



ANPTUR

Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo

IV Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo UAM- 27 a 28 de agosto de 2007

Hábitos e escolhas de modo de transporte e de localidade para atividades sociais em 9 metrópoles do Brasil¹

Flávia C. de Souza²
Universidade Federal Fluminense

Milena Bodmer³
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Resumo

O transporte representa um serviço fornecido para a demanda derivada de diferentes atividades, e, portanto deve ser tratado atrelado a tais atividades, como as atividades de lazer, que representam a razão para os deslocamentos. O lazer, embora praticamente restringido às classes sociais mais abastadas, vem apresentando um crescimento não apenas em termos de tempo dedicado a esta atividade, mas também em participação econômica. O presente trabalho tem como objetivo revelar os hábitos e preferências no que se refere à escolha do lugar e do modo de transporte utilizado para os deslocamentos realizados em 9 regiões metropolitanas brasileiras para envolvimento em atividades sociais, apontada por diversos autores com uma atividade de lazer. Os resultados revelam que o carro é o modo mais utilizado nestas viagens e que a qualidade condiciona a escolha pelo meio de transporte e pela localidade onde a atividade é realizada, embora haja diferenças em função de características socioeconômicas.

Palavras-chave: Escolha, localidade, meio de transporte, atividades sociais.

Introdução

¹ Trabalho apresentado ao GT – Outras Interfaces do IV Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo.

² Professora substituta do Departamento de Turismo da Universidade Federal Fluminense, graduada em Administração pela Universidade Federal Fluminense, com MBA em Turismo, Hotelaria e Entretenimento pela Fundação Getúlio Vargas/RJ e Mestre em Engenharia de Transportes pela COPPE - Universidade Federal do Rio de Janeiro, tendo como enfoque o transporte associado ao consumo de atividades de lazer. Email: flavia@turismo.uff.br

³ Professora do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ, economista com doutorado em Engenharia da Produção com ênfase em Engenharia de Transporte e com dois estágios pós-doutorais, em Londres e em Praga. Atua desde os finais de 70 em planejamento e gestão de transporte, atualmente com destaque à mobilidade sustentável. Produziu mais de 100 artigos técnico-científicos e orientou mais de 40 dissertações e teses. E-mail: milenium@infolink.com.br.



A participação das pessoas em atividades econômicas ou sociais nas cidades não pode acontecer sem os meios de acessibilidade propiciados pelas infraestruturas urbanas e sistemas de transporte. Assim, o transporte representa um serviço fornecido para a demanda derivada de diferentes atividades, e, portanto, não deve ser tratado isoladamente, mas sim associado a tais atividades, que representam a razão para os deslocamentos, e da importância da atividade de lazer na sociedade atual, tida, reconhecidamente, como uma atividade econômica relevante para a economia.

Certamente, o comportamento das pessoas quando se deslocam a trabalho se apresenta diferentemente de quando se deslocam a lazer, devido à distinção em relação à natureza destas duas atividades. Contudo, muitos são os estudos que tratam dos deslocamentos para o propósito de trabalho, e poucos que abordem especificamente as viagens a lazer.

Lu e Pas (1999) classificam as atividades de lazer em duas categorias: recreação e outras diversões (diversões / *amusements* (em casa e fora de casa), *hobbies*, exercícios físicos, descanso e relaxamento, assistir eventos esportivos) e atividades sociais (visitas, entretenimento formal e casual, escola, cultura, serviços religiosos e cívicos).

Molitor (2000) elenca as atividades contidas no segmento de lazer: viagens, turismo, cruzeiros, restaurantes, bares, clubes, *spas*, hospedagens em geral, observação de pássaros, jardinagem, cinema, teatro, busca por aventuras, *hobbies*, esportes, jogos, atividades físicas, atividades externas, jogos de computador, sair à noite, visitas e atividades sociais entre outros. Com base na classificação utilizada por alguns autores, para o presente trabalho, a atividade de lazer será representada pela participação em atividades sociais.

Dada a falta de estudos neste campo, somada à importância que vem sendo dada ao lazer na sociedade pós-industrial, este estudo pode ampliar o conhecimento sobre um determinado segmento do serviço de transporte, o de viagens a lazer, até então negligenciado.

Mesmo entre as pessoas que viajam a lazer, certamente seus comportamentos não são homogêneos, provavelmente variam em função de características socioeconômicas. Neste caso, torna-se importante definir alguns segmentos (consumidores com características e comportamentos semelhantes) e examinar, o que estes consideram ao decidir sobre suas viagens e atividades de lazer.

Desta maneira, torna-se necessário o entendimento das viagens relacionadas a este propósito, por meio da análise das preferências em relação à escolha do local da atividade, do modo utilizado e os atributos de escolha do mesmo, possibilitando, assim, as informações para

melhoria na qualidade da oferta de serviços de transporte, adequando-os às necessidades das pessoas. E ainda: os critérios de escolha podem ser utilizados não só para o melhor entendimento das necessidades dos que viajam a lazer, mas também para oferecer novos serviços de lazer interados aos serviços de transporte mais eficiente e efetivos, com a finalidade de aumentar a qualidade de vida da população.

Metodologia

Para o presente trabalho foi utilizado o banco de dados⁴ criado por Martins e Bodmer (2002). Embora este banco não tenha sido desenvolvido com foco exclusivamente nas atividades sociais, o mesmo dispõe, devido à sua abrangência, de uma ampla gama de informações úteis para tal finalidade, tais como as razões de escolha quanto à localidade, e ao modo de transporte tipicamente utilizado em tais deslocamentos, bem como as características socioeconômicas associadas a cada escolha.

Os dados foram coletados em 9 regiões metropolitanas do país: Belém, Natal, Maceió, Aracaju, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Florianópolis e Porto Alegre, abrangendo uma amostra de 6.158 indivíduos, a partir da base de dados do estudo realizado por Martins e Bodmer (2002) e sua equipe de pesquisa.

Quanto às preferências declaradas nas escolhas dos locais onde as atividades são praticadas, seis atributos foram considerados e o respondente poderia escolher tantos quantos ele se identificasse, sendo eles: proximidade da atividade principal, proximidade de casa, marca/nome, preço, facilidades e diversidade. Já os atributos de escolha modal foram: tempo de espera, tempo de viagem, preço, segurança, conforto, frequência, acessibilidade e único meio.

Em relação aos modos de transporte utilizados nestes deslocamentos, os mesmos foram agrupados em 3 grandes categorias:

- Coletivo: ônibus, van, trem/metrô e barcas
- Não motorizado: bicicleta e a pé
- Individual motorizado: moto, táxi e carro

A base de dados também abrange a frequência com que as pessoas se envolvem nestas atividades, e são elas: diariamente, semanalmente, mensalmente e raramente. A metodologia utilizada na análise das atividades sociais parte da determinação de suas frequências de

⁴ A base de dados utilizada no presente trabalho foi desenvolvida pelo grupo MóBILE para o um estudo de viabilidade econômica e financeira de transporte aquaviário nas regiões mencionadas, encomendada pelo BNDES



envolvimento; com base em análise preliminar, constatou-se que não há diferença significativa de preferências entre pessoas que se envolvem “semanalmente” e “mensalmente” nesta atividade, e, portanto, estas foram agregadas, formando a categoria “freqüentemente”, e as “diariamente” e “raramente” foram mantidas. Entretanto, para a análise que segue, “diariamente” e “raramente” não foram consideradas por não apresentarem representatividade suficiente, e será abordada somente a freqüência “freqüentemente”.

A análise dos dados consiste em identificar os atributos de escolha de localidade que, em seguida, são associados com as variáveis socioeconômicas para verificar se há diferença significativa entre elas. O mesmo procedimento se dá com o modo e com os atributos de escolha modal. Em seguida, resgatam-se os critérios de escolha de localidade, que são confrontados com o modo e seus respectivos atributos de escolha, com intuito de verificar se as respostas estão coerentes.

Por fim, a conclusão destaca as principais determinantes de escolha de cada fator tratado, bem como das diferenças entre as características socioeconômicas.

Participação em atividades sociais

Primeiramente, faz-se necessário retratar a participação da população estudada em atividades sociais. A tabela 1 revela que 46,3% da amostra se envolve, de alguma maneira, em atividades sociais, embora apenas 22,9% o faça diária ou freqüentemente. Como mencionado anteriormente, para a análise que segue foram considerados apenas os dados relativos ao envolvimento freqüente em tais atividades.

	Envolvimento em atividades sociais	
	Casos	%
Diário	39	0,6
Freqüente	1373	22,3
Raro	1442	23,4
Não se envolve	3304	53,7
Total	6158	100,0

Tabela 1 – Distribuição por envolvimento em atividades sociais

Segundo Souza e Bodmer (2007), o baixo grau de envolvimento nestas atividades se deve, principalmente a restrições financeiras.



Preferências em relação à localidade

Analisando as preferências dos respondentes no tocante aos critérios considerados na escolha do local onde se envolvem em atividades sociais, observa-se que proximidade de casa (37,4%) e diversidade (36,8%) apresentam percentuais bem próximos, sendo os mais apreciados. O atributo facilidades (13,6) também se mostra relevante na decisão, como revela o gráfico 1.

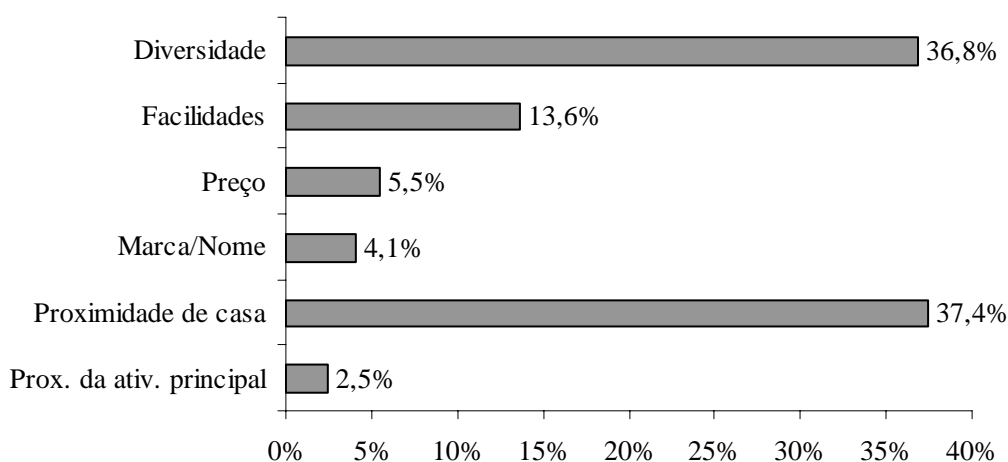


Gráfico 1 – Atributos de escolha de localidade

Contudo, ao se associar estas preferências às variáveis socioeconômicas, algumas diferenças são detectadas, embora proximidade de casa e diversidade se destaquem como os principais critérios, e facilidades permaneça como o terceiro considerado nas escolhas para todas as categorias.

Solteiros, viúvos, pessoas que não têm filhos, que não trabalham, as mulheres, e aqueles com idade superior a 45 anos optam, primeiramente, pelo critério proximidade de casa, seguido por diversidade.

Já os separados, pessoas que têm filhos, que trabalham, do sexo masculino, e entre 25 e 44 anos indicam o atributo diversidade como o mais relevante em suas escolhas, seguido por proximidade de casa. Os casados e pessoas entre 15 e 24 consideram igualmente estes dois critérios.

Em relação às variáveis que expressam o poder aquisitivo, observa-se que aqueles que não possuem veículo consideram, primeiramente, a proximidade de casa, e em seguida diversidade (vide tabela 2), bem como os que recebem até 5 SM (vide tabela 3).



Já os que possuem veículos e aqueles com renda superior a 5 SM apontam a diversidade como principal atributo de escolha, seguido pela proximidade de casa, uma vez que, neste caso, o fator financeiro não tem tanto peso para estas pessoas, comprovado pela posição deste atributo na escala de preferências, sendo o penúltimo para aqueles com renda entre 5 e 8 SM, e o último para os de renda superior a 8 SM.

			Posse de veículo		Total
			Não	Sim	
Atributos localização atividades sociais	Proximidade atividade principal	%	17 3,0	16 2,1	33 2,5
	Proximidade casa	%	225 40,3	262 35,2	487 37,4
	Marca/Nome	%	22 3,9	32 4,3	54 4,1
	Preço	%	45 8,1	27 3,6	72 5,5
	Facilidades	%	84 15,1	93 12,5	177 13,6
	Diversidade	%	165 29,6	315 42,3	480 36,8
	Total	%	558 100,0	745 100,0	1303 100,0

Tabela 2 – Atributos de escolha de localidade x posse de veículo

			Faixa de Renda				Total
			até 3 SM	3 a 5 SM	5 a 8 SM	+ de 8 SM	
Atributos localização atividades sociais	Proximidade atividade principal	%	6 4,9	11 2,0	8 2,1	8 3,1	33 2,5
	Proximidade casa	%	46 37,4	217 40,3	137 35,8	87 33,6	487 37,4
	Marca/Nome	%	6 4,9	12 2,2	22 5,7	14 5,4	54 4,1
	Preço	%	11 8,9	41 7,6	13 3,4	7 2,7	72 5,5
	Facilidades	%	22 17,9	77 14,3	46 12,0	32 12,4	177 13,6
	Diversidade	%	32 26,0	180 33,5	157 41,0	111 42,9	480 36,8
	Total	%	123 100,0	538 100,0	383 100,0	259 100,0	1303 100,0

Tabela 3 – Atividade social: Atributos de escolha de localidade x renda

**Preferências em relação ao modo utilizado e aos atributos de escolha modal**

Em relação ao modo utilizado pelos entrevistados nos deslocamentos para a realização de atividades sociais, percebe-se que o mais utilizado é o individual motorizado (42,6%), seguido pelo coletivo (31,5%), e pelo não motorizado (25,9%), como demonstra a tabela 4.

Modo utilizado nas atividades sociais	Coletivo		357
		%	31,5
	Não motorizado		294
		%	25,9
Individual motorizado			484
		%	42,6
Total			1135
		%	100,0

Tabela 4 – Modo utilizado em deslocamentos para atividade social

E assim como na escolha pela localidade, a escolha pelo modo varia bastante de acordo com as características socioeconômicas. Os solteiros apresentam praticamente o mesmo percentual em relação ao coletivo e ao individual motorizado. A maioria dos casados e separados prefere o individual motorizado, provavelmente devido à possibilidade deste modo de transportar várias pessoas com conforto ao mesmo tempo. Contudo, a segunda opção dos separados é o não motorizado e a dos casados, o coletivo. Já os viúvos optam pelo não motorizado, e em seguida o coletivo, o que pode ser explicado pela idade elevada destas pessoas e a possível dificuldade de conduzir um veículo (vide tabela 5).

			Estado Civil				Total
			Solteiro(a)	Casado(a)	Separado(a)	Casado(a)	
Modo utilizado nas atividades sociais	Coletivo		220	102	11	15	348
		%	36,1	25,3	32,4	21,4	31,2
	Não motorizado		171	90	15	16	292
		%	26,0	22,3	44,1	22,9	26,1
Individual motorizado			219	211	8	39	477
		%	35,9	52,4	23,5	55,7	42,7
Total			610	403	34	70	1117
		%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 5 – Modo utilizado em deslocamentos para atividade social x estado civil

Boa parte das pessoas que têm filhos opta pelo individual motorizado (49,1%), provavelmente pela flexibilidade e conforto proporcionado por este modo, que facilita o transporte de crianças. O coletivo e o individual motorizado apresentam distribuição muito semelhante (25,7% e 25,2% respectivamente), para esta categoria. Já os que não têm filhos preferem o



coletivo (37%), embora o individual motorizado tenha um percentual próximo (36,2%), sendo o não motorizado o menos escolhido por eles.

Aqueles que trabalham optam, em primeiro lugar, pelo individual motorizado (48,4%), possivelmente por encadear viagens após o período de trabalho, a segunda opção destas pessoas é o coletivo (27,5%). Os que não trabalham preferem o coletivo (36,7%), seguido pelo individual motorizado (34,6%).

Entre os sexos não se percebe diferença significativa. Entre as diversas faixas etárias, percebe-se que para as pessoas acima de 25 anos, o modo mais utilizado é o individual motorizado, seguido pelo coletivo, exceto pela faixa de 25 a 44 anos, em que a opção por este modo e o não motorizado se dá na mesma proporção. Para indivíduos entre 15 e 24 anos optam, primeiramente, pelo coletivo (41,1%), seguido pelo individual motorizado (34%).

No tocante à posse de veículo, como mostra a tabela 6, a segunda opção para as duas categorias é o não motorizado, e, como esperado, a maioria das pessoas que possui veículo tem como primeira opção o individual motorizado, e que não o possui, o coletivo.

			Posse de Veículo		Total
			Sim	Não	
Modo utilizado nas atividades sociais	Coletivo	%	248 52,2	109 16,5	357 31,5
	Não motorizado	%	150 31,6	144 21,8	294 25,9
	Individual motorizado	%	77 16,2	407 61,7	484 42,6
	Total	%	475 100,0	660 100,0	1135 100,0

Tabela 6 – Modo utilizado em deslocamentos para atividade social x posse de veículo

O coletivo é o modo mais utilizado pela maioria das pessoas com renda até 5 SM, seguido pelo coletivo. A maioria dos que recebem acima de 5 SM opta pelo individual motorizado, embora a segunda opção daqueles que têm renda entre 5 e 8 SM seja pelo coletivo, e a dos que recebem mais de 8 SM seja o não motorizado (vide tabela 7).



			Faixa de Renda				Total
			até 3 SM	3 a 5 SM	5 a 8 SM	+ de 8 SM	
Modo utilizado nas atividades sociais	Coletivo		49	192	78	38	357
		%	53,8	41,0	23,0	16,0	31,5
	Não motorizado		27	141	69	57	294
		%	29,7	30,1	20,4	24,1	25,9
Individual motorizado		15	135	192	142	484	
	%	16,5	28,8	56,6	59,9	42,6	
Total		91	468	339	237	1135	
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Tabela 7 – Modo utilizado em deslocamentos para atividade social x renda

No que se refere aos atributos de escolha modal, observa-se que conforto (31,5%) é o mais considerado, seguido por acessibilidade (22,6%) e único meio e segurança, que apresentam praticamente o mesmo percentual (11,9% e 11,8% respectivamente), como mostra o gráfico 2.

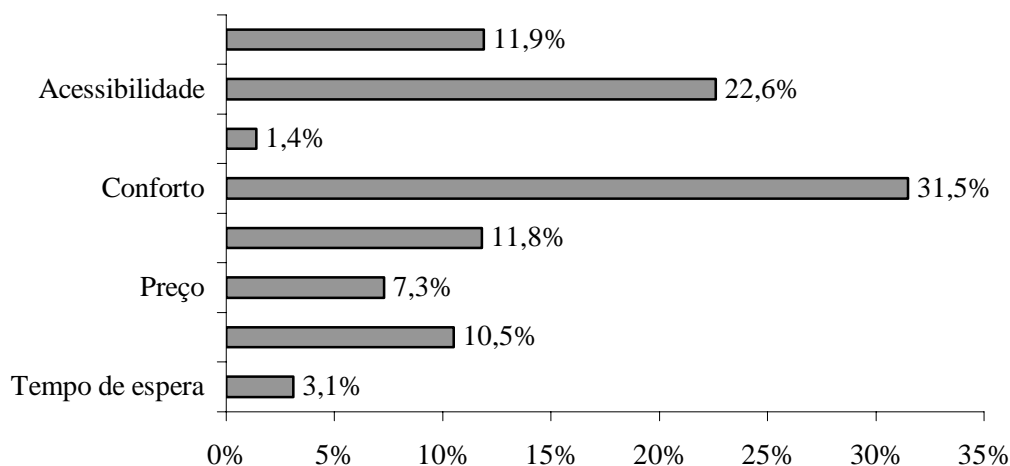


Gráfico 2 – Distribuição dos atributos de escolha de localidade

Contudo, essas preferências não são homogêneas, e diferenças podem ser detectadas em algumas variáveis socioeconômicas. Por exemplo, entre solteiros e casados o atributo mais apreciado é o conforto, seguido por acessibilidade, e único meio, que no caso dos solteiros, apresenta o mesmo percentual que segurança. Os separados também optam, em primeiro lugar, por conforto, porém em segundo elegem segurança, seguido de tempo de viagem. Os viúvos apresentam baixa representatividade, neste caso.

Entre os que têm filhos ou não, não se detectam variações relevantes, bem como para quem trabalha ou não, e entre os sexos.



Para as pessoas de 15 a 64 anos, os principais critérios de escolha do modo são conforto e acessibilidade, nesta ordem. Para os jovens (de 15 a 24 anos), o terceiro critério é único meio, seguido por tempo de viagem, enquanto para aqueles entre 25 e 64 são segurança e único meio. Os indivíduos com mais de 65 anos optam, primeiramente por acessibilidade, justificado pela idade mais elevada, o que pode implicar em comodismo ou até mesmo alguma dificuldade de locomoção. Em seguida elegem conforto, segurança e único meio.

Como era de se esperar, boa parte de quem possui veículo opta pelo modo pelo conforto (39,3%) oferecido por ele, em seguida acessibilidade (19,9%) e segurança (12,8%), observando, ainda, que o tempo de viagem (10,9%) também é relevante na decisão. Já aqueles que não o possuem, valorizam mais a acessibilidade (26%), seguido por conforto (21,5%) e único meio (17,7%), e o preço também tem importância nesta escolha pelo modo, já que o fato de não ter veículo expressa o baixo poder aquisitivo, o que implica em um peso maior neste atributo (vide tabela 8).

			Posse de veículo		Total
			Não	Sim	
Atributos modais atividades sociais	Tempo de espera		9	17	25
		%	2,4	3,6	3,1
	Tempo de viagem		37	52	89
		%	9,9	10,9	10,5
	Preço		39	23	62
		%	10,5	7,8	7,3
	Segurança		39	61	100
		%	10,5	12,8	11,8
	Conforto		80	188	268
		%	21,5	39,9	31,5
	Frequência		5	7	12
		%	1,3	1,5	1,4
Acessibilidade		97	95	192	
	%	26,0	19,9	22,6	
Único Meio		66	35	101	
	%	17,7	7,3	11,9	
Total		372	478	850	
	%	100,0	100,0	100,0	

Tabela 8 – Atividade social: Atributos de escolha modal x posse de veículo

A associação dos atributos de escolha modal com a variável renda (vide tabela 9) comprova o que foi identificado em relação à posse de veículo, uma vez que as preferências daqueles com renda superior a 5 SM se dá da mesma maneira que o das pessoas que possuem veículo, pois



como revela a tabela 10, a grande maioria das pessoas desta faixa de renda possui veículo. A mesma tabela revela que a grande maioria de quem não possui veículo está nas faixas até 5 SM, porém, percebe-se que as preferências de quem não possui veículo tendem a assumir o comportamento daqueles com renda entre 3 e 5 SM, já que estão em maior quantidade, o que justifica algumas diferenças para a classe de até 3 SM, principalmente em relação a preço e segurança.

			Faixa de Renda				Total
			até 3 SM	3 a 5 SM	5 a 8 SM	+ de 8 SM	
Atributos modais atividades sociais	Tempo de espera		1	10	8	7	26
		%	1,0	2,6	3,6	4,6	3,1
	Tempo de viagem		10	39	25	15	89
		%	10,4	10,3	11,3	9,8	10,5
	Preço		5	42	10	5	62
		%	5,2	11,1	4,5	3,3	7,3
	Segurança		7	42	30	21	100
		%	7,3	11,1	13,6	13,7	11,8
	Conforto		26	101	86	55	268
		%	27,1	26,6	38,9	35,9	31,5
Frequência		2	1	5	4	12	
	%	2,1	0,3	2,3	2,6	1,4	
Acessibilidade		28	93	40	31	192	
	%	29,2	24,5	18,1	20,3	22,6	
Único Meio		17	52	17	15	101	
	%	17,7	13,7	7,7	9,8	11,9	
Total		96	380	221	153	850	
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Tabela 9 – Atividade social: Atributos de escolha modal x renda

			Faixa de Renda				Total
			até 3 SM	3 a 5 SM	5 a 8 SM	+ de 8 SM	
Posse de Veículo	Não		123	379	73	14	589
		%	93,9	64,1	18,6	5,4	42,9
Total	Sim		8	212	319	244	783
		%	6,1	35,9	81,4	94,6	57,1
Total			131	591	392	258	1372
	%		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 10 – Atividade social: Posse de veículo x renda

Relacionando a posse de veículo com o modo, percebe-se que o coletivo é o modo mais utilizado por quem não possui veículo (69,5%), e o não motorizado também é bastante utilizado por estas pessoas (51%), e as preferências declaradas por elas na tabela 6 podem ser



explicadas ao se analisar os atributos de escolha modal separadamente por modo (vide tabela 11), quando se observa que a acessibilidade é mais relevante para os que optam pelo individual motorizado, o único meio, para quem utiliza o coletivo, e o conforto é apontado por quem elege os dois modos como segundo atributo mais relevante.

			Modo utilizado nas atividades sociais			Total
			Coletivo	Não motorizado	Individual motorizado	
Atributos modais atividades sociais	Tempo de espera	%	10	3	11	24
			3,4	1,8	3,2	3,0
	Tempo de viagem	%	32	5	47	84
			10,9	3,1	13,7	10,5
	Preço	%	47	3	10	60
			16,0	1,8	2,9	7,5
	Segurança	%	26	13	60	99
			8,8	8,0	17,4	12,4
	Conforto	%	49	36	164	249
			16,7	22,1	47,7	31,1
	Frequência	%	9	1		10
			3,1	0,6		1,2
	Acessibilidade	%	49	98	38	185
			16,7	60,1	11,1	23,1
	Único Meio	%	72	4	14	90
			24,5	2,5	4,1	11,2
Total		%	294	163	344	801
				100,0	100,0	100,0

Tabela 10 – Atividade social: Atributos de escolha modal x modo utilizado

Já o individual motorizado é mais utilizado por quem possui veículo (vide tabela 12), embora uma boa parcela destes opte pelo não motorizado (49%), o que converge para os resultados da tabela 8, que demonstra que, para estas pessoas, a ordem de preferência entre os atributos conforto (que é o mais considerado pelo que utilizam o individual motorizado, vide tabela 11) acessibilidade (o mais indicado pelos que utilizam o não motorizado, como na tabela 11) e segurança.

Ao se relacionar os atributos de escolha da localidade com o modo, nota-se que tanto para quem opta pelo individual motorizado (49,6%), como que utiliza o coletivo (41%), decidem pelo local da atividade social pela diversidade, seguido pela proximidade de casa (24,9% e 25,4%, respectivamente), o que indica que estas pessoas buscam a diversidade onde ela



estiver (vide tabela 13). E já para os que elegem o não motorizado, o fator que pesa é a proximidade de casa (65,4%), pois distâncias longas raramente são percorridas por este modo, e em seguida a diversidade (15,1%). Facilidades é o terceiro atributo para todos modos.

			Modo utilizado nas atividades sociais			Total
			Coletivo	Não motorizado	Individual motorizado	
Posse de Veículo	Não	%	248	150	77	475
			69,5	51,0	15,9	41,9
Veículo	Sim	%	109	144	407	660
			30,5	49,0	84,1	58,1
Total		%	357	294	484	1135
			100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 12 – Atividade social: Posse de veículo x modo utilizado

			Modo utilizado nas atividades sociais			Total
			Coletivo	Não motorizado	Individual motorizado	
Atributos localização atividades sociais	Proximidade atividade principal	%	14	10	6	30
			4,6	3,1	1,3	2,8
	Proximidade casa	%	78	212	112	402
			25,4	65,4	24,9	37,2
	Marca/Nome	%	14	6	27	47
			4,6	1,9	6,0	4,3
	Preço	%	25	21	19	65
			8,1	6,5	4,2	6,0
	Facilidades	%	50	26	63	139
			16,3	8,0	14,0	12,9
	Diversidade	%	126	49	223	398
			41,0	15,1	49,6	36,8
Total		%	307	324	450	1081
			100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela 13 – Atividade social: Atributos de localidade x modo utilizado

Conclusões

As escolhas em relação à localidade e ao modo de transporte utilizados nos deslocamentos realizados para atividades sociais não ocorrem homogeneamente e algumas alterações podem ser percebidas em função de características socioeconômicas.



Os atributos proximidade de casa e diversidade se mostram os mais relevantes na escolha do local onde acontecem as atividades sociais. Contudo, vale destacar que há diferença entre pessoas de diferentes faixas de renda: as de renda mais baixa optam por realizar tais atividades perto de casa, enquanto aqueles com renda mais elevada optam por locais onde há diversidade; possivelmente pelo fato de os primeiros não poderem arcar com o gasto do transporte para o deslocamento, e os últimos poderem escolher a opção que preferirem, onde quer que esta se encontre, independente do custo do deslocamento.

Viúvos e pessoas com mais de 65 também se envolvem em atividades ~~sócio~~ sociais nas proximidades de casa, provavelmente por comodidade, ou pelo fato de poderem apresentar alguma dificuldade de locomoção.

Em relação ao modo utilizado, percebe-se que não há homogeneidade nas escolhas, que variam de acordo com as características socioeconômicas, entretanto o individual motorizado é o mais utilizado, seguido pelo coletivo nos deslocamentos para atividades sociais. Este último é o modo mais utilizado por solteiros, sem filhos, que não trabalham, com idade entre 15 e 24 anos (optam pelo individual motorizado como segundo modo) e não possuem veículo, com renda até 5 SM (utilizam o coletivo como segundo modo).

Já o individual motorizado é a primeira opção para os casados, separados, com filhos, que trabalham, ~~que~~ têm acima de 25 anos, ~~que~~ possuem veículo e recebem mais de 5 SM. O modo não motorizado é o mais utilizado apenas por viúvos, seguido do coletivo. Destes, o não motorizado é o segundo modo para separados, pessoas que possuem veículo e com renda acima de 8 SM, enquanto para os demais é o coletivo.

Quanto à escolha do modo, sensíveis variações são observadas: quem utiliza o modo individual motorizado prima pelo conforto e segurança conferidos pelo modo. O modo coletivo é considerado o único meio disponível por boa parte dos que o utilizam nos deslocamentos. Aqueles que optam pelo modo não motorizado o escolhem baseados na acessibilidade do mesmo.

Bibliografia

- MARTINS, J.A. E BODMER, M. (2002) – Relatório Técnico: Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de sistemas Hidroviários de Passageiros - Móbile-COPPE/UFRJ – BNDES.
- MOLITOR , G. T. T. (2000) Five Economic Activities Likely to Dominate the New Millennium: II The Leisure Era. *Technological Forecasting and Social Change* 65. pp 239–249



ANPTUR

Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo

IV Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo UAM– 27 a 28 de agosto de 2007

SOUZA, F. C. E BODMER, M. (2007) - Quem consome lazer? Perfil das pessoas que consomem atividades de lazer em 9 regiões metropolitanas do Brasil. *IV Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo.*