts Second quarter, Statistics Canada – Cat. nº 13-001.** pp .33-58

LUMSDON, L., PAGE, S.J. (Eds.), 2004, “Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium”. Elsevier, London, pp. 1–28.

MATHIESON, A., WALL, G., **Tourism: Economic, Physical and Social Impacts.** New York, Publisher: John Wiley & Sons, 1990.

MCINTOSH, R., GUPTA, S., **Turismo – Planeación, Administración y Perspectivas.** Cidade do México, Editora: Limusa Noriega Editores, 1993.

NOVAES, A. G., **Sistemas de transportes: análise da demanda.** São Paulo, Editora: Edgard Blücher, 1986.

OLIVEIRA, A. P., **Turismo e Desenvolvimento: Planejamento e Organização.** São Paulo, Editora: Altas, 2000.

OMT – Organização Mundial do Turismo. Desenvolvimento de turismo sustentável: manual para organizadores locais. Brasília: Embratur, 1995.

PAGE, S. J., **Transport and Tourism.** Publisher: Bookman London, 1999.

PAGE, S. J., **Transporte e Turismo.** Editora: Bookman, 2001.

PALHARES, G. L. **Transporte Aéreo e Turismo: Gerando Desenvolvimento Socioeconômico.** São Paulo, Editora: Aleph, 2001.

PALHARES, G. L., **Transportes Turísticos.** 2 ed. São Paulo, Editora: Aleph, 2002.

Pesquisa de Tendências Macro do Turismo Mundial 2006 – EMBRATUR – MINISTERIO DO TURISMO 46 pag.

Plano Diretor de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro - SMTR – SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – 2005.

Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro – PDTU/RMRJ – 2003.

Plano Nacional de Turismo – PNT 2007/2010.

PRIDEAUX, B., 2000, “The role of the transport system in destination development” **Tourism Management**, 21 (1), pp. 53–63.

RAMOS, L. P. G., 2006, **Gerenciamento da Mobilidade em Áreas Turísticas: Aplicação ao Caso do Rio de Janeiro**. Dissertação de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

RICHARDSON. In ANDRADE, J. V., (2001). **Turismo: Fundamentos e Dimensões**. São Paulo, Editora: Ática, 1999

SAMPAIO, M. C. DA G., 2006, **Fatores determinantes da escolha do local e de modo de transporte para o consumo de bens e serviços**. Dissertação de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

SMITH, V., “Hosts Ang Guests: The Anthropology of Yourism. Philadelphia”: University Of Pennsylvania, 1989.

Statistics New Zealand, **Provisional Tourism Satellite Account 1998-2000**. Wellington, Statistics New Zealand, 2001.

UNIVERCIDADE (2008). Pesquisa do perfil do visitante do Corcovado. Rio de Janeiro.

UNIVERCIDADE (2008). Pesquisa do perfil do visitante do Pão de Açúcar. Rio de Janeiro.

SITES VISITADOS:

<<http://agecopa2014.com.br/?id=2750>>. Acesso em 11 nov. 2009, 17:00.

<<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em 20 jan. 2010, 10:00

<<http://www.bcn.cat/es/ehome.htm>>. Acesso em 20 jan. 2011, 10:00.

<<http://www.braziltour.com/>>. Acesso em 22 jan. 2010, 11:30.

<<http://www.copa2014.turismo.gov.br/copa/home.html>>. Acesso em 20 jan. 2010, 10:45.

<<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br.>> Acesso em 25 fev. 2010, 15:45

<<http://www.fazenda.gov.br/>>. Acesso em 28 jul 2011, 16:10.

<<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em 15 fev. 2011, 11:20.

<<http://www.infraero.gov.br/>>. Acesso em 12 dez. 2010, 14:00.

<<http://www.ipeadata.gov.br>>. Acesso em 11 jan. 2010, 14:10

<<http://www.lancenet.com.br/>>. Acesso em 12 jun 2011, 19:15.

<<http://www.tourisme.gouv.fr/>>. Acesso em 20 mar. 2010, 16:00

<<http://www.turismo.gov.br/turismo/home.html>>. Acesso em 18 ago. 2010, 15:43.

ANEXOS

Formulário de Pesquisa – Frente

	FORMULÁRIO DE PESQUISA PROGRAMA DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES	Data: ___/___/___	Nº: _____
	Pesquisador: _____ Local: _____ Maracanã Hora Inicial: ___:___ Hora Final: ___:___		

1 - De onde o Sr.(a) está vindo? (País ou Estado/Município): _____

2 - Onde está hospedado? 1 Hotel 2 Parentes/Amigos 3 Albergue 4 Outro _____

3 - Qual Bairro? _____

4 - Qual o modo de transporte o Sr. (a) utilizou para vir ao Maracanã?

1 Trem 2 Metrô 3 Ônibus 4 Táxi 5 Táxi Especial 6 Automóvel 7 Carro Alugado 8 Van

9 Ônibus de Turismo 10 Bicicleta/Moto 11 A pé 12 Carona 13 Car Service 14 Outro: _____

5 - (Apenas quando utilizado o transporte público) Qual sua opinião sobre o modo de Transporte utilizado:

Confortável	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	Informação no Veículo	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
Rápido	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	Esperou muito no ponto	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
Limpo:	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	Funcionários educados	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
Seguro	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	Recebeu informação de terceiros	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
Barato	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	Fácil de Pegar	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não

Caso o turista tenha utilizado Metrô, seguir para pergunta 6. Se tiver utilizado ônibus, seguir para pergunta 9. Caso não tenha utilizado, nenhum dos dois seguir para pergunta 12.

6 - Quais pontos positivos o Sr. (a) encontrou no Metrô?

Informação Idioma Tempo de Viagem Conforto Bom atendimento
 Higiene Tarifa Tempo de Espera do Metrô Sinalização Conveniência
 Integração Segurança Civil Segurança de Chegar ao Destino Outros: _____

7 - Quais pontos negativos o Sr. (a) encontrou no Metrô?

Falta de Informação Idioma Tempo de Viagem Conforto Sinalização
 Veículo Lotado Tarifa Tempo de Espera do Metrô Baldeação Conveniência
 Fila p/ comprar bilhete Segurança Civil Outros: _____

8 - Por que o Sr. (a) não utilizou o Ônibus ao invés do Metrô?

Falta de Informação Idioma Tempo de Viagem Conforto Higiene
 Mau Atendimento Tarifa Tempo de Espera do Ônibus Sinalização Conveniência
 Falta de Integração Má reputação Segurança Civil Falta de Segurança de Chegar ao Destino

9 - Quais pontos positivos o Sr. (a) encontrou no Ônibus?

Informação Idioma Tempo de Viagem Conforto Bom atendimento
 Higiene Tarifa Tempo de Espera do Ônibus Sinalização Conveniência
 Integração Segurança Civil Segurança de Chegar ao Destino Outros: _____

Formulário de Pesquisa – Verso

10 - Quais pontos negativos o Sr. (a) encontrou no Ônibus?

Falta de Informação Idioma Tempo de Viagem Conforto Sinalização
 Veículo Lotado Tarifa Tempo de Espera do Ônibus Baldeação Conveniência
 Segurança Civil Falta de Integração Outros: _____

11 - Por que o Sr. (a) não utilizou o Metrô ao invés do Ônibus?

Falta de Informação Idioma Tempo de Viagem Conforto Higiene
 Mau Atendimento Tarifa Tempo de Espera do Metrô Sinalização Conveniência
 Falta de Integração Má reputação Segurança Civil Falta de Segurança de Chegar ao Destino

12 - O Sr. (a) já utilizou Ônibus ou Metrô na cidade do Rio de Janeiro? 1 Sim 2 Não

13 - O Sr. (a) sabia que poderia ter vindo de Ônibus ou de Metrô para o Maracanã?

<p><input type="checkbox"/> Se sim, porque não utilizou?</p> <p>Falta de Informação <input type="checkbox"/> Idioma <input type="checkbox"/> Veículo Lotado <input type="checkbox"/> Tarifa <input type="checkbox"/> Tempo de Viagem <input type="checkbox"/> Conforto <input type="checkbox"/> Tempo de Espera do Veículo <input type="checkbox"/> Baldeação <input type="checkbox"/> Conveniência <input type="checkbox"/> Pacote Turístico <input type="checkbox"/> Falta de Segurança de Chegar ao Destino <input type="checkbox"/> Segurança Civil <input type="checkbox"/> Outros: _____</p>	<p><input type="checkbox"/> Se não, porque não sabia?</p> <p>Não Buscou Informação <input type="checkbox"/> Buscou Informação mas não Encontrou <input type="checkbox"/> Meio de Hospedagem não Forneceu Informação <input type="checkbox"/> Outros: _____</p>
--	---

14 - O Sr. (a) visitou outros atrativos turísticos no Rio de Janeiro ou em cidades vizinhas (até 3 atrativos)? **Se não tiver utilizado, seguir para questão 17.**

15 - O Transporte Público Coletivo foi Utilizado?

<p><input type="checkbox"/> Se sim, quais?</p> <p>Atrativo 1: _____ Atrativo 2: _____ Atrativo 3: _____</p>	<p><input type="checkbox"/> Se não, porque?</p> <p>Falta de Informação <input type="checkbox"/> Idioma <input type="checkbox"/> Veículo Lotado <input type="checkbox"/> Tarifa <input type="checkbox"/> Tempo de Viagem <input type="checkbox"/> Conforto <input type="checkbox"/> Tempo de Espera do Veículo <input type="checkbox"/> Baldeação <input type="checkbox"/> Conveniência <input type="checkbox"/> Pacote Turístico <input type="checkbox"/> Outros: _____</p>
---	--

16 - Chegou facilmente aos atrativos? Sim Não Porquê? _____

17 - Qual nota de 0 a 10, o Sr. (a) atribui ao sistema de transporte publico da cidade por:

Trem: ____ Metrô: ____ Ônibus: ____ Táxi: ____ Táxi Especial: ____ Van: ____ Bonde: ____ Barcas: ____

18 - Qual sua idade? _____ 19 - Qual seu sexo? 1 Masculino 2 Feminino

20 - Qual sua faixa de renda familiar?

1 Até R\$1.020 2 Até R\$2.550 3 Até R\$5.100 4 Até R\$10.200 5 Superior a R\$10.200

21 - Qual seu grau de instrução?

1 Primário 2 Médio/Técnico 3 Superior Incompleto 4 Superior Completo 5 Pós-Graduação

22 - Quantas pessoas estão viajando com o Sr. (a)? _____