



ANÁLISE DO DESLOCAMENTO INTRADESTINOS DOS CRUZEIRISTAS NO RIO DE JANEIRO PELA PERSPECTIVA DO VLT

Maraísa de Oliveira Esch

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: Ronaldo Balassiano

Rio de Janeiro

Março de 2017

ANÁLISE DO DESLOCAMENTO INTRADESTINOS DOS CRUZEIRISTAS NO RIO DE
JANEIRO PELA PERSPECTIVA DO VLT

Maráisa de Oliveira Esch

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. Ronaldo Balassiano, Ph.D.

Prof^a. Suzana Kahn Ribeiro, D.Sc.

Prof^a. Carla Conceição Lana Fraga, D.Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ – BRASIL
MARÇO DE 2017

Esch, Maraísa de Oliveira

Análise do deslocamento intradestinos dos cruzeiristas no Rio de Janeiro pela perspectiva do VLT/Maraísa de Oliveira Esch. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2017.

XIV, 99 p.: il.; 29,7 cm.

Orientador: Ronaldo Balassiano

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2017.

Referências Bibliográficas: p. 92-97.

1. Deslocamento Intradestinos. 2. Mobilidade. 3. Acessibilidade. 4. Veículo Leve sobre Trilhos. 5. Turismo Náutico. I. Balassiano, Ronaldo. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

Dedico o presente trabalho de pesquisa a todos que acompanham, com muito afeto e pensamentos elevados, essa minha jornada de reinvenção pessoal e profissional que se inicia...

“A felicidade murcha como as flores; entretanto, assim como o bom jardineiro sempre tem a seu alcance outras para substituí-las, quem possui conhecimentos pode, também, substituir constantemente os motivos que dão permanência à felicidade na vida. O conhecimento a fixa, a torna estável; permite sentir seu palpitar de eternidade”.

Carlos Bernardo González Pecotche

AGRADECIMENTOS

Difícil expressar em palavras o que a entrada nesse mundo acadêmico vem proporcionando em minha vida. E com ele, o eterno agradecimento a TODOS que se envolveram direta ou indiretamente nessa empreitada pessoal (mesmo que eu venha a me esquecer de mencionar alguém aqui). Por favor, sintam-se acariciados!

Ao meus pais, grandes incentivadores dessa minha busca pelo conhecimento, sem os quais não seria possível redirecionar minha vida profissional para os rumos felizes e edificantes os quais venho trilhando.

À professora e querida amiga Carla Fraga, sempre disponível, por me incentivar e auxiliar no processo inicial de ingresso no mestrado com sua dedicação e enorme bagagem de conhecimento.

Ao meu orientador Ronaldo Balassiano: obrigada por tornar leve e, ao mesmo tempo, produtivo o processo de elaboração do conhecimento acadêmico para este e muitos outros trabalhos de pesquisa que ainda virão. Que esse seja somente o início dessa parceria!

Aos engenheiros e demais professores do PET que, do jeitinho peculiar de cada um, contribuíram para “abrir” a cabeça dessa turismóloga, agregando novos conhecimentos ao meu acervo pessoal e me proporcionando o “pensar fora da caixinha”.

Às queridíssimas secretárias do PET Jane e Helena, sempre afetuosas e atenciosas, mesmo em tempos de muito trabalho.

A Denise Lima e Alice Guerra, colaboradoras do Pier Mauá, que gentilmente permitiram e “correram atrás” para que eu pudesse realizar algumas das entrevistas com os cruzeiristas dentro do terminal de passageiros, além de contribuir com informações relevantes para entender o cotidiano desses turistas peculiares.

Por fim, agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro através da bolsa de mestrado concedida, sem o qual seria impossível a dedicação integral a este trabalho de pesquisa acadêmica.

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

ANÁLISE DO DESLOCAMENTO INTRADESTINOS DOS CRUZEIRISTAS NO RIO DE JANEIRO PELA PERSPECTIVA DO VLT

Maraísa de Oliveira Esch

Março/2017

Orientador: Ronaldo Balassiano

Programa: Engenharia de Transportes

O presente trabalho traz luz a uma questão não muito abordada pelos estudos existentes a respeito do segmento de turismo náutico: os deslocamentos intradestinos dos turistas que chegaram em uma cidade a bordo de um navio de Cruzeiro. O foco específico desta análise refere-se ao destino Rio de Janeiro, onde buscou-se entender se a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área central, no contexto recente de revitalização da região portuária, mudaria o padrão de deslocamento dos cruzeiristas. Da mesma forma, houve a intenção de se saber se esse novo sistema de transporte traria qualidade, segurança e agilidade no curto período de tempo que eles têm disponível para desfrutar diferentes atrativos turísticos, além de contribuir para agregar valor às suas respectivas experiências turísticas durante a viagem de cruzeiro. Para isso foram realizadas entrevistas com os cruzeiristas no Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá durante as duas últimas temporadas de navios: 2015/2016 (antes do VLT estar operando) e 2016/2017 (já com o início da operação do VLT). Estas entrevistas visaram também conhecer o perfil desses visitantes, identificar os Polos Geradores de Viagens (PGVs) de natureza turística mais procurados e os problemas enfrentados durante as visitas com foco na mobilidade e na acessibilidade a esses atrativos. O resultado da análise, dentre outros aspectos, mostrou que a revitalização portuária teve maior influência na mudança do padrão de deslocamento identificado do que a implementação do VLT inserido nesse cenário urbano.

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

TRAVEL PATTERN ANALYSIS OF CRUISE SHIP TOURISTS IN RIO DE JANEIRO
FROM THE VLT PERSPECTIVE

Maraísa de Oliveira Esch

March/2017

Advisor: Ronaldo Balassiano

Department: Transportation Engineering

This work focus on an issue not addressed by the existing studies in the nautical tourism segment: the travel pattern of tourists that arrive in a city aboard a cruise ship. The specific focus of this analysis refers to Rio de Janeiro, trying to establish if the implementation of the tramway system (VLT) at the downtown area, boosted by the recent portuary revitalization, would change the travel pattern of cruise ship tourists. Moreover there was the goal to know if this new transportation system would bring quality, safety and agility in the short time available to enjoy the destination, besides contributing to add quality value to their respective touristic experiences during the cruise ship travel. For that, interviews were held with the cruise ship tourists inside Pier Mauá Cruise International Terminal during the last two cruise seasons: 2015/2016 (before the tramway starts to work) and 2016/2017 (after the beginning of the tramway operation). These interviews also aimed to know the profile of these visitors, identify the most popular Tourist Trip Generation Poles and the main problems faced during the visitation focused on mobility and accessibility to these tourist attractions. The main conclusion obtained, among others, have shown that the portuary revitalization had more influence at changings observed on the travel pattern of cruise ship tourists than the implementation of the tramway system inserted in this urban cenary.

SUMÁRIO

Capítulo 1: INTRODUÇÃO	1
1.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	1
1.2. RELEVÂNCIA DO ESTUDO	3
1.3. OBJETO DE ESTUDO	4
1.3.1. Problema de Pesquisa.....	5
1.3.2. Objetivos Geral e Específicos.....	5
1.3.3. Hipótese	6
1.4. RESUMO DO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	6
1.5. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	7
Capítulo 2: REVISÃO DA LITERATURA	9
2.1. O SEGMENTO DE TURISMO NÁUTICO	9
2.1.1. Origem e Crescimento no Brasil e no Mundo.....	9
2.1.2. Especificidades.....	13
2.1.3. Impactos.....	15
2.1.4. Estudos Analisados	16
2.2. O DESLOCAMENTO INTRADESTINOS NO TURISMO	18
2.2.1. A Experiência do Viajante como Elemento Básico do Turismo	18
2.2.2. O Transporte e o Deslocamento Intradestinos.....	19
2.2.3. A Mobilidade e a Acessibilidade no Turismo.....	20
2.3. POLOS GERADORES DE VIAGENS (PGVs) DE NATUREZA TURÍSTICA 24	
2.4. BONDES E TRAMWAYS AGREGANDO VALOR À EXPERIÊNCIA TURÍSTICA NOS DESTINOS PELO MUNDO	26
2.4.1. Zurique, na Suíça	27
2.4.2. Melbourne, na Austrália.....	28
2.4.3. Santos, no Brasil.....	29
Capítulo 3: ANÁLISE DA REGIÃO CENTRAL DO RIO DE JANEIRO	31
3.1. INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PORTO MARAVILHA	32
3.2. VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT)	36
3.3. TERMINAL INTERNACIONAL DE CRUZEIROS PIER MAUÁ	40
Capítulo 4: PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	42
4.1. ESTABELECENDO O ESTUDO DE CASO	42
4.2. DEFININDO A POPULAÇÃO: CRUZEIRISTAS “EM TRÂNSITO”	43
4.3. ELABORAÇÃO E APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS	45
4.3.1. Questionários Aplicados na Temporada de Cruzeiros 2015/2016.....	46
4.3.2. Questionários Aplicados na Temporada de Cruzeiros 2016/2017.....	47

Capítulo 5: ANÁLISE DOS RESULTADOS	49
5.1. DADOS OBTIDOS DURANTE AS ENTREVISTAS DA TEMPORADA 2015/2016	49
5.1.1. Perfil dos Cruzeiristas	49
5.1.2. Motivações para Desembarcar e Sair do Terminal de Passageiros	52
5.1.3. Principais Atrativos Turísticos e/ou Locais de Interesse Visitados	54
5.1.4. Forma ou Modo de Transporte utilizado para os Deslocamentos Intradestinos	56
5.1.5. Experiência de Mobilidade e de Acessibilidade nos Deslocamentos Intradestinos	58
5.1.6. Problemas e Reclamações mencionados pelos Cruzeiristas	59
5.1.7. A Perspectiva do VLT	61
5.2. DADOS OBTIDOS DURANTE AS ENTREVISTAS DA TEMPORADA 2016/2017	62
5.2.1. Perfil dos Cruzeiristas	63
5.2.2. Motivações para Desembarcar e Sair do Terminal de Passageiros	66
5.2.3. Principais Atrativos Turísticos e/ou Locais de Interesse Visitados	69
5.2.4. Forma ou Modo de Transporte Utilizado para os Deslocamentos Intradestinos	72
5.2.5. Experiência de Mobilidade e de Acessibilidade nos Deslocamentos Intradestinos	75
5.2.6. Problemas, Reclamações e Elogios mencionados pelos Cruzeiristas....	77
5.2.7. A Realidade do VLT.....	79
5.3. ALGUNS RESULTADOS COMPARATIVOS ENTRE AS DUAS TEMPORADAS (ANTES E DEPOIS DA OPERAÇÃO DO VLT)	84
5.4. CONCLUSÕES DO CAPÍTULO	85
Capítulo 6: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	88
6.1. CONCLUSÕES	88
6.2. RECOMENDAÇÕES	89
Capítulo 7: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
APÊNDICE A	98
APÊNDICE B	99

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa dos principais sistemas de transporte da cidade do Rio	32
Figura 2 – Foto da nova Praça Mauá revitalizada.....	33
Figura 3 – Foto de trecho da Orla Conde.....	34
Figura 4 – Mapa da Orla Conde e seu entorno.....	35
Figura 5 – Foto da “Parada dos Navios”.....	36
Figura 6 – Foto do interior de um dos veículos do VLT.....	37
Figura 7 – Foto do painel informativo na parada do VLT	37
Figura 8 – Mapa com o traçado do VLT e seus pontos de parada.....	38
Figura 9 – Localização privilegiada da região portuária do Rio de Janeiro.....	40
Figura 10 – Foto do antes e depois da revitalização da região portuária.....	42
Figura 11 – Foto da Orla Conde em obras.....	53
Figura 12 – Foto de placa informativa da temporada 2015/2016.....	61
Figura 13 – Foto do percurso em operação do VLT	68
Figura 14 – Foto do VLT no percurso da Etapa 2.....	68
Figura 15 – Aquário Municipal do Rio.....	69
Figura 16 – Foto do entorno imediato do terminal de Cruzeiros Pier Mauá.....	73
Figura 17 – Foto posto móvel da equipe do “Centro Presente”.....	74
Figura 18 – Foto de placa informativa da temporada 2016/2017	82
Figura 19 – Foto do terminal eletrônico da Visit.rio.....	83
Figura 20 – Foto da máquina de compra do cartão Riocard	83

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil.....	12
Tabela 2 – Programação dos navios na temporada 2015/2016.....	44
Tabela 3 – Programação dos navios na temporada 2016/2017.....	44
Tabela 4 – Perfil dos cruzeiristas.....	51
Tabela 5 – Perfil dos cruzeiristas.....	65
Tabela 6 – Comparativo de mobilidade e acessibilidade entre as temporadas	76

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Problemas Identificados no Deslocamento Intradestinos.....	23
Quadro 2 – Atrativos turísticos/locais visitados pelos cruzeiristas.....	55
Quadro 3 – Potencial de visitação da área central da cidade do Rio.....	56
Quadro 4 – Outros problemas mencionados na temporada 2015/2016.....	60
Quadro 5 – Atrativos turísticos/locais visitados pelos cruzeiristas.....	71
Quadro 6 – Locais visitados pelos cruzeiristas que utilizaram o VLT	72
Quadro 7 – Outros problemas mencionados na temporada 2016/2017	78
Quadro 8 – Menções sobre o VLT.....	79
Quadro 9 – Motivos e características de interesse em utilizar o VLT.....	80
Quadro 10 – Motivos alegados por não ter utilizado o VLT.....	81

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Nacionalidades identificadas na temporada 2015/2016.....	49
Gráfico 2 – Estados de origem identificados na temporada 2015/2016.....	50
Gráfico 3 – Idades identificadas na temporada 2015/2016.....	51
Gráfico 4 – Motivação para sair do Pier Mauá na temporada 2015/2016.....	52
Gráfico 5 – Primeira vez no Rio? Temporada 2015/2016.....	53
Gráfico 6 – Visitações a atrativos turísticos na temporada 2015/2016	54
Gráfico 7 – Deslocamentos na temporada 2015/2016.....	57
Gráfico 8 – Experiência de mobilidade na temporada 2015/2016.....	58
Gráfico 9 – Experiência de acessibilidade na temporada 2015/2016.....	59
Gráfico 10 – Problemas de mobilidade e acessibilidade na temporada 2015/2016..	60
Gráfico 11 – Perspectiva da existência do VLT na temporada 2015/2016.....	62
Gráfico 12 – Estados de origem identificados na temporada 2016/2017	63
Gráfico 13 – Nacionalidades identificadas na temporada 2016/2017.....	64
Gráfico 14 – Idades identificadas na temporada 2016/2017.....	65
Gráfico 15 – Motivação para sair do Pier Mauá na temporada 2016/2017.....	66
Gráfico 16 – Primeira vez no Rio? Temporada 2016/2017.....	67
Gráfico 17 – Visitações a atrativos turísticos na temporada 2016/2017.....	70
Gráfico 18 – Deslocamentos na temporada 2016/2017	73
Gráfico 19 – Experiência de mobilidade na temporada 2016/2017.....	75
Gráfico 20 – Experiência de acessibilidade na temporada 2016/2017.....	75
Gráfico 21 – Problemas de mobilidade e acessibilidade na temporada 2016/2017...	77
Gráfico 22 – Utilização do VLT durante a temporada 2016/2017.....	79
Gráfico 23 – Interesse em andar de VLT? Temporada 2016/2017.....	81

Capítulo 1: INTRODUÇÃO

Ao levar-se em consideração a forte vocação turística do Rio de Janeiro já de algumas décadas, em que pese essa vocação para a economia e a imagem do Brasil no exterior, fez-se relevante prestar a devida atenção ao segmento de turismo náutico com especial foco nos navios de cruzeiro marítimos, de modo a compreender suas peculiaridades e contribuir com elementos de reflexão que tragam benefícios para a cidade como um todo, bem como para seus visitantes.

1.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O setor de cruzeiros marítimos vem atualmente se destacando a nível mundial pela velocidade de seu crescimento com relação a outros segmentos do turismo (Marti, 2004; Wood, 2004; Amaral, 2009; CLIA, 2015; De Cantis *et. al.*, 2016). Porém, nem sempre foi assim, uma vez que com o surgimento e posterior evolução – na década de 1960 – do transporte aéreo, as companhias de transporte aquaviário, até então as principais responsáveis pelo deslocamento de passageiros entre os continentes, iniciaram um processo de crise, com muitas indo à falência. Isso porque a concorrência com o modo aéreo tornou-se desleal, devido principalmente à maior capacidade deste em conectar os passageiros até mesmo a destinos não costeiros, dentre outros fatores (Lohmann e Castro, 2013b). Assim, as empresas de transporte aquaviário que sobreviveram a este período tiveram que se reinventar para se manter no mercado, surgindo, então, as viagens de cruzeiros marítimos.

Os navios de cruzeiro marítimo são verdadeiros “destinos flutuantes”, onde o meio de transporte pode ser caracterizado como o produto turístico, ao proporcionar em uma só viagem uma experiência diferenciada. Neles a principal motivação dos viajantes não é o deslocamento em si, mas sim o que a embarcação tem a oferecer. Dentro dela, pode-se usufruir de hospedagem, gastronomia, lazer e entretenimento para diversos gostos, ao mesmo tempo em que permite a possibilidade de conhecer brevemente os destinos de parada do navio, de acordo com as rotas definidas pelos armadores¹. Isso pode ser extremamente benéfico em termos de custo-benefício para os viajantes, enquanto pode gerar impactos positivos e negativos nas cidades onde os navios atracam.

¹ Termo utilizado para referir-se às empresas que trabalham nesse segmento turístico, tendo como uma de suas responsabilidades a de organizar o itinerário dos navios de cruzeiro (Leal *et. al.*, 2013).

Dentre os impactos, podemos destacar os econômicos e os ambientais. Com relação ao primeiro tipo, este abrange, dentre outros aspectos, o deslocamento dos cruzeiristas² dentro do destino de parada do navio para desfrutar, no pouco tempo disponível, o que a localidade tem a oferecer, de acordo com as diversas motivações desses turistas ao desembarcar em um porto visitado ao longo da viagem. Nesse sentido, se o destino não oferece uma experiência de acessibilidade e de mobilidade intradestinos eficiente, o cruzeirista também não terá uma vivência de qualidade na cidade, o que pode impactar em um marketing negativo dessa localidade, e até mesmo em sua retirada das rotas definidas pelos armadores.

É nesse contexto que se insere a cidade do Rio de Janeiro, com seu respectivo Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá. Nacional e mundialmente conhecida como a “cidade maravilhosa”, por suas belas paisagens, clima tropical predominante em boa parte do ano e povo hospitaleiro, o Rio vem recebendo desde a primeira década do século XXI uma expressiva quantidade de cruzeiristas, ávidos por vivenciar o que esta localidade pode acrescentar a suas experiências turísticas ao longo da viagem de cruzeiro. Nesse sentido, a localização do Pier Mauá na área central da cidade pode contribuir para agregar valor positivo as vivências desses turistas.

Recentemente essa área também recebeu um grande investimento em infraestrutura urbana e de transportes no âmbito de revitalização da região portuária, hoje denominada Porto Maravilha. Dentre outras intervenções urbanísticas, foi reorganizado o trânsito do Centro a partir da demolição do Elevado da Perimetral e construção de um extenso *boulevard* que abrange algumas novas edificações culturais, de lazer e entretenimento, bem como uma inigualável frente d’água com vista para a Baía de Guanabara. Isso é algo totalmente distinto da realidade encontrada nessa localidade há alguns poucos anos atrás, que se encontrava abandonada.

A área central da cidade, além de importantes Polos Geradores de Viagens (PGVs)³ relacionados aos modos de transporte, também abriga edificações públicas e privadas, instituições educacionais e de saúde, mas especialmente com relação ao foco do presente trabalho, destacam-se atrativos turísticos intimamente relacionados à história do Brasil e da cidade como um todo, museus e centros culturais, polos gastronômicos e comerciais. Se bem divulgados aos cruzeiristas, estes visitantes – especialmente os

² Termo utilizado para referir-se aos turistas, viajantes e visitantes advindos de navios de cruzeiro, conforme utilizado por Amaral (2009).

³ Termo elaborado pela Rede Ibero Americana de Estudos de Polos Geradores de Viagens, que compreende, dentre uma de suas definições, “locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de exercer grande atratividade sobre a população” (REDE PGV, 2010).

que já estiveram anteriormente na cidade do Rio de Janeiro – podem se interessar em conhecer mais profundamente os PGVs de natureza turística que a área central abriga e que “fazem corpo” na composição da densa concentração de atividades presente nessa localidade. Para tal, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) pode se tornar um facilitador na busca em agregar valor qualitativo à experiência turística dos cruzeiristas.

A principal finalidade da implantação do VLT na área central da cidade é a de promover a integração entre todos os modos e terminais de transportes ali existentes. Ele surge nesse contexto, segundo a concessionária responsável por sua operação, como “a solução de mobilidade urbana que o Rio de Janeiro esperava” (VLT CARIOCA, 2015). Trata-se de um “bonde moderno” que compõe um elemento estruturador do espaço urbano já muito utilizado por cidades em países pelo mundo. Além de possuir características sustentáveis, seu traçado poderá funcionar como uma “rota turística”, na qual os diversos PGVs turísticos existentes nas proximidades de onde seus trilhos perpassam poderão adquirir uma maior visibilidade, e um conseqüente incremento de visitantes.

Dessa forma, observa-se interessante entender o padrão de deslocamento intradestinos dos turistas que chegam à cidade pelo Pier Mauá, tendo o Rio de Janeiro como um dos destinos de parada da viagem de cruzeiro, no contexto de antes e depois da implantação do VLT na área central. Assim, será possível averiguar se a existência desse novo sistema de transporte, agregada as transformações ocorridas com a revitalização da região portuária, iniciará uma mudança de comportamento desses “turistas peculiares” durante seus deslocamentos pela cidade.

1.2. RELEVÂNCIA DO ESTUDO

O turismo constitui-se a nível mundial em um dos mais importantes instrumentos de geração de emprego, renda, negócios e inclusão social, ainda que a atividade continue a ser encarada no Brasil como um setor menor da economia produtiva (Beni, 2003). Sobre esse aspecto, observa-se ainda pouco planejamento no que diz respeito à interface sobre estudos de mercado e estudos acadêmicos, especialmente com relação aos desenvolvidos a nível nacional. Tal fato faz-se necessário para encarar com critério e eficiência a complexidade do fenômeno turístico e tudo o que ele abrange.

É nesse contexto que se insere a escassa literatura acadêmica encontrada atualmente sobre o turismo náutico, fato pelo qual o presente trabalho de pesquisa visa contribuir

para auxiliar no entendimento das peculiaridades desse segmento turístico e seus desdobramentos, no que diz respeito aos transportes e ao destino de parada dos navios.

O turismo do Rio de Janeiro passa atualmente por um período favorável, muito em parte devido a intensa promoção e investimentos oriundos do fato de ter sediado alguns megaeventos de destaque internacionalmente, especialmente os esportivos, como a Copa do Mundo da FIFA em 2014 e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos em 2016. Isso gera impactos positivos e negativos na economia local, regional e nacional, além de atrair uma maior quantidade de turistas que chegam por diversos “portões de entrada” da cidade: aeroportos, terminais rodoviários e, nas últimas duas décadas, também via portuária, através especialmente dos cruzeiros marítimos.

Dado o impacto que a significativa quantidade de cruzeiristas que chegam ao Rio de Janeiro durante os meses de dezembro a março pode causar nos PGVs turísticos mais icônicos da cidade – como o Pão de Açúcar e o Corcovado/Cristo Redentor, bem como aos atrativos turísticos e locais de interesse existentes nas proximidades do Pier Mauá –, observou-se relevante entender o perfil e o padrão de deslocamento desses visitantes no pouco tempo disponível para desfrutar do destino de parada do navio.

Também devido à recente intervenção urbanística denominada Porto Maravilha, bem como levando em consideração a inserção do Veículo Leve sobre Trilhos nesse contexto, fez-se interessante entender se a implantação desse novo sistema de transporte na área central (levando em consideração seu viés intermodal e a ideia do transporte como atrativo turístico) mudaria o padrão de deslocamento intradestinos dos cruzeiristas pela cidade.

1.3. OBJETO DE ESTUDO

O objeto de estudo desta pesquisa tem como foco analisar a mobilidade intradestinos dos cruzeiristas que chegam ao Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá, localizado na cidade do Rio de Janeiro.

A pesquisa busca também descrever um pouco da vivência desses turistas no destino durante o pouco tempo disponível (geralmente menos de um dia inteiro), observando a qualidade das experiências que as formas de deslocamento e os modos de transporte existentes – com foco especial para o Veículo Leve sobre Trilhos – oferecem a esses visitantes, de modo a agregar valor positivo as suas respectivas viagens em navio de cruzeiro.

1.3.1. Problema de Pesquisa

Considerando a vocação turística já de muitas décadas do Rio de Janeiro, e direcionando um foco especial ao crescimento, ao longo dos últimos anos, do fluxo de visitantes que chegam sazonalmente à cidade em navios de cruzeiro, bem como a recente implantação do VLT na área central da cidade, surge o seguinte problema de pesquisa:

A implantação do Veículo Leve sobre Trilhos na região central do Rio de Janeiro atende de forma eficiente aos deslocamentos intradestinos dos visitantes que chegam à cidade por navios de cruzeiro?

1.3.2. Objetivos Geral e Específicos

Esta pesquisa tem por objetivo geral analisar a influência da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área central do Rio de Janeiro com relação à possível mudança no padrão de deslocamento dos cruzeiristas para seus respectivos lugares de interesse, durante o período de atracação dos navios na cidade.

Para tal, foram consideradas a última temporada de cruzeiros em que o VLT ainda estava em fase de implementação (2015/2016) e a primeira temporada em que esse novo sistema de transporte da área central da cidade já estava operando (2016/2017).

Os objetivos específicos constituem-se em:

- Analisar o perfil da atividade de turismo náutico no Brasil, com foco no contexto do Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá;
- Descrever os principais problemas de mobilidade e de acessibilidade enfrentados pelos cruzeiristas em seus respectivos deslocamentos intradestinos, durante o período em que os navios permaneceram na cidade do Rio de Janeiro;
- Identificar os Polos Geradores de Viagens (PGVs) de natureza turística mais significativos com relação à atratividade de visitantes;
- Verificar se o VLT agrega valor qualitativo à experiência turística dos cruzeiristas, enquanto permanecem no destino Rio de Janeiro.

1.3.3. Hipótese

Considerou-se a seguinte hipótese para o presente estudo: o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), novo sistema de transporte da região central da cidade do Rio de Janeiro, proporciona aos cruzeiristas qualidade, segurança e agilidade durante o curto período de tempo que eles têm disponível para deslocar-se entre diferentes PGVs turísticos no destino, contribuindo para agregar valor às suas respectivas experiências vivenciais durante a viagem de cruzeiro.

1.4. RESUMO DO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

O presente trabalho constitui-se em uma pesquisa aplicada, por gerar conhecimento para sua implantação no contexto específico da realidade de mobilidade e acessibilidade dos turistas que chegam ao Rio de Janeiro por um navio de cruzeiro.

A abordagem do problema é realizada de forma quali-quantitativa, pois, apesar de expor alguns dados numéricos e porcentagens obtidos através da aplicação dos questionários, estes serão analisados de forma a buscar o entendimento aprofundado dos comportamentos observados nos deslocamentos intradestinos dos cruzeiristas pela cidade, o que imprime também um caráter exploratório ao trabalho.

Os procedimentos técnicos selecionados para abranger os objetivos propostos baseiam-se em uma revisão bibliográfica e documental, no levantamento de dados através de entrevistas com a aplicação de questionários semiestruturados, e na análise do estudo de caso.

Dessa forma, a pesquisa foi inicialmente desenvolvida através de consulta a trabalhos acadêmicos (dissertações e teses), artigos em periódicos científicos nacionais e internacionais, livros, documentos e sites oficiais, matérias jornalísticas relacionadas a órgãos oficiais, dentre outras fontes confiáveis que instigaram a investigação e análise do problema proposto. Esse embasamento teórico inicial também foi utilizado para analisar as atuais intervenções urbanísticas e relacionadas aos transportes presentes na área central da cidade.

Tal análise foi complementada pela aplicação de questionários nas temporadas de cruzeiros 2015/2016 e 2016/2017, tanto dentro do terminal de passageiros quanto nas imediações do Pier Mauá. A temporada de cruzeiros marítimos no Brasil compreende os meses de outubro a abril, porém ocorre de forma mais intensa (com maior frequência de embarcações) de dezembro a março. Vale ressaltar que as entrevistas foram

realizadas somente com os cruzeiristas que se encontravam “em trânsito”, ou seja, aqueles cuja cidade do Rio de Janeiro era um dos destinos de parada de seu respectivo navio.

A principal proposta foi a de compreender as peculiaridades no deslocamento intradestinos desses visitantes dentro do pouco tempo disponível no destino, em um contexto de antes e depois da implementação da rede de Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) na área central da cidade. O “antes” correspondeu aos resultados numéricos conseguidos nas entrevistas realizadas durante a primeira temporada de cruzeiros, enquanto o “depois” compreendeu os dados oriundos dos questionários aplicados no início da temporada de cruzeiros seguinte, após o começo da operação desse novo sistema de transportes e já com a revitalização da área de entorno do Pier Mauá praticamente finalizada.

As entrevistas realizadas com a aplicação dos questionários também auxiliaram na identificação do perfil da atividade turística de cruzeiros marítimos no contexto do Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá durante as referidas temporadas, bem como na identificação dos PGVs de natureza turística mais significativos do destino.

1.5. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O trabalho constitui-se de sete capítulos, incluindo esta “Introdução” (capítulo 1) e as “Referências Bibliográficas” (capítulo 7).

A introdução analisa a questão do segmento náutico no contexto da atividade turística na cidade do Rio de Janeiro e de sua região portuária revitalizada. Mostrou-se a interface entre essa intervenção urbanística, os diversos PGVs presentes na área central – incluindo os turísticos – e o VLT como possível “divisor de águas” no deslocamento intradestinos dos cruzeiristas pelo destino de parada do navio. Nessa parte do trabalho foram abordados a relevância e o objeto de estudo, o problema de pesquisa, os objetivos geral e específicos a serem atingidos, a hipótese sugerida e o resumo metodológico proposto.

O capítulo 2 apresenta uma revisão da literatura em âmbito nacional e internacional sobre temas essenciais para o entendimento da pesquisa. Foram abordados aspectos relevantes sobre o segmento de turismo náutico, sobre o deslocamento intradestinos no turismo e sobre os Polos Geradores de Viagens de Natureza Turística. Também foram mostrados três casos de cidades pelo mundo em que bondes e *tramways* agregam valor a experiência turística de quem utiliza esse modal.

A região central do Rio de Janeiro é abordada no capítulo 3 sob os focos da intervenção urbanística Porto Maravilha, do VLT e do Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá, reforçando para o leitor sobre a importância dessa análise.

O capítulo 4 detalha o procedimento metodológico adotado para se alcançar o objetivo do trabalho, enquanto o capítulo 5 expõe as análises dos resultados encontrados com a realização de entrevistas através da aplicação de questionários aos cruzeiristas nas duas temporadas de cruzeiros anteriormente mencionadas.

Por fim, o capítulo 6 apresenta as conclusões sobre os resultados da pesquisa, bem como destaca algumas recomendações para um melhor aproveitamento turístico do Veículo Leve sobre Trilhos e da região portuária revitalizada, além de estímulos para estudos futuros mais aprofundados sobre os PGVs de Natureza Turística.

Capítulo 2: REVISÃO DA LITERATURA

Este capítulo apresenta aspectos considerados relevantes sobre a atividade náutica relacionada ao turismo, sobre a experiência do turista em seus deslocamentos intradestinos, e sobre a especificidade dos PGVs de natureza turística. Todos foram considerados para a análise da pesquisa desenvolvida no presente trabalho, onde buscou-se contextualizar o leitor através de alguns referenciais teóricos encontrados sobre o tema, bem como com a exemplificação de três destinos em que Veículos Leves sobre Trilhos agregam valor à experiência vivencial dos turistas.

2.1. O SEGMENTO DE TURISMO NÁUTICO

A atividade náutica em interface com o turismo ultrapassa a utilização da embarcação como um simples meio de transporte para torna-la um estimulador da prática turística. Nesse sentido, entender sua origem, suas especificidades, os impactos gerados e as abordagens dos estudos realizados pode trazer contribuições ao processo de planejamento adequado e integrado entre transportes e turismo.

2.1.1. Origem e Crescimento no Brasil e no Mundo

Sobre a atividade turística de cruzeiros, esta vem notadamente crescendo desde a década de 1980 a nível mundial (Hobson, 1993; CLIA, 1995; Dwyer e Forsyth, 1998; Amaral, 2009; CLIA, 2015; De Cantis *et. al.*, 2016). Segundo divulgação da CLIA (*Cruise Line International Association*), principal associação que reúne as empresas de cruzeiros mais importantes, o número total de cruzeiristas no ano de 2016 gira em torno de 24 milhões em todo o mundo, o que representa um aumento de 9,1% em relação a 2015 (CLIA BRASIL/FGV Projetos, 2016).

Porém, apesar de o segmento de turismo náutico – liderado pelos navios de cruzeiros marítimos – só ter ganho força efetivamente nas últimas décadas do século XX, a ideia de viagens turísticas em embarcações para visitar vários destinos litorâneos simultaneamente surgiu em meados do século XIX. A empresa *Orient Lines*, do Reino Unido, operava cruzeiros regulares para o Caribe, mar Mediterrâneo e Escandinávia na década de 1890. Também próximo a esse período, mas já no século XX, empresas como a P&O (*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*) e a *White Star Line* – responsável por um dos navios mais conhecidos mundialmente, o Titanic – também

passaram a operar cruzeiros com regularidade (Cartwright e Baird, 1999 *apud* Lohmann e Castro, 2013b).

Esse cenário entrou em franca transformação quando, em 1958, a empresa aérea PanAm inaugurou o primeiro voo comercial do Boeing 707, e onze anos depois, em 1969, o Boeing 747, sendo este último com capacidade de transportar mais que o dobro de passageiros do modelo primeiramente mencionado. Isso foi um dos principais motivos para que neste período as linhas marítimas regulares iniciassem um processo de desaparecimento, ainda que algumas tentassem se adaptar ao mercado de cruzeiros marítimos. Muitas delas tiveram dificuldade de compreender, dentre outros fatores, que os passageiros de cruzeiros possuem expectativas distintas dos que utilizavam as linhas regulares de transporte aquaviário, especialmente com relação aos serviços e atrações existentes a bordo (Lohmann e Castro, 2013b).

Enquanto isso, durante década de 1970 nos Estados Unidos, começaram a surgir empresas como a *Royal Caribbean* e a *Carnival Cruises*, que enxergavam o potencial do segmento de turismo náutico relacionado aos cruzeiros marítimos. Elas passaram a inaugurar muitos navios, que operavam principalmente no Caribe, tomando para si a responsabilidade de influenciar as tendências desse novo mercado (Lohmann e Castro, 2013b).

Após esse crescimento ocorrido na década de 1970, a indústria de cruzeiros foi novamente estimulada a nível mundial a partir de 1988, quando o Reino Unido saiu de uma grave crise que se abateu sobre esse segmento devido a uma série de fatores combinados, como greves de trabalhadores marítimos e a crise mundial do petróleo. Foi nesse ano que surgiu o primeiro meganavio, o *Sovereign of the Seas*, inaugurando uma sequência de outros lançamentos, como o *Crown Princess* (1990) da *P&O/Princess*, e o *Ecstasy* (1991) da *Carnival Cruises* (Lohmann e Castro, 2013b).

Atualmente, observa-se que o mercado mundial de cruzeiros marítimos se encontra bastante concentrado: tanto pela oferta (com empresas americanas e europeias dominando quase 80% do que é disponibilizado, e dentre elas, destacam-se a *Carnival Corporation*, a *Royal Caribbean Cruises* e a *Star Cruises*); quanto pela demanda, com a América do Norte liderando o mercado mundial com 13,2 milhões de cruzeiristas, seguida da Europa, com 5,9 milhões de passageiros de cruzeiros, segundo a CLIA (CLIA BRASIL/FGV Projetos, 2016).

Com relação ao Brasil, esse crescimento ocorreu mais recentemente, na primeira década do século XXI (Brasil, 2006; Amaral, 2009; Leal *et. al.*, 2013). Tal fato é bastante notável em portos como o do Rio de Janeiro, o qual vem recebendo um considerável

número de cruzeiristas ao longo dos anos, que desembarcam no Terminal Pier Mauá para conhecer o destino de parada do navio, tendo geralmente algumas poucas horas para tal.

Contudo, também na década de 1960, já havia alguma movimentação com relação ao turismo de cruzeiro no país, através dos navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira, que operavam com saídas semanais em rotas que iam do sul do país até a região norte e nordeste. Segundo Palladino (2010), quatro transatlânticos comprados da Espanha e da Iugoslávia compunham a frota da Companhia Nacional. Essas embarcações eram chamadas coletivamente de Cisnes Brancos, e, individualmente: Anna Nery, Princesa Leopoldina, Princesa Isabel e Rosa da Fonseca.

Durante a década de 1970 e 1980 o transporte marítimo de cargas e passageiros existiu intensamente no Brasil. Porém, ao elaborar-se a constituição de 1988, definiu-se a proibição da navegação de cabotagem – aquela que tem origem e destino dentro dos limites do país – por embarcações de bandeira estrangeira. De acordo com Lohmann e Castro (2013b), durante alguns anos, apenas algumas poucas viagens vindas do Caribe e da Argentina eram permitidas.

O marco legal que proporcionou, de fato, a consolidação da atividade turística de cruzeiros marítimos no Brasil foi a liberação da navegação de cabotagem no final da década de 1990 para navios de bandeiras estrangeiras. A partir daí o segmento de Turismo Náutico passou a ser objeto de esforços para a elaboração de políticas públicas e de outras relacionadas, dando início a discussões sobre aspectos conceituais, de estruturação, legislação, fomento e promoção desse segmento turístico (Brasil, 2006).

Nesse sentido, a ABREMAR (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos), com seus estudos realizados em parceria com a FGV (Fundação Getúlio Vargas) desde 2011, vem buscando contribuir com dados e informações sobre o segmento de cruzeiros marítimos no Brasil que sejam instrumentos para a orientação de políticas públicas eficientes nos diversos contextos em que se insere essa atividade turística. Assim, as pesquisas da ABREMAR e FGV mostram que desde a temporada de cruzeiros 2004/2005 o número de navios em cabotagem pela costa brasileira mais que triplicou até a temporada 2010/2011 (ABREMAR e FGV Projetos, 2011).

Regida pela mesma lógica crescente, a ampliação da oferta de leitões nos navios e das rotas por parte dos armadores fez com que o número de cruzeiristas no país mais que quintuplicasse, dentro do período das temporadas anteriormente citadas (ABREMAR e FGV Projetos, 2011). Tal fato pode ser justificado por um conjunto de fatores propícios ao desenvolvimento desse segmento turístico ao longo da costa brasileira, como o vasto

litoral, o clima predominantemente tropical, as praias de grande apelo turístico e a diversidade de atrativos naturais existentes. Há também condições muito favoráveis para a navegação durante praticamente todo o ano, ainda que na atualidade os cruzeiros marítimos que navegam pela costa brasileira operem sazonalmente.

No entanto, essa evolução iniciou um processo de queda nas temporadas seguintes à 2012, muito em parte devido à crise econômica mundial de 2008, que atingiu gradualmente o Brasil nos anos posteriores. Tal fato impactou conseqüentemente na redução do número de navios realizando cabotagem nos portos brasileiros e na quantidade de cruzeiristas chegando ao país, como mostram os estudos promovidos pela CLIA/ABREMAR e FGV para as temporadas de cruzeiros 2013/2014, 2014/2015 e 2015/2016, ainda que na última temporada tenha ocorrido uma suave reação sobre o número total de cruzeiristas no Brasil com relação à temporada anterior (CLIA ABREMAR e FGV Projetos, 2015; CLIA BRASIL e FGV Projetos, 2016). A tabela 1 ilustra em números o resultado desses estudos em um processo ocorrido durante as últimas doze temporadas de cruzeiros marítimos no Brasil.

Tabela 1: Dados obtidos nas pesquisas CLIA ABREMAR e FGV Projetos 2015 e CLIA BRASIL e FGV Projetos 2016, referentes ao segmento de cruzeiros marítimos no Brasil

Evolução do Segmento de Cruzeiros Marítimos no Brasil			
Temporadas	Nº de cruzeiristas	Nº de navios	Nº médio de cruzeiristas por navio
2004/2005	139.430	6	23.238
2005/2006	225.178	9	25.020
2006/2007	300.017	11	27.274
2007/2008	396.119	14	28.294
2008/2009	521.983	16	32.624
2009/2010	720.621	18	40.035
2010/2011	792.752	20	39.638
2011/2012	805.189	17	47.364
2012/2013	732.163	15	48.811
2013/2014	596.532	11	54.230
2014/2015	549.619	10	54.962
2015/2016	552.091	10	55.209

Fonte: elaboração própria. Adaptado de CLIA ABREMAR e FGV Projetos (2015) e CLIA BRASIL e FGV Projetos (2016)

Porém, faz-se interessante observar nos dados contidos na tabela 1 que, apesar da redução de uma forma geral ocorrida nos últimos anos, o número médio de turistas por navio praticamente só aumentou desde 2004/2005. Tal fato pode ser justificado pela

maior eficiência dos roteiros e da ampliação da capacidade das embarcações. Ainda segundo a pesquisa, tem sido significativo o número de cruzeiristas que viajaram pelo país. Isso porque este tipo de viagem é cada vez mais procurada por aqueles que optam pela comodidade, pela relação custo benefício (com opções de lazer e entretenimento oferecidas nos navios para diversas faixas etárias e poderes aquisitivos), e pela oportunidade de conhecer vários destinos (CLIA ABREMAR e FGV Projetos, 2015). A versão da pesquisa de 2016 ainda ressalta: “comparando o número médio de cruzeiristas por navio da temporada 2015/2016 com o da temporada 2010/2011 (ano de maior quantidade de navios), percebe-se um aumento de 39,3%” (CLIA BRASIL e FGV Projetos, 2016, p.09).

2.1.2. Especificidades

O crescimento da atividade turística de cruzeiros pode estar intimamente relacionado às especificidades que esse segmento possui, e que o diferenciam das formas mais conhecidas de se fazer turismo em um destino, consolidando a vertente de turismo de viagem e relação ao turismo de destino.

A característica que mais sobressalta é o fato de os navios de cruzeiros terem gradualmente se transformado em verdadeiros destinos turísticos flutuantes, por proporcionarem a seus passageiros – e durante uma mesma viagem – uma experiência única de hospedagem, gastronomia, lazer, ócio e entretenimento. Isso torna-se um atrativo ainda mais poderoso do que o itinerário da embarcação em si, fazendo com que muitas pessoas adquiram a experiência de estar a bordo de um transatlântico por alguns dias como o fator mais relevante, ao optarem por realizar uma viagem em cruzeiro marítimo. Nesse sentido, Lohmann e Castro (2013b) comentam sobre a existência de cruzeiros específicos para diversos públicos, temas e nichos de mercado turístico.

Outro fato relevante é que os navios construídos são cada vez maiores, criando um produto personalizado que atende a muitos perfis de turistas, os quais geralmente se dizem “extremamente satisfeitos” ou “muito satisfeitos” em ter participado da experiência de estar por alguns dias em um transatlântico. Assim, as empresas de cruzeiros conseguem praticar preços competitivos com relação a *resorts* continentais a um bom custo-benefício (Weaver, 2005). Esse crescimento do tamanho das embarcações pode ser observado na tabela 1 anteriormente exposta, a qual mostra que, mesmo com a redução ocorrida ao longo dos últimos anos no número de navios de cruzeiro chegando aos portos do Brasil, a quantidade média de turistas por navio praticamente só aumentou desde a temporada 2004/2005.

Um aspecto bastante interessante a ser destacado também é o fato de os cruzeiros marítimos serem elaborados com uma diversidade de opções com relação a duração e ao roteiro das viagens. Eles podem variar entre cruzeiros de final de semana ou de alguns poucos dias para lugares próximos de sua origem, passando por roteiros que abrangem diferentes países e continentes, e chegando até aos cruzeiros de volta ao mundo (Marti, 2004). Segundo Lohmann e Castro (2013b), os cruzeiros de longa duração podem ser fracionados em outros menores, onde os passageiros fazem somente uma parte do itinerário. Tal fato beneficia tanto aos cruzeiristas, que podem viajar para diversos destinos costeiros em navios diferentes, quanto as empresas de cruzeiros, que tornam a ocupação da embarcação eficiente através da comercialização de cruzeiros menores, que são mais facilmente vendáveis e possuem menor custo.

Sobre esse último aspecto, é interessante observar que Henry (2012) enumera alguns fatores que influenciam na montagem dos itinerários dos navios, e, dentre eles, observa-se que os cruzeiros de curta duração (final de semana ou alguns poucos dias) geralmente apresentam passageiros mais interessados em permanecer dentro do navio e desfrutar o que ele tem a oferecer, do que desembarcar para conhecer e/ou passear pelas cidades que fazem parte da rota montada pelos armadores. Isso geralmente é algo que estimula os portos e cidades portuárias a investirem em infraestrutura e atrativos para estimular o cruzeirista a desembarcar e desfrutar do que o destino de parada do navio tem a oferecer, movimentando a economia direta e indiretamente relacionada a esse segmento turístico.

Por fim, outro aspecto mencionado por Henry (2012) que influencia no planejamento do itinerário de cruzeiros é o destino turístico em si e o que ele tem a oferecer. Os destinos são geralmente organizados no roteiro pelos armadores de modo a amenizar muitos dias em alto-mar. Dessa forma, atrativos turísticos nas proximidades do porto e arredores que estimulem os cruzeiristas a desembarcar, bem como a distância entre os portos de parada dos navios, fazem toda a diferença em itinerários de cruzeiros de curta duração. Isso porque geralmente os cruzeiristas buscam circular pela localidade e conhecer os atrativos turísticos em uma parte do dia ou em um dia inteiro, de acordo com a programação dos navios, tendo pouco tempo – se comparado a outros tipos de turista – para tal.

Nesse sentido, as atrações disponíveis no entorno, os serviços de receptivo oferecidos e a rede de transporte existente e interligada ao terminal de cruzeiros podem contribuir para agregar valor à experiência turística do cruzeirista, estimulando a boa propaganda

da localidade tanto para quem chega pela primeira vez, quanto para quem deseja visitá-la em outra oportunidade.

2.1.3. Impactos

O desembarque de turistas nos portos visitados ao longo das viagens de cruzeiros gera impactos positivos e negativos, especialmente relacionados a economia e ao meio ambiente, entre outros.

Dentre os impactos ambientais, cabe mencionar brevemente – por não ser foco deste estudo – que os navios de cruzeiro são responsáveis por um quarto dos resíduos gerados dentre todas as embarcações circulantes no mundo, apesar de comporem menos de 1% dessa frota (Butt, 2007). Tal fato é consequência da grande quantidade de pessoas transportadas em uma única viagem, que demandam certos equipamentos e serviços a bordo, ao contrário do que ocorre em navios cargueiros. Nesse sentido, alguns avanços recentes na gestão de resíduos podem ser mencionados, como o PAWDS, um sistema que trata material residual dentro da embarcação utilizando energia de plasma. Ele já foi utilizado em um navio de cruzeiro da *Carnival*, apesar de ainda demandar um alto custo de instalação (Butt, 2007).

Outro tipo de impacto ambiental que merece breve menção é o de emissões de poluentes e material particulado enquanto os navios de cruzeiro se encontram atracados nos portos do destino turístico, com alguns estudos interessantes a respeito (Isakson *et. al.*, 2001; Vutukuru e Dabdub, 2008; Molders *et. al.*, 2010; Poplawski *et. al.*, 2011).

Os impactos econômicos e sociais relacionam-se mais fortemente ao presente estudo. Dentre eles destacam-se: os gastos que os visitantes realizam quando desembarcam e que auxiliam a movimentar a economia local, quando circulam pela cidade para conhecê-la e desfrutá-la, ao fazer excursões privadas e/ou utilizando-se do transporte público local para fazer compras e ir a locais de interesse; também há os gastos da tripulação com os mesmos itens mencionados; e o consumo gerado pela própria embarcação ao atracar no porto, relacionados à rebocador, serviços portuários, água potável, reabastecimento energético, etc. (Brida *et. al.*, 2010). Também vale citar, segundo Lohmann e Castro (2013b), que muitas cidades portuárias se beneficiam pelo fato de os passageiros chegarem alguns dias antes e/ou retornarem à origem alguns dias depois do término do cruzeiro, gerando ganhos para a hotelaria e a cadeia de suprimentos do turismo como um todo.

Há também impactos relacionados ao desembarque na cidade, durante a temporada de cruzeiros, de um grande número de pessoas que demandam mobilidade local, consumo e serviços. Tal fato pode saturar a capacidade momentânea de atrativos turísticos, estabelecimentos comerciais, bem como vias e modos de transporte durante horários de pico (Brida *et. al.*, 2010). A infraestrutura portuária e os locais visitados pelos turistas podem ficar lotados e com problemas de acesso em seu entorno, muitas vezes por não estarem preparados para receber um grande número de visitantes ao mesmo tempo. Nesse sentido, é interessante para ambos os *stakeholders* públicos e privados do segmento de cruzeiros marítimos conhecer mais sobre o comportamento dos cruzeiristas no destino de parada do navio (Thurau *et. al.*, 2015).

Esses impactos, além de gerar transtornos para a população local, podem influenciar de alguma forma sobre a qualidade da experiência turística do cruzeirista, quando este desembarca no destino. Nesse contexto, segundo Lohmann e Castro (2013a), a experiência turística é composta pelo somatório de vivências ao longo de toda uma viagem, o que inclui as possibilidades de mobilidade e acessibilidade dentro do destino. Isso porque esses visitantes precisam deslocar-se entre terminais de transporte, locais de prestação de serviços e atrações turísticas, a fim de usufruí-los. Para tal, eles podem necessitar utilizar-se também do transporte público, pois ainda que possa haver a disposição serviços de receptivo, estes, apesar de geralmente mais organizados, costumam ser mais caros.

Dessa forma, caso o transporte público não apresente sinais aparentes de qualidade, segurança e eficiência, o pouco tempo disponível que o cruzeirista possui no destino para realizar esses deslocamentos pode estimulá-los em optar por passeios organizados. Da mesma maneira, Torbianelli (2012) destaca a importância de se buscar meios para entender como os cruzeiristas usufruem do que o destino tem a oferecer, garantindo que as atrações turísticas, equipamentos e serviços relacionados não sejam subutilizados ou, o que também é ruim, fiquem saturados, resultando na má qualidade da experiência vivencial desse tipo de turista na localidade.

2.1.4. Estudos Analisados

Apesar de todo o crescimento do setor de cruzeiros marítimos a nível nacional e internacional, bem como da diversidade de impactos nos portos e nas cidades que recebem os navios, este tema ainda permanece com pouca produção acadêmica, sob perspectivas teóricas e aplicadas (Brida e Zapata, 2010; Papathanassis e Beckmann,

2011; Rodrigue e Notteboom, 2013), ainda que nos últimos anos algumas publicações tenham surgido a respeito.

Nesse sentido, segundo De Cantis *et. al.* (2016), poucas foram as pesquisas que focaram na análise das experiências vivenciais dos cruzeiristas no destino de parada do navio (Brida *et. al.*, 2013), bem como levando em consideração seu pouco tempo disponível ao desembarcar e os fatores que influenciam seus respectivos comportamentos nesse espaço geográfico (Scherrer *et. al.*, 2011). De Cantis *et. al.* (2016) explicam também que os escassos trabalhos acadêmicos a respeito se limitam a estatísticas sobre o número total de passageiros nas embarcações e de navios que atracam nos portos, havendo pouco conhecimento sobre a quantidade de cruzeiristas que decidem desembarcar e conhecer o destino de parada do navio.

Ainda mais limitada são as informações sobre o que esses viajantes de navios de cruzeiro fazem no destino, como, por exemplo, a forma como optam por se deslocar entre as atrações turísticas, o perímetro onde costumam ir e os principais locais de interesse, o modo de transporte que eles utilizam para realizar seus deslocamentos no destino, etc. (De Cantis *et. al.*, 2016).

A maioria dos poucos trabalhos acadêmicos encontrados volta-se para as expectativas, satisfação no destino e intenção de retorno (Gabe *et. al.*, 2006; Brida *et. al.*, 2010), bem como investigam o padrão de gastos dos cruzeiristas no destino (Chase e McKee, 2003; Larsen *et. al.*, 2013; Brida *et. al.*, 2014).

Conforme mencionado anteriormente, no Brasil a CLIA/ ABREMAR vem realizando estudos em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, e um forte destaque presente nestas pesquisas é o perfil dos cruzeiristas que chegam aos portos nacionais. Nelas, observou-se que a maioria é de turistas do gênero feminino (média de 56%). Os brasileiros são predominantemente originários do estado de São Paulo (média de 48%), enquanto os estrangeiros, de origem argentina (média de 87%). A faixa etária mais frequente encontrada é entre 25 a 54 anos, com preponderância de pessoas com alto nível de escolaridade (média de 51% que possuíam nível superior completo). Essas pessoas, em geral, descem pelo menos em um destino de parada da rota dos navios (média de 89% das pessoas). Todas as referidas médias aqui expostas levam em consideração dados estatísticos obtidos durante as temporadas 2010/2011, 2013/2014, 2014/2015 e 2015/2016.

Sobre os destinos de parada da rota dos navios, as referidas pesquisas também mostram que um fator de influência na decisão da compra de uma viagem em um cruzeiro marítimo, além da experiência de viajar em um transatlântico (que figura em

primeiro lugar), são os destinos selecionados para compor os roteiros dos navios (CLIA ABREMAR e FGV Projetos, 2015). Nesse sentido, observa-se ocorrer um marketing espontâneo das cidades por parte de quem vivenciou estar como cruzeirista nessas localidades, além do que é divulgado por eles nas mídias sociais relatando suas respectivas experiências.

2.2. O DESLOCAMENTO INTRADESTINOS NO TURISMO

O deslocamento que representa uma viagem dentro do Turismo vai além da ideia vulgarmente conhecida, exposta por Campos (2013, p.50) como “qualquer movimento de um ponto de origem a um ponto de destino”, podendo ser realizada por veículos ou a pé. A esse respeito, Beni (2003) contextualiza o conceito dentro da atividade turística, explicando ser a viagem um elemento implícito na noção de Turismo e necessário para sua existência, inclusive com relação ao próprio sentido etimológico do termo *tour*, que originou a palavra (viagem em circuito, deslocamento de ida e volta). Dessa forma, entender alguns elementos envolvidos no deslocamento dos turistas no destino faz-se condição necessária para atender suas especificidades e necessidades, superando suas expectativas.

2.2.1. A Experiência do Viajante como Elemento Básico do Turismo

As viagens são condição necessária para a existência do turismo. Porém, não se restringem ao mero deslocamento do indivíduo para locais distantes de sua residência. A experiência vivencial do viajante no destino constitui fator de extrema relevância para que a própria localidade confirme e mantenha a vocação relacionada a atividade turística, através dos diversos segmentos turísticos (Sol e Praia, Aventura, Ecoturismo, Náutico, etc.) que os *stakeholders* do destino podem trabalhar para desenvolver.

Nesse sentido, a Organização Mundial de Turismo das Nações Unidas (UNWTO, 2014) corrobora essa importância, ressaltando que quando um indivíduo compra uma experiência, ele está gastando seu capital para ir além de somente realizar um conjunto de atividades intangíveis, adquirindo principalmente a oportunidade de desfrutar uma série de eventos os quais possuem uma certa obrigação em se tornarem memoráveis.

Dessa forma, através do planejamento e investimento nos segmentos turísticos identificados como vocação no destino, reforça-se a possibilidade junto aos visitantes de proporcioná-los memórias agradáveis durante suas respectivas experiências

vivenciais na localidade, e que auxiliam na promoção e no sucesso deste junto a outros turistas.

2.2.2. O Transporte e o Deslocamento Intradestinos

É interessante observar como a atividade turística se “apropria” dos equipamentos, dos serviços e da infraestrutura urbana pré-existente de uma forma geral nas cidades aonde ela se insere, de modo a proporcionar uma vivência marcadamente positiva e de qualidade para o visitante no destino. Nesse sentido, as opções de transporte de uma forma geral – mas especialmente com relação ao transporte público coletivo – podem influenciar os padrões de movimentação dos turistas no espaço geográfico.

Em um destino turístico, nem todos os visitantes dispõem de recursos suficientes para contratar transporte individual (como táxis, Uber e carros de aluguel) de modo a realizar todos os seus deslocamentos intradestinos por esses meios. Ao mesmo tempo, muitos turistas entendem que usufruir do transporte público coletivo do destino durante uma viagem faz parte integrante da experiência que se gostaria de adquirir sobre o conhecimento da localidade.

Araújo *et al.* (2011) afirmam que há uma relação clara entre renda e quantidade de deslocamentos das pessoas. A renda também influencia a diversidade de lugares visitados, assim como a frequência do uso de transporte individual para tal (Araújo *et al.*, 2011). Da mesma forma, todos esses fatores podem influenciar diretamente as escolhas dos turistas no destino com relação à onde, como, e quanto gastar para ir aos locais de respectivo interesse.

Além disso, as decisões individuais sobre a forma como serão atendidas as suas necessidades de mobilidade também podem ser influenciadas por fatores externos, como a estrutura geográfica da cidade, as opções existentes nas proximidades, a disposição física das construções e áreas de uso público, as horas de funcionamento das atividades e a oferta de transporte.

Os estudos para identificar a demanda por transportes são indispensáveis no que diz respeito à definição da oferta correspondente, em função de suas especificidades. Nesse sentido, faz-se importante considerar os diferentes tipos de turistas e os locais onde geralmente eles circulam no destino (hotéis, atrações turísticas, terminais de transportes, polos gastronômicos, entre outros). Estes, assim como a população residente, possuem diversos padrões de deslocamento e utilização dos transportes nos destinos turísticos.

Segundo Castro *et al.* (2013), a sobreposição do planejamento do transporte interligado ao planejamento do turismo pode promover, de um lado, técnicas mais apuradas para a gestão e operação integrada entre os dois âmbitos, e, de outro, levar ao desenvolvimento de políticas públicas e mecanismos específicos para transportes e turismo que colaborem para resultados sustentáveis.

Gerir os impactos das atividades humanas em seus deslocamentos pelo espaço urbano não é algo simples, dada à diversidade de motivações dos fluxos de viagens existentes. A relação desses fluxos com os locais de interesse relacionados ao turismo e aos sistemas de transportes deriva da necessidade, por parte dos turistas, de mobilidade eficiente no destino, que lhes proporcione acessibilidade para chegar aonde pretendem ir.

Assim, um destino turístico que disponibilize transporte integrado e flexível – como sistemas de aluguéis de bicicletas próximos ou dentro de terminais de transporte público – contribuem para agregar valor qualitativo à experiência de mobilidade intradestinos do visitante. Esta mobilidade nada mais é do que o deslocamento dos turistas dentro da localidade (destino primário) entre atrativos turísticos, hospedagem, terminais de transporte e outros locais de interesse, denominados destinos secundários.

Nesse sentido, as instâncias públicas têm papel fundamental, ao intervir no espaço urbano com a construção de vias segregadas e/ou preferenciais e sinalização adequada para garantir segurança e eficiência no deslocamento de ciclistas, ao mesmo tempo em que investe na qualidade da infraestrutura de transporte público, e desenvolve políticas de conscientização e estímulo da população para usufruir com mais frequência do transporte coletivo do que do transporte individual.

2.2.3. A Mobilidade e a Acessibilidade no Turismo

Pensar sobre a qualidade da experiência de um visitante no destino turístico implica necessariamente considerar aspectos de mobilidade e de acessibilidade. Isso porque entender e aplicar a ideia presente nestes conceitos é fundamental para proporcionar a eles deslocamentos intradestinos eficientes.

Se considerarmos o caso dos cruzeiristas, que comumente possuem menos de um dia no porto em que visitam durante sua viagem, faz diferença para eles levar em consideração a questão do tempo, da segurança, da confiabilidade e do conforto ao transitarem entre seus locais de interesse, ao desembarcar. Além disso, a facilidade para se chegar a esses locais, tanto pela estrutura física disponível quanto pelo acesso

a informação de como se chegar, podem determinar os meios e/ou os modos os quais eles optarão para realizar esse deslocamento. Da mesma forma, a ausência desses fatores pode impedi-los de se estimularem a realiza-los, permanecendo dentro da embarcação e desfrutando do que ela tem a oferecer.

Cardoso (2008) explica a mobilidade como um conceito relacionado aos deslocamentos diários da população no espaço urbano, compreendendo não somente os movimentos efetivamente realizados, mas também os possíveis de se ocorrer, dado o uso do solo identificado na área e os modos de transporte disponíveis. Sua abordagem pode ser relacionada às especificidades de movimentação de um turista no destino. Afinal, a garantia da mobilidade intradestinos faz-se condição necessária para a existência da atividade turística, e um uso do solo denso e diversificado em uma localidade pode estar diretamente ligado à sua atratividade por motivações turísticas (lazer, negócios, cultura, história, entretenimento, compras, gastronomia, etc.).

Sobre a acessibilidade, Cardoso (2008) a define como a possibilidade dos modos de transporte em interligar locais espacialmente separados, relacionando-a ao conceito já abordado sobre mobilidade. Porém, não somente no que diz respeito à atividade turística, mas também levando em consideração o deslocamento dos cidadãos, ter informação sobre as possibilidades que permitem esse deslocamento – seja a pé, por modais alternativos ou tradicionais de transporte –, a forma de como fazê-los e para onde ir, também se insere na ideia de acessibilidade que deve estar presente na mobilidade intradestinos.

Nesse sentido, a conectividade encontra-se diretamente relacionada à acessibilidade: com o uso da tecnologia para a informação a residentes e visitantes nos transportes. Isso se dá através de sites e aplicativos que disponibilizam todas as opções de modais de forma integrada para se alcançar os locais de interesse, painéis eletrônicos com mapas que destacam localidades e também atrativos turísticos, letreiros com itinerários e horários em tempo real da chegada dos transportes nos terminais de parada, entre outros recursos que auxiliam na transmissão de informação confiável para deslocar-se eficientemente.

Outro aspecto relacionado à acessibilidade é o da existência de uma rede de transportes bem integrada fisicamente, em que haja locais de concentração e dispersão dos fluxos. Lohmann e Castro (2013a, p.13) definem *rede de transportes* como “o conjunto de ligações dos diversos modos de transportes e seus terminais de integração”, o que naturalmente traz uma melhora na mobilidade intradestinos para os turistas.

No entanto, há que se ter cuidado com relação à capacidade de carga⁴ do atrativo turístico ou local de interesse (especialmente os que se relacionam ao meio ambiente ou a preservação do patrimônio histórico e cultural), pois o crescimento no número de visitantes estimulado pelo aumento da acessibilidade nem sempre significa um benefício. Se esse aumento não for adequadamente gerido, pode causar degradação do local, perda de sua originalidade e integridade física. Nesse sentido, Castro *et. al.* (2013) advertem da importância dos estudos de capacidade de carga e de zoneamento turístico⁵ para determinar o ponto de equilíbrio entre a ampliação da acessibilidade e o uso do solo.

Minguetti e Celotto (2000) identificaram alguns problemas relacionados aos padrões de mobilidade intradestinos e de acessibilidade comumente observados nos destinos turísticos. Tais dados foram obtidos através de uma pesquisa realizada pelos autores nas seguintes cidades internacionais, consideradas turísticas, porém com diferentes níveis de atratividade, a saber: Amsterdã, (Holanda); Barcelona (Espanha); Canterbury e Glasgow (Reino Unido); Jerusalém (Israel); Paris (França); Roma e Rimini (Itália); e a Região Alpina de Tyrol-Salzburg (Áustria). O quadro 1 expõe os resultados encontrados.

⁴ “Capacidade de Carga” pode ser assimilada como “capacidade que um determinado meio ou ambiente possui para suportar o afluxo de visitantes e turistas sem perder as características de sua originalidade ou ter ameaçada a sua integridade” (Pires, 2005, p.07).

⁵ O “Zoneamento Turístico procura estipular finalidades específicas para o uso do solo, a fim de separar atividades que são incompatíveis ou de permitir que usos compatíveis coexistam” (Cooper, 2000 *apud* Castro *et. al.*, 2013, p.68).

Quadro 1: Principais problemas de mobilidade e de acessibilidade identificados em destinos turísticos internacionais e com diferentes níveis de atratividade

Problemas Identificados no Deslocamento Intradestinos	
Mobilidade	Acessibilidade
Picos sistemáticos de mobilidade	Falta de um padrão de sistemas de informação para coletar, elaborar e disseminar os dados relativos aos transportes e ao turismo que possam ser utilizados para prever, informar e administrar tráfego de turistas
Impactos do excursionismo (visitantes que não pernoitam)	
Concentração de fluxos turísticos para poucos atrativos turísticos	
Variação sazonal (alta e baixa temporadas) significativa no fluxo de turistas	Integração insuficiente da oferta de transportes (serviços, bilhetagem e tarifas)
Impactos de eventos, exposições e reuniões importantes no destino	Dificuldade na troca de modos de transporte
Congestionamentos causados por fluxos de pedestres	Dificuldade de acessibilidade de longo curso (conexões aéreas e rodoviárias inadequadas)
Concentração de locais de acomodação e instalações turísticas nas mesmas áreas	
Congestionamentos causados por ônibus de turismo	Sistema de transporte público ineficiente (ex.: baixa frequência dos serviços)

Fonte: elaboração própria. Adaptado de Minguetti e Celotto (2000)

Os problemas mencionados no trabalho de Minguetti e Celotto (2000) podem ser considerados consequência da inadequação ou falta de planejamento integrado entre uso do solo, transportes e turismo voltados à mobilidade. Também confirmam a falta de informação e integração física que geram a ineficiência de se alcançar, por parte dos visitantes, muitos atrativos turísticos e locais de interesse em um destino.

Além disso, é relevante considerar que os visitantes são apenas um dos muitos perfis de pessoas que utilizam o transporte público coletivo em uma localidade turística. Tal fato pode resultar em sobrecarga na capacidade momentânea de transporte, se os mesmos forem utilizados simultaneamente por turistas e residentes em horários de pico ou durante eventos na cidade. Isso pode trazer tanto transtornos aos cidadãos locais quanto desqualificação para a experiência do turista no destino, e um consequente marketing espontâneo com viés negativo para a localidade. Esses aspectos corroboram a importância de se pensar em estratégias de planejamento do turismo em interface com o planejamento urbano e de transportes.

2.3. POLOS GERADORES DE VIAGENS (PGVs) DE NATUREZA TURÍSTICA

O movimento de veículos e de pessoas gerados e atraídos por certos locais, equipamentos e edificações no espaço urbano pode interferir diretamente tanto na qualidade de vida dos residentes quanto no valor vinculado à experiência turística dos visitantes no destino. Isso porque ambos necessitam deslocar-se no território estimulados por diversas motivações, de modo a alcançar as atividades a que se propõem realizar nos locais onde elas ocorrem. Esses fluxos de viagens, dependendo de sua magnitude, podem gerar impactos, e por isso precisam ser detidamente estudados para mitigar suas externalidades negativas.

A denominação “Polos Geradores de Viagens” (PGVs) advém do aperfeiçoamento das pesquisas com relação a seu âmbito de influência. A partir da década de 1980, iniciou-se no Brasil o desenvolvimento de estudos sobre grandes empreendimentos que, por sua existência ou implementação, concentravam um grande contingente de atividades e geravam alguns impactos em seu entorno espacial, devido ao grande volume de viagens individuais motorizadas que estimulavam. Para denominá-los criou-se primeiramente o termo “Polos Geradores de Tráfego” (PGTs).

A evolução nas pesquisas com relação às externalidades e aos impactos desses PGTs gerou uma conseqüente ampliação da abrangência dos estudos, passando-se a dar mais atenção às viagens como um todo, além do tráfego. Assim, o foco foi também direcionado aos diferentes modos de transporte, incluindo o transporte público coletivo e o não motorizado. Em complemento, os impactos sobre o uso e a ocupação do solo, bem como a análise sob a ótica do desenvolvimento socioeconômico e da qualidade de vida passaram a ser considerados (Rede PGV, 2010). O termo “Polos Geradores de Viagens” é peculiar das pesquisas desenvolvidas pela Rede Ibero Americana de Estudos de Polos Geradores de Viagens, que criou o conceito (Gonçalves, 2012).

A ideia de PGVs que mais se relaciona com a atividade turística é a que os define como “locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de exercer grande atratividade sobre a população” (Rede PGV, 2010). Nesse caso, destacam-se hotéis e aeroportos, que já são abrangidos nos estudos regulares sobre PGVs, porém sem necessariamente ser analisados pela ótica do turismo em conjunto com o planejamento estratégico de transportes. Por essa lógica, também deveriam ser incluídos nos estudos: atrativos turísticos (ex.: o Museu do Amanhã); outros terminais de transportes, além dos aeroportos (ex.: o Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá); espaços públicos

(ex.: a nova Praça Mauá); áreas de lazer (ex.: a Orla Conde); e centros históricos (ex.: o centro histórico da área central do Rio de Janeiro), dentre outros.

Os PGVs exemplificados e outros relacionados a atividade turística estimulam um fluxo expressivo de deslocamentos no destino, que demandam espaços para estacionamento e circulação de pedestres, áreas para embarque e desembarque de passageiros, dentre outros impactos que eles podem gerar no entorno, na infraestrutura viária e na oferta de transportes. Surge, mais uma vez, a necessidade do planejamento das atividades de turismo integrado ao planejamento urbano e de transportes, visando amenizar impactos sociais, culturais, ambientais e econômicos decorrentes da implantação e da gestão destes PGVs (Castro, 2011).

Em destinos turísticos, a mobilidade intradestinos está diretamente relacionada ao deslocamento eficiente dos visitantes entre os atrativos turísticos, terminais de transportes, estabelecimentos de hospedagem, entre outros Polos Geradores de Viagens de natureza turística. Considera-se, então, relevante definir um conceito de PGV de natureza turística para estimular estudos mais específicos e aprofundados sobre esse tema, abordando, por exemplo, a experiência do visitante no contexto dos impactos identificados.

Dessa forma, PGVs de natureza turística são definidos aqui pela autora como locais ou edificações fundamentais para a existência do turismo no destino, tendo em comum o fato de abrigarem funções e atividades motivadoras para a realização de deslocamentos intradestinos, agregando valor qualitativo à experiência vivencial dos turistas. Como consequência dessa atratividade, geram fluxos intensos de veículos e de pessoas advindos de outros lugares para eles, e vice-versa.

A implantação ou estruturação de um PGV de natureza turística no espaço geográfico necessita ser acompanhada por intervenções com relação a opções eficientes de transporte coletivo, bem como pelo estímulo infraestrutural em se alcançar esses PGVs turísticos a pé e/ou através de modos não motorizados, como a bicicleta (Diesendorf, 2000). Assim, é possível começar a mitigar os impactos negativos que o potencial aumento do número de deslocamentos individuais motorizados venha a causar. Reforça-se, então, a importância da análise dessa natureza de PGVs, de maneira a permitir a elaboração e adoção de políticas específicas, segundo suas respectivas potencialidades e atratividade.

No planejamento integrado entre transportes e turismo que se almeja para os destinos, Castro *et al.* (2013) enfatizam que a inventariação da oferta turística e a análise dos segmentos turísticos relacionados a potencialidade e a atratividade de certos PGVs

permite mensurar a quantidade de viagens produzidas e atraídas em uma determinada área, em função de aspectos como a sazonalidade (alta e baixa temporada).

Nesse sentido, sobre a sazonalidade, é interessante observar a possível influência da temporada de cruzeiros marítimos no Brasil coincidir com um dos principais períodos de alta temporada nas cidades turísticas litorâneas (meses de dezembro, janeiro e fevereiro, em especial). Tal fato pode gerar externalidades negativas nos PGVs turísticos como um todo – principalmente nos ícones turísticos do destino, que já atraem visitantes com certa regularidade –, pelo excesso de fluxos de viagens resultante da alta na demanda de turistas, bem como impactos nas vias públicas e nos modos de transporte.

Vale também mencionar brevemente o complexo contexto em que se insere o Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá. Ao mesmo tempo que possui uma grande diversidade de outros PGVs de natureza turística – além dele – em seu entorno imediato e arredores, o terminal de cruzeiros do Rio se localiza na região central de uma das principais cidades do país, perfazendo local de trabalho, de estudo, de comércio, dentre diversas outras motivações as quais estimulam muitas pessoas – que não necessariamente são turistas – a se deslocarem para lá. Concentra também algumas das mais importantes edificações legislativas e judiciárias da cidade e do estado. Tudo isso pode gerar impactos e transtornos nos deslocamentos de cidadãos e visitantes (com destaque aqui para os cruzeiristas, devido ao foco deste trabalho) através do trânsito intenso, ruas fechadas por obras e manifestações, entre outros motivos que impactam na experiência vivencial dos turistas no destino.

2.4. BONDES E TRAMWAYS AGREGANDO VALOR À EXPERIÊNCIA TURÍSTICA NOS DESTINOS PELO MUNDO

Os Veículos Leves sobre Trilhos possuem denominações distintas nos diversos lugares onde são implementados, como *tramways*, por exemplo. Da mesma forma, as diversas tecnologias utilizadas permitem uma adaptação ao meio urbano e paisagístico, bem como o compartilhamento com outros modais, como o rodoviário. Além disso, o tratamento necessário nas vias para sua implementação evita vibrações e ruídos.

Segundo Alouche (2008), sua implantação geralmente é resultante de projetos associados a revitalizações urbanísticas, ampliando a ideia do transporte para além de somente um meio facilitador do deslocamento dos indivíduos. Por essa lógica, o Veículo Leve sobre Trilhos pode proporcionar uma experiência diferenciada de mobilidade

intradestinos, na qual o transporte também é um atrativo turístico em si, podendo agregar valor qualitativo a experiência de seus usuários.

A seguir, serão expostos alguns casos de bondes e VLTs que enriquecem positivamente a experiência dos turistas nas respectivas cidades mencionadas, através da apropriação cultural e da funcionalidade desses modais pelo turismo.

2.4.1. Zurique, na Suíça

Os distintos modos de transporte público coletivo encontrados em Zurique integram-se através de uma robusta rede de sistemas de bonde presente na área central, se comparada a outras cidades europeias de médio porte (Fitzroy e Smith, 1994). Essa rede de *tramways* também se conecta com trens urbanos do centro para outras áreas da cidade e arredores, e como alimentadores desses sistemas ferroviários encontram-se as linhas de ônibus, entre veículos a diesel e linhas de *trolleybus* (Cervero, 1998a).

Para se chegar a tamanha eficiência de planejamento em transportes, o auxílio de progressivas políticas públicas pensadas a longo prazo para expandir a mobilidade na região foi fundamental. Assim, buscou-se progressivamente alcançar uma das mais eficientes redes de transporte público de superfície da Europa, ao expropriar um significativo espaço rodoviário para uso exclusivo dos transportes coletivos e dos não motorizados, paralelamente à implementação de numerosos incentivos ao uso desses modos.

Exemplos ilustrativos desses incentivos são a melhoria na frequência, densidade e coordenação dos serviços intra e intermodais, bem como a disponibilização de bilhetes que permitem a transferência entre todos os modais e pouco tempo de espera nas paradas (Fitzroy e Smith, 1994). Assim, o transporte público local tornou-se altamente qualificado e atrativo para estimular a população a usufruir frequentemente de seus serviços.

Zurique mostra a real função da mobilidade que o transporte público pode proporcionar quando serviços de primeira linha são oferecidos, através do uso da tecnologia para o controle do tráfego com preferência para o transporte público, acompanhado de medidas de restrição do acesso de veículos particulares à área central, além da cobrança de valores caros para desestimular o estacionamento nas áreas comerciais.

Também graças a opção por melhorar sua rede de transporte público tradicional, mantendo as tarifas baixas e priorizando sua eficiência, deslocar-se através dele torna-

se mais rápido, conveniente e bem mais barato através dos bondes, trens urbanos e ônibus, do que optar pelo uso do automóvel particular (Cervero, 1998a).

Nesse sentido, o transporte público da cidade torna-se também um atrativo turístico, ao proporcionar uma experiência de qualidade na vivência do destino pelo visitante. Isso porque os *tramways*, rápidos e silenciosos, constituem-se em atração tanto quanto necessidade para todos os tipos de usuário do transporte público local. Owen (1989) complementa, mencionando que o sucesso dos bondes de Zurique entre os turistas deve-se à habilidade dessa cidade em absorve-los, relaxa-los e entretê-los, tornando-os parte do ambiente local.

2.4.2. Melbourne, na Austrália

Melbourne apresenta um estudo de caso que se aproxima um pouco mais da realidade que a área central da cidade do Rio de Janeiro vivencia com as recentes intervenções urbanas, em transportes e uso do solo, especialmente pela coincidência da intensificação desses investimentos estimulados pela conquista de se tornar uma cidade-sede de megaeventos esportivos, como os Jogos Olímpicos de 1956.

No entanto, antes da realização desse megaevento, Melbourne já possuía uma centenária e mundialmente conhecida rede de “*green-and-gold trams*” que se tornou um ícone da cidade, pela integração e desenvolvimento que constantemente estimularam a dinamicidade da mobilidade local (Cervero, 1998b).

Nesse sentido, o turismo se apropria desse ícone como um “transporte-atrativo”, cuja utilização para o deslocamento, além de constituir-se em uma experiência em si, permite conhecer outros atrativos turísticos presentes ao longo de seus trilhos e localizados na área central da cidade. Isso através da *City Circle Tram*, uma linha de bonde cujos veículos possuem uma aparência antiga (algo *vintage*), porém extremamente preservada, com custo zero de tarifa e equipados com áudio informativo interno para seus usuários – turistas ou residentes – passearem pela área central e conhecerem melhor seus atrativos (Kellett e Hede, 2008).

Na década de 1980 a área central dessa cidade demandava atenção, pois estava degradando-se e afastando investimentos. O Planejamento voltado ao resgate da região teve como forte pilar medidas de restrição dos carros que não tivessem como origem ou destino o Centro, bem como intervenções paisagísticas para tornar agradável a frente d’água nas proximidades do rio Yarra, grandes *boulevares* para pedestres, estações

multimodais de trem e boas conexões de bondes para o sul e suas praias (Cervero, 1998b).

Assim, o pedestre – seja ele um residente ou um turista – passa a ser respeitado e a ter espaço em um ambiente agradável na área central, alcançado a mobilidade intradestinosa necessária para acessar eficientemente as atividades as quais se propõe, dentre elas atividades de lazer e entretenimento, comerciais, culturais e profissionais.

2.4.3. Santos, no Brasil

O caso da cidade de Santos, no litoral paulista, merece destaque por sua significância a nível nacional, e especificamente no presente trabalho, por ser – já há alguns anos – o porto que mais recebe navios de cruzeiro, ficando à frente do porto do Rio de Janeiro.

A linha turística de bondes dessa cidade paulista tornou-se uma de suas marcas, sendo encontrada nos produtos turísticos e no material de divulgação de Santos distribuído no Brasil e em outros países. Ela surgiu durante o processo de revitalização de seu centro histórico nos anos dois mil, agregando valor a experiência turística do visitante que procura encontrar a singularidade do lugar, seus símbolos e significados mais característicos.

Os bondes turísticos de Santos se encontram a mais ou menos 4 km de distância do terminal de passageiros de seu porto, o que não é propriamente uma distância que se possa fazer a pé com tranquilidade, no contexto do pouco tempo que os cruzeiristas possuem em um destino de parada do navio. Além disso, esta cidade se caracteriza muito mais por receber cruzeiristas para embarque e desembarque (como início e fim dos itinerários dos navios de cruzeiro) do que aqueles “em trânsito”.

Porém, muitos desses cruzeiristas chegam alguns dias antes ou permanecem alguns dias depois de sua viagem de navio, aproveitando para conhecê-la. Dessa forma, o circuito que esses bondes restaurados fazem pelo centro histórico local tornou-se um atrativo turístico, bem como um patrimônio que valoriza a história e cultura da cidade.

Para Tineo e Tomazzoni (2015), os bondes significam a perpetuação da memória de um passado em que o transporte público era visto como uma significativa conquista coletiva. Ele ainda afirma que os turistas e residentes não costumavam frequentar a área central da cidade, fato modificado pelo início da operação da linha turística de bondes de Santos.

Atualmente ela circula por 5 km, contemplando 40 locais de interesse turístico, histórico e cultural, e com motorneiros e condutores que fizeram parte da época áurea dos bondes na cidade, contando histórias e curiosidades dessa época durante os passeios.

Capítulo 3: ANÁLISE DA REGIÃO CENTRAL DO RIO DE JANEIRO

Na conjuntura em que se inserem muitos dos destinos turísticos, o contínuo aumento de pessoas vivendo em cidades e as complexidades de seus modos de vida tornam a experiência de deslocar-se para realizar suas atividades cotidianas e eventuais algo próximo ao caótico. Isso porque geralmente são muitos indivíduos motivados a ir e vir simultaneamente, com distintos propósitos e através de diferentes opções de deslocamento e/ou modos de transporte. Nesse sentido, os impactos mais notáveis geralmente são observados com maior intensidade em suas respectivas áreas centrais.

Há cidades que se destacam por conseguir adotar medidas relacionadas ao gerenciamento sustentável da mobilidade. Lohmann e Stanford (2012) *apud* Lohmann e Castro (2013a) citam iniciativas interessantes colocadas em prática em megalópoles pelo mundo, como Londres e Cingapura, e as quais sua implementação de forma planejada pode agregar valor à experiência positiva do turista no destino. Porém, deve-se levar em consideração para a análise dessas experiências as respectivas escalas geográficas, o comportamento do visitante, a vocação do destino (costeiro, montanhoso, urbano, rural, etc.), entre outros fatores.

Algumas dessas iniciativas são: o estímulo ao uso dos transportes públicos; a revitalização de áreas centrais das cidades, com o estabelecimento de mudanças no uso do solo para proporcionar maior proximidade entre áreas residenciais e PGVs de diversas naturezas; a implantação de rotas para ciclistas e pedestres; a restrição de acesso do transporte individual aos centros empresariais e financeiros através de medidas como pedágios urbanos, rodízio de veículos, entre outras. Os autores ainda mencionam que, se bem implementadas, essas medidas podem aumentar a atratividade dos destinos turísticos ao estimular o surgimento de ambientes menos poluídos e congestionados, beneficiando tanto a população quanto os turistas (Lohmann e Stanford, 2012 *apud* Lohmann e Castro, 2013a).

É nesse contexto que se enquadra atualmente a região central do Rio de Janeiro. Tal afirmação justifica-se por uma série de intervenções que vêm ocorrendo no gerenciamento do tráfego local, bem como com relação a obras paisagísticas e infraestruturais que estão modificando tanto sua “cara” quanto sua funcionalidade.

O Centro do Rio de Janeiro perfaz o “coração” da cidade carioca, pois concentra nesta área – que abrange também a região portuária – diversas edificações relevantes sob distintos aspectos (educacionais, jurídicas, legislativas, históricas, culturais, de saúde, empresariais, gastronômicas, etc.). Tal fato resulta por atrair um considerável fluxo de

peças com necessidades de deslocamento entre esses PGVs, e deles para outras localidades da cidade e arredores. Dentre alguns, pode-se destacar as edificações que abrigam importantes terminais de transporte, como o Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá, a Rodoviária Novo Rio, a Central do Brasil, o Aeroporto Santos Dumont, o Terminal de Barcas da Praça XV, entre outros.



Figura 1: Mapa menor (no alto da imagem, a esquerda) com o zoneamento da cidade do Rio de Janeiro; e mapa maior mostrando os principais sistemas de transporte da cidade convergindo para a região central; destaque em amarelo para a localização do Pier Mauá.
Fonte: elaboração própria

A seguir a região central do Rio de Janeiro é analisada sob três distintos focos que se relacionam a possível mudança no padrão de deslocamento intradestinos dos cruzeiristas pela cidade.

3.1. INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PORTO MARAVILHA

O projeto urbano Porto Maravilha, no qual se encontra inserido o sistema de transporte do Veículo Leve sobre Trilhos, traz algo do que se almeja para alcançar o conceito de “cidade compacta”, abordado por Richard Rogers em seu livro *Cities for a Small Planet*. Nele a ideia de uma cidade densa e socialmente diversa, onde haja uma interface entre as atividades econômicas, residenciais e sociais, e na qual as comunidades sejam concentradas em torno de unidades de vizinhança (Rogers, 1997) é, de certa forma,

trabalhada quando verificamos a variedade de funcionalidades que se pretende fazer presentes nessa área da cidade do Rio.

Nesse sentido, está em andamento a valorização do bairro do Centro como local de moradia, com o esforço de resgate e incremento de áreas residenciais. Somam-se a esse viés funções comerciais, turísticas e culturais, entre outras. Amsler (2011) complementa, ao lembrar que nessa região há uma carência de novos espaços para o surgimento de outros centros de negócios, e que poder suprir essa disponibilidade aonde já existe um eixo principal da rede de transporte público da Região Metropolitana do Rio será relevante para o futuro da cidade.

Além disso, ele menciona o fato de que os PGVs presentes na área central, como museus e centros culturais, parques e praças, polos gastronômicos e a vida noturna local, acabam por se apropriar da rica herança histórica da cidade, estimulando a região portuária revitalizada do Rio a se tornar atrativa tanto para turistas quanto para cidadãos residentes (Amsler, 2011).

Outros importantes desdobramentos advindos dessa intervenção urbanística que vem ocorrendo na área central, além do VLT, foram a revitalização de um importante e histórico espaço público do Centro: a Praça Mauá (figura 2), bem como a criação da “Orla Conde”. Esta última, com nome oficial de Orla da Guanabara Prefeito Luiz Paulo Conde, consiste em um passeio público com 3,5Km de extensão, que geograficamente compreende desde o Armazém 8 da região portuária até a Praça da Misericórdia, onde localiza-se o Museu Histórico Nacional (Visit.rio, 2016).



Figura 2: Foto da nova Praça Mauá revitalizada, com bancos, áreas de convivência e algumas pequenas árvores. Ao fundo, o Museu do Amanhã. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

A Orla Conde (figura 3) surge focando na valorização dos espaços públicos e na organização do trânsito local. Tal intervenção urbana se deu através da criação de um grande *boulevard*, da racionalização das linhas de ônibus que atravessam a região, e do novo sistema viário, que substituiu o conjunto Avenida Rodrigues Alves e Elevado da Perimetral pela via Binário do Porto e pelo túnel Rio450.



Figura 3: Foto de trecho da Orla Conde, com destaque para o mural artístico na fachada de um edifício à esquerda, e o VLT em uma de suas paradas. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

O referido *boulevard* é uma atração à parte, englobando a nova Praça Mauá e caracterizando-se como mais uma área de lazer e entretenimento para a cidade, com boa iluminação, deques, ciclovia, praças com bancos e áreas de convivência, árvores e pinturas de murais artísticos em algumas fachadas de edifícios. Além da bela frente marítima para a Baía de Guanabara, “descortinada” pela derrubada do Elevado da Perimetral, foram construídos e revitalizados equipamentos arquitetônicos para fins culturais destinados ao uso da população, bem como para estimular a atividade turística no local. Dentre estes, destacam-se o Museu de Arte do Rio (MAR), o Aquário Municipal (AquaRio) e o Museu do Amanhã (Soares, 2015). A figura 4 ilustra a Orla Conde e as diversas atrações e locais de interesse relacionados a história, cultura e entretenimento encontradas nela e em suas proximidades.

PONTOS CULTURAIS



Figura 4: Mapa com destaque para os locais de interesse e atrativos culturais, de lazer e entretenimento existentes na Orla Conde e seu entorno, os quais os cruzeiristas podem visitar durante o curto período em que permanecem no destino Rio de Janeiro. Fonte: Soares (2015)

Nesse sentido, prospecta-se para as temporadas de cruzeiros “pós Olimpíadas” um princípio de mudança no padrão de deslocamento dos cruzeiristas pela cidade do Rio de Janeiro, devido as novas atrações no entorno do Terminal de Cruzeiros Pier Mauá.

Uma vez que os destinos escolhidos pelos armadores para compor a rota dos navios de cruzeiros devem competir com a oferta de atrações existente dentro da própria embarcação, o planejamento dos gestores locais relacionado ao turismo deve buscar sempre fazer frente à essa concorrência, de modo a estimular os cruzeiristas a descer do navio para vivenciar uma experiência de qualidade na cidade. Isso, conseqüentemente, gera ganhos para a economia local, como já mencionado anteriormente. Para tal, segundo Xia *et. al.* (2010), entender os padrões de deslocamento desse tipo de turista pode ajudar os planejadores a prever futuros deslocamentos, gerenciando a médio e longo prazo o alcance da eficiência no segmento turístico de cruzeiros no destino.

3.2. VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT)

O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que faz parte do projeto de mobilidade urbana da área central, e implementado devido a conquista da cidade do Rio em sediar os Jogos Olímpicos e Paralímpicos em agosto e setembro de 2016, poderá se tornar para os cruzeiristas uma eficiente opção de transporte público que lhes permitirá circular com conforto, segurança e agilidade pelos diversos atrativos turísticos e locais de interesse presentes na região.

Alguns argumentos respaldam essa afirmação, tais como: a existência de dois pontos de parada desse novo sistema de transporte (“Parada dos Museus” e “Parada dos Navios”) que possibilitam acesso rápido ao terminal de passageiros do Pier Mauá (figura 5); a prioridade de passagem desse transporte público nas vias de circulação, através de um código próprio de sinalização luminosa que respeitará tanto a sinalização viária quanto a específica para o seu sistema (ambas funcionarão coordenadas); sua integração com terminais de outros modos de transporte existentes na área central, como trens urbanos, metrô, barcas, teleférico, aeroporto e rodoviária; veículos modernos, com ambiente climatizado, sistema interno de alto-falantes e painéis eletrônicos (figura 6), câmeras de vigilância e pontos de parada com painéis informativos sobre tempo de espera e destino do veículo (figura 7); entre outros.



Figura 5: Foto da parada do VLT denominada “Parada dos Navios” enquanto um dos veículos desse novo sistema de transporte se encontrava embarcando e desembarcando passageiros. Ao fundo, é possível observar o Armazém 4, onde se localiza o terminal de passageiros do Pier Mauá, bem como um navio de cruzeiro atracado. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017



Figura 6: Foto do interior de um dos veículos do VLT, com destaque para um dos painéis eletrônicos informando em tempo real sobre as paradas (acima), bem como um letreiro eletrônico (em laranja, no meio) sincronizado com as informações ditas no autofalante do veículo, transmitidas em português e em inglês. Data de retirada da foto: dezembro de 2016



Figura 7: Foto da para do VLT denominada “Parada dos Navios”, com destaque para o painel informativo sobre tempo de espera em minutos e destino do próximo veículo. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

O Veículo Leve sobre Trilhos é definido por Bernardes e Mesquita (2015) como um modo de transporte público coletivo sobre trilhos que geralmente compartilha do espaço comum reservado ao tráfego, podendo coexistir também com pedestres, áreas verdes

e centros históricos sem grandes impactos aonde se insere. Alouche (2008) acrescenta que o VLT perfaz um exemplo de transporte seguro, considerado de média capacidade e que emite poucas vibrações e baixo nível de ruído, além de ser limpo e sustentável, por ser geralmente movido a eletricidade (caso do VLT Carioca). Dessa forma, é um modal que contribui para se alcançar uma mobilidade intradestinos sustentável e inclusiva, agregando uma imagem positiva à cidade.

Toda a densidade existente na região central do Rio – bem como com relação às intervenções urbanísticas em fase final de implementação, com destaque para a região Portuária – necessitará de uma circulação de pessoas eficiente, que priorize o pedestre e seu deslocamento confiável, seguro e confortável. O VLT cumprirá essa função para curtas distâncias, e também entre médias e longas distâncias do Centro, através da intermodalidade que esse novo sistema de transporte pretende proporcionar, como pode ser observado na figura 8. Ele deverá funcionar também como um agente integrador local, ao permear importantes PGVs de diversas naturezas, incluindo os de natureza turística.

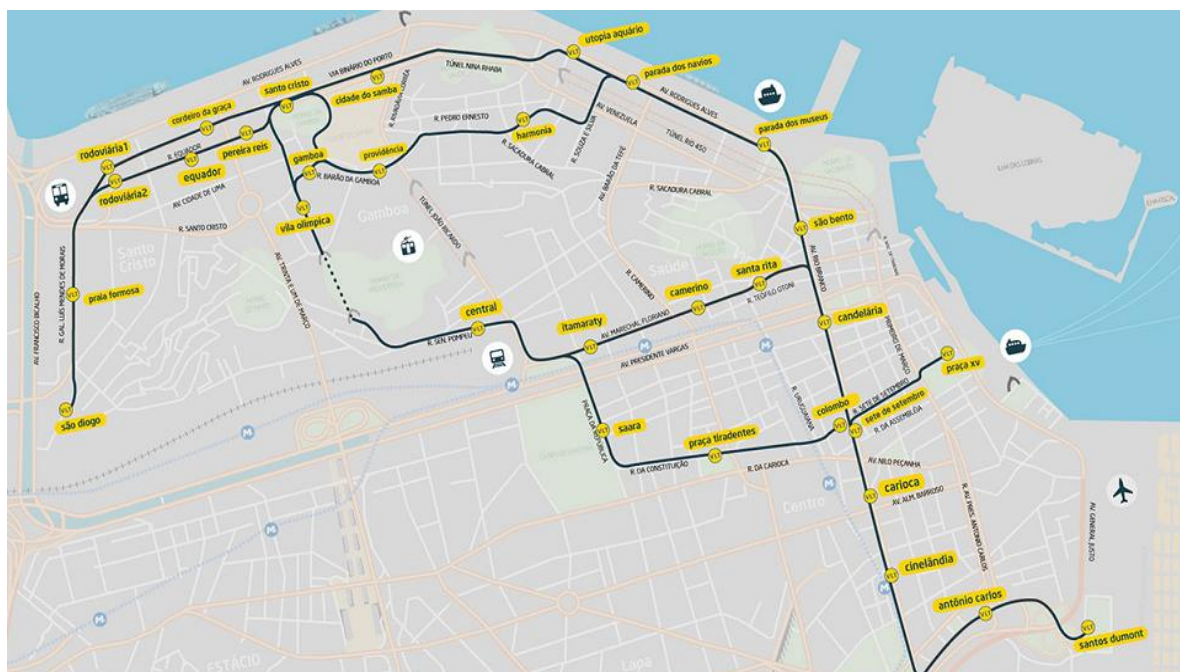


Figura 8: Mapa com o traçado do VLT e seus pontos de parada, mostrando a integração desse novo sistema com os demais modos de transporte presente na área central (trens urbanos, metrô, barcas, teleférico, aeroporto e rodoviária). Fonte: site Porto Maravilha (2016)

Segundo o site do VLT Carioca (2015), este novo sistema de transporte transitará através de 28Km de trilhos pelas áreas de intensa circulação de pessoas no Centro e região portuária. Quando em total operação, ele poderá funcionar como um indutor de

melhorias na frequência da oferta de transporte público para a região, por pretender circular com um intervalo entre os veículos que poderá variar entre 3 a 15 minutos, conforme a linha e o horário do dia.

A concessionária VLT Carioca informa também que pretende manter o funcionamento do serviço de transporte 24 horas por dia, todos os dias da semana. Porém, de madrugada, o VLT circulará de 30 em 30 minutos (VLT Carioca, 2015). Isso poderá representar um grande avanço em termos de mobilidade e acessibilidade de e para o Centro pelos cidadãos, uma vez que atualmente nenhum dos serviços de transportes de nenhum modo disponível a nível municipal funciona ininterruptamente. Essa perspectiva poderá estimular a revisão, pelas concessionárias de transporte dos demais modos, de seus respectivos horários de funcionamento, quando o VLT iniciar sua operação da forma como se propõe.

Outro aspecto interessante é o de que o VLT pode representar uma opção para reduzir os congestionamentos típicos do centro da cidade devido a sua intermodalidade, desestimulando o uso do transporte particular para acessá-lo. Isso porque é comum observar tanto os usuários de automóveis quanto os de ônibus normalmente permanecerem parados ou andando lentamente nas vias por longos períodos para percorrer distâncias muitas vezes caminháveis.

Nesse sentido, Amsler (2011) menciona que o início do planejamento da Operação Porto Maravilha compreendeu espelhar o desejo da cidade de querer menos áreas de estacionamento, seguindo o exemplo de outros locais no mundo, e que um dos atributos da revitalização proposta é o de encorajar novos investimentos em opções viáveis de transporte público para a região. Assim, a opção do VLT interligando os PGVs do Centro e região portuária poderá representar um fator de alívio com relação ao deslocamento rápido e eficiente das pessoas dentro dessa área, pela opção do transbordo e pela prioridade de passagem nas vias por onde esse novo sistema circulará.

Por constituir-se em uma forma diferente para o carioca de mobilidade, distinto de tudo o que os frequentadores das décadas mais recentes estão acostumados a ver no centro da cidade, uma das propostas da concessionária do VLT para se alcançar qualidade e gradual adaptabilidade por seus frequentadores é a de disponibilizar colaboradores treinados para orientação nas estações de parada do sistema. Isso porque até mesmo a forma de cobrança da tarifa é diferente, se comparada a outros modais, ocorrendo dentro do veículo, de forma eletrônica e voluntária, com fiscais regularmente circulando dentro dos vagões para garantir a cobrança da tarifa. Ainda assim, como esse novo sistema de transporte está em operação há menos de um ano, a real aceitabilidade

pelos frequentadores da área central só será efetivamente constatada após passado um tempo relativo de funcionamento do VLT.

3.3. TERMINAL INTERNACIONAL DE CRUZEIROS PIER MAUÁ

Com relação ao porto da cidade do Rio de Janeiro, que é o foco desta pesquisa, criou-se para fomentar o dinamismo econômico e social de sua região portuária a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), que é a gestora da prefeitura na Operação Urbana Porto Maravilha (CDURP, 2015).

A CDURP é responsável por articular os *stakeholders* públicos e privados na execução de obras e serviços, promovendo a reestruturação urbana da área portuária onde o Pier Mauá se insere (CDURP, 2015). Tal funcionalidade auxilia na reintegração de um importante espaço da cidade ao seu contexto na área central. Valoriza-se, então, a localização geográfica privilegiada desse terminal de cruzeiros, ao mesmo tempo em que se resgata – pela revitalização a qual foi submetida – uma bela frente marítima, bem como o patrimônio histórico, cultural e paisagístico de seu entorno. A figura 9 ilustra a privilegiada localização do Pier Mauá com relação a alguns PGVs turísticos de destaque na cidade.



Figura 9: Localização privilegiada da região portuária do Rio de Janeiro com relação a alguns dos PGVs de natureza turística da cidade (no caso, os aeroportos da cidade e os atrativos turísticos mais icônicos), bem como a localização desta cidade com relação a outras também turísticas no estado do Rio, e do país. Fonte: site Porto Maravilha (2016)

No contexto do empreendimento Porto Maravilha em que se encontra o referido terminal de cruzeiros, o VLT pode transformar o deslocamento intradestinos dos cruzeiristas que por ali chegam ao Rio em uma agradável e sustentável alternativa de experiência turística. Esse “bonde moderno” privilegia o pedestre, ao se inserir com ele nas áreas de convivência, e também por se deslocar a velocidades medianas, facilitando o seu “ir e vir” para curtas distâncias. Ao mesmo tempo, o Veículo Leve sobre Trilhos prioriza o uso do transporte público para médias distâncias, pela sua intermodalidade.

Assim, cabe aos destinos de parada dos navios de cruzeiro se planejar para oferecer produtos e serviços de uma forma geral que tragam qualidade à experiência vivencial dos cruzeiristas no pouco tempo que permanecem na cidade aonde o navio faz escala. E isso pode compreender ações que vão desde o acesso à informação confiável e de qualidade dentro do terminal de passageiros sobre o que fazer e como se deslocar pela cidade durante o pouco tempo disponível (Cessford e Dingwall, 1994); construção e revitalização de áreas públicas, equipamentos turísticos, culturais e de entretenimento aos quais os cruzeiristas tenham facilidade de acesso (seja pela proximidade geográfica, seja pela agilidade na compra de ingressos e na entrada); e oferta de transporte público e privado de forma acessível, segura e confortável. Da mesma forma, segundo explicam De Cantis *et. al.* (2016), conhecer melhor o padrão comportamental dos cruzeiristas no destino é um pré-requisito fundamental para atender bem a esses turistas peculiares já dentro do terminal de passageiros dos portos, buscando superar suas expectativas e necessidades.

Capítulo 4: PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Este capítulo expõe detalhadamente a orientação pela qual se optou para coletar os dados necessários e realizar as análises propostas sobre o deslocamento intradestinos dos cruzeiristas pelo destino Rio de Janeiro.

4.1. ESTABELECENDO O ESTUDO DE CASO

O grande fluxo de cruzeiristas que chegam anualmente ao Rio de Janeiro através do Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá desde o início dos anos 2000, bem como a diversidade de intervenções urbanísticas e em transportes que esta cidade recebeu após ter sido eleita para sediar megaeventos esportivos, foram fatores que voltaram a atenção dos *stakeholders* para a região central. Esta, sem dúvida, foi a área da cidade mais afetada com engarrafamentos, obras, mudanças estruturais e operacionais de uma forma geral.

Na área central do Rio de Janeiro, a operação urbana Porto Maravilha teve destaque, por ter modificado consideravelmente um local no centro da cidade que se encontrava visivelmente abandonado, sem investimentos em iluminação, infraestrutura e segurança, e que sempre teve um elevado potencial paisagístico e turístico, principalmente por se encontrar de frente para o espelho d'água da Baía de Guanabara (ver figura 10).



Figura 10: Foto de placa presente na Orla Conde com imagem comparativa da localidade, mostrando o antes e o depois da revitalização da região portuária. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

Nesse sentido, a localização, a revitalização e as transformações ocorridas no entorno do Pier Mauá durante as temporadas de cruzeiros 2015/2016 e 2016/2017 foram levadas em consideração para as respectivas análises de observação e compreensão do padrão de deslocamento dos turistas advindos de navios de cruzeiros pela cidade.

Além disso, aproveitou-se a oportunidade de poder analisar entre essas duas temporadas de cruzeiros a possível mudança de comportamento no deslocamento intradestinos destes cruzeiristas com a implementação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos nessa região, observando se sua presença estimularia esses visitantes a passar mais tempo na área central da cidade – especialmente nas proximidades do Pier Mauá – do que indo a lugares atrativamente mais icônicos e distantes.

4.2. DEFININDO A POPULAÇÃO: CRUZEIRISTAS “EM TRÂNSITO”

Para alcançar o objetivo principal do presente trabalho, optou-se por uma pesquisa exploratória com base em entrevistas realizadas com os cruzeiristas que estavam em “trânsito”, ou seja, aqueles em que o Rio de Janeiro constituía um dos destinos que faziam parte do itinerário de paradas de sua viagem em navio de cruzeiro, não sendo, assim, nem origem e nem destino final.

Buscou-se obter as características do padrão de deslocamento pela cidade desses viajantes de cruzeiro dentro das poucas horas que eles possuem para desfrutar do destino turístico. Nesse sentido, observou-se que a maioria das embarcações chegaram ao porto do Rio no início da manhã, e desatracaram para prosseguir viagem no início da noite do mesmo dia da chegada, como é exposto nas tabelas 2 e 3.

Tabela 2: Programação de chegada e saída dos navios nos dias em que ocorreram a aplicação dos questionários para análise na dissertação, durante a temporada 2015/2016

Programação dos Navios nos Dias de Entrevistas - Temporada 2015/2016			
Data	Navios	Horário de Atracação	Horário de Desatracação
11/02/2016	SOVEREIN	07:00h	19:00h
15/02/2016	SOVEREIN	07:00h	19:00h
	MSC POESIA	09:00h	19:00h
	PRINSENDAM	08:00h*	17:00h
22/02/2016	COSTA FASCINOSA	08:00h	20:00h
	COSTA PACÍFICA	08:00h	17:00h
01/03/2016	SOVEREIGN	08:00h	17:00h
	SEABOURN QUEST	08:00h	23:00h
03/03/2016	COSTA FASCINOSA	08:00h	18:00h
	SEVEN SEAS MARINER	08:00h	18:00h**
04/03/2016	SOVEREIN	08:00h	15:00h
	MSC POESIA	09:00h	17:00h
22/03/2016	MSC POESIA	09:00h	17:00h
30/03/2016	MSC POESIA	09:00h	17:00h

* chegada no dia anterior (14/02) ** saída no dia seguinte (04/03)

Fonte: elaboração própria. Adaptado do site do Pier Mauá (2016)

Tabela 3: Programação de chegada e saída dos navios nos dias em que ocorreram a aplicação dos questionários para análise na dissertação, durante a temporada 2016/2017

Programação dos Navios nos Dias de Entrevistas - Temporada 2016/2017			
Data	Navios	Horário de Atracação	Horário de Desatracação
01/12/2016	MSC ORCHESTRA	08:00h	17:00h
07/12/2016	SOVEREIN	09:00h	18:00h
	MARINA	12:00h*	20:00h**
12/12/2016	COSTA PACÍFICA	08:00h	19:00h
	NORWEGIAN SUN	08:00h	18:00h***
16/12/2016	MSC MÚSICA	08:00h	17:00h
	MSC ORCHESTRA	08:00h	20:00h
19/12/2016	SOVEREIN	09:00h	18:00h
23/12/2016	SOVEREIN	08:00h	17:00h
07/01/2017	SOVEREIN	09:00h	18:00h
08/01/2017	MSC PREZIOSA	08:00h	17:00h
09/01/2017	COSTA PACÍFICA	08:00h	20:00h
11/01/2017	SOVEREIN	09:00h	18:00h
	MSC ORCHESTRA	09:00h	17:00h
07/02/2017	MSC ORCHESTRA	09:00h	17:00h

* chegada no dia anterior (06/12) ** saída no dia seguinte (08/12) *** saída no dia seguinte (13/12)

Fonte: elaboração própria. Adaptado do site do Pier Mauá (2016)

Os entrevistados obrigatoriamente tinham que ter saído do terminal de passageiros do Pier Mauá e transitado para alguma parte da cidade por algum tempo, mesmo que fosse somente pelas imediações. Isso porque, em alguns casos, ocorre de uma parcela de viajantes desembarcar de seus cruzeiros e permanecer dentro do próprio terminal de passageiros, apenas circulando entre lojas de artesanato, de joias, roupas e lembranças do destino, além de quiosques de informação turística e de acesso à telefone e internet (há também acesso ao wifi gratuito disponibilizado dentro do terminal de passageiros). Estes cruzeiristas, muitas vezes, só querem se sentir em terra-firme por alguns instantes, reembarcando em seguida e não circulando para nenhum local da cidade.

Dessa forma, os viajantes de cruzeiro entrevistados deveriam apresentar motivações para sair do terminal de passageiros, sendo geralmente estas relacionadas a conhecer a cidade, passear e/ou ir a atrativos turísticos e locais específicos de interesse. Alguns utilizam esse tempo disponível também para atividades triviais, como tentar encontrar com amigos e familiares residentes, ou comprar comida mais barata do que a disponível no navio, entre outras diversas motivações. Isso era algo perguntado a eles antes de se iniciar a entrevista, de modo a filtrar as respostas obtidas.

Porém, de uma forma geral, o cruzeirista utiliza esse pouco tempo para tentar desfrutar do que o destino tem a oferecer aos seus cidadãos e visitantes, e que geralmente é o que justifica a sua inclusão pelos armadores no itinerário dos navios de cruzeiros.

4.3. ELABORAÇÃO E APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS

Para compreender alguns aspectos e peculiaridades sobre os deslocamentos intradestinos dos turistas que chegam à cidade em um navio de cruzeiro, bem como entender se a opção do Veículo Leve sobre Trilhos e das transformações infraestruturais e paisagísticas no entorno do Pier Mauá alterariam esse padrão de deslocamento identificado inicialmente, optou-se pela realização de entrevistas com os cruzeiristas “em trânsito” através da aplicação de questionários semiestruturados como instrumento de coleta de dados.

Os questionários semiestruturados possibilitam uma maior flexibilidade na captação das respostas pelo entrevistador, de modo a que ele não se limite em guiar-se exclusivamente pela resposta mais imediata dada pelo entrevistado. Assim, entendeu-se que essa opção seria a mais adequada, por permitir que os cruzeiristas se sentissem confortáveis para descrever em detalhes suas respectivas experiências de

deslocamento para os locais da cidade os quais os motivaram a desembarcar e sair do terminal de passageiros.

Para cada temporada de cruzeiros, devido às realidades distintas encontradas no entorno do Pier Mauá que se apresentaram na época da realização das entrevistas, foram elaborados questionários similares entre si, porém diferenciados especialmente com relação à abordagem sobre a implantação do VLT nos respectivos contextos (ver apêndices A e B).

As entrevistas foram realizadas em dias alternados dentro do período das temporadas. Por vezes havia um ou mais de um navio atracados simultaneamente no porto do Rio, fato que resultava em um terminal de passageiros repleto de turistas ávidos por conhecer um pouco do que a “Cidade Maravilhosa” teria a oferece-lhes naquele momento.

Cabe ressaltar que os questionários foram aplicados em ambas as temporadas fora de períodos como natal, réveillon e carnaval, pois entendeu-se que os dados obtidos durante esses dias poderiam modificar os resultados referentes ao padrão de deslocamento intradestinos regular dos cruzeiristas que se pretendia observar.

4.3.1. Questionários Aplicados na Temporada de Cruzeiros 2015/2016

As entrevistas realizadas durante a temporada de cruzeiros 2015/2016 tiveram questionários aplicados junto aos cruzeiristas em oito dias alternados nos meses de fevereiro e março de 2016. Através delas, identificou-se o perfil dos entrevistados com perguntas sobre origem, gênero, estado civil (para fins de padronização, considerou-se respostas como “namorados” e “noivos” dentro da categoria “casados”), idade aproximada, nível de escolaridade e profissão.

Inicialmente, foi perguntado se era a primeira vez dos cruzeiristas na cidade do Rio de Janeiro. Em seguida, buscou-se saber que motivações em especial estimularam os entrevistados a desembarcar e sair do terminal de cruzeiros para circular pela cidade. Na sequência, foi perguntado sobre que lugar(es) e/ou atrativo(s) turístico(s) ele conheceu durante o período que passou fora do terminal de passageiros, a forma (ou o modo de transporte) que utilizou para realizar esse deslocamento de saída e de retorno ao terminal, e para o deslocamento entre os lugares que visitou.

Questionou-se também se o entrevistado teria interesse em visitar mais algum atrativo turístico ou local no destino de parada do navio, se tivesse mais tempo disponível e/ou um modo eficiente para deslocar-se, chegar até esse local de interesse e voltar ao Pier

Mauá em tempo hábil. Quando a resposta para essa última pergunta era positiva, seguia-se sobre a indagação do lugar ou atrativo.

Sobre suas respectivas experiências de mobilidade e de acessibilidade no destino, foi perguntado a eles como as classificariam em uma escala de 1 a 5, em que 1 era a nota mais baixa e 5 a nota mais qualificada. É importante ressaltar aqui que houve a necessidade de o entrevistador explicar aos cruzeiristas a perspectiva de “mobilidade” e de “acessibilidade” que se pretendia atingir no contexto da pesquisa. Nesse sentido, a pergunta sobre mobilidade tinha ênfase na qualidade da experiência de deslocamento entre os locais visitados, enquanto a acessibilidade procurava entender se houve facilidade de acesso e de informação para se chegar a esses lugares visitados e/ou com intenção de visita. Assim, os entrevistados puderam formular uma nota para suas respectivas experiências que estaria próxima da realidade que vivenciaram no destino. Nessa parte da entrevista também foram registradas palavras e expressões que os entrevistados justificavam para caracterizar suas notas durante a conversa, ao explicar sobre essas experiências. Algumas pessoas não quiseram justificá-las, enquanto outras fizeram questão de mencionar mais de um motivo.

Por último, foi explicado ao cruzeirista sobre o novo sistema de transporte público da região central, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), em fase final de implementação na época de realização dessas primeiras entrevistas. Foi mencionado que haveria em frente ao terminal do Pier Mauá um ponto de parada deste novo sistema, e indagado se este seria uma opção viável para eles conhecerem algum atrativo turístico ou local de interesse na cidade – ou especificamente na área central – caso ele já estivesse em operação.

Foram aproveitados 138 questionários, cujas respostas atendiam ao propósito de identificar os principais problemas vivenciados no destino de parada do navio por esses turistas, bem como de compreender como eles usufruíram do pouco tempo disponível na cidade do Rio de Janeiro.

4.3.2. Questionários Aplicados na Temporada de Cruzeiros 2016/2017

As entrevistas realizadas durante a temporada de cruzeiros seguinte ocorreram em onze dias alternados, entre os meses de dezembro de 2016, janeiro e fevereiro de 2017. As perguntas relacionadas ao perfil dos cruzeiristas foram exatamente as mesmas do questionário aplicado na temporada anterior.

Para os demais quesitos, as perguntas também foram similares, com algumas exceções. Nessa fase da pesquisa, por exemplo, foi retirada a pergunta sobre o

interesse do entrevistado em visitar mais algum local no destino, se tivesse mais tempo disponível e/ou um modo eficiente para deslocar-se.

Houve também uma modificação sobre a abordagem do VLT junto aos cruzeiristas durante essas entrevistas, uma vez que nesse período o novo sistema de transporte da cidade já se encontrava em operação, mesmo que ainda não plena.

Dessa forma, foi questionado se o entrevistado utilizou em algum momento o Veículo Leve sobre Trilhos para transitar pela cidade. Se a resposta fosse positiva, perguntava-se como foi a experiência e se o recomendaria para alguém que tivesse a intenção de conhecer um pouco do que a área central do Rio abriga. Quando informavam não terem utilizado o VLT, o entrevistador pedia uma justificativa, bem como questionava se haveria algum interesse em utilizar esse “bonde moderno”, caso o cruzeirista tivesse mais tempo disponível para desfrutar do destino de parada do navio. Da mesma forma que com as perguntas sobre mobilidade e acessibilidade, algumas pessoas não quiseram justificá-las, enquanto outras fizeram questão de mencionar mais de um motivo.

Das entrevistas referentes a temporada de cruzeiros 2016/2017, foram aproveitados 140 questionários, cujas respostas atendiam aos propósitos já mencionados para a elaboração do presente trabalho de pesquisa.

Capítulo 5: ANÁLISE DOS RESULTADOS

O presente capítulo expõe as informações coletadas através da realização das entrevistas no Pier Mauá e arredores, bem como também promove análises iniciais sobre o material obtido, sem perder o foco do referencial teórico e seguindo o procedimento metodológico apresentado no capítulo anterior.

5.1. DADOS OBTIDOS DURANTE AS ENTREVISTAS DA TEMPORADA 2015/2016

A seguir serão expostos os resultados encontrados com a aplicação dos questionários junto aos cruzeiristas em “transito” no terminal de passageiros do Pier Mauá na temporada em que o VLT ainda se encontrava em fase final de implementação na área central da cidade.

5.1.1. Perfil dos Cruzeiristas

No que diz respeito ao perfil dos entrevistados, é interessante destacar que a maioria (64%) eram de estrangeiros, e dentre estes observou-se uma alta predominância de argentinos (78%), seguida pelos uruguaios (15%). Tal fato pode ser justificado devido à rota de muitos dos cruzeiros marítimos que realizam sua navegação pela costa da América do Sul iniciarem ou terminarem em cidades como Buenos Aires, Montevideu e Punta Del Este. O gráfico 1 mostra as demais nacionalidades identificadas durante as entrevistas.

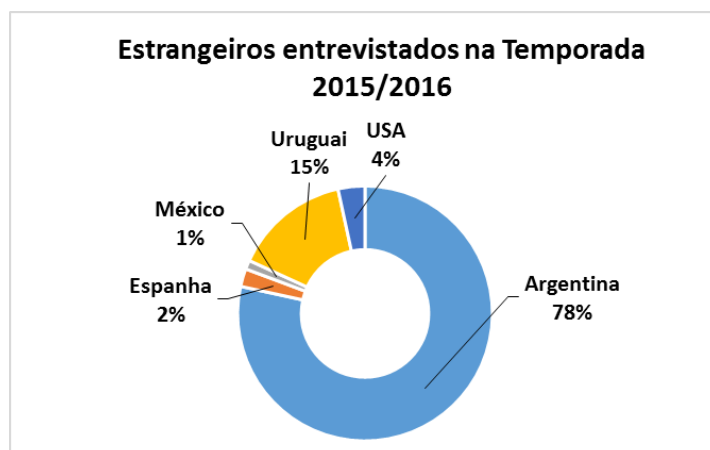


Gráfico 1: Nacionalidades identificadas nas entrevistas realizadas com os cruzeiristas durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Dentre os turistas nacionais (36%), mais da metade (52%) eram oriundos do estado de São Paulo, sendo relevante também mencionar o número de cruzeiristas advindos do estado de Santa Catarina (16%) e da Bahia (10%). Sobre o número expressivo de visitantes provenientes do estado de São Paulo, da mesma forma que no caso dos estrangeiros, muitos roteiros de cruzeiros são iniciados ou finalizados no porto da cidade de Santos. O gráfico 2 ilustra a origem dos cruzeiristas identificados como brasileiros.

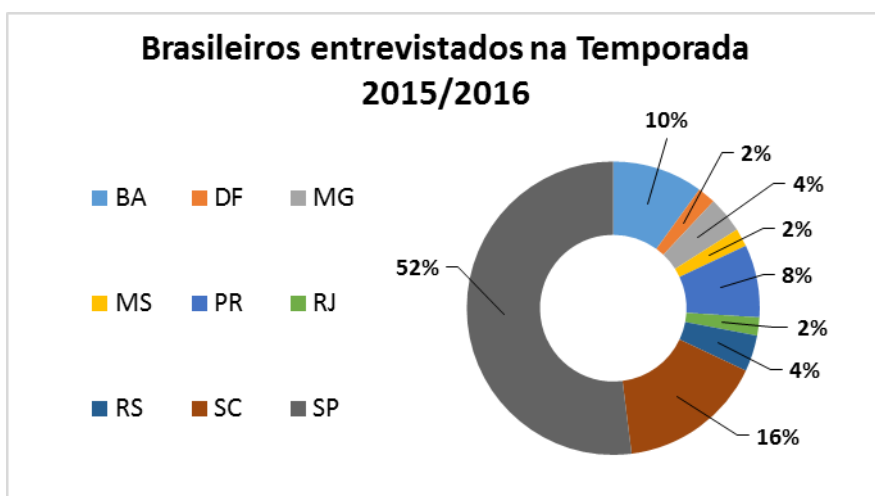


Gráfico 2: Estados de origem identificados nas entrevistas realizadas com os cruzeiristas durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Ainda sobre os resultados do perfil, pôde-se perceber uma predominância de cruzeiristas entre 48 a 70 anos de idade, sendo a maioria de mulheres (64%), com nível superior completo de escolaridade (49%) e viajando em casal (47%). Observou-se que muitos aposentados, comerciantes, donas de casa e professores realizaram viagens de cruzeiro nessa temporada. O gráfico 3 ilustra a variação de faixa etária encontrada durante as entrevistas.

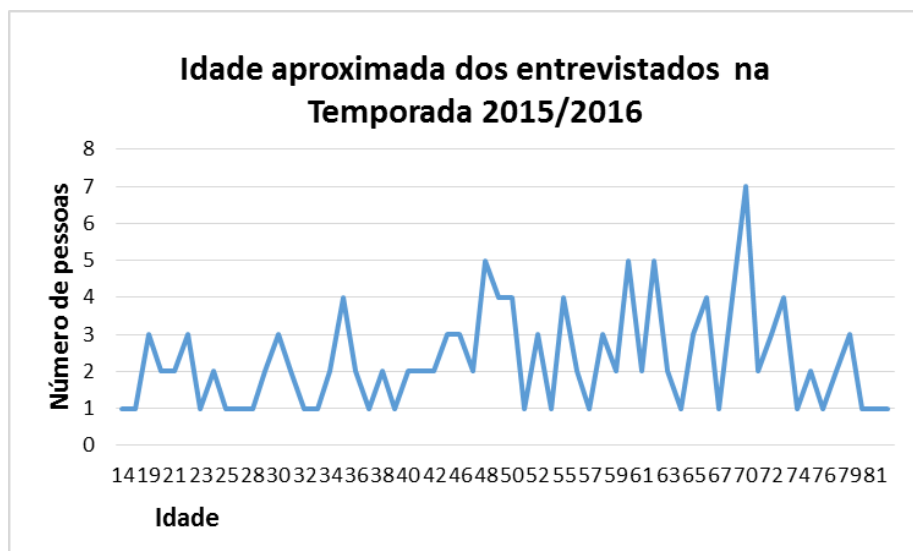


Gráfico 3: Idades identificadas nas entrevistas realizadas com os cruzeiristas durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

A tabela 4 faz uma comparação entre alguns dos dados obtidos durante as pesquisas de perfil dos cruzeiristas a nível Brasil, realizadas pela CLIA/ABREMAR em parceria com a FGV e citadas anteriormente neste trabalho, com a pesquisa realizada no terminal de passageiros do Pier Mauá, no Rio de Janeiro, durante a temporada 2015/2016.

Tabela 4: Comparação de alguns dos resultados sobre o perfil dos cruzeiristas, obtidos nas pesquisas CLIA/ABREMAR e FGV, com alguns dos resultados da pesquisa com questionários realizada no Pier Mauá para este trabalho, durante a temporada de cruzeiros 2015/2016

Perfil dos Cruzeiristas				
Predominância de	Pesquisa CLIA/ABREMAR em parceria com a FGV Projetos *		Pesquisa para a Dissertação Temporada 2015/2016	
	Faixa etária	25 a 54 anos	X	48 a 70 anos
Gênero	Feminino	56%	Feminino	64%
Brasileiros	Estado de São Paulo	48%	Estado de São Paulo	52%
Estrangeiros	Argentinos	87%	Argentinos	78%
Nível de escolaridade	Superior completo	51%	Superior completo	49%

* média entre os resultados das temporadas 2010/2011, 2013/2014, 2014/2015 e 2015/2016.

Fonte: elaboração própria

Nessa tabela é possível observar que os resultados referentes aos itens que apareceram com predominância, de uma forma geral, se aproximaram numericamente uns dos outros, exceto no que diz respeito a faixa etária. Ainda sobre esses dados, os

quesitos de gênero (feminino), origem nacional (São Paulo) e internacional (Argentina), e nível de escolaridade (superior completo) resultaram exatamente os mesmos das pesquisas realizadas pela CLIA/ABREMAR em parceria com a FGV.

Tal verificação comparativa entre as pesquisas foi realizada no presente trabalho com o propósito de corroborar a confiabilidade dos resultados encontrados nas entrevistas com a aplicação de questionários junto aos cruzeiristas em cada temporada.

5.1.2. Motivações para Desembarcar e Sair do Terminal de Passageiros

Com relação às motivações que estimularam os cruzeiristas a desembarcar de seus cruzeiros e sair do Pier Mauá, o gráfico 4 expõe que 47% dos entrevistados disseram ter a intenção de “conhecer a cidade”, abrangendo nessa perspectiva também conhecer o povo carioca e as belezas naturais, segundo foi expresso por muitos durante as explicações dadas nas entrevistas.

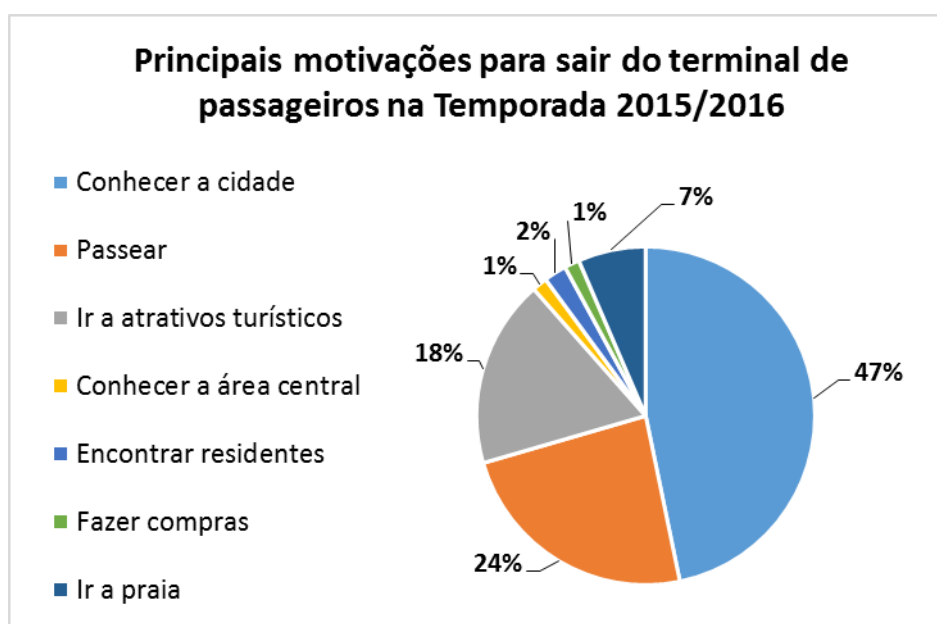


Gráfico 4: Respostas dadas pelos cruzeiristas sobre a principal motivação para desembarcar e sair do Pier Mauá durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Vale ressaltar que os cruzeiristas que se encontravam no Rio de Janeiro pela primeira vez (59%, ver gráfico 5) não necessariamente expuseram a motivação “conhecer a cidade” como única opção. Alguns desses entrevistados também expressaram ter a intenção de “ir à praia” e “ir a atrativos turísticos” em geral e em específico, sem mencionar obrigatoriamente “conhecer a cidade”.

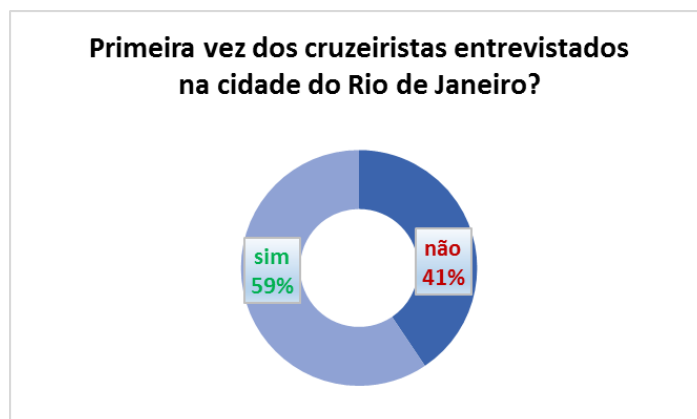


Gráfico 5: Respostas dadas pelos cruzeiristas sobre se estavam na cidade do Rio de Janeiro pela primeira vez, durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Ainda sobre as informações contidas no gráfico 4, podemos perceber o pouco interesse desses turistas, na época de realização dessas primeiras entrevistas, em conhecer o que existia nas proximidades do terminal de cruzeiros, pois apenas 1% responderam ter interesse em circular pela área central da cidade. Isso em um contexto em que essa região já se encontrava em franca transformação (ver figura 11), devido à revitalização da área portuária e a etapa final de implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Nessa época, algumas intervenções urbanísticas já se encontravam prontas, como a nova praça Mauá, o Museu do Amanhã, e o museu MAR.

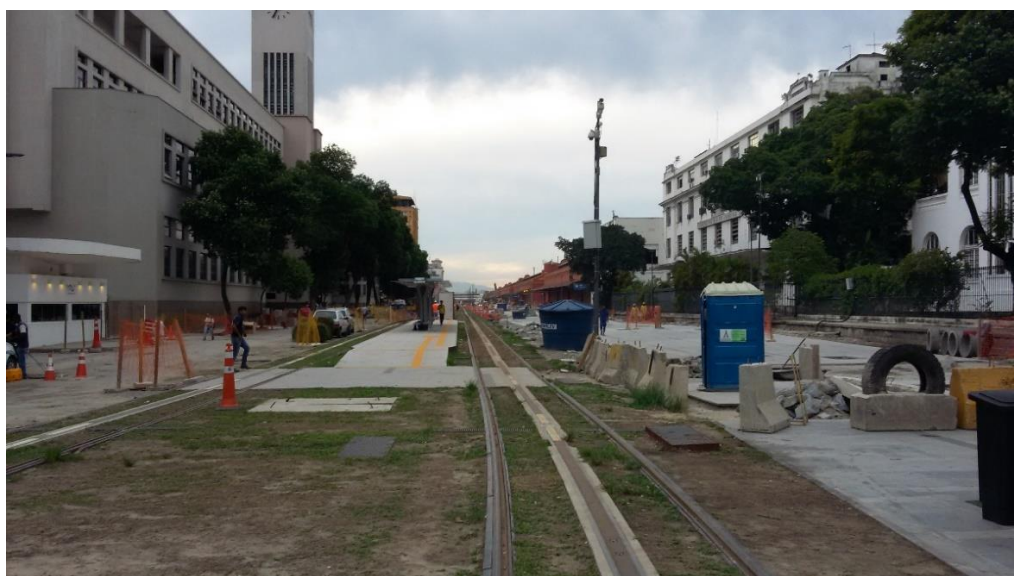


Figura 11: Foto da área que se tornou atualmente parte da “Orla Conde”, mas que na época das primeiras entrevistas realizadas para este trabalho encontrava-se parcialmente em obras. Destaques da imagem: os trilhos do VLT (no meio, abaixo) e um dos pontos de parada do veículo (a “Parada dos Museus”, no meio, a esquerda, próximo aos trilhos); a direita, na frente (na cor branca), o prédio do Pier Mauá; e a direita, ao fundo (em vermelho), alguns dos armazéns do porto revitalizados. Data de retirada da foto: fevereiro de 2016

O gráfico 4 também menciona motivações como “estar com residentes” e “fazer compras”, citadas pelos entrevistados. A primeira foi levada em consideração nesta análise por se entender que foram cruzeiristas que, da mesma forma que os que foram à atrações turísticas, tiveram a experiência de circular pela cidade e usufruir do que ela proporciona a seus cidadãos regularmente, em termos de acessibilidade e de mobilidade. Com relação à motivação “fazer compras”, muitos desses viajantes de navios de cruzeiro foram fazer compras exatamente na área central da cidade, o que traz a relevância dessa resposta, dado o foco de estudo deste trabalho.

5.1.3. Principais Atrativos Turísticos e/ou Locais de Interesse Visitados

O resultado com relação aos atrativos turísticos mais procurados não foi algo que surpreendeu, pois confirmou a imagem que o destino Rio de Janeiro propaga e pelo qual é bastante conhecido a nível nacional e internacional: a cultura de sol e mar, natureza e futebol. O gráfico 6 ilustra a realidade mencionada.

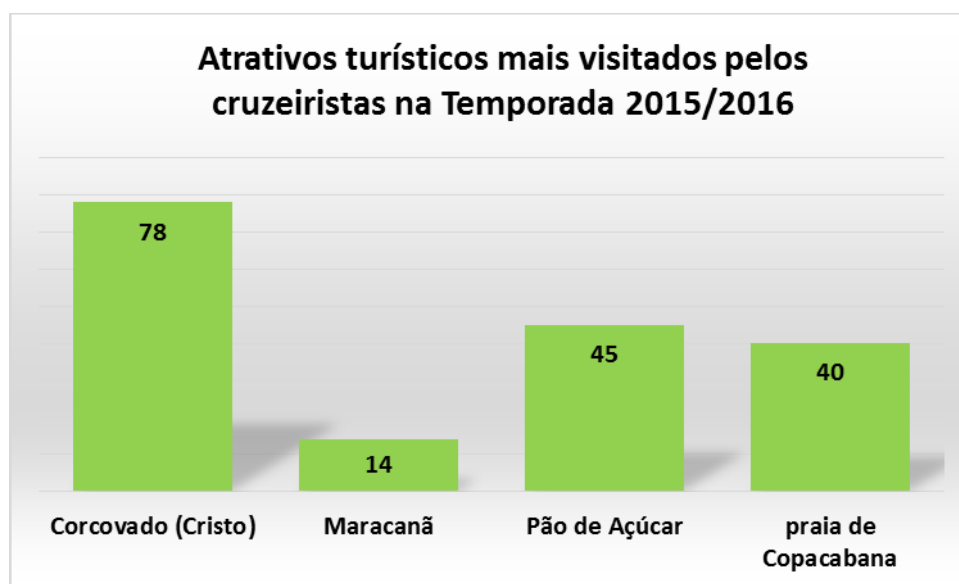


Gráfico 6: Número de cruzeiristas que mencionaram nas entrevistas ter visitado os atrativos turísticos em destaque, durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

A maioria dos cruzeiristas que se propuseram visitar esses PGVs turísticos mais distantes do Pier Mauá, expostos no gráfico 6, o fizeram através de um passeio com um guia de turismo e roteiro organizado, ou utilizando táxi e/ou Uber para chegar e para voltar ao terminal de cruzeiros. Nesse sentido, vale ressaltar que muitos dos roteiros

vendidos abrangem tanto a visitação a somente um ou dois dos atrativos turísticos mencionados, quanto à ida e/ou passagem por todos esses, através de um *city tour*. A forma como foram aproveitados os respectivos roteiros não foi especificada pelos entrevistados no momento de suas respostas, de onde se conclui que as citações de PGVs turísticos em específico pelos cruzeiristas durante as entrevistas teve como parâmetro para cada indivíduo aqueles locais, edificações, etc. que mais chamaram sua atenção ou despertaram fortemente seus respectivos interesses.

No entanto, foi interessante observar o relevante número de entrevistados que responderam ter, de fato, visitado lugares pelo Centro e pela área portuária (29 cruzeiristas – ver quadro 2 – em um universo de 138 entrevistados), ainda que não o tenham mencionado como principal motivação para sair do terminal de passageiros. Muitos disseram ter andado pela avenida Rio Branco, circulado a pé pelo mercado popular da Uruguaiana e pelo comércio do Saara, bem como ido aos novos locais turísticos da região portuária revitalizada (nova praça Mauá, Museu do Amanhã e museu MAR).

Quadro 2: Atrativos turísticos e locais de interesse na área central da cidade mencionados como visitados pelos cruzeiristas durante as entrevistas realizadas na temporada 2015/2016

Atrativos Turísticos/Locais Visitados pelos Cruzeiristas	Nº de citações
Andou pela av. Rio Branco	3
Andou pelo bairro do Centro	4
Mercado popular da Uruguaiana e arredores	2
Museu do Amanhã	5
Nova Praça Mauá	5
Sambódromo	4
Catedral Metropolitana	2
Escadaria Selaron (Lapa)	2
Igreja da Candelária	1
MAR – Museu de Arte do Rio	1
Total de citações	29

Fonte: elaboração própria

Ainda houveram os cruzeiristas que demonstraram em suas respostas algum interesse por ir a locais específicos na área central (43 pessoas – ver quadro 3 – em um universo de 138 entrevistados), como os bairros da Lapa e de Santa Teresa, a Confeitaria Colombo, a Igreja da Candelária, entre outros. Muitos não o fizeram alegando motivos como insegurança e/ou falta de informação adequada a respeito de como ir até os

lugares desejados e voltar ao terminal de cruzeiros em tempo hábil. Isso em um contexto de distâncias geográficas bastante viável para se fazer a pé, sem haver a necessidade aparente de preocupação com relação ao horário de retorno para reembarcar no navio.

Quadro 3: Atrativos turísticos, peculiaridades e locais de interesse na área central da cidade que os cruzeiristas mencionaram ter vontade de conhecer, se tivessem mais tempo no destino e/ou um modo de transporte eficiente para se deslocar até eles e voltar em tempo hábil.

Respostas coletadas durante as entrevistas realizadas na temporada 2015/2016

Potencial de Visitação da Área Central da Cidade do Rio	Nº de citações
Bairros da Lapa e de Santa Teresa	4
Centro Histórico e sua arquitetura	3
Vida noturna (bares, restaurantes, apresentações culturais e de entretenimento)	2
Caminhar pelas ruas do Centro	4
Comércio (lojas, mercado popular, galerias)	2
Museus e centros culturais em geral	9
Museu do Amanhã	4
Confeitaria Colombo	4
Igreja da Candelária	4
Catedral Metropolitana	2
Teatro Municipal	2
Cais do Valongo	1
Escadaria Selaron	1
Sambódromo	1
Total de citações	43

Fonte: elaboração própria

Nesse sentido, prospectou-se que a partir da operação do VLT, iniciada em 05 de junho de 2016, esse novo sistema de transporte da cidade funcionaria como um estimulador de uma maior visibilidade por parte de turistas e residentes aos diversos locais atrativos presentes no Centro Histórico e Centro Comercial da região central.

5.1.4. Forma ou Modo de Transporte utilizado para os Deslocamentos

Intradestinos

Com relação à forma como foi realizado o deslocamento desses cruzeiristas pela cidade, a maioria dos entrevistados (58%, ver gráfico 7) optou por comprar, dentro do navio ou no terminal de passageiros do Pier Mauá, um passeio turístico com um roteiro organizado que abrangesse os atrativos e lugares de interesse, de acordo com as

respectivas motivações. Dentro desse número específico, alguns justificaram essa escolha por considerá-la a mais viável para se deslocar, em termos de confiabilidade e segurança, no contexto do pouco tempo que possuem para conhecer ou passear pela cidade, especialmente tratando-se daqueles que a desfrutavam pela primeira vez.

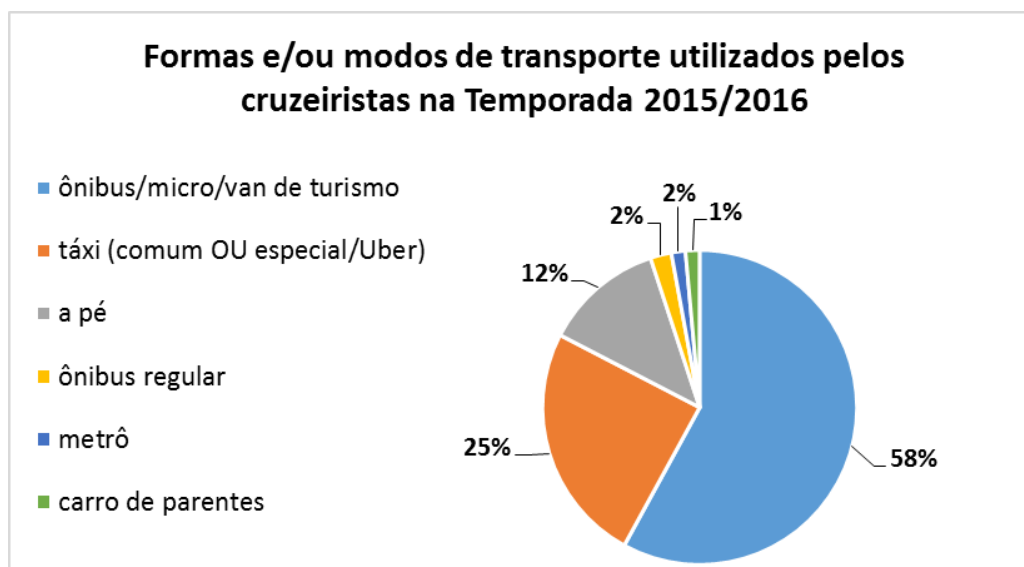


Gráfico 7: Formas de deslocamento e/ou modos de transporte utilizados pelos entrevistados para circular pela cidade durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Tal perspectiva se aproxima dos resultados encontrados no trabalho de Douglas e Douglas (2004), no qual se observou que boa parte dos cruzeiristas preferem a conveniência de contratar um *sightseeing*⁶ dentro do navio, ainda que mais caro, do que se “arriscar” por conta própria ou adquirir um passeio de qualquer tipo na desconhecida localidade, sendo que esta última opção geralmente possui preços mais acessíveis. No entanto, nas entrevistas realizadas para este trabalho, em nenhum momento foi especificado pelos cruzeiristas se o passeio turístico utilizado foi adquirido dentro do navio ou no próprio destino.

Ainda sobre o gráfico 7, percebe-se que entre os entrevistados que optaram por um deslocamento por conta própria, 25% preferiram utilizar táxis e Uber, sendo que muitas dessas pessoas já conheciam a cidade e sabiam aonde ir e o que fazer durante o tempo

⁶ Termo utilizado no turismo para os passeios onde um grupo vai a um atrativo turístico (ou um conjunto deles) para desfrutá-lo, descendo do veículo para tal, e retorna em seguida para o local de onde se iniciou o passeio. A diferença entre um *sightseeing* e um *city tour* é que no último há apenas uma “visão” panorâmica das paisagens e atrativos, sem que necessariamente o turista desça do veículo e desfrute dele.

de parada do navio no destino. Outros 12% preferiram fazer seus deslocamentos a pé, informando terem circulado pelo Centro e área portuária.

Somente 4% dos entrevistados (porcentagens referentes a “ônibus regular” e “metrô” somadas) informaram ter optado por utilizar-se do transporte público para se deslocar até os locais onde queriam ir na cidade, muitos se valendo da prerrogativa da intermodalidade. Estes cruzeiristas ressaltaram ter preferido essa opção dada a importância que perfaz utilizar-se desses modos de transporte de maneira a vivenciar a realidade de deslocamento da população local, o que, para eles, agrega valor às suas respectivas experiências turísticas no destino.

5.1.5. Experiência de Mobilidade e de Acessibilidade nos Deslocamentos Intradestinos

Com relação à classificação da experiência de mobilidade e de acessibilidade desses turistas para ir aos lugares aonde se propuseram no pouco tempo disponível no destino, os gráficos 8 e 9 mostram os percentuais das respostas obtidas através dos questionários.

Nestes, faz-se relevante observar que, por uma simples análise do resultado percentual das entrevistas, aparentemente a cidade proporciona uma mobilidade e uma acessibilidade adequadas para que o cruzeirista alcance uma experiência de qualidade na realização do turismo.

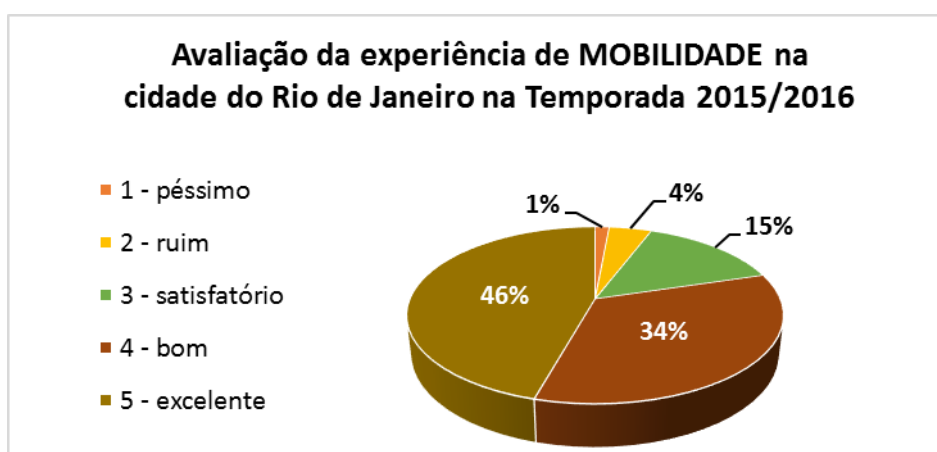


Gráfico 8: Percentual das respostas sobre a experiência de mobilidade dos cruzeiristas pela cidade do Rio, durante a temporada de cruzeiros 2015/2016. Fonte: elaboração própria

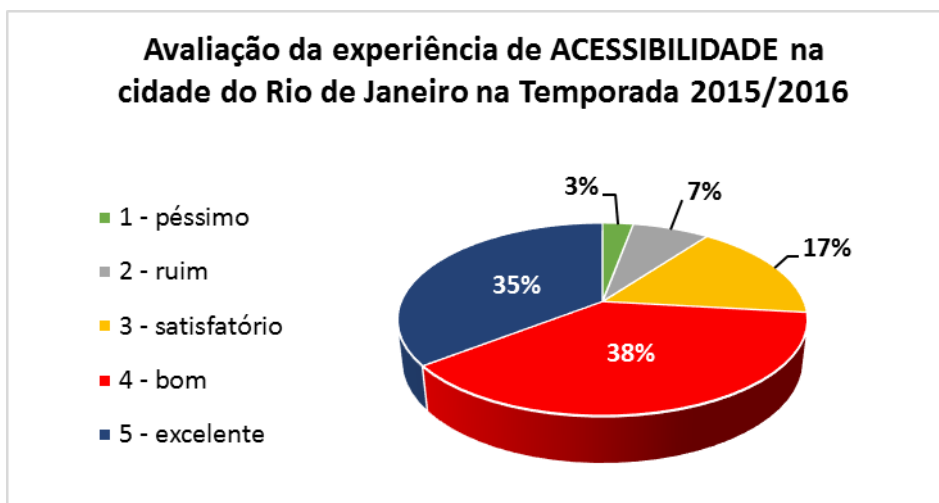


Gráfico 9: Percentual das respostas sobre a experiência de acessibilidade dos cruzeiristas pela cidade do Rio, durante a temporada de cruzeiros 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Porém, é fundamental ressaltar nesta análise que os índices de 46% e 35% em excelência nas respostas, respectivamente de mobilidade e de acessibilidade, foram em grande parte classificados com essas notas por aqueles que optaram em adquirir um passeio turístico com roteiro organizado e auxílio de um guia de turismo. Isso significa que a maioria das respostas diferentes de “excelente” e “bom” foram dadas por cruzeiristas que preferiram realizar seus deslocamentos a pé, de táxi/Uber ou utilizando o transporte público da cidade, o que pode caracterizar algo relativo ao que ainda se deve melhorar com relação ao deslocamento através da rede de transporte disponível – especialmente no que se refere aos locais um pouco mais distantes do Pier Mauá, como os principais ícones turísticos da cidade – e ao planejamento da atividade de turismo náutico.

5.1.6. Problemas e Reclamações mencionados pelos Cruzeiristas

Os principais problemas relacionados à mobilidade e à acessibilidade na cidade para se deslocar de, para, e entre atrativos turísticos e locais de interesse escolhidos pelos cruzeiristas para visita também foram mencionados, segundo mostra o gráfico 10.

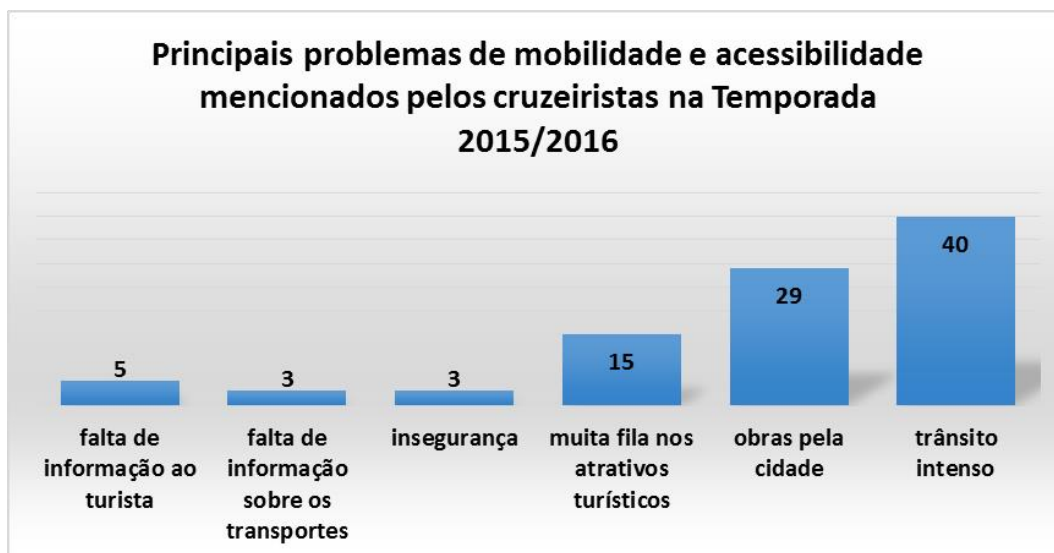


Gráfico 10: Número de cruzeiristas que mencionaram os principais problemas de mobilidade e de acessibilidade nas entrevistas, durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

Conforme é possível observar no referido gráfico, o trânsito intenso foi citado quarenta vezes pelos entrevistados, assim como a grande quantidade de obras pela cidade foi frequentemente mencionada. Nesse sentido, vale lembrar o contexto tumultuado de intervenções urbanas (como mudanças no trânsito, fechamento de ruas, obras infraestruturais, etc.) em que se inseria o referido Terminal de Cruzeiros Pier Mauá na época de realização dessas entrevistas.

Outras reclamações que não constam no gráfico 10 – por terem sido pontuais e/ou por não se relacionarem diretamente às questões de mobilidade e de acessibilidade –, porém que devem ser levadas em consideração para a análise qualitativa da experiência no destino por parte dos cruzeiristas, são mencionadas no quadro 4. A importância de serem consideradas advém da possibilidade de serem trabalhadas no processo de interface do VLT com a atividade turística.

Quadro 4: Outras reclamações e problemas mencionados durante as entrevistas realizadas na temporada 2015/2016

Outras Reclamações e Problemas Mencionados na Temporada 2015/2016
Acesso confuso aos atrativos turísticos
Pouco tempo para conhecer a cidade
Sujeira em alguns lugares da cidade
Pouca estrutura para o turista

Fonte: elaboração própria

Com relação aos cruzeiristas que optaram por utilizar-se do transporte público, sua principal reclamação referiu-se à falta de informação para o turista, e também sobre os modos de transporte disponíveis e de como utilizar-se deles, ainda que houvessem no terminal de passageiros algumas placas indicativas (ver figura 12) e distribuição de folhetos em um quiosque de informações turísticas com algumas indicações a respeito.



Figura 12: Foto de placa informativa exposta dentro do terminal de passageiros do Pier Mauá, com um mapa da área central destacando uma seleção de atrativos turísticos nas proximidades. Data de retirada da foto: fevereiro de 2016

A figura 12 mostra a imagem de uma das placas de informação existentes dentro do terminal de passageiros. De fato, o mapa presente na placa pareceu um pouco confuso, considerando o contexto de intensas obras existente pelas proximidades do Pier Mauá na época das entrevistas.

5.1.7. A Perspectiva do VLT

Um dado que chamou a bastante a atenção durante a aplicação dos questionários foi a demanda potencial demonstrada por estes cruzeiristas sobre a perspectiva de utilizar o Veículo Leve sobre Trilhos.

Quando explicado pela entrevistadora sobre o que seria esse novo sistema de transporte, para onde iria, sobre sua intermodalidade, e questionado se haveria algum interesse em utilizá-lo para conhecer a área central da cidade, caso o VLT já estivesse em operação naquele momento, 96% (porcentagens referentes a “sim” e “sim, se for seguro” somadas) dos entrevistados manifestaram uma reação positiva e curiosa a respeito. O gráfico 11 ilustra todas as respostas referentes a este tópico da pesquisa.

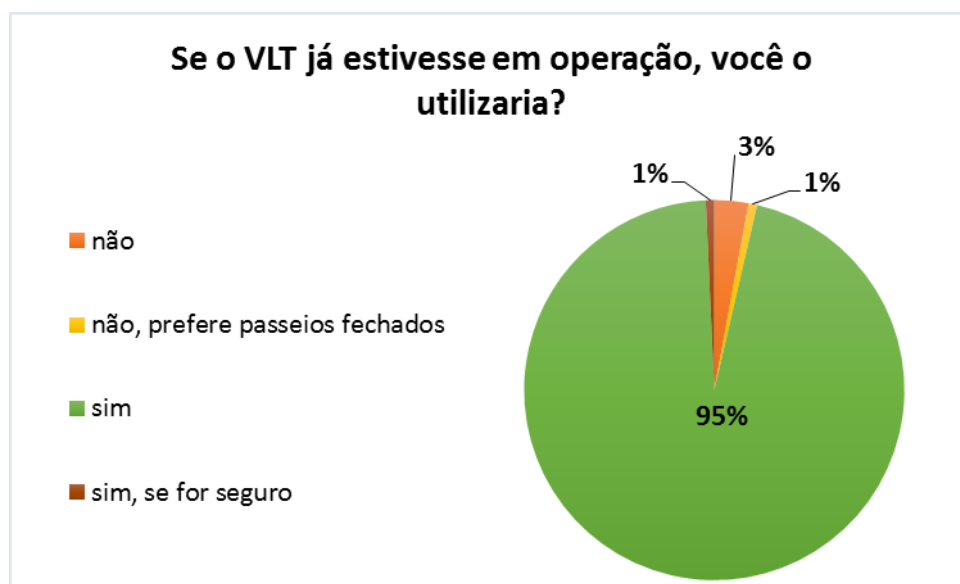


Gráfico 11: Respostas dadas pelos cruzeiristas sobre a perspectiva da existência do VLT na área central, durante a temporada 2015/2016. Fonte: elaboração própria

É importante ressaltar que as respostas encontradas no gráfico 11 e relacionadas ao “sim” manifestaram a preocupação dos cruzeiristas com a eficiência desse novo sistema de transporte, de modo a que este possa ser uma opção considerada por eles para realização de seus deslocamentos. Em contrapartida, também vale destaque a escolha de alguns outros que, mesmo com a opção do VLT, manifestaram o “não” sem justificativa aparente, ou disseram preferir circular pela cidade através de um passeio com guia de turismo e roteiro organizado.

5.2. DADOS OBTIDOS DURANTE AS ENTREVISTAS DA TEMPORADA 2016/2017

A seguir serão expostos os resultados encontrados com a aplicação dos questionários junto aos cruzeiristas em “transito” no terminal de passageiros do Pier Mauá e em suas

proximidades na temporada em que o VLT já havia iniciado sua operação e circulação pela área central da cidade.

5.2.1. Perfil dos Cruzeiristas

Ao contrário do resultado obtido nas entrevistas realizadas na temporada anterior, o perfil predominante dos cruzeiristas encontrado na temporada 2016/2017 foi o de brasileiros (54%). Nesse contexto, um ponto de contato entre as duas temporadas de realização das entrevistas foi o expressivo número de turistas advindos do estado de São Paulo (79%). Porém, desta vez, esse número se destacou veementemente em comparação as demais origens dos cruzeiristas nacionais. O gráfico 12 mostra as respostas com relação a origem dos entrevistados dentro do Brasil.

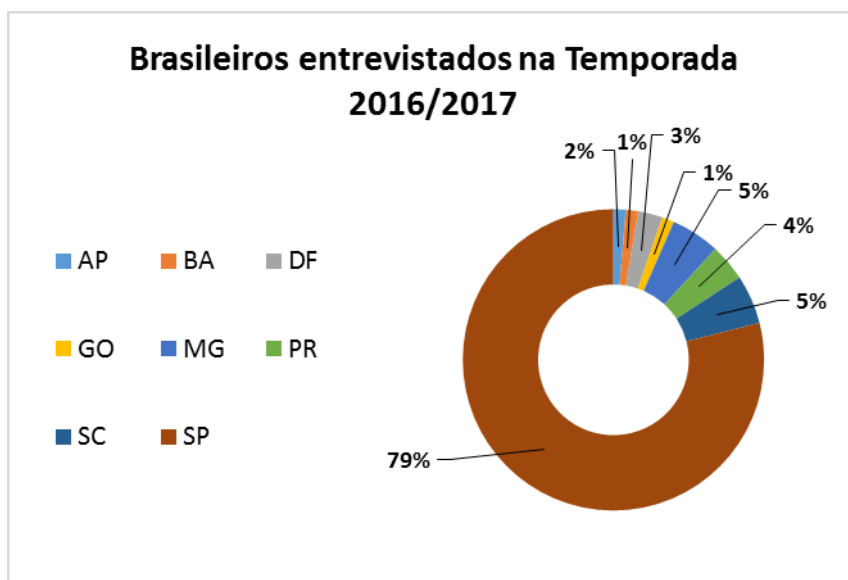


Gráfico 12: Estados de origem identificados nas entrevistas realizadas com os cruzeiristas durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Com relação aos entrevistados identificados como estrangeiros (46%), novamente observou-se uma predominância de argentinos (84%), que assim como os cruzeiristas do estado de São Paulo, também se destacaram fortemente dentre as demais nacionalidades. O gráfico 13 ilustra os demais países de origem identificados nas respostas aos questionários.

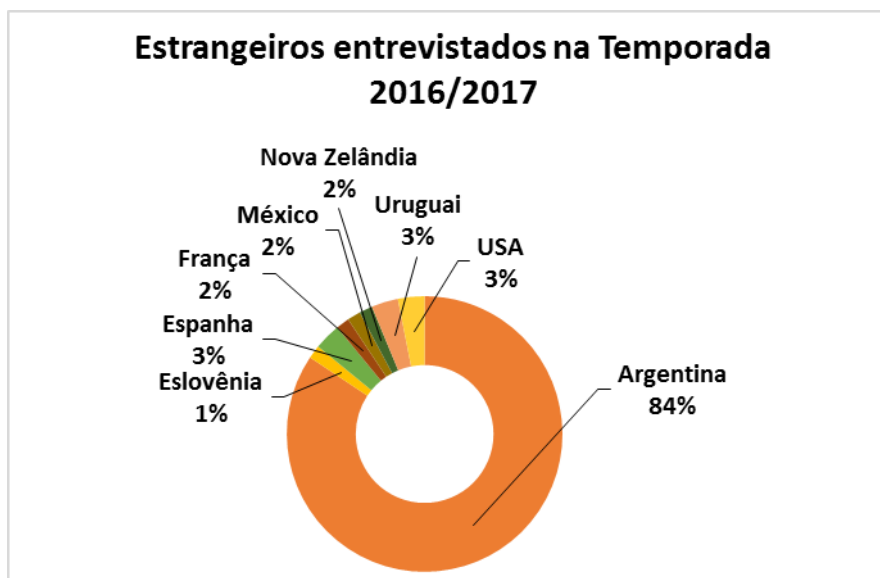


Gráfico 13: Nacionalidades identificadas nas entrevistas realizadas com os cruzeiristas durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Sobre o número expressivo de visitantes provenientes do estado de São Paulo, da mesma forma que no caso dos estrangeiros advindos da Argentina, cabe lembrar como justificativa para tal predominância o fato de grande parte dos cruzeiros marítimos que navegam pela costa da América do Sul iniciarem e/ou finalizarem seus itinerários no porto de Santos e na cidade de Buenos Aires, respectivamente.

Ainda sobre os resultados do perfil, pôde-se observar nessa nova temporada uma predominância de cruzeiristas entre 45 a 60 anos de idade, sendo a maioria de mulheres (59%), com nível superior completo de escolaridade (69%) e viajando em casal (76%). Também se observou um número expressivo de aposentados, comerciantes, engenheiros, advogados e professores que realizaram viagens de cruzeiro durante a temporada 2016/2017. O gráfico 14 ilustra toda a variação de faixa etária encontrada durante as entrevistas da referida temporada.

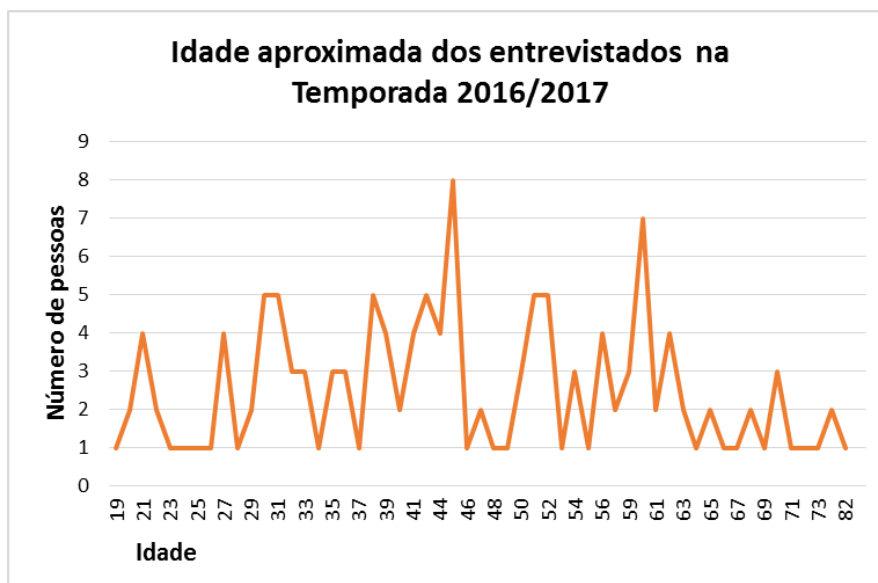


Gráfico 14: Idades identificadas nas entrevistas realizadas com os cruzeiristas, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Da mesma forma que na análise da temporada 2015/2016, optou-se por elaborar uma tabela comparativa (tabela 5) entre alguns dos dados obtidos durante as pesquisas de perfil dos cruzeiristas realizadas pela CLIA/ABREMAR em parceria com a FGV e os números resultantes das entrevistas realizadas na temporada 2016/2017. Tal verificação comparativa foi realizada novamente com o propósito de provar a confiabilidade dos resultados encontrados nas temporadas.

Tabela 5: Comparação de alguns dos resultados sobre o perfil dos cruzeiristas, obtidos nas pesquisas CLIA/ABREMAR e FGV, com alguns dos resultados da pesquisa com questionários realizada no Pier Mauá para este trabalho, durante a temporada de cruzeiros 2015/2016 e 2016/2017

Perfil dos Cruzeiristas						
Predominância de	Pesquisa CLIA/ABREMAR em parceria com a FGV Projetos *		Pesquisa para a dissertação temporada 2015/2016		Pesquisa para a dissertação temporada 2016/2017	
	Faixa etária	25 a 54 anos	X	48 a 70 anos	X	45 a 60 anos
Gênero	Feminino	56%	Feminino	64%	Feminino	59%
Brasileiros	Estado de São Paulo	48%	Estado de São Paulo	52%	Estado de São Paulo	79%
Estrangeiros	Argentinos	87%	Argentinos	78%	Argentinos	84%
Nível de escolaridade	Superior completo	51%	Superior completo	49%	Superior completo	69%

* média entre os resultados das temporadas 2010/2011, 2013/2014, 2014/2015 e 2015/2016.

Fonte: elaboração própria

Na tabela 5, faz-se interessante destacar que a temporada mais recente de cruzeiros somente se aproxima do resultado numérico encontrado nas pesquisas da CLIA/ABREMAR e FGV em alguns quesitos, como na porcentagem de estrangeiros e do gênero feminino. Porém, os resultados em si entre as três colunas comparativas (gênero feminino, origens paulista e argentina, e nível superior completo de escolaridade) são exatamente os mesmos, com exceção novamente da variação de faixa etária predominante.

5.2.2. Motivações para Desembarcar e Sair do Terminal de Passageiros

As motivações apresentadas pelos cruzeiristas nas entrevistas da temporada 2016/2017 foram um pouco mais diversificadas, como é possível observar no gráfico 15. É interessante destacar nas respostas o surgimento da motivação “conhecer a região portuária revitalizada” (8%), “Ir ao Museu do Amanhã” (4%) e “Andar de VLT” (1%), que não existiam – ou existiam com pouca expressividade – nas entrevistas da temporada 2015/2016, o que caracteriza um aumento considerável no interesse desses turistas em circular pela área central da cidade, se comparado ao resultado obtido na temporada anterior.

A motivação “conhecer a cidade” continua predominando com relação as demais, abrangendo nessa perspectiva também a ideia de se conhecer outra cultura, como foi expresso por alguns cruzeiristas estrangeiros.

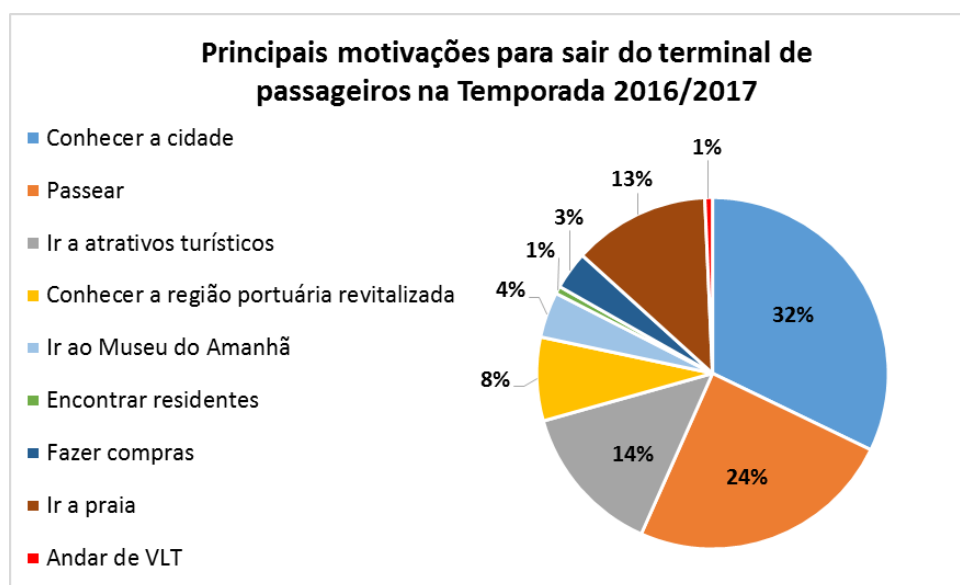


Gráfico 15: Respostas dadas pelos cruzeiristas sobre a principal motivação para desembarcar e sair do Pier Mauá, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Vale ressaltar que os cruzeiristas os quais nunca tinham estado no Rio de Janeiro antes (43%, ver gráfico 16) não se constituíram em maioria nas entrevistas realizadas nessa temporada, como ocorreu na temporada 2015/2016. Tal fato mostra que dessa vez eles diversificaram suas motivações em desembarcar e sair do terminal de cruzeiros para além de “conhecer a cidade”, saindo do “lugar comum” que se espera como resposta de um turista pioneiro em uma localidade.



Gráfico 16: Respostas dadas pelos cruzeiristas sobre se estavam na cidade do Rio de Janeiro pela primeira vez, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

No momento de realização dessas segundas entrevistas, o VLT já se encontrava em operação entre o trecho que vai do aeroporto Santos Dumont até a rodoviária Novo Rio (ver figura 13), enquanto o trecho chamado de Etapa 2, que liga o terminal das barcas na Praça XV de novembro até a parada “Saara” do novo sistema de transporte (em frente à Praça da República), estava em fase final de testes dos veículos no percurso (ver figura 14).



Figura 13: Foto da placa presente na parada “Carioca” do VLT, mostrando em azul o atual percurso em operação desse novo sistema de transporte da área central da cidade. Em verde pode-se observar também o trecho da etapa 2, em fase de testes. Data de retirada da foto: dezembro de 2016

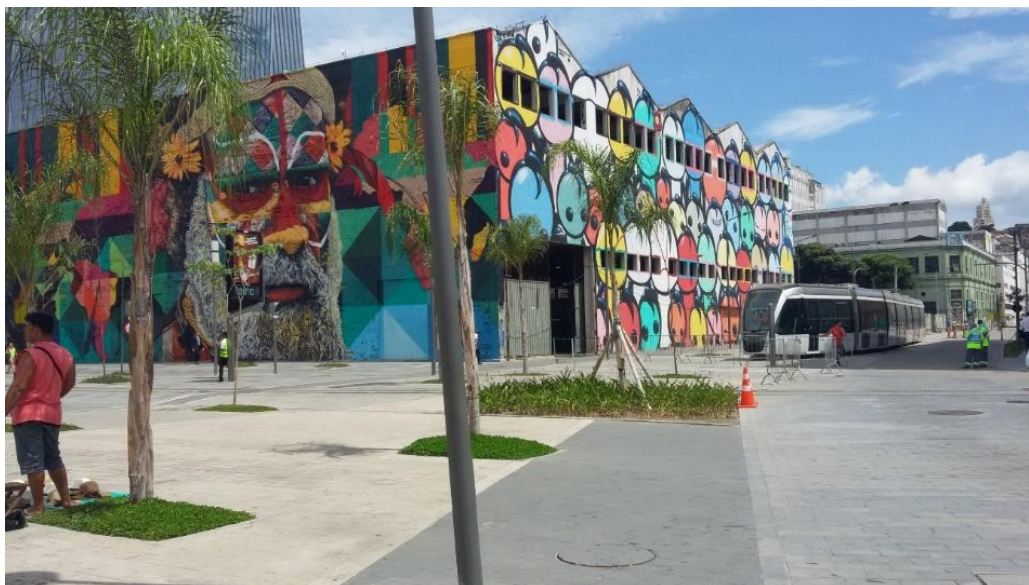


Figura 14: Foto do VLT no percurso da Etapa 2, durante a fase de testes. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

Também na mesma época a Orla Conde já se encontrava totalmente estruturada, com o Aquário Municipal do Rio já inaugurado (figura 15) e constituindo-se em mais uma edificação atrativa presente nas proximidades do Pier Mauá, juntamente com o Museu do Amanhã, o museu MAR e a nova praça Mauá.



Figura 15: Aquário Municipal do Rio, na Orla Conde. Fonte: site Somando Destinos (2016)

5.2.3. Principais Atrativos Turísticos e/ou Locais de Interesse Visitados

As respostas obtidas sobre os atrativos turísticos e locais de interesse que foram mais citados pelos entrevistados como “visitados” na temporada 2016/2017 foi mais diversificada do que os resultados encontrados na temporada anterior.

Como é possível observar no gráfico 17, surgem desta vez – e com expressivo destaque – locais e edificações existentes nas proximidades do Pier Mauá, como o Boulevard Olímpico (também conhecido como Orla Conde) e o Museu do Amanhã.

Nesse sentido, ressalta-se que o número de menções como “visitados” desses novos PGVs turísticos da área central se aproxima sobremaneira de outros locais de interesse e atrativos de destaque na cidade já de longa data. Isso pode ser observado quando se compara o número de citações do “Boulevard Olímpico” ao “Corcovado/Cristo” e “praia de Copacabana”, bem como as menções ao “Museu do Amanhã” comparadas ao número referente a “praia de Ipanema”.

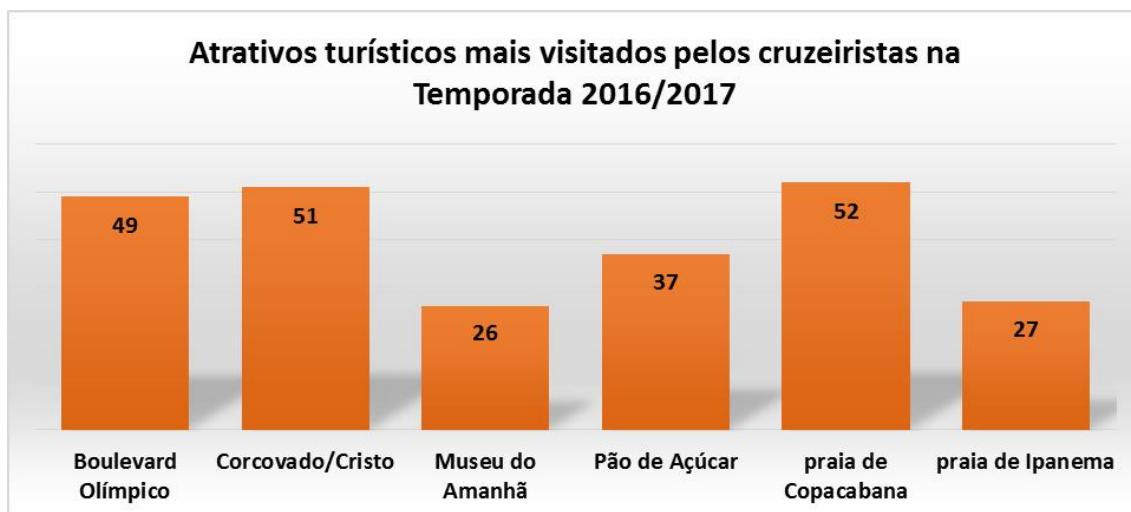


Gráfico 17: Número de cruzeiristas que mencionaram nas entrevistas ter visitado os atrativos turísticos e locais de interesse em destaque, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

É interessante perceber que, da mesma forma que nos dados obtidos nas entrevistas da temporada 2015/2016, a maioria dos cruzeiristas que se propuseram visitar os PGVs turísticos mais distantes do Pier Mauá, como “Corcovado/Cristo”, “Pão de Açúcar” e praias da zona sul, continuaram preferindo realizar seus deslocamentos até eles através de um passeio com um guia de turismo e roteiro organizado, ou utilizando um táxi/Uber para chegar ao atrativo e voltar ao terminal de cruzeiros.

No gráfico 17 também é possível observar que o PGV “Maracanã” não aparece, por não ter sido um atrativo com muitas menções, como o foi na temporada 2015/2016. Vale lembrar que, em ambas as temporadas de realização das entrevistas, o Maracanã estava fechado para visitação, fator que, então, não influenciou sua maior ou menor frequência de citação na comparação entre os resultados das temporadas. Em contrapartida, em seu lugar recebeu destaque na temporada 2016/2017 a menção da praia de Ipanema como local de interesse bastante procurado.

O número de citações a lugares visitados pelo Centro e área portuária aumentou consideravelmente, em comparação a temporada anterior (112 citações – ver quadro 5 – em um universo de 140 cruzeiristas). Vale destacar que algumas dessas localidades apareceram pela primeira vez como “visitadas” somente nas entrevistas da temporada 2016/2017, como o Aquário Municipal (porém este ainda não tinha sido inaugurado na temporada 2015/2016), os Arcos da Lapa, o bairro de Santa Teresa, a Confeitaria Colombo e o Museu da Marinha. Muitos deles haviam sido mencionados pelos entrevistados na temporada anterior apenas como locais que despertavam interesse em visitar, apesar de não terem concretizado essa intenção.

Quadro 5: Atrativos turísticos e locais de interesse na área central da cidade mencionados como visitados pelos cruzeiristas, durante as entrevistas realizadas na temporada 2016/2017

Atrativos Turísticos/Locais Visitados pelos Cruzeiristas	Nº de citações
Andou pelo Boulevard Olímpico	49
Andou pelo bairro do Centro	3
Andou pela Av. Rio Branco	2
Museu do Amanhã	26
Mercado Popular da Uruguaiana e arredores	9
Catedral Metropolitana	4
Sambódromo	4
Aquário Municipal	2
Arcos da Lapa	2
Bairro de Santa Teresa	2
Confeitaria Colombo	2
Escadaria Selaron (Lapa)	1
Museu da Marinha	1
Fizeram todo o percurso do VLT como passeio	5
Total de citações	112

Fonte: elaboração própria

Vale destacar também no quadro 5 que, apesar de um resultado pouco expressivo numericamente, surgiram alguns cruzeiristas que mencionaram ter feito todo o percurso do VLT como um passeio pela área central. Isso mostra algo sobre o potencial da experiência proporcionada por esse novo sistema de transporte como agregador de valor à experiência turística de quem chega por navio de cruzeiro na cidade.

Nesse sentido, o quadro 6 expõe os atrativos turísticos e locais de interesse visitados pelos cruzeiristas que utilizaram o VLT em algum momento para realizar seus respectivos deslocamentos pela cidade.

Quadro 6: Atrativos turísticos e locais de interesse visitados pelos cruzeiristas utilizando o VLT como modo de transporte em todo o trajeto ou parte dele, durante as entrevistas realizadas na temporada 2016/2017

Locais Visitados pelos Cruzeiristas que Utilizaram o VLT	Nº de citações
Praia de Copacabana	5
Passeio pela área central com o VLT	5
Mercado Popular da Uruguaiana e arredores	4
Praia de Ipanema	4
Praia do Leblon	1
Pão de Açúcar	1
Praia Vermelha	1
Escadaria Selaron (Lapa)	1
Total de citações	22

Fonte: elaboração própria

É possível observar no quadro 6 que alguns destes turistas fizeram uso da intermodalidade desse novo sistema de transporte para chegar a lugares fora da área central, como as praias da zona sul, e até mesmo a um atrativo turístico, como o Pão de Açúcar. Outros, no entanto, o utilizaram para circular pelas proximidades do terminal de cruzeiros e arredores, ou usufruí-lo como um meio de transporte/atrativo turístico em si.

5.2.4. Forma ou Modo de Transporte Utilizado para os Deslocamentos Intradestinos

O deslocamento dos cruzeiristas pela cidade durante a temporada 2016/2017, segundo os resultados obtidos com a aplicação dos questionários, foi fortemente realizado a pé (35%), através de veículos de passeio turístico com um roteiro organizado (29%), e de táxis e Uber (20%), conforme é possível observar no gráfico 18.

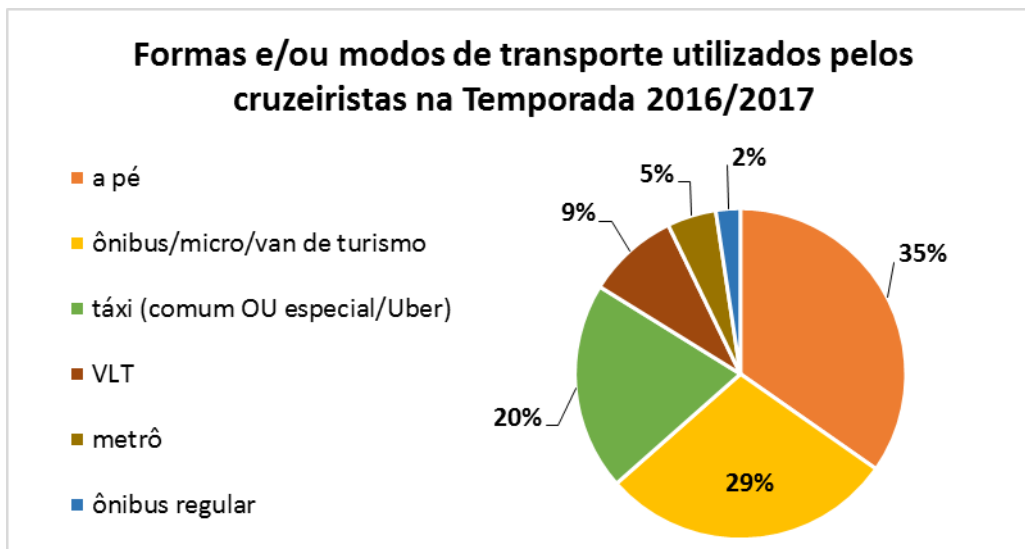


Gráfico 18: Formas de deslocamento e/ou modos de transporte utilizados pelos entrevistados para circular pela cidade, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Faz-se relevante destacar no gráfico 18 o predomínio de turistas advindos de navio de cruzeiro que foram a pé até os respectivos atrativos turísticos e lugares de interesse, com relação aos cruzeiristas que se utilizaram de passeios com roteiro organizado, o que não ocorreu na temporada anterior. Isso porque, durante a temporada 2016/2017, o terminal de Cruzeiros Pier Mauá se encontrava bastante atrativo com relação as áreas revitalizadas de seu entorno, o *boulevard* (ver figura 16) e as edificações culturais e de entretenimento existentes a distâncias caminháveis.



Figura 16: Foto do entorno imediato do terminal de Cruzeiros Pier Mauá com a área de *boulevard* em destaque. Data de retirada da foto: dezembro de 2016

Além disso, observava-se uma visível sensação de segurança reinante nas proximidades do terminal de cruzeiros, bem como em toda a extensão da Orla Conde, pela presença de agentes de segurança pública nas redondezas (ver figura 17).



Figura 17: Foto de um posto móvel da equipe de segurança do “Centro Presente” (detalhe da foto de cima) em frente ao museu MAR (detalhe da foto de baixo, a esquerda), na nova praça Mauá. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

Ainda assim, é possível perceber que muitos dos entrevistados continuaram a preferir realizar seus deslocamentos para ícones turísticos mais distantes do Pier Mauá através de passeios turísticos organizados, táxis e Uber. Dentro desse contexto, a justificativa mencionada para essa opção continua sendo a confiabilidade e segurança dentro do pouco tempo disponível para desfrutar do destino de parada do navio.

Novamente foram pequenas as porcentagens de cruzeiristas que preferiram se deslocar utilizando o transporte público coletivo, como ônibus regulares (2%), metrô (5%) e VLT (9%). Porém, com relação a esse último modal, faz-se relevante mencionar que seu índice de utilização, se comparado aos demais sistemas de transporte público coletivo disponíveis, foi o maior entre eles. Isso porque esse “bonde moderno” foi utilizado não somente pela intermodalidade que proporciona, mas também por sua característica atrativa e moderna, no contexto de revitalização da região portuária da cidade.

5.2.5. Experiência de Mobilidade e de Acessibilidade nos Deslocamentos Intradestinos

A experiência de mobilidade e de acessibilidade dos cruzeiristas na temporada 2016/2017 pode ser analisada através das porcentagens presentes nos gráficos 19 e 20. Neles, é possível observar que, aparentemente, os cruzeiristas continuaram desfrutando de bons índices de excelência durante seus deslocamentos, assim como na temporada anterior.

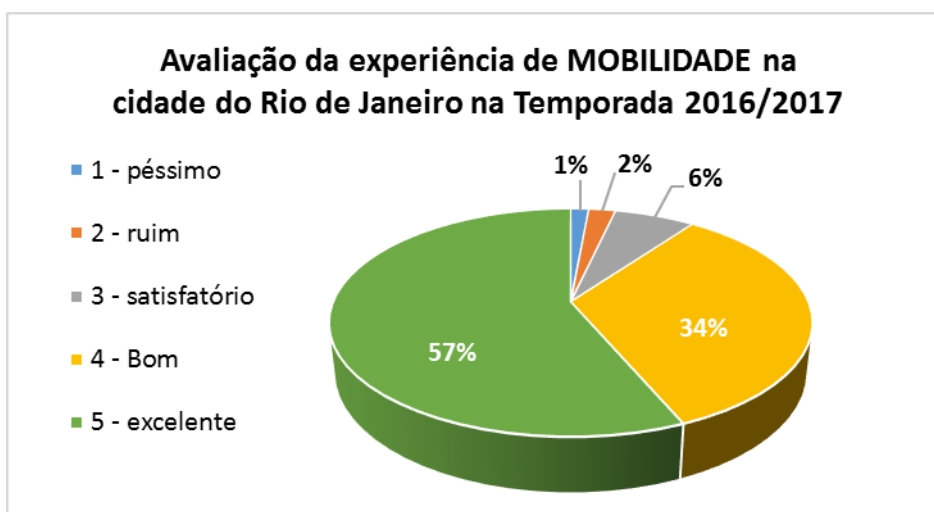


Gráfico 19: Percentual de respostas sobre a experiência de mobilidade dos cruzeiristas pela cidade do Rio, durante a temporada de cruzeiros 2016/2017. Fonte: elaboração própria

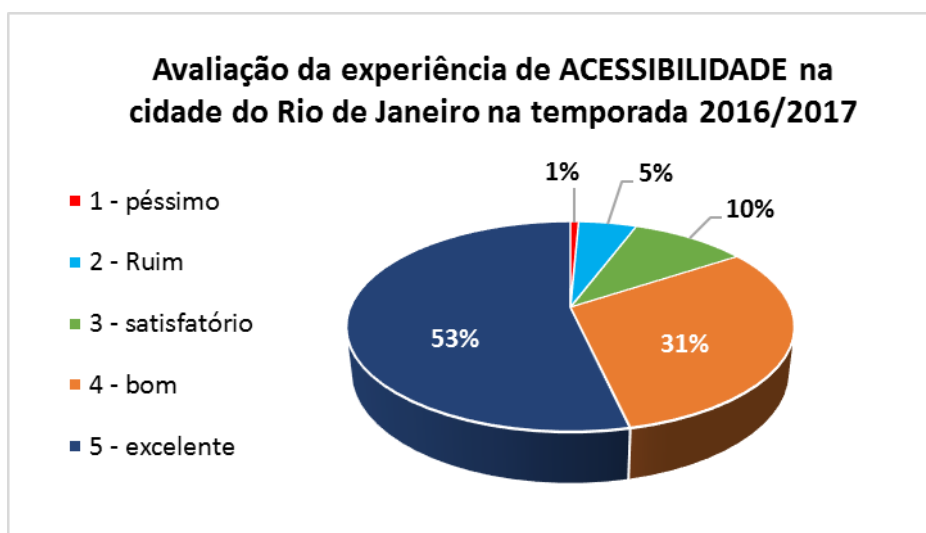


Gráfico 20: Percentual de respostas sobre a experiência de acessibilidade dos cruzeiristas pela cidade do Rio, durante a temporada de cruzeiros 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Porém, faz-se relevante destacar que na análise da temporada recente, os resultados obtidos para o quesito “excelente”, tanto para a classificação da mobilidade quanto da acessibilidade, passaram do índice de 50%, o que não ocorreu na temporada 2015/2016 (ver tabela 6).

Tabela 6: Comparação dos resultados encontrados com a aplicação dos questionários aos cruzeiristas durante as temporadas 2015/2016 e 2016/2017 sobre a suas respectivas experiências de mobilidade e de acessibilidade na cidade

Resultado entre as Temporadas de Cruzeiro				
	MOBILIDADE		ACESSIBILIDADE	
	Temporada 2015/2016	Temporada 2016/2017	Temporada 2015/2016	Temporada 2016/2017
5 - Excelente	46%	57%	35%	53%
4 - Bom	34%	34%	38%	31%
3 - Satisfatório	15%	6%	17%	10%
2 - Ruim	4%	2%	7%	5%
1 - Péssimo	1%	1%	3%	1%

Fonte: elaboração própria

Levando em consideração que na temporada anterior os cruzeiristas se deslocaram muito mais através de passeios turísticos com roteiro organizado, enquanto que na temporada 2016/2017 o índice de deslocamento a pé foi o que predominou, faz-se relevante destacar que a revitalização do entorno do Pier Mauá e o conseqüente incremento no número de opções de atrações ao seu redor foi um fator decisivo para a melhora nos resultados obtidos com a aplicação dos questionários.

Outro ponto interessante de análise presente na tabela 6 é que todos os índices de classificação entre as temporadas ou melhoraram ou se mantiveram estáveis. Isso por considerar que os valores entre 1 a 3 (“péssimo”, “ruim” e “satisfatório”, respectivamente) deveriam reduzir na temporada 2016/2017, e assim procederam. Paralelamente, as porcentagens referentes a “excelente” para a mobilidade e para a acessibilidade aumentaram de forma considerável, enquanto a do índice “bom” se manteve estável para a mobilidade e diminuiu para a acessibilidade. Esta diminuição para a acessibilidade pode ser atribuída ao conseqüente aumento das classificações dos cruzeiristas para a categoria “excelente”.

5.2.6. Problemas, Reclamações e Elogios mencionados pelos Cruzeiristas

Em comparação com a temporada anterior, os resultados obtidos sobre esse tema de análise na temporada 2016/2017 foram mais diversificados, e com uma diminuição geral na menção dos principais problemas e reclamações. Houve até elogios, especialmente com relação à revitalização do entorno do terminal de cruzeiros – em que boa parte das intervenções urbanísticas já havia sido finalizada – e sobre o VLT. O gráfico 21 ilustra os principais problemas citados pelos cruzeiristas com relação a suas respectivas experiências de mobilidade e de acessibilidade no destino Rio de Janeiro.

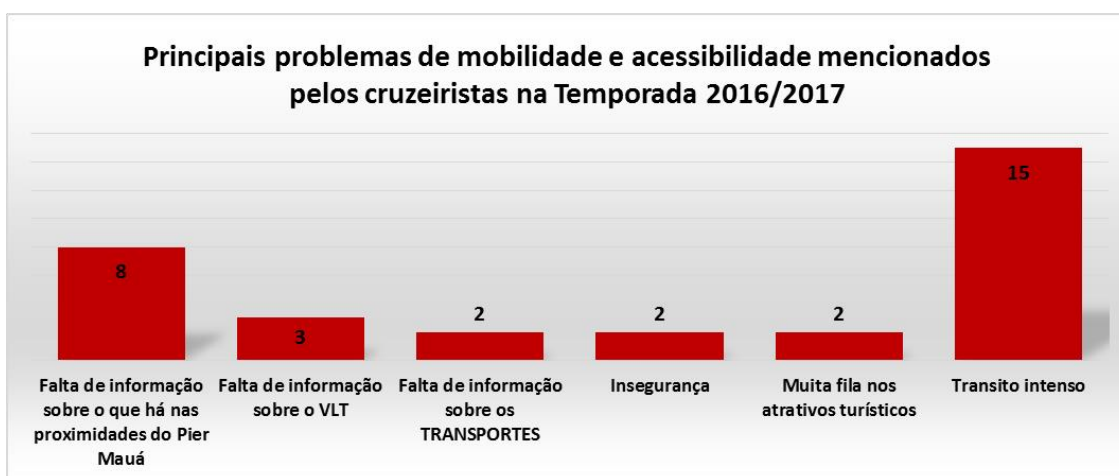


Gráfico 21: Número de cruzeiristas que mencionaram os principais problemas de mobilidade e de acessibilidade nas entrevistas, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

A diminuição no número das principais reclamações foi considerável, decrescendo de um total de 95 menções na temporada 2015/2016 para apenas 32 na temporada 2016/2017. Conforme é possível perceber, o “trânsito intenso” (15 citações) continua a representar uma impedância para esses turistas por aparecer com maior frequência que os demais problemas, ainda que tenha ocorrido uma considerável diminuição de menções com relação à temporada 2015/2016 (40 citações). Nesse sentido, o VLT e a prerrogativa de sua intermodalidade podem representar um fator de mitigação desse problema de mobilidade do Rio de Janeiro.

Sobre outro problema identificado na temporada anterior e que constituiu na época o segundo lugar em menções nas entrevistas (“obras pela cidade”, com 29 citações), ressalta-se que na temporada 2016/2017 ele não foi citado por nenhum cruzeirista.

Também é possível observar o aparecimento de quesitos que não surgiram na temporada 2015/2016, como “falta de informação sobre o VLT” e “falta de informação

sobre o que há nas proximidades do Pier Mauá”. Sobre este último, houve um número de menções considerável (8 citações), dado o número total das principais reclamações registradas durante a temporada 2016/2017 (32 problemas).

Outras reclamações que não constam no gráfico 21 – por não terem aparecido mais de uma vez e/ou por não se relacionarem diretamente às questões de mobilidade e de acessibilidade –, porém que devem ser levadas em consideração para a análise qualitativa da experiência no destino por parte dos cruzeiristas, são mencionadas no quadro 7.

Quadro 7: Outras reclamações e problemas mencionados durante as entrevistas realizadas na temporada 2016/2017

Outras Reclamações e Problemas Mencionados na Temporada 2016/2017
Acesso confuso aos atrativos turísticos
Preço caro dos táxis
Grande distância entre os atrativos do Boulevard Olímpico e a entrada do terminal de passageiros
Calçadas irregulares pela área central
Espera de pé de pessoas idosas nas filas dos atrativos turísticos
Problemas com o entendimento do idioma
Sujeira em alguns lugares da área central
Vias interditadas pela cidade devido a manifestações ou dias de área de lazer
Boulevard Olímpico deveria ser mais arborizado, para amenizar o calor intenso

Fonte: elaboração própria

Sobre o Veículo Leve sobre Trilhos, surgiram mais elogios do que reclamações, conforme é possível observar no quadro 8. Da mesma forma, a região portuária revitalizada foi mencionada por quem já conhecia a cidade de outras viagens ao Rio de Janeiro como tendo melhorado muito, ao mesmo tempo em que gerava curiosidade nos cruzeiristas que a desfrutavam pela primeira vez. Além disso, muitos mencionavam se sentir seguros em circular pelas proximidades do Pier Mauá.

Quadro 8: Elogios e reclamações sobre o VLT mencionados durante as entrevistas realizadas na temporada 2016/2017

Menções sobre o VLT	
Elogios	Reclamações
Os demais transportes públicos não são excelentes, o VLT sim	Falta de cartão do VLT no momento da compra
O VLT é muito bonito	
Sensação de segurança ao andar de VLT	
O VLT é confortável	

Fonte: elaboração própria

No quadro 8, apesar da reclamação, percebe-se que de um modo geral o Veículo Leve sobre Trilhos transmite uma boa impressão aos cruzeiristas, agregando à simples experiência do transporte alguns elementos de qualidade que devem fazer parte de suas respectivas experiências de viagem.

5.2.7. A Realidade do VLT

A perspectiva inicial de que o Veículo Leve sobre Trilhos seria bastante utilizado pelos cruzeiristas em seus deslocamentos pela cidade na temporada 2016/2017 não foi, de todo, confirmada pelo resultado obtido através da aplicação dos questionários, como pode ser observado nos resultados do gráfico 22.

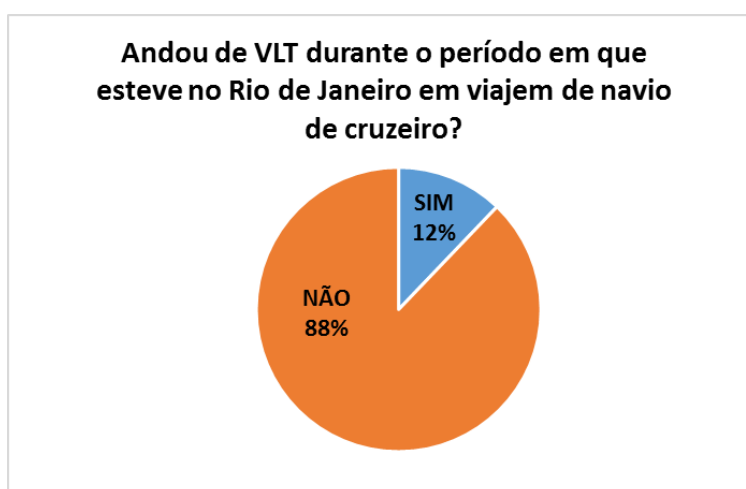


Gráfico 22: Respostas dadas pelos cruzeiristas sobre a utilização do VLT durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Tal perspectiva foi inicialmente respaldada pela observação de que 96% dos entrevistados durante a temporada 2015/2016 manifestaram interesse em utilizar o VLT, caso esse novo sistema de transporte já estivesse disponível no momento em que eles chegaram ao Rio de Janeiro. Outro motivo é a existência de um ponto de parada desse “bonde moderno” (“Parada dos Navios”) justamente de frente para a entrada e saída de cruzeiristas do terminal de passageiros do Pier Mauá.

Dentre os 12% de cruzeiristas que utilizaram o VLT para se deslocar pela cidade (seja motivados pela intermodalidade para qual esse novo sistema de transporte foi originalmente criado, seja para ir a locais de interesse e/ou passear pela área central), foi questionado se recomendariam para outros viajantes de cruzeiro a experiência de utilizá-lo. Para tal pergunta, houve unanimidade do “sim” como resposta. Alguns dos entrevistados ainda mencionaram motivos pelos quais se sentiam atraídos pelos VLT (tendo utilizado esse modal ou não), como pode ser observado no quadro 9.

Quadro 9: Menções de alguns dos entrevistados sobre os motivos e características do VLT que geraram um interesse real (de quem utilizou) e potencial (de quem não utilizou) em usufruí-lo, durante a temporada 2016/2017

Motivos e Características de Interesse em Utilizar o VLT
Bonito
Moderno
Confortável
Parece seguro
Bastante gente utilizando
Deslocamento para locais de interesse de forma mais barata

Fonte: elaboração própria

Dentre os entrevistados que responderam não terem andado de VLT (88%), alguns alegaram motivos conforme exposto no quadro 10. Nele é possível perceber aspectos de insegurança sobre retornar em tempo hábil ao Pier Mauá, bem como a falta de informação sobre como utilizar e onde ir com o novo sistema de transporte da área central da cidade.

Quadro 10: Menções de alguns dos entrevistados que justificaram não ter utilizado o VLT, durante a temporada 2016/2017

Motivos Alegados por não ter utilizado o VLT
Medo de utilizar transporte público e não voltar a tempo para o terminal de cruzeiros
Tiveram problema com troco/câmbio para adquirir o cartão do VLT
Não sabiam que poderiam utilizar o VLT para circular pela área central
Não sabiam como comprar o cartão do VLT
Não obtiveram a informação da opção do VLT para ir onde pretendiam na cidade
Reclamam de ter que pagar pelo cartão do VLT para utilizá-lo

Fonte: elaboração própria

Para os cruzeiristas que não utilizaram o VLT, foi perguntado ainda se teriam interesse em fazê-lo, caso tivessem mais tempo para aproveitar a cidade. Dentre essas respostas, 96% das pessoas questionadas manifestaram querer usufruir desse novo sistema de transporte (ver gráfico 23), enquanto aqueles que se posicionaram negativamente, explicaram preferir um passeio turístico com guia e roteiro organizado, pelo diferencial que esse serviço de receptivo proporciona geralmente aos turistas.

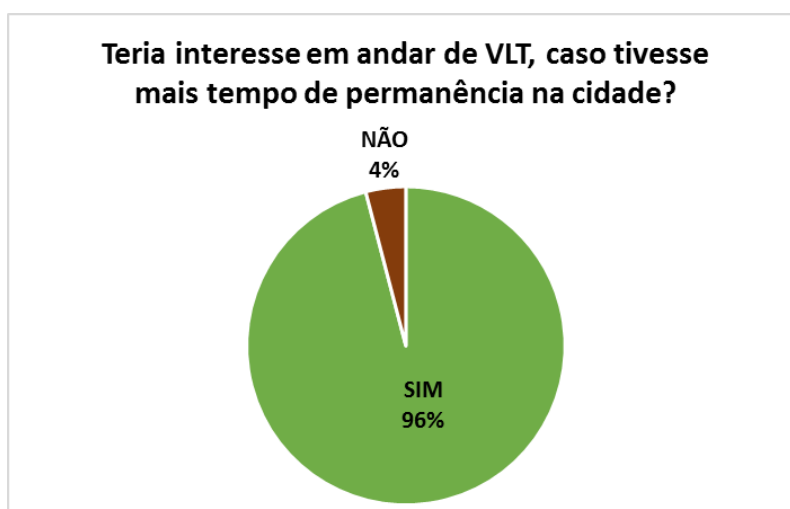


Gráfico 23: Respostas dadas pelos cruzeiristas que responderam não ter utilizado o VLT sobre um possível interesse em fazê-lo, caso tivessem mais tempo no destino de parada do navio, durante a temporada 2016/2017. Fonte: elaboração própria

Na temporada de cruzeiros 2016/2017, o Pier Mauá teve dificuldades em adquirir material informativo atualizado sobre a cidade, devido à falta de repasse por parte da prefeitura. O quiosque de informações turísticas presente dentro de seu terminal de passageiros disponibilizava para os turistas – até a data de 07 de fevereiro de 2017, dia

da última visita da pesquisadora ao local – alguns folhetos com um pequeno mapa da área central desatualizado (o mesmo utilizado durante a temporada 2015/2016).

O referido mapa de bolso pontuava 26 atrações presentes em entorno do terminal de cruzeiros, deixando de mencionar alguns locais importantes e bem próximos, como o AquaRio (ainda que no quiosque de informações houvesse folhetos exclusivos do referido aquário municipal). No folheto também havia informações sobre aplicativos úteis para *download* em smartphones, bem como uma breve explicação sobre como voltar ao terminal de cruzeiros. Porém, estas informações estavam igualmente desatualizadas, uma vez que ainda mencionava o entorno de obras que não mais existia durante a temporada atual.

Vale destacar que não constava no mapa desse folheto o sistema do VLT. Mas havia dentro do terminal de passageiros uma grande placa suspensa com um mapa similar (ver figura 18), onde se podia ver a indicação do traçado desse novo sistema de transporte pela área central, bem como o AquaRio e alguns outros atrativos turísticos e locais de interesse existentes nas proximidades.



Figura 18: Foto de placa informativa exposta dentro do terminal de passageiros do Pier Mauá, com um mapa da área central destacando o sistema de VLT e suas paradas, e também uma seleção de atrativos turísticos nas proximidades. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

Chamou a atenção dentro do terminal de passageiros do Pier Mauá a existência de um terminal eletrônico de informações da Visit.rio (figura 19), que foi utilizado também durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Quando acionado, inicia-se uma chamada de vídeo com uma pessoa que fornece ao cruzeirista em tempo real as informações específicas que ele solicita. Ao final da chamada, a máquina gera um papel com essas informações por escrito. Foi interessante observar que alguns turistas se

sentiram visivelmente intimidados em utilizar a máquina para se orientar sobre seu deslocamento pela cidade.



Figura 19: Foto do terminal eletrônico da Visit.rio dentro do terminal de passageiros do Pier Mauá. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

Dentro do terminal de passageiros se encontrava também, desde a segunda quinzena de janeiro de 2017, uma máquina da Riocard para facilitar a compra do cartão na utilização do transporte público da cidade, em especial para o uso no VLT (figura 20). Porém, esta localizava-se um pouco escondida entre os quiosques, e sem nenhuma sinalização específica a respeito de sua funcionalidade. Enquanto a pesquisadora permaneceu dentro do terminal, ela não foi utilizada nenhuma vez.



Figura 20: Foto da máquina (em azul) para compra do cartão Riocard dentro do terminal de passageiros do Pier Mauá. Data de retirada da foto: fevereiro de 2017

Dessa forma, notou-se uma falta de orientação adequada e confiável para os cruzeiristas sobre o VLT e os arredores do Pier Mauá durante a temporada 2016/2017, de modo a que estes se sintam seguros e estimulados a sair do armazém onde fica o terminal de passageiros para deslocar-se por conta própria até os PGVs turísticos existentes pela cidade, de acordo com suas respectivas motivações.

5.3. ALGUNS RESULTADOS COMPARATIVOS ENTRE AS DUAS TEMPORADAS (ANTES E DEPOIS DA OPERAÇÃO DO VLT)

Os resultados encontrados nas duas temporadas durante as quais foram realizadas as entrevistas com os cruzeiristas podem ser comparados sob muitos aspectos, alguns destes já tendo sido expostos na análise de cada uma delas.

Sobre o perfil dos turistas que chegaram ao Rio em um navio de cruzeiro, a maioria dos quesitos analisados resultaram em respostas semelhantes entre si e também com relação às pesquisas da CLIA/ABREMAR, variando apenas – e não tão significativamente – nas porcentagens encontradas, o que corrobora a confiabilidade dos resultados encontrados. Porém, vale ressaltar que na temporada 2015/2016 a predominância de cruzeiristas de origem estrangeira (64%) foi bem maior que a de brasileiros (36%), enquanto que na temporada 2016/2017, apesar de o resultado ter sido invertido, a diferença percentual encontrada entre turistas nacionais (54%) e estrangeiros (46%) foi bastante equilibrada.

Outro ponto interessante de comparação entre as temporadas foi a diferença expressiva obtida no percentual de pessoas que circularam a pé pela área central: foram 12% na temporada 2015/2016, contra 35% na temporada 2016/2017. Tal fato confirma a influência positiva da revitalização urbanística ocorrida no entorno do Pier Mauá agregando valor qualitativo à experiência turística dos cruzeiristas, bem como a presença de novos equipamentos de cultura, lazer e entretenimento nas proximidades e a valorização dos já existentes como fator de estímulo à compacidade, que é a facilidade de se alcançar as principais atividades as quais o indivíduo se propõe realizar por modos não motorizados ou a pé (Diesendorf, 2000).

Sobre o VLT, projetava-se que representaria um desestímulo ao uso do transporte individual, pela qualidade, segurança e agilidade que proporcionaria aos seus usuários e que o tornaria atrativo, bem como pela sua intermodalidade representar uma opção para os turistas se deslocarem de forma eficiente, auxiliando a reduzir os congestionamentos frequentes da área central. Nesse sentido, esperava-se que os

cruzeiristas, devido ao foco de estudo deste trabalho, utilizassem esse novo sistema de transporte com expressividade, o que não foi observado.

Confirmam a referida análise sobre o VLT os baixíssimos índices de utilização do transporte público (4% no total, somados “ônibus regular” e “metrô”) em comparação ao resultado elevado de passeios turísticos organizados e utilização de táxis e Uber (83% no total) encontrados na primeira temporada de entrevistas. Da mesma forma, na temporada 2016/2017 apenas 16% dos entrevistados (somando-se as porcentagens de “ônibus regular”, “metrô” e “VLT”) preferiram utilizar o transporte público coletivo da cidade, enquanto que 49% (somando-se “ônibus/micro/van de turismo” e “táxi comum, especial e Uber”) optaram por circular pela cidade por meios privados.

Ainda assim, vale ressaltar a elevação da utilização do transporte público coletivo pelos cruzeiristas entre as temporadas (de 4% na primeira temporada para 16% na segunda). Mesmo que estes índices não tenham sido tão expressivos em termos numéricos, eles podem sinalizar uma possível modificação da forma como os cruzeiristas passarão a optar por realizar seus deslocamentos nas próximas temporadas de cruzeiros, caso haja uma continuidade na manutenção dos benefícios advindos com a revitalização do entorno do Pier Mauá e dos investimentos na expansão e melhoria do transporte público coletivo da cidade.

5.4. CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

A análise dos resultados obtidos com as entrevistas realizadas nas temporadas de cruzeiro 2015/2016 e 2016/2017 sob a perspectiva do VLT expressam o quanto é importante promover informação adequada na questão da acessibilidade (com foco na intermodalidade e na localização do entorno geográfico) para que os cruzeiristas possam usufruir de uma mobilidade intradestinos eficiente, de modo a alcançar os diversos PGVs turísticos os quais eles pretendem conhecer no pouco tempo disponível no destino de parada do navio. Assim, se alcançaria a eficiência almejada, exposta no problema de pesquisa proposto por este trabalho.

A falta de informação constitui um problema crônico presente no Rio de Janeiro em diversos âmbitos além do transporte, como na segurança pública, na orientação espacial pela cidade, entre outros. Dessa forma, pôde-se observar que o potencial turístico para a utilização do VLT – a ser aproveitado pelo fato da cidade do Rio de Janeiro ter sediado recentemente os Jogos Olímpicos e Paralímpicos em 2016, ficando, assim, com maior visibilidade para o mundo e atraindo visitantes de todas as partes – não parece estar sendo adequadamente trabalhado, especialmente com relação aos

cruzeiristas. Muitos deles manifestaram durante as entrevistas não terem obtido informação precisa e confiável sobre o que fazer e como ir por conta própria até os respectivos locais de interesse na cidade e retornar em tempo hábil ao terminal de cruzeiros, tendo deixado de usufruir do Veículo Leve sobre Trilhos por esse motivo. Tal fato foi identificado como a potencial consequência para a baixa utilização desse novo sistema de transporte por esse tipo de turista (somente 12% utilizaram o VLT em algum momento durante sua viagem de cruzeiro).

Pela análise da questão da acessibilidade, destaca-se ainda que nem a existência de uma máquina exclusiva – porém inadequadamente sinalizada – dentro do terminal de passageiros para venda de cartões Riocard na utilização do transporte público, tampouco a localização de um ponto de parada do VLT (“Parada dos Navios”) em frente ao terminal de cruzeiros do porto do Rio foram suficientes na temporada 2016/2017 para atrair expressivamente os cruzeiristas a usufruir desse novo sistema de transporte da área central e de sua intermodalidade.

Nesse sentido, observa-se que a falta de informação eficiente – com uma sinalização adequada – mais uma vez foi o motivo justificado por muitos viajantes de cruzeiro em ter optado por adquirir um passeio com guia de turismo. Essa análise também pode ser transportada para a primeira temporada de entrevistas, quando o VLT ainda não estava em operação, pela identificação nesse primeiro momento de que 58% dos cruzeiristas optaram por adquirir um roteiro organizado para circular pela cidade. Porém, cabe lembrar que já se identificava na temporada 2015/2016 um grande potencial de utilização desse novo sistema de transporte, pelo resultado da resposta dos entrevistados (96% afirmaram ter interesse de andar de VLT, caso já estivesse em operação).

É interessante observar que a escolha por um cruzeirista de um passeio com roteiro organizado e guia de turismo traz a ele uma falsa sensação de garantia de retorno deste em tempo hábil para o terminal de cruzeiros, uma vez que ônibus, micro-ônibus e vans de turismo estão sujeitos aos engarrafamentos existentes pela cidade. Sobre esse aspecto, vale lembrar que o “trânsito intenso” foi o principal problema de mobilidade mencionado pelos entrevistados em ambas as temporadas, o que corrobora a observação.

De acordo com funcionários das empresas de cruzeiros marítimos presentes no Pier Mauá durante a realização das entrevistas, a única forma pela qual um cruzeirista consegue garantir não perder o reembarque em seu navio de cruzeiro, caso opte por circular pela cidade através de um passeio turístico, é se ele o adquirir dentro do navio,

o que torna o roteiro muito mais caro. Isso porque somente nestes casos, havendo um imprevisto com os cruzeiristas no destino, a embarcação é obrigada a esperá-los para seguir viagem quando estes estiverem a bordo, ainda que devido a isso se atrase o horário de desatracação.

Apesar dos elevados índices encontrados nos resultados sobre os cruzeiristas que circularam pela cidade através de um passeio com roteiro organizado, ressalta-se uma diminuição considerável da primeira temporada (58%) para a segunda (29%) nesse quesito em específico. Isso porque, durante as entrevistas realizadas entre 2016/2017, observou-se uma maior diversificação nas formas de deslocamento pelo destino, concentradas não somente em circular pela cidade através de passeios turísticos, mas também a pé (35%) e/ou utilizando um táxi/Uber (20%).

O destaque para a predominância de viajantes de cruzeiro realizando seus deslocamentos a pé deve ser novamente relacionado àqueles que circularam pela área central, especialmente no que diz respeito ao entorno do Pier Mauá. Tal fato corrobora uma mudança no comportamento do padrão de deslocamento dos cruzeiristas pela cidade na temporada 2016/2017, que basicamente se dividiram entre os PGVs turísticos mais icônicos do destino (Pão de Açúcar, Corcovado/Cristo e praias da zona sul) e os novos PGVs da região portuária advindos com a revitalização da localidade, como o Boulevard Olímpico, o Museu do Amanhã, entre outras. Confirma-se, então, que um considerável número de viajantes de cruzeiro optou por passar o pouco tempo disponível no destino usufruindo do que a região central da cidade tem a oferecer, fato que não ocorreu na temporada 2015/2016.

Conclui-se que a mudança identificada no padrão de deslocamento dos cruzeiristas, ao observar que eles circularam pela cidade mais intensamente nas proximidades do terminal de cruzeiros de uma temporada para a outra, deve ser relacionada como uma consequência mais ligada a revitalização do entorno do Pier Mauá do que pela implementação do VLT em si, considerando que esse “bonde moderno” se insere nesse contexto de revitalização da área. Dessa forma, esse novo sistema de transporte da área central ainda não atende de forma eficiente aos deslocamentos intradestinos desses turistas, pelos motivos expostos nas análises dos resultados.

Capítulo 6: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

6.1. CONCLUSÕES

O presente trabalho originou-se da observação de uma crescente demanda de cruzeiristas que circulam pela cidade do Rio de Janeiro já há alguns anos, durante as temporadas dos navios de cruzeiro. O padrão de deslocamento que esses turistas possuem no destino dentro do pouco tempo disponível, bem como os possíveis impactos que esses deslocamentos intradestinos podem trazer foram alguns dos focos de análise presentes nesta pesquisa.

Porém, o contexto de transformações paisagísticas, infraestruturais e de transportes em que o Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá e seus arredores se inseriram nos últimos anos não poderia ser ignorado, demandando uma análise específica com relação ao questionamento sobre se essas intervenções urbanísticas trariam modificações no deslocamento intradestinos desses cruzeiristas no destino Rio de Janeiro.

Dessa forma, prospectou-se que a partir do início da operação do Veículo Leve sobre Trilhos, iniciada em meados de 2016, esse novo sistema de transporte da área central poderia funcionar como um “divisor de águas” na mudança desse padrão de deslocamento intradestinos, estimulando uma maior visibilidade por parte dos cruzeiristas para os diversos PGVs turísticos e locais de interesse cultural, de lazer e entretenimento presentes no Centro e região portuária.

De fato, o resultado encontrado nas entrevistas realizadas com os turistas advindos de navios de cruzeiro durante as temporadas 2015/2016 e 2016/2017 mostrou que, de uma temporada para a outra, esses cruzeiristas passaram a utilizar mais de seu pouco tempo no destino para usufruir do que a área central da cidade – com destaque para a região portuária – atualmente tem a lhes oferecer.

Ainda assim, os PGVs turísticos mais icônicos, como o Pão de Açúcar, o Corcovado/Cristo, o Maracanã e as praias da Zona Sul, continuaram a receber uma quantidade expressiva de cruzeiristas. Porém, durante a temporada 2016/2017, tiveram que dividir seu poder de atratividade com o Boulevard Olímpico e o Museu do Amanhã, entre outros novos PGVs turísticos presentes na região do Porto Maravilha.

Observou-se também que a maior presença de cruzeiristas realizando seus deslocamentos intradestinos pelas proximidades do Pier Mauá ocorreu mais

precisamente devido à revitalização da região na qual esse PGV se insere, e não tanto pela implementação do VLT no contexto do empreendimento Porto Maravilha.

Nesse sentido, a falta de informação adequada aos cruzeiristas ainda dentro do terminal de passageiros sobre a existência desse novo modo de transporte com um ponto de parada em frente ao Pier Mauá, bem como sobre o alcance que sua intermodalidade pode proporcionar nos deslocamentos intradestinos dos cruzeiristas (tanto para os PGVs turísticos mais icônicos e distantes quanto aos existentes pela área central) foram fatores identificados como principal impedância para que esse “bonde moderno” tivesse uma aderência maior por parte dos cruzeiristas na temporada em que iniciou sua operação, não permitindo alcançar a eficiência almejada no problema de pesquisa proposto.

Ainda assim, foi possível confirmar, de alguma forma, a hipótese de que o VLT proporcionaria aos cruzeiristas qualidade, segurança e agilidade durante o curto período de tempo que eles têm disponível para desfrutar diferentes atrativos turísticos no destino. Isso porque os 12% de entrevistados que alegaram ter utilizado o Veículo Leve sobre Trilhos em algum momento recomendaram veementemente realizar os deslocamentos intradestinos através desse modal, confirmando que andar de VLT agregou valor positivo às suas respectivas experiências turísticas durante a viagem de cruzeiro.

Prospecta-se que para as próximas temporadas de cruzeiro o Veículo Leve sobre Trilhos, que estará com suas etapas de expansão finalizadas e operando com intervalos menores de circulação, deva se tornar um modal mais familiar para os cidadãos e os turistas na cidade, com destaque para os cruzeiristas.

Da mesma forma, espera-se que se mantendo o funcionamento do novo serviço de transporte 24 horas por dia durante todos os dias da semana, conforme a concessionária que administra o VLT informa pretender operar o serviço no futuro, haja um estímulo por parte das concessionárias de transporte dos demais modos para a revisão de seus respectivos horários de funcionamento, contribuindo para uma mobilidade intradestinos eficiente para todos.

6.2. RECOMENDAÇÕES

A rota operada pelo VLT atende à demanda de turistas por visitas a relevantes locais paisagísticos, gastronômicos, culturais e históricos na região central, muitos deles imponentes, que chamam a atenção já sob um primeiro olhar. Tal constatação pode

despertar o interesse de turistas em geral em conhecer mais profundamente esses atrativos turísticos, o que eles abrigam em termos materiais e imateriais, bem como o contexto em que se inserem. Um exemplo de destaque foram alguns achados arqueológicos, como o calçamento “pé de moleque” da Rua da Constituição, encontrados durante as escavações para a implementação dos trilhos do “bonde moderno”. Datado do século XVIII, esse calçamento histórico teve um trecho de 15m², com 343 pedras, preservado na altura do número 13 da referida rua (VLT Carioca, 2016).

Além disso, proporcionando-se informação adequada sobre o que contém e representam esses atrativos de interesse existentes na área central, sobre suas respectivas localizações, bem como se fazer para chegar até eles e retornar até o terminal de cruzeiros Pier Mauá (no caso dos cruzeiristas), inúmeras possibilidades podem ser exploradas por planejadores na área do turismo em parceria com a concessionária que administra e opera o VLT, agregando valor a experiência do visitante e também do cidadão.

Sugere-se, então, estudos que avaliem a viabilidade de organização de roteiros temáticos (culturais, históricos, de entretenimento, gastronômicos e comerciais) utilizando o “bonde moderno” como facilitador do deslocamento para se alcançar essa mobilidade intradestinos, e também como atrativo em si, pela qualidade da experiência de simplesmente entrar nesse moderno veículo de transporte e passear tranquilamente pela área central da cidade do Rio de Janeiro.

Em um contexto no qual o entorno do Pier Mauá encontra-se praticamente todo revitalizado e com diversas atrações turísticas para usufruto dos cruzeiristas no pouco tempo que eles possuem na cidade, algumas medidas podem fazer a diferença para que este tipo de turista se estimule cada vez mais em utilizar seu tempo conhecendo a área central do Rio, por ser geograficamente próxima e também atrativa, ao invés de ir a PGVs turísticos icônicos, porém mais distantes, como o Pão de Açúcar, o Corcovado/Cristo, e as praias da zona sul.

Nesse sentido, também se sugere estudos de viabilidade da implementação de *Destination Cards*, oferecidos aos turistas em cidades como Amsterdam, na Holanda, e no pequeno distrito de Ticino, na Suíça (Zoltan e McKercher, 2015). *Destination Cards* são cartões com chips que podem amenizar alguns problemas identificados durante as entrevistas nas temporadas 2015/2016 e 2016/2017, como filas nos atrativos turísticos e falta de informação sobre os transportes, sobre o que fazer, para onde ir e como ir.

Estes cartões funcionam de forma inteligente, combinando o valor de entrada de diversas atividades e atrações turísticas, ou oferecendo descontos para que elas sejam desfrutadas, além de dar passe livre na utilização do transporte público disponível para se chegar até elas. Tudo isso a um preço fixo, que pode ser definido por dia, semana, final de semana ou mês, dependendo do tempo que o turista ficará na cidade. Além disso, eles podem vir acompanhados com livretos informativos ou instruções para *download* de aplicativos que proporcionarão informação integrada sobre a utilização de todos esses serviços.

Tal medida poderia ser implementada para a utilização do transporte público no Rio pelos turistas em geral, mas especialmente no caso dos cruzeiristas, com relação ao VLT e aos atrativos turísticos presentes na área central. Além disso, vale reforçar que o VLT promove a intermodalidade com os demais sistemas de transporte para se chegar a outras localidades que ficam um pouco mais além do entorno do Pier Mauá.

No presente trabalho, constatou-se também uma falta de classificação clara no turismo referente às atrações turísticas quanto ao seu tipo, porte e alcance a nível internacional, nacional, regional e local, de modo a definir mais precisamente os PGVs turísticos. Tal definição pode vir a contribuir para a compreensão do fluxo de viagens gerados e atraídos por esses polos, as linhas de desejo de seus visitantes e suas respectivas necessidades de transportes. Essa análise, em confronto com a infraestrutura disponível, possibilitaria estabelecer melhor os impactos gerados, bem como as estratégias de gestão e operação a serem aplicadas.

Assim, buscou-se formalizar uma primeira definição específica para os PGVs turísticos, relacionando a experiência dos visitantes com os impactos identificados como gerados por eles. Visa-se contribuir para o estímulo de estudos posteriores mais aprofundados sobre essa temática, auxiliando na elaboração e adoção de políticas específicas, segundo sua respectiva vocação e atratividade.

Capítulo 7: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREMAR; FGV Projetos. *Cruzeiros Marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil*. In: Estudo ABREMAR FGV 2010/2011. 2011. Disponível em: <www.abremar.com.br/dadosdosetor>. Acesso set 2016.

ALOUICHE, P.L. VLT: um transporte moderno, sustentável e urbanisticamente correto para as cidades brasileiras. In: **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. Ano 30, 118(2), 2008. p.35-44. Disponível em: <www.antp.org.br>. Acesso abr 2016.

AMARAL, R.C.N. **Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos: evolução, expansão e previsão no Brasil e no mundo**. Tese (Doutorado). Programa de Pós Graduação em Ciências da Comunicação, USP, São Paulo, 2009.

AMSLER, S. **The redevelopment of Rio de Janeiro's historic port district – A study of urban waterfront revitalization as a catalyst for real state development**. In: Porto Maravilha: Estudos Acadêmicos, 2011. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br>>. Acesso set 2015.

ARAÚJO, M.R.M.; OLIVEIRA, J.M.; JESUS, M.S.; SÁ, N.R.; SANTOS, P.A.C. e LIMA, T.C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. In: **Psicologia & Sociedade**, v.23, n.2, 2011. p.574-582.

BENI, M.C. **Análise Estrutural do Turismo**. (9ª ed.). Editora Senac São Paulo, São Paulo. 2003, p.37.

BERNARDES, F. F.; MESQUITA, A. P. Veículos Leves sobre Trilhos no Brasil: Análise Metodológica e Estudo de caso – Fortaleza e Rio de Janeiro. In: **20º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**. ANTP, Santos, SP. 2015. Disponível em: <www.antp.org.br>. Acesso abr 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Turismo Náutico: orientações básicas*. 2006.

BRIDA, J.G.; ZAPATA, A.S. Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. In: **International Journal of Leisure and Tourism Marketing**, v.1(3). 2010. p.205-226. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1504/IJLTM.2010.029585>>. Acesso out 2016.

BRIDA, J.G.; BUKSTEIN, D.; GARRIDO, N.; TEALDE, E.; ZAPATA, A.S. Impactos económicos del turismo de cruceros. Un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano. In: **Estudios y Perspectivas en Turismo**, v.19(5). 2010. p.607-634. Disponível em: <<http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V19/v19n5a02.pdf>>. Acesso jun 2016.

BRIDA, J.G.; PULINA, M.; RIAÑO, E.; ZAPATA, A.S. Cruise passengers in a homeport: a market analysis. In: **Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment**, v.15(1). 2013. p.68-87. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/14616688.2012.675510>>. Acesso out 2016.

BRIDA, J.G.; FASONE, V.; SCUDERI, R.; ZAPATA, A.S. Exploring the determinants of cruise passengers' expenditure at ports of call in Uruguay. In: **Tourism Economics**, v.20(5). 2014. p.1133-1143. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5367/te.2013.0322>>. Acesso dez 2016.

BUTT, N. The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton. In: **Marine Policy**, v.31. 2007. p.591-598.

CAMPOS, V.B.G. Geração de Viagens. In: **Planejamento de Transportes: conceitos e modelos**. (1ª ed.). Editora Interciência, Rio de Janeiro. 2013, p.50.

CARDOSO, C.E.P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, PUC-SP, São Paulo, SP, 2008.

CARTWRIGHT, R. e BAIRD, C. *The development and growth of the cruise industry*. Butterworth-Heinemann, Oxford. 1999.

CASTRO, R.T. Planejamento dos Transportes em interface com o Turismo: Polos Geradores de Viagens (PGVs). In: Fraga, C.C.L.; Fernandes, E.M.; Castro, R.T. **Transporte**. v.1. Fundação CECIERJ, Rio de Janeiro. 2011.

CASTRO, R.; FRAGA, C.; LOHMANN, G. Planejamento e Gestão dos Transportes e Destinos Turísticos. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. (1ª ed.) Editora Elsevier, Rio de Janeiro, 2013. p.63-95.

CDURP. *Porto maravilha*. 2015. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br>>. Acesso jun 2015.

CERVERO, R. Creating First-Class Transit with Transit-First Policies: Zurich, Switzerland. In: CERVERO, R. **The Transit Metropolis**. Island Press, Washington DC, USA. 1998a. p.299-318.

CERVERO, R. Trams, Trains, and Central City Revitalization: Melbourne, Australia. In: CERVERO, R. **The Transit Metropolis**. Island Press, Washington DC, USA. 1998b. p.319-339.

CESSFORD, G.R. e DINGWALL, P.R. Tourism on New Zealand's sub-antarctic islands. In: **Annals of Tourism Research**, v.21(2). 1994. p.318-332. Disponível em: <[http://dx.doi.org/10.1016/0160-7383\(94\)90048-5](http://dx.doi.org/10.1016/0160-7383(94)90048-5)>. Acesso dez 2016.

CHASE, G.L. e MC KEE, D.L. The economic impact of cruise tourism in Jamaica. In: **Journal of Tourism Studies**, v.14(2). 2003. p.16-22.

CLIA. *The Cruise Industry: an overview*. Marketing Edition, New York: Cruise Lines International Association. 1995.

CLIA. *Cruise industry outlook*. Press Release. 2015. Disponível em: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/StateofCruiseIndustry_2015_Infographic.jpg>. Acesso jun 2015.

CLIA ABREMAR; FGV Projetos. *Cruzeiros Marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil*. In: Estudo CLIA ABREMAR FGV 2014/2015. 2015. Disponível em: <www.abremar.com.br/dadosdosetor>. Acesso set 2016.

CLIA BRASIL; FGV Projetos. *Cruzeiros Marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil*. In: Estudo CLIA BRASIL FGV 2015/2016. 2016. Disponível em: <www.abremar.com.br/dadosdosetor>. Acesso dez 2016.

COOPER, M. Zoning. In: JAFARI, J. (Ed.) **Encyclopedia of Tourism**. Routledge, Londres. 2000. p.672.

DE CANTIS, S.; FERRANTE, M.; KAHANI, A.; SHOVAL, N. Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology. In: **Tourism Management**. v.52. 2016. p.133-150.

DIESENDORF, M. Urban Transportation in the 21st Century. In: **Environmental Science & Policy**, v.3(2). 2000. p.11-13.

DOUGLAS, N. e DOUGLAS, N. Cruise ship passenger spending patterns in Pacific island ports. In: **International Journal of Tourism Research**, v.6. 2004. p.251-261. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1002/jtr.486>>. Acesso dez 2016.

DWYER, L. e FORSYTH, P. Economic significance of cruise tourism. In: **Annals of Tourism Research**. v.25(2). 1998. p.393-415.

FITZROY, F.; SMITH, I. The Demand for Public Transport: some Estimates from Zurich. In: **International Journal of Transport Economics**. V. 21(2). 1994. p.197-207.

GABE, T.M.; LYNCH, C.P.; MC CONNON, J.C. Likelihood of cruise ship passenger return to a visited port: the case of Bar Harbor, Maine. In: **Journal of Travel Research**, v.44(3). 2006. p.281-287. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1177/0047287505279107>>. Acesso dez 2016.

GONÇALVES, F.S. **Classificação dos PGVs e sua relação com as técnicas de análise de impactos viários**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2012.

HENRY, J. Itinerary Planning. In: VOGEL, M; PAPATHANASSIS, A. *et. al.* **The Business and Management of Ocean Cruises**. CABI, Oxfordshire e Cambridge. 2012. p.167-183.

HOBSON, J.S.P. Analysis of the US Cruise Line Industry. In: **Tourism Management**. v.13. 1993. p.453-462.

ISAKSON, J.; PERSSON, T.A.; LINDGREN, E.S. Identification and assessment of ship emission and their effects in the harbour of Goteborg, Sweden. In: **Atmospheric Environment**. V.35. 2001. p.3659-3666.

KELLETT, P.; HEDE, A.M. *Developing a Sport Museum: The Case of Tennis Australia and the Tennis Heritage Collection*. In: **Sport Management Review**, V.11(1). 2008. p.93-120.

LARSEN, S.; WOLFF, K.; MARNBURG, E.; ØGAARD, T. (2013) Belly full, purse closed: cruise live passengers' expenditure. In: **Tourism Management Perspectives**, v.6. 2013. p.142-148. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2013.02.002>>. Acesso dez 2016.

LEAL, F.; SOARES, M. F.; PACHECO, N.; CATRAMBY, T.; GUIMARÃES, T. O mercado de cruzeiros marítimos no Brasil: uma análise da demanda potencial no estado do Rio de Janeiro. In: **Observatório de Inovação do Turismo**. FGV, Rio de Janeiro. v.7(3). 2013. p.17-38.

LOHMANN, G.; STANFORD, D. Enhancing the understanding of sustainable transport knowledge through the lenses of a destination geographical framework. In: **BIMP-EAGA Conference (BEC) 2012: Enhancing Sustainability, Competitiveness & Innovation**. Sabah, Malásia. 2012.

LOHMANN, G. e CASTRO, R. Transporte e Desenvolvimento de Destinos Turísticos. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. (1ª ed.) Editora Elsevier, Rio de Janeiro. 2013a. p.01-25.

LOHMANN, G. e CASTRO, R. Transportes Aquaviários e Turismo. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. (1ª ed.) Editora Elsevier, Rio de Janeiro. 2013b. p.143-176.

MARTI, B.E. Trends in world and extended-length cruising (1985-2002). In: **Marine Policy**, v.28. 2004. p.199-211.

MINGUETTI, V. e CELOTTO, E. Accessibility and tourism mobility: emerging problems, strategies and transferability. In: **Tourism Journal, Special Issue: Mobility management in tourism destinations**, v.48(3). 2000. p.235-242.

MOLDERS, N.; PORTER, S.E.; CAHILL, C.F.; GRELL, G.A. Influence of ship emissions on air quality and input of contaminants in southern Alaska National Parks and Wilderness Areas during the 2006 tourist season. In: **Atmospheric Environment**. v.44. 2010. p.1400-1413.

OWEN, C. Maximizing tourism potential: A tale of four cities. In: **Tourism Management**, V.10(4). 1989. p.272-274.

PALLADINO, I.L.P. **Crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil nas últimas décadas**. Programa de Desenvolvimento Gerencial – PDG. Ministério do Turismo. Niterói: Universidade Federal Fluminense. 2010.

PAPATHANASSIS, A.; BECKMANN, I. Assessing the ‘poverty of cruise theory’ hypothesis. In: **Annals of Tourism Research**, v.38(1). 2011. p.153-174. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.annals.2010.07.015>>. Acesso out 2016.

PIER MAUÁ. 2016. Disponível em: <<http://www.piermaua.rio/>>. Acesso jan e nov 2016.

PIRES, P.S. “Capacidade de carga” como paradigma da gestão dos impactos da recreação e do turismo em áreas naturais. In.: **Turismo e Análise**. V.16(1). 2005. p.05-28.

POPLAWSKI, K.; SETTON, E.; McEWEN, B.; HREBENYK, D.; GRAHAM, M.; KELLER, P. Impact of cruise ship emissions in Victoria, BC, Canada. In: **Atmospheric Environment**. V.45. 2011. p.824-833.

PORTO MARAVILHA. VLT. 2016. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>>. Acesso dez 2016.

REDE PGV. O que é um PGV? In: **Rede Ibero Americana de Estudo em Polos Geradores de Viagem**. 2010. Disponível em: <<http://redpgv.copepe.ufjr.br>>. Acesso set 2015.

RODRIGUE, J.P.; NOTTEBOOM, T. The geography of cruisers: Itineraries, not destinations. In: **Applied Geography**, v.38. 2013. p.31-42. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011>>. Acesso out 2016.

ROGERS, R. Sustainable Cities. In: **Cities for a small planet**. (1ª ed.). Faber and Faber Limited, Londres. 1997. p.25-63.

SCHERRER, P.; SMITH, A.J.; DOWLING, R.K. Visitor management practices and operational sustainability. Expedition cruising in the Kimberly, Australia. In: **Tourism Management**, v.32(5). 2011. p.1218-1222. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2010.09.007>>. Acesso out 2016.

SOARES, H. *Orla Conde, passeio na história com jeito de futuro*. Porto Maravilha, 2015. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4380>>. Acesso dez 2016.

SOMANDO DESTINOS. AquaRio – A mais nova atração turística do Rio de Janeiro. 2016. Disponível em: <<http://somandodestinos.com.br/2016/11/21/aquario-mais-nova-atracaoturistica-do-rio-de-janeiro/>>. Acesso fev de 2017.

THURAU, B.; SEEKAMP, E.; CARVER, A.D.; LEE, J.G. Should cruise ports Market ecotourism? A comparative analysis of passenger spending expectations within the Panama Canal Watershed. In: **International Journal of Tourism Research**, v.17(1). 2015. p.45-53. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1002/jtr.1965>>. Acesso dez 2016.

TINEO, D. e TOMAZZONI, E.L. Análise dos reflexos da identidade do patrimônio cultural do museu vivo internacional dos bondes sobre o turismo de Santos. In: **Anais do IX Fórum Internacional de Turismo do Iguassu**. 2015. Disponível em: <<http://festivaldeturismodascataratas.com/wp-content/uploads/2015/12/2.-An%C3%A1lise-dos-Reflexos-da-Identidade-do-Patrim%C3%B4nio-Cultural-do-Museu-Vivo-Internacional-dos-Bondes-sobre-o-Turismo-de-Santos.pdf>>. Acesso jan 2017.

TORBIANELLI, V. The local economic impact of cruises: from figures to the active policies of the European harbor cities. In: **Scientific Journal of Maritime Research**, v.26(1). 2012. p.139-150. Disponível em: <<http://hrcak.srce.hr/file/124281>>. Acesso dez 2016.

UNWTO. *UNWTO Tourism Highlights*. United Nations World Tourism Organization. Madrid. 2014.

VISIT.RIO. *O mais novo passeio público do Rio possui mais de três quilômetros de extensão*. 2016. Disponível em: <http://visit.rio/que_fazer/orla-conde/>. Acesso dez 2016.

VLT CARIOCA. 2015. Disponível em: <<http://www.vltrio.com.br/>>. Acesso set 2015.

VLT CARIOCA. *VLT realiza viagem-teste entre Saara e Praça XV*. 2016. Disponível em: <<http://vltrio.rio/noticia/vlt-viagem-saara-pracaxv/>>. Acesso jan 2017.

VUTUKURU, S.; DABDUB, D. Modeling the effects of ship emissions on coastal air quality: a case study of southern California. In: **Atmospheric Environment**. V.42. 2008. p.3751-3764.

WEAVER, A. The McDonaldization thesis and cruise tourism. In: **Annals of Tourism Research**, v.32. 2005. p.346-366.

WOOD, R.E. Cruise ships: deterritorialized destinations. In: LUMSDON, L. e PAGE, S. (eds.) **Tourism and transport: issues and agenda for the new millenium**. Elsevier, Oxford. 2004.

XIA, J.C.; EVANS, F.H.; SPILSBURY, K.; CIESIELSKI, V.; ARROWSMITH, C.; WRIGHT, G. Market segments based on the dominant movement patterns of tourists. In: **Tourism Management**, v.31(4). 2010. p.464-469. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2009.04.013>>. Acesso out 2016.

ZOLTAN, J.; MC KERCHER, B. Analysing intra-destination movements and activity participation of tourists through destination card consumption. In: **Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment**, v.17(1). 2015. p.19-35. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/14616688.2014.927523>>. Acesso dez 2016.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO DURANTE A TEMPORADA 2015/2016

DIA DA SEMANA	FOLHA Nº	TEMPO	DATA / /
---------------	----------	-------	----------

<p>PERFIL DO CRUZEIRISTA</p> <p>ESTADO CIVIL:</p> <p><input type="checkbox"/> CASADO <input type="checkbox"/> SOLTEIRO</p> <p><input type="checkbox"/> OUTROS _____</p> <p>ORIGEM _____</p> <p><input type="checkbox"/> TURISTA <input type="radio"/> BRASIL</p> <p><input type="radio"/> ESTRANJERO</p> <p>ORIGEM: se TURISTA ESTRANGEIRO: País / se TURISTA BRASIL: Estado</p> <p>GÊNERO <input type="checkbox"/> MASC <input type="checkbox"/> FEM</p> <p>IDADE APROX _____</p> <p>ESCOLARIDADE</p> <p><input type="checkbox"/> PÓS GRADUAÇÃO COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> PÓS GRADUAÇÃO INCOMP.</p> <p><input type="checkbox"/> SUPERIOR COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> SUPERIOR INCOMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> MÉDIO COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> MÉDIO INCOMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> FUNDAMENTAL COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> FUNDAMENTAL INCOMPLETO</p> <p>PROFISSÃO _____</p> <p>PRIMEIRA VEZ NO RIO DE JANEIRO?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p>	<p>O QUE TE MOTIVOU A QUERER SAIR DO NAVIO?</p> <p>_____</p> <p>QUAL (QUAIS) ATRATIVO(S) TURÍSTICO(S) CONHECEU?</p> <p>_____</p> <p>TRANSPORTE DE CHEGADA AO ATRATIVO</p> <p><input type="checkbox"/> ÔNIBUS / MICRO / VAN DE TURISMO</p> <p><input type="checkbox"/> ÔNIBUS REGULAR</p> <p><input type="checkbox"/> TÁXI <input type="radio"/> COMUM <input type="radio"/> ESPECIAL</p> <p><input type="checkbox"/> UBER</p> <p><input type="checkbox"/> BARCA</p> <p><input type="checkbox"/> METRÔ</p> <p><input type="checkbox"/> TREM</p> <p><input type="checkbox"/> BICICLETA</p> <p><input type="checkbox"/> A PÉ</p> <p><input type="checkbox"/> CARRO ALUGADO</p> <p>OUTRO _____</p> <p>TRANSPORTE DE SAÍDA DO ATRATIVO</p> <p><input type="checkbox"/> O MESMO</p> <p><input type="checkbox"/> OUTRO _____</p> <p>VISITARIA MAIS ALGUM ATRATIVO TURÍSTICO SE TIVESSE MAIS TEMPO OU UMA FORMA RÁPIDA PARA CHEGAR E VOLTAR?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p> <p> QUAL?</p> <p>_____</p>	<p>COMO FOI O DESLOCAMENTO ATÉ OS ATRATIVOS TURÍSTICOS?</p> <p><input type="checkbox"/> 1 (PÉSSIMO)</p> <p><input type="checkbox"/> 2 (RUIM)</p> <p><input type="checkbox"/> 3 (SATISFATÓRIO)</p> <p><input type="checkbox"/> 4 (BOM)</p> <p><input type="checkbox"/> 5 (EXCELENTE)</p> <p>POR QUE ESCOLHEU ESSA OPÇÃO?</p> <p>_____</p> <p>COMO FOI O ACESSO ATÉ OS ATRATIVOS TURÍSTICOS?</p> <p><input type="checkbox"/> 1 (PÉSSIMO)</p> <p><input type="checkbox"/> 2 (RUIM)</p> <p><input type="checkbox"/> 3 (SATISFATÓRIO)</p> <p><input type="checkbox"/> 4 (BOM)</p> <p><input type="checkbox"/> 5 (EXCELENTE)</p> <p>POR QUE ESCOLHEU ESSA OPÇÃO?</p> <p>_____</p> <p>VLT SE O VLT JÁ ESTIVESSE OPERANDO, VOCÊ O UTILIZARIA PARA CONHECER ALGUM ATRATIVO TURÍSTICO DA REGIÃO CENTRAL DA CIDADE?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM POR QUE? _____</p> <p><input type="checkbox"/> NÃO</p>
--	--	--

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO DURANTE A TEMPORADA 2016/2017

DIA DA SEMANA	FOLHA Nº	TEMPO	DATA
		<input type="radio"/> ☀️ <input type="radio"/> ☁️ <input type="radio"/> 🌧️ <input type="radio"/> 🌨️	/ /

<p>PERFIL DO CRUZEIRISTA</p> <p>ESTADO CIVIL:</p> <p><input type="checkbox"/> CASADO <input type="checkbox"/> SOLTEIRO</p> <p><input type="checkbox"/> OUTROS _____</p> <p>ORIGEM _____</p> <p><input type="checkbox"/> TURISTA <input type="radio"/> BRASIL</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> ESTRAN</p> <p>ORIGEM: se TURISTA ESTRANGEIRO: País / se TURISTA BRASIL: Estado</p> <p>GÊNERO <input type="checkbox"/> MASC <input type="checkbox"/> FEM</p> <p>IDADE APROX _____</p> <p>ESCOLARIDADE</p> <p><input type="checkbox"/> PÓS GRADUAÇÃO COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> PÓS GRADUAÇÃO INCOMP.</p> <p><input type="checkbox"/> SUPERIOR COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> SUPERIOR INCOMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> MÉDIO COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> MÉDIO INCOMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> FUNDAMENTAL COMPLETO</p> <p><input type="checkbox"/> FUNDAMENTAL INCOMPLETO</p> <p>PROFISSÃO _____</p> <p>PRIMEIRA VEZ NO RIO DE JANEIRO?</p> <p><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p>	<p>O QUE TE MOTIVOU A QUERER SAIR DO NAVIO?</p> <p>_____</p> <p>QUAL (QUAIS) ATRATIVO(S) TURÍSTICO(S) CONHECEU?</p> <p>_____</p> <p>TRANSPORTE DE CHEGADA AO ATRATIVO</p> <p><input type="checkbox"/> ÔNIBUS / MICRO / VAN DE TURISMO</p> <p><input type="checkbox"/> ÔNIBUS REGULAR</p> <p><input type="checkbox"/> TÁXI <input type="radio"/> COMUM <input type="radio"/> ESPECIAL</p> <p><input type="checkbox"/> UBER</p> <p><input type="checkbox"/> BARCA</p> <p><input type="checkbox"/> METRÔ</p> <p><input type="checkbox"/> TREM</p> <p><input type="checkbox"/> BICICLETA</p> <p><input type="checkbox"/> A PÉ</p> <p><input type="checkbox"/> CARRO ALUGADO</p> <p><input type="checkbox"/> VLT</p> <p>OUTRO _____</p> <p>TRANSPORTE DE SAÍDA DO ATRATIVO</p> <p><input type="checkbox"/> O MESMO</p> <p><input type="checkbox"/> OUTRO _____</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>COMO FOI O DESLOCAMENTO ATÉ OS ATRATIVOS TURÍSTICOS?</p> <p><input type="checkbox"/> 1 (PÉSSIMO)</p> <p><input type="checkbox"/> 2 (RUIM)</p> <p><input type="checkbox"/> 3 (SATISFATÓRIO)</p> <p><input type="checkbox"/> 4 (BOM)</p> <p><input type="checkbox"/> 5 (EXCELENTE)</p> <p style="text-align: center;">POR QUE ESCOLHEU ESSA OPÇÃO?</p> <p style="text-align: center;">_____</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>COMO FOI O ACESSO ATÉ OS ATRATIVOS TURÍSTICOS?</p> <p><input type="checkbox"/> 1 (PÉSSIMO)</p> <p><input type="checkbox"/> 2 (RUIM)</p> <p><input type="checkbox"/> 3 (SATISFATÓRIO)</p> <p><input type="checkbox"/> 4 (BOM)</p> <p><input type="checkbox"/> 5 (EXCELENTE)</p> <p style="text-align: center;">POR QUE ESCOLHEU ESSA OPÇÃO?</p> <p style="text-align: center;">_____</p> </div>
--	---	--

<p>VLT</p> <p>SE UTILIZOU O VLT:</p> <p>RECOMENDARIA ANDAR DE VLT PARA ALGUÉM QUE CHEGUE A CIDADE POR CRUZEIRO?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p> <p>POR QUE?</p> <p>_____</p>	<p>SE NÃO UTILIZOU O VLT:</p> <p>TERIA INTERESSE DE ANDAR DE VLT SE TIVESSE MAIS TEMPO NA CIDADE?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO</p> <p>POR QUE?</p> <p>_____</p>
---	--

