

## DEMANDA PARA TRENS DE PASSAGEIROS NO EIXO RIO DE JANEIRO – SÃO PAULO

*Daniele Alves Ribeiro\**

### **Resumo:**

O transporte se configura como elemento essencial para a ocorrência do turismo. No Brasil, a tradição do modo rodoviário de transporte, juntamente com inúmeras questões políticas e tecnológicas, como a rapidez do modo aéreo, por exemplo, impediram um maior desenvolvimento da cultura do turismo ferroviário. Considerando o grande número de passageiros que circulam diariamente entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, aliado ao fato de que projetos de implantação de trem de alta velocidade neste eixo estão sendo desenvolvidos, o presente trabalho tem por objetivo pesquisar a demanda real do transporte aéreo e rodoviário de forma a analisar o conhecimento e o interesse nesse modo de transporte, a fim de avaliar se o trem de alta velocidade é realmente necessidade e desejo desta demanda.

### **Palavras-chave:**

Turismo; transporte; trem de alta velocidade.

### **Abstract:**

Transportation is an essential component for the existence of the tourism. In Brazil, the road transportation mode tradition, connected to innumerable politics and technological questions, as the fastness of aviation, for instance, hindered a better development of rail tourism culture. Considering the great number of passengers that daily travel between Rio de Janeiro and São Paulo, and also the fact that some projects of settling a high speed rail in this route are being developed, the present work intends to research the demand of air and road transportation, in order to analyze the knowledge and interest in this mode of transport, to evaluate if the high speed rail is really this demand's need and wish.

### **Key words:**

Tourism; transportation; high speed rail.

---

\* Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO.  
E-mail: daniele.ribeiro@ufrj.br.

## Introdução

O modelo de transporte predominante no Brasil é o rodoviário. Na década de 1950, com o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), ocorre a abertura da economia ao capital estrangeiro, através do Plano de Metas. Paralelamente à entrada de novos produtos, há a necessidade da expansão para ocupação de terras no interior do País. Tal modelo era, assim, a opção mais barata de implantação, ainda que seja mais cara sua manutenção. Desta forma, o rodoviário mostrou-se o mais apropriado nessa situação (MOREIRA, 2003).

Entretanto, algumas estradas de ferro já estavam instaladas, e foram de extrema importância no passado cafeeiro do país, já que serviam para escoar a produção para os portos. Desta forma, as ferrovias eram isoladas, ligando as fazendas aos portos, e não necessariamente oferecendo ao país uma integração (PALHARES 2002).

Algumas ferrovias, assim como as rodovias, eram frutos também do capital estrangeiro. Por este motivo apresentam tantas diferenças entre si, desde o material utilizado na construção, até a largura das bitolas – distância entre as faces interiores dos trilhos – o que dificulta e até mesmo impossibilita a maior integração entre as ferrovias (PALHARES, 2002).

Após a opção pelo modelo rodoviário, o ferroviário entrou em declínio e as estradas de ferro foram assim privatizadas na década de 1990. Nesta década, no eixo Rio – São Paulo, o Trem de Prata foi uma opção de transporte nos moldes do Orient Express<sup>1</sup>, caracterizando-se como um trem não só de interesse funcional, como também turístico. Segundo Paolillo e Rejowski (2002), esse trem funcionou de 08 de dezembro de 1994 a 30 de novembro de 1998, quando parou de circular por causa dos constantes atrasos e pela competição do transporte aéreo no que tange a rapidez e a tarifa.

---

<sup>1</sup> Trem de luxo europeu inaugurado em 1883 e que funcionou até a 2ª Guerra Mundial. Na década de 80 suas atividades foram retomadas. Segundo Palhares (2002) é um “pequeno palácio sobre trilhos”.

Entretanto, um grande número de passageiros ainda circula no eixo. Contando apenas as saídas partindo de São Paulo, são mais de um milhão e cinquenta e três mil passageiros<sup>2</sup>, só no modo rodoviário. No modo aéreo, são mais de quatro milhões, seiscientos e cinquenta e oito mil passageiros<sup>3</sup>.

Neste contexto, surgiu o seguinte problema de pesquisa: existe atualmente demanda para os trens turísticos no eixo Rio – São Paulo? Arelada a essa questão, pôde-se ainda fazer questionamentos do tipo: existe conhecimento da demanda atual de transporte aéreo e rodoviário do eixo Rio – São Paulo sobre o que foi o Trem de Prata? E ainda: Há interesse desta demanda no modo ferroviário para este eixo? A demanda está ciente do projeto de implantação de Trem de Alta Velocidade (TAV)<sup>4</sup> no trecho?

Existem hoje, na primeira década do século XXI, propostas para a reimplantação de trens no eixo Rio – São Paulo. De acordo com o Plano de Revitalização das Ferrovias<sup>5</sup>, lançado em 2003 pelo Governo Lula, o Ministério dos Transportes avaliou três projetos iniciais de implantação de TAVs. . Estava previsto para agosto de 2007 o edital de licitação.

Desta forma, mostrou-se importante verificar se havia demanda para a reimplantação de um trem entre Rio de Janeiro e São Paulo, de acordo com a demanda real do transporte aéreo e do transporte rodoviário no mesmo trecho no ano de 2008, bem como conhecer a expectativa dessa demanda quanto à nova opção de transporte.

Tendo como objetivo verificar se a demanda real do transporte aéreo e rodoviário do eixo Rio – São Paulo tinha interesse na implantação de TAV nesse trecho, esse estudo foi relevante para o turismo, pois buscou preencher uma lacuna sobre as especulações com relação ao retorno do transporte ferroviário no eixo em questão.

Para tanto, foi feita uma pesquisa de campo através de entrevistas com tal demanda, visando obter uma amostra qualitativa. Essas entrevistas foram aplicadas em dias de semana, nos locais de embarque e desembarque da Rodoviária Novo Rio e do Aeroporto Santos Dumont, e os

---

<sup>2</sup> Anuário Estatístico 2007 – Ano Base 2006. Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: 01/05/2008.

<sup>3</sup> Anuário do Transporte Aéreo 2006. Disponível em: <http://www.anac.gov.br>. Acesso em: 01/05/2008.

<sup>4</sup> Trem que opera velocidades superiores a 200 Km/h. (PALHARES, opus cit.)

<sup>5</sup> Revista Ferroviária. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br>. Acesso em: 23/05/2007.

entrevistados foram escolhidos de forma aleatória, priorizando, entretanto, os que aparentassem ter, no mínimo, de 25 a 30 anos. A escolha dessa faixa etária limite se deu devido ao fato de uma das perguntas da entrevista ser relacionada ao conhecimento sobre o Trem de Prata, que circulou de 1994 a 1998. Logo, uma pessoa que, em 2008, tem aproximadamente 30 anos, em 1998 tinha em torno de 20 anos, e possivelmente teve algum conhecimento sobre o Trem.

Primeiro foram aplicadas algumas entrevistas pré-teste, para saber a aplicabilidade das perguntas. Foram feitos os ajustes necessários, e então as entrevistas foram de fato realizadas. Os dados foram então tabulados, para que se pudesse chegar a alguma conclusão sobre o interesse da demanda na reimplantação do transporte ferroviário entre Rio de Janeiro e São Paulo.

Fica claro, entretanto, que, por se tratar de uma investigação sobre um tema atual, o qual continua apresentando desdobramentos até o presente momento, o trabalho respondeu às indagações pertinentes à época de sua elaboração, o ano de 2008, estando, portanto, quaisquer processos ocorridos depois desta data, cronologicamente excluídos.

## **Pesquisa com usuários do transporte aéreo e rodoviário no eixo RJ-SP**

A pesquisa foi realizada no Aeroporto Santos Dumont e na Rodoviária Novo Rio. A escolha do Santos Dumont em detrimento do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro se deve ao fato da grande quantidade de vôos para São Paulo que saem do Santos Dumont, no serviço chamado de Ponte Aérea. Do Aeroporto Internacional também partem alguns vôos para São Paulo, mas não em quantidade tão expressiva. As companhias aéreas que operam no trecho RJ-SP são a Varig, TAM e Gol. Foram aplicados 50 questionários no Aeroporto Santos Dumont nos dias 06 e 09 de junho de 2008, das 14:00 às 17:00.

Já na Rodoviária Novo Rio, as empresas que fazem o transporte de passageiros para São Paulo são a 1001, Itapemirim, Expresso Brasileiro e a Cometa. Assim como no aeroporto, foram aplicados 50 questionários, nos dias 11 e 13 de junho de 2008, no mesmo horário.

As perguntas dos questionários objetivaram levantar o perfil demográfico e sócio-econômico dos usuários, bem como investigar questões relativas à viagem e o conhecimento sobre a implantação do trem de alta velocidade. Buscou-se trabalhar com uma amostra aleatória, para que o resultado fosse o mais fiel possível à realidade.

O resultado alcançado com a aplicação dos questionários foi suficiente e relevante para a construção de estudo do perfil da demanda de ambos os modos de transporte. Abaixo se encontram as análises resultantes da pesquisa com os usuários de cada modo.

## Apresentação e análise dos dados – Transporte aéreo

Entre os 50 entrevistados, 56% eram do sexo masculino e 44% do sexo feminino. Com relação a faixa etária, 46% tinham entre 25 e 35 anos, 22% entre 36 e 45 anos, 18% entre 46 e 55, 8% entre 56 e 65 e, finalmente, 6% eram maiores de 65 anos. As formações em nível escolar predominantes foram ensino superior completo (58%) e superior incompleto (28%). Quanto à renda familiar, predomina os que recebem acima de 10 salários mínimos (54%), e os que recebem entre 6 e 10 salários mínimos (38%). Os gráficos correspondentes encontram-se a seguir:

Gráfico 1 – Distribuição dos usuários por sexo.

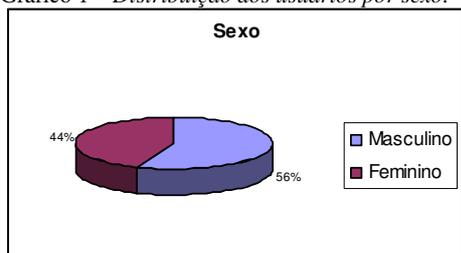


Gráfico 2 – Distribuição por faixa etária.

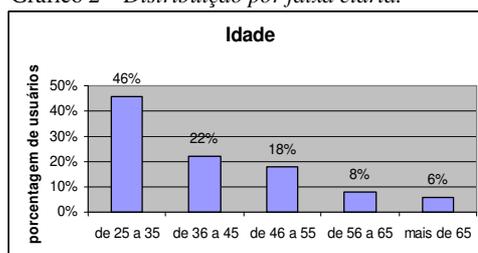


Gráfico 3 – Formação em nível escolar.

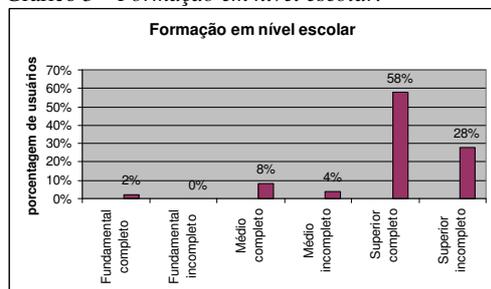
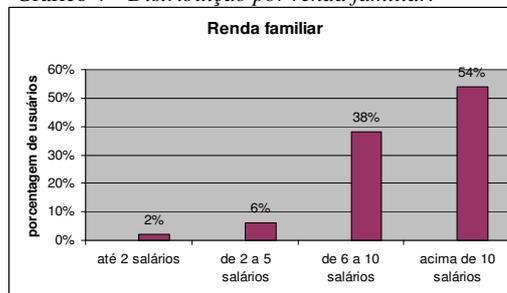


Gráfico 4 – Distribuição por renda familiar.



Com relação ao motivo da viagem, a divisão entre os usuários foi a seguinte: 48% - negócios, 20% - Família, 14% - Lazer, 14% - Eventos, e 4% - Saúde. Quando solicitados a avaliar o transporte aéreo entre RJ e SP, 52% disse que era bom, 36% regular, 8% péssimo e apenas 2% excelente, conforme os gráficos abaixo:

Gráfico 5 – Motivo da viagem.

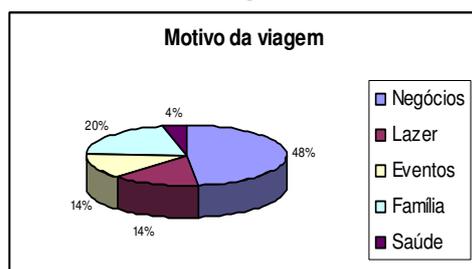
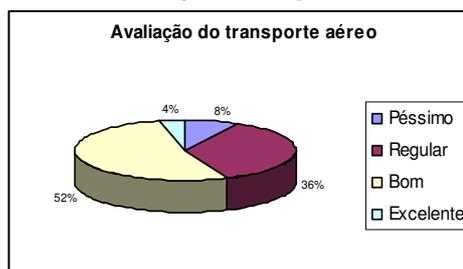


Gráfico 6 – Avaliação do transporte aéreo entre RJ e SP.



A companhia apontada como a mais utilizada foi a TAM (18%), ficando a Gol em segundo lugar com 15% da preferência e a Varig com 13%. Dentre os motivos que fazem os usuários optarem pelo transporte aéreo, em primeiro lugar ficou a rapidez (60%), seguida do preço (22%), conforto (4%), segurança (6%) e fidelidade à empresa (4%). Os gráficos abaixo comprovam esses dados:

Gráfico 7 – Companhia aérea mais utilizada no trecho RJ-SP

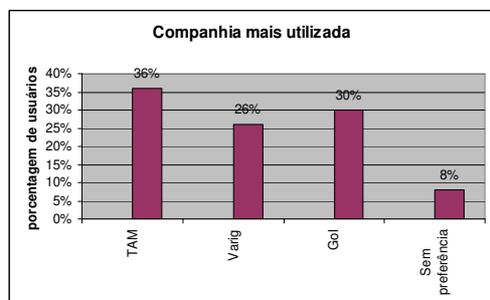
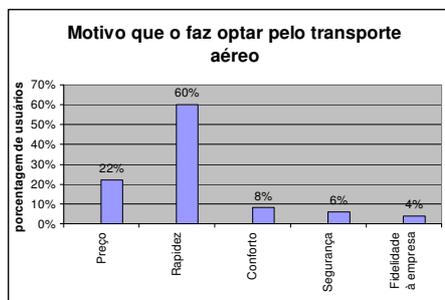
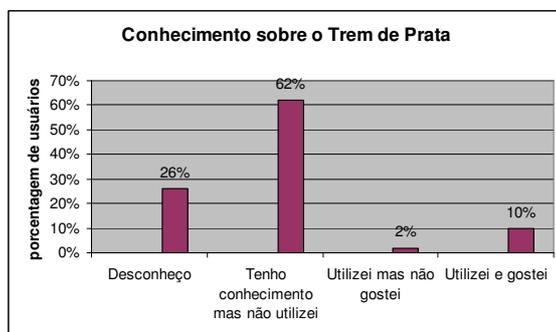


Gráfico 8 – Motivo pelo qual opta pelo transporte aéreo



A questão sobre o grau de conhecimento dos usuários sobre o Trem de Prata teve como resposta predominante o item que indica conhecimento sem ter utilizado o trem (62%). 26% dos usuários mostraram desconhecer o Trem de Prata, 10% utilizaram e gostaram e 2% utilizaram e não gostaram.

Gráfico 9 – Grau de conhecimento sobre o Trem de Prata.



As questões relacionadas ao Trem de Alta Velocidade obtiveram respostas positivas em sua grande maioria. A pergunta “Tem conhecimento sobre o projeto de implantação de um trem de alta velocidade que interligue Rio de Janeiro e São Paulo?” obteve 74% de respostas “sim” contra 26% de “não”. A pergunta “Acha importante a implantação desse projeto?” recebeu 94%

de respostas positivas e 6% de negativas. Já ao serem perguntados se fariam o percurso RJ-SP em um TAV, 98% disseram que sim e 2% que não. Os gráficos a seguir apresentam esses dados.

Gráfico 10 – *Conhecimento sobre implantação de TAV entre RJ e SP.*

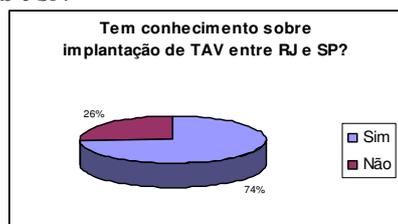
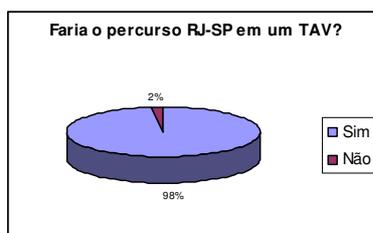


Gráfico 11 – *Opinião dos usuários sobre importância da implantação do TAV entre RJ e SP.*



Gráfico 12 - *Inclinação dos usuários em fazer o percurso RJ-SP em TAV.*



Ao serem solicitados para enumerar em ordem crescente de importância os aspectos relacionados ao TAV, os usuários, em sua maioria, consideraram a rapidez o aspecto mais importante. O restante da seqüência em ordem decrescente foi: conforto, alta tecnologia, segurança em viajar por terra e tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo, conforme tabela abaixo.

Tabela 1 – *Enumeração resumida dos usuários do transporte aéreo em ordem decrescente considerando alguns aspectos com relação ao TAV.*

<i>Aspectos</i>	<b>Enumeração em ordem decrescente de importância</b>
Rapidez	5
Conforto	4
Alta tecnologia	3
Segurança em viajar por terra	2
Tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo	1

É possível perceber, através da análise dos dados encontrados nas tabelas e nos gráficos, que os usuários do transporte aéreo entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo possuem, em sua grande maioria, alta escolaridade, já que mais da metade dos entrevistados (58%) possui ensino superior completo, e outros 28% possuem ensino superior incompleto. Esse aspecto influencia conseqüentemente na renda familiar dos usuários, que é predominantemente acima de 10 salários mínimos (54% dos entrevistados), vindo em segundo lugar os que possuem renda de 6 a 10 salários mínimos (38%). A distribuição dos usuários através do sexo mostrou-se praticamente equilibrada, tendo sido entrevistados 56% do sexo masculino e 44% do sexo feminino. Já com relação à faixa etária, percebe-se uma predominância de usuários entre 25 e 35 anos. Como o principal motivo apontado para a viagem é negócios, pode-se considerar que se tratam de jovens executivos e empresários que vão a São Paulo ou vêm ao Rio de Janeiro a trabalho. O segundo motivo mais apontado para a viagem é a família, o que demonstra que, devido à relativa proximidade entre ambas as cidades, a visita aos familiares é facilitada através da ponte aérea.

É interessante notar que, ainda que o transporte aéreo tenha passado por crise, conforme explorado anteriormente, praticamente metade dos entrevistados considera esse modo entre Rio de Janeiro e São Paulo como bom. Grande parcela (36%), entretanto, classifica-o como regular. O item mais apontado como motivo que faz os usuários optarem pelo transporte aéreo é a rapidez (60%), seguido pelo preço (22%). Pode-se inferir, a partir desses dados que, ainda que o transporte aéreo sofra com atrasos<sup>6</sup>, os usuários preferem-no ao transporte rodoviário. A tarifa, mais alta que a do rodoviário, compensaria pelo fato do deslocamento ocorrer em tempo menor. Para esses usuários, o trem de alta velocidade seria bastante oportuno, visto que não haveria considerável diferença de tarifa (talvez seria até mais barata), a rapidez seria equivalente já que, no caso do trem, os atrasos seriam pouco prováveis. Outro aspecto interessante a ser destacado é a preferência dos usuários praticamente equilibrada com relação à companhia aérea utilizada: a

---

<sup>6</sup> Nos dias em que os questionários foram aplicados, os atrasos eram de, em média, uma hora.

TAM aparece em primeiro lugar, com 36% da preferência, seguida pela Gol, com 30% e da Varig com 26%.

Com relação ao grau de conhecimento sobre o Trem de Prata, a grande maioria (62%) tem conhecimento, mas nunca utilizou, de fato, o trem. 26% dos usuários desconhece a existência desse modo<sup>7</sup>, e é baixa a parcela dos que utilizaram o modo: apenas seis pessoas entre os 50 entrevistados. Destas, cinco pessoas gostaram e somente uma não gostou.

Em se tratando do TAV, é interessante notar o interesse da demanda. Quando perguntados se conheciam o projeto de implantação do trem de alta velocidade, 74% respondeu afirmativamente, contra apenas 26% que desconhece o projeto. Ao serem perguntados se acham importante a implantação do projeto, 94% dos entrevistados disseram que sim, e apenas três pessoas responderam negativamente. Estes alegaram que não havia demanda para cobrir os altos custos do projeto, considerando assim o projeto inoportuno. Já os que responderam afirmativamente defenderam a importância de mais uma opção de transporte, a pontualidade do trem e apontaram ainda o atraso tecnológico do Brasil em relação a outros países, por ainda não ter um trem de alta velocidade. A resposta para a pergunta “Você faria o percurso Rio de Janeiro – São Paulo em um trem de alta velocidade” foi quase unanimidade: dos 50 entrevistados, apenas um respondeu que não, e o motivo informado foi medo. Todos os outros disseram que sim, mostrando-se assim, mais uma vez, receptivos e interessados no projeto.

A questão sobre a enumeração em ordem decrescente de importância dos aspectos em relação ao TAV gerou múltiplas possibilidades de respostas. De modo geral, pôde-se agrupá-las da seguinte forma: a rapidez foi o item apontado como mais importante, seguida do conforto, em segundo lugar; a alta tecnologia empregada no trem ficou em terceiro lugar, tendo como quarta colocada a segurança em viajar por terra e, por último, a questão da tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo. A partir desses dados, é possível concluir que a demanda do transporte aéreo visa principalmente a rapidez e o conforto do TAV. A questão da segurança em viajar por terra não se mostra tão relevante, já que utilizam regularmente o transporte aéreo. A tarifa também não

---

<sup>7</sup> Destaca-se, entretanto, que a maioria dos usuários que alega desconhecer o Trem de Prata se encaixa na faixa etária entre 25 e 35 anos.

se configura como elemento principal pelo fato da demanda ser, em sua grande maioria, membros da classe média e classe média alta.

Desta forma, é possível afirmar que, por parte da demanda real do transporte aéreo, a implantação do trem de alta velocidade entre Rio de Janeiro e São Paulo será pertinente e desejada. O funcionamento deste novo modo de transporte será benéfico, a medida em que colaborará para diminuir a saturação do modo aéreo, configurando-se como uma real alternativa de transporte.

## Apresentação e análise dos dados – Transporte rodoviário

Dentre os 50 entrevistados do transporte rodoviário, 40% eram do sexo masculino e 60% do sexo feminino. Em relação a faixa etária, 24% tem entre 25 e 35 anos, 28% entre 36 e 45 anos, 22% entre 46 e 55, 16% entre 56 e 65, e 10% tem mais de 65 anos. As formações escolares predominantes são o ensino fundamental completo (26%) e o médio completo (28%). A opção de renda familiar mais apontada foi a entre 2 e 5 salários mínimos (68%), sendo a opção de 6 a 10 salários mínimos a segunda mais optada (22%). 10% disse ter renda de até 2 salários mínimos, e ninguém alegou renda superior a 10 salários. Os dados referentes a essas perguntas podem ser vistos a seguir.

Gráfico 13 – Distribuição dos usuários por sexo.

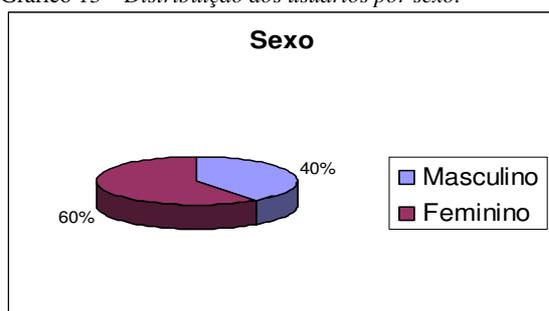


Gráfico 15 - Formação em nível escolar.

Gráfico 14 – Distribuição por faixa etária.

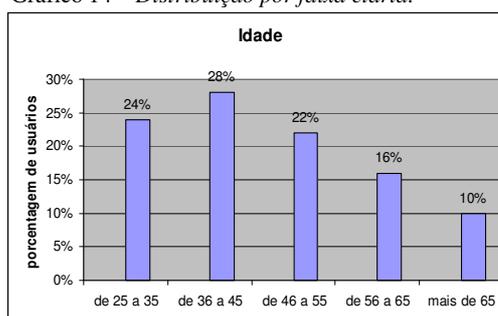
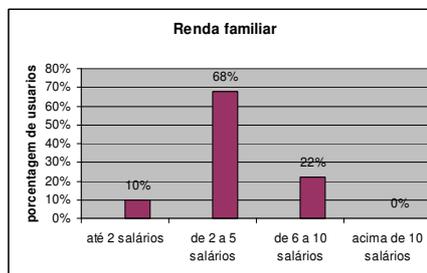
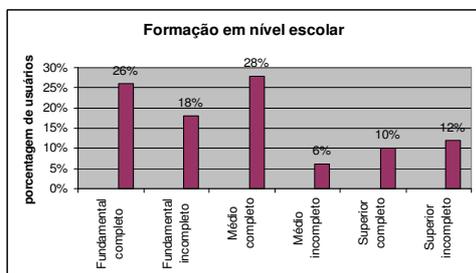


Gráfico 16 – Distribuição por renda familiar.



Em relação ao motivo da viagem, o mais apontado foi Família (48%), seguido de Lazer (34%), Negócios (10%), Eventos (6%) e Saúde (2%). A avaliação do transporte rodoviário pelos usuários foi a seguinte: Bom (76%), Regular (16%) e Excelente (8%). Não houve ninguém que avaliasse o transporte rodoviário como Péssimo.

Gráfico 16 – Motivo da viagem.

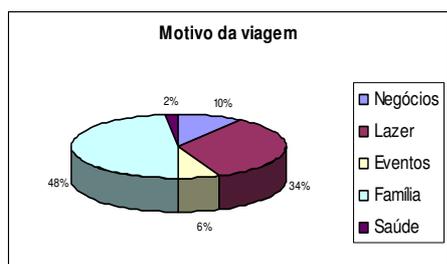
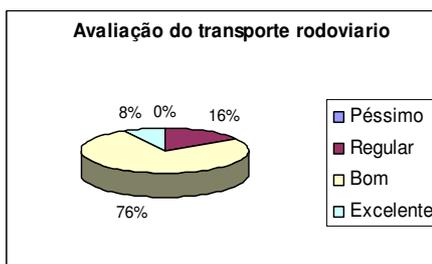


Gráfico 17 – Avaliação do transporte rodoviário entre RJ e SP.



A companhia mais utilizada pelos usuários é a 1001 (36%), tendo como segundo lugar a Expresso Brasileiro (20%), seguida da Itapemirim (16%) e da Cometa (14%). 14% dos entrevistados disse não ter preferência por nenhuma empresa. O motivo mais alegado pelos usuários por optarem pelo transporte rodoviário é o preço (76%), seguido da segurança (20%) e da rapidez (4%). Conforto e fidelidade à empresa não foram citados.

Gráfico 18 – Companhia aérea mais utilizada no trecho RJ-SP.

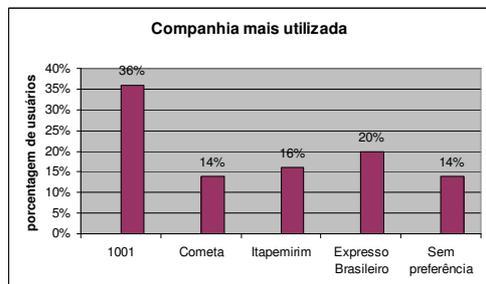
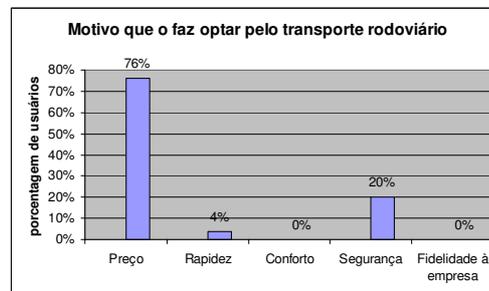
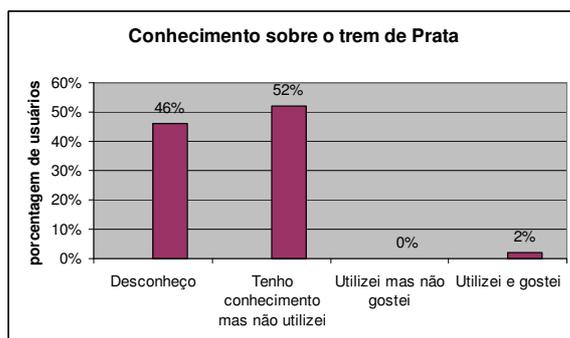


Gráfico 19 – Motivo pelo qual opta pelo transporte rodoviário entre RJ e SP.



A questão sobre o grau de conhecimento sobre o Trem de Prata teve como principal resposta, o item que indica conhecimento sem ter de fato utilizado o Trem (52%). Em segundo lugar, com 46% das indicações, ficou o item que indica desconhecimento por parte dos usuários. Apenas um usuário (2%) utilizou o Trem de Prata, e disse que gostou.

Gráfico 20 – Grau de conhecimento sobre o Trem de Prata.



As questões relacionadas ao Trem de Alta Velocidade receberam, na maioria dos casos, respostas positivas. A pergunta “Tem conhecimento sobre o projeto de implantação de um trem de alta velocidade que interligue Rio de Janeiro e São Paulo?” teve como resposta 66% de “sim” e 34% de “não”. A pergunta “Acha importante a implantação desse projeto?” recebeu 100% de respostas positivas, e a pergunta “Você faria o percurso Rio de Janeiro – São Paulo em um trem de alta velocidade?” recebeu como resposta 92% de “sim” contra apenas 8% de “não”. Os gráficos a seguir apresentam esses dados.

Gráfico 21 - *Conhecimento sobre implantação de TAV entre RJ e SP.*



Gráfico 22 – *Opinião dos usuários sobre importância da implantação do TAV entre RJ e SP.*



Gráfico 23 - *Inclinação dos usuários em fazer o percurso RJ-SP em TAV.*



Ao serem solicitados para enumerar em ordem crescente de importância os aspectos relacionados ao TAV, os usuários, assim como no transporte aéreo, consideraram a rapidez o item mais importante. O restante da sequência em ordem decrescente foi: segurança em viajar por terra, conforto, tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo, e por último a alta tecnologia, de acordo com tabela abaixo.

Tabela 2 – *Enumeração resumida dos usuários do transporte rodoviário em ordem decrescente considerando alguns aspectos com relação ao TAV.*

<i>Aspectos</i>	<b>Enumeração em ordem decrescente de importância</b>
Rapidez	5
Segurança em viajar por terra	4
Conforto	3
Tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo	2
Alta tecnologia	1

Através da análise dos dados contidos nas tabelas e nos gráficos, é possível depreender que os usuários do transporte rodoviário entre Rio de Janeiro e São Paulo possuem, em sua maioria, ensino fundamental completo (26%) ou ensino médio completo (28%). Esse aspecto, juntamente com a questão da renda familiar – predominam os com renda familiar entre 2 e 5 salários mínimos – levam à interpretação de que os usuários sejam provenientes de classes mais baixas da população, se comparado à demanda do transporte aéreo. A distribuição através do sexo mostrou leve predominância de pessoas do sexo feminino – 60%, contra 40% do sexo masculino. Com relação à idade, percebe-se uma distribuição dentre as faixas etárias, com pequena maioria dos usuários entre 36 e 45 anos. O principal motivo de viagem apontado foi a família (48%), seguido pelo lazer (34%) em segundo lugar. Possivelmente devido ao tempo de viagem nesse modo de transporte (aproximadamente 6 horas), a pesquisa não detectou muitos usuários que estivessem viajando a negócios: a esse tipo de viagem, o modo aéreo se mostra mais conveniente, visto que a duração da viagem é menor, o que possibilita que a pessoa faça o caminho de ida e volta no mesmo dia.

A grande maioria dos usuários considera bom o transporte rodoviário entre Rio de Janeiro e São Paulo. É interessante notar que ninguém o classificou como péssimo, o que demonstra a satisfação da demanda. O item mais apontado como motivo que faz os usuários optarem pelo transporte rodoviário é, com larga margem de vantagem, o preço (76%), sendo esse mais um indicativo do menor poder aquisitivo da demanda. A companhia mais utilizada é a 1001 (36%), seguida pelas demais de forma bem homogênea. Parece não haver preferência por uma empresa, apenas uma maior quantidade de partidas de ônibus da empresa 1001.

Sobre o grau de conhecimento sobre o Trem de Prata, a grande maioria ou desconhece (46%) ou tem conhecimento, mas nunca utilizou o modo (52%), e apenas um dos entrevistados utilizou, de fato, o Trem de Prata.

Com relação ao trem de alta velocidade, é interessante destacar que significativa parcela dos usuários (34%), ainda que não seja a maioria, não tem conhecimento sobre o projeto de implantação desse modo no eixo RJ-SP, contra os 66% que tem conhecimento. Ainda assim, a resposta à pergunta “Acha importante a implantação desse projeto?” foi unânime: 100% dos

entrevistados responderam afirmativamente, demonstrando interesse e até mesmo curiosidade sobre o projeto. Ao serem perguntados se fariam o percurso utilizando o TAV, a maioria (92%) respondeu que sim, mas 8% disseram que não, e alegaram medo devido à alta velocidade que será atingida.

A questão sobre a enumeração em ordem decrescente de importância dos aspectos em relação ao TAV, assim como na pesquisa com os usuários do transporte aéreo, gerou diversas possibilidades de respostas. Entretanto, pode-se perceber que a rapidez foi novamente apontada como o item mais importante, seguida pela segurança em viajar por terra, pelo conforto, pela tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo e, por último, a questão da alta tecnologia. Analisando esses dados, conclui-se que a demanda do transporte rodoviário vê a rapidez do TAV como um item muito positivo, aliado ao fato da viagem ser realizada por terra, já que a utilização do ônibus, embora seja considerado seguro por ser terrestre, acarreta um elevado tempo de percurso. A tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo, assim como na pesquisa realizada com os usuários do avião, novamente não se configura como um item relevante, mas, diferente da pesquisa anterior, aqui esse fato se deve provavelmente a outro motivo: a tarifa rodoviária já é bem inferior à aérea. Logo, uma tarifa menor ou equivalente ao transporte aéreo, não necessariamente será interessante a esses usuários. A questão da alta tecnologia também não foi apontada como relevante.

De modo geral, entretanto, é pertinente afirmar que a implantação do TAV no eixo RJ-SP é muito bem vista pela demanda do transporte rodoviário, ainda que seja pela curiosidade. A utilização desse novo modo por essa demanda, entretanto, dependerá principalmente da tarifa oferecida. De qualquer forma, é consenso que a implantação do projeto trará benefícios por se tratar de uma opção a mais de transporte.

## **Apresentação e Análise dos dados gerais mais relevantes**

Considerando que três das perguntas mais importantes do questionário são as que falam sobre o conhecimento da implantação do TAV, sobre a importância do projeto e sobre a

inclinação dos usuários em utilizarem esse modo de transporte, é importante analisar as informações contidas em ambos os questionários, de modo a ter uma visão mais geral com relação a esses aspectos. Desta forma, temos os seguintes gráficos, que levam em consideração o universo de 100 entrevistados.

Gráfico 26 – Conhecimento sobre implantação de TAV entre RJ e SP.



Gráfico 27 – Opinião dos usuários sobre a implantação de TAV entre RJ e SP.

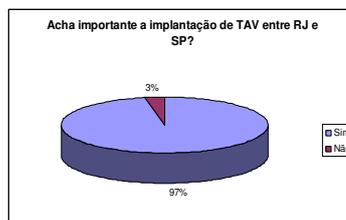
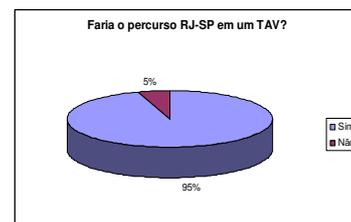


Gráfico 28 – Inclinação dos usuários em fazer o percurso RJ-SP em TAV.



## Considerações finais

O transporte é um dos componentes principais para a ocorrência do turismo. O transporte ferroviário é uma boa opção, embora não seja o modo mais explorado no Brasil. Ainda assim, o trem de alta velocidade se mostra como uma real necessidade.

A conclusão a que se chega após a demanda real do transporte aéreo e rodoviário do eixo RJ-SP ter sido questionada é que existe sim forte interesse na implantação de um trem no eixo. Entretanto, devido à necessidade de rapidez, a melhor alternativa é mesmo o trem de alta velocidade. Um trem voltado ao segmento de luxo não seria tão interessante, visto que demandaria mais tempo e, possivelmente, tarifa maior, já que não existiriam tantas partidas diárias como as propostas para o TAV.

Para a demanda real do transporte aéreo, esse novo modo de transporte será uma alternativa real, conforme foi visto, já que atende perfeitamente às suas necessidades de rapidez, preço, conforto e, mais do que o modo aéreo, que depende de condições climáticas, pontualidade. Já com relação à demanda real do transporte rodoviário, o interesse na implantação do TAV se

encontra mais na esfera da curiosidade, e a utilização de fato por parte deste grupo de usuários estará condicionada à questão do valor da tarifa.

A implantação do TAV viabilizará ainda uma maior quantidade de eventos de negócios situados no Rio de Janeiro e em São Paulo, já que representará uma outra alternativa de transporte, rápida e eficaz. Assim, a segmentação para o mercado do turismo de negócios será diretamente beneficiada. Além disso, o TAV favorecerá os passageiros na questão da intermodalidade, por ter conexões com os principais aeroportos das cidades e com Campinas.

Preferiu-se não fazer nenhuma pergunta com relação à preferência dos usuários por determinado projeto de implantação de TAV, por considerar que esse tipo de detalhe não tem sido amplamente divulgado pela mídia e, logo, os usuários possivelmente não saberiam as diferenças de cada projeto, não conheceriam as especificidades de cada um. De fato, parece ter sido uma boa escolha, dada a quantidade de pessoas que, ou não sabiam da existência dos projetos, ou apresentava conhecimento superficial.

O diferencial desta pesquisa residiu no fato de terem sido consultadas as demandas reais de ambos os modos de transporte entre RJ e SP. Desta forma, o resultado a que se chegou foi a confirmação da relevância da implantação de um projeto de TAV no eixo.

Novas pesquisas, entretanto, devem ser ainda realizadas, conforme o andamento do projeto, para conferir a continuidade do interesse da demanda, bem como para auxiliar na adequação às necessidades reais dos usuários. Seria pertinente, por exemplo, que fosse realizada uma pesquisa com a demanda, levando em consideração a questão da influência da intermodalidade na escolha do transporte. Desta forma, seria possível perceber mais precisamente se o usuário, ao optar por determinado modo de transporte, leva em consideração a localização dos terminais em função da distância destes a seu destino final na cidade. Através dessa pesquisa, a relevância das conexões do TAV seria assim avaliada.

É preciso, além disso, que a divulgação do projeto seja bem feita, para que mais pessoas tomem conhecimento e percebam a importância da implantação do TAV entre Rio de Janeiro e São Paulo. Tais medidas, aliadas a toda tecnologia de ponta a ser empregada, certamente conferirão ao TAV o necessário para obter sucesso.

## Referências:

**Agência Nacional de Aviação Civil.** Disponível em: <http://www.anac.gov.br>. Acesso em: 01 maio 2008.

**Agência Nacional de Transportes Terrestres.** Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: 01 maio 2008.

**Auto Viação 1001.** Disponível em: <http://www.autoviacao1001.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.

**Expresso Brasileiro.** Disponível em: <http://www.expressobrasileiro.com>. Acesso em: 02 maio 2008.

**GOL – Linhas Aéreas inteligentes.** Disponível em: <http://www.voegol.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (Org.). **O Brasil Republicano. O tempo da experiência democrática.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos.** São Paulo: Aleph, 2002.

**Revista Ferroviária.** Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br>. Acesso em: 23 maio 2007.

**Rodoviária Novo Rio.** Disponível em: <http://www.novorio.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes.** São Paulo: Aleph, 2006.

**TAM Linhas Aéreas.** Disponível em: <http://tam.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.

**VARIG.** Disponível em: <http://portalvarig.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.

**Viação Cometa.** Disponível em: <http://www.viacaocometa.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.

**Viação Itapemirim.** Disponível em: <http://www.itapemirim.com.br>. Acesso em: 02 maio 2008.