

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**IDENTIFICAÇÃO DOS PARÂMETROS DE  
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE URBANO QUE  
INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA**

**NATHANE EVA SANTOS PEIXOTO**

**ORIENTADOR: AUGUSTO CESAR DE MENDONÇA BRASIL  
CO-ORIENTADORA: ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA  
SILVA**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES**

**BRASÍLIA/ DF: ABRIL/ 2018**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**IDENTIFICAÇÃO DOS PARÂMETROS DE  
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE URBANO QUE  
INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA**

**NATHANE EVA SANTOS PEIXOTO**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO SUBMETIDA AO DEPARTAMENTO DE  
ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA FACULDADE DE TECNOLOGIA DA  
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS  
PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM TRANSPORTES.**

**APROVADA POR:**

---

**Prof. AUGUSTO CESAR DE MENDONÇA BRASIL, Doutor (UnB)  
(ORIENTADOR)**

---

**ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA SILVA, Doutora (UnB)  
(CO-ORIENTADORA)**

---

**Prof. PAULO CESAR MARQUES DA SILVA, Doutor (UnB)  
(EXAMINADOR INERNO)**

---

**Prof. THIAGO ALLIS, Doutor (USP)  
(EXAMINADOR EXTERNO)**

**BRASÍLIA/DF, 17 de ABRIL de 2018.**

## FICHA CATALOGRÁFICA

PEIXOTO, NATHANE EVA SANTOS

Identificação dos Parâmetros de Infraestrutura de Transporte Urbano que Influenciam na Mobilidade do Turista [Distrito Federal] 2018.

xv, 151p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2018).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1. Mobilidade Urbana

2. Infraestrutura de Transporte

3. Destino Turístico

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

PEIXOTO, N.E.S. (2018). Identificação dos Parâmetros de Infraestrutura de Transporte Urbano que Influenciam na Mobilidade do Turista. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM-007/2018, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 151p.

## CESSÃO DE DIREITOS

AUTORA: Nathane Eva Santos Peixoto

TÍTULO: Identificação dos Parâmetros de Infraestrutura de Transporte Urbano que Influenciam na Mobilidade do Turista.

GRAU: Mestre

ANO: 2018

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias dessa dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. A autora reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito da autora.

---

Nathane Eva Santos Peixoto

nathaneeva@hotmail.com

## **AGRADECIMENTOS**

Durante dois anos dedicados ao mestrado adquiri muitos conhecimentos e aprendizados que levarei para toda a vida. O caminho não foi fácil, mas foram os momentos de dificuldade que me fizeram crescer como pessoa e pesquisadora. Chego ao final desta jornada com a sensação de dever cumprido e não poderia de deixar de agradecer aqui a todas as pessoas que estiveram presentes ao longo desta caminhada.

Primeiramente agradeço ao meu marido, Hugo, pelo amor, carinho e por sempre me apoiar nos momentos de necessidade. A minha mãe Meire e aos meus irmãos, Augusto e Alberto, agradeço por estarem presentes em todas as etapas da minha vida. Agradeço também ao pai, Júlio, que mesmo não estando mais entre nós, ilumina sempre o meu caminho.

Ao meu orientador Augusto Brasil e a minha co-orientadora Elisangela agradeço pelo conhecimento e apoio recebido. Agradeço ainda a todos os professores e alunos do programa, com vocês cada aula se tornava um momento muito rico de troca de conhecimento. Em especial, agradeço a Jéssica e Letícia, meninas conheci no primeiro dia de aula, e desde então se tornaram amigas. Agradeço a Camila por ter sido uma secretária que estava sempre de prontidão para ajudar no que fosse possível. Agradeço ainda a todos os especialistas que responderam o questionário e contribuíram para a execução desta pesquisa.

Por fim, agradeço a todos os amigos e familiares que estiveram sempre presentes e que de alguma forma me ajudaram a chegar onde eu cheguei. Fica aqui registrado o meu muito obrigada.

## RESUMO

### IDENTIFICAÇÃO DOS PARÂMETROS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE URBANO QUE INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA

A mobilidade urbana e o turismo são atividades complexas e inter-relacionadas. Ambas não existem sem o transporte e o deslocamento de pessoas, todavia para que isso seja possível, antes de mais nada, é necessário a provisão de infraestrutura adequada. Diante disso, o objetivo desta dissertação consistiu em identificar quais são os parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista no destino turístico. A revisão da literatura apontou diferentes parâmetros relacionados com a temática que, posteriormente, foram sistematizados, subsidiando assim a construção de um questionário. Esse foi enviado para especialistas das áreas de turismo e transportes que avaliaram o grau de influência de cada parâmetro para a mobilidade do turista, por meio da escala de Likert. A análise de resultados foi dividida em dois grupos de análise: localidades sede da Copa do Mundo de 2014 e outras cidades turísticas brasileiras. Foi calculado o Ranking Médio de cada um dos elementos analisados. Os parâmetros com melhor pontuação em ambos os grupos foram: conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos, sinalização turística, iluminação pública e conectividade das calçadas aos locais de interesse turístico. Por fim, vale destacar que esta dissertação tanto contribuiu para o desenvolvimento do conhecimento acadêmico, quanto poderá subsidiar a construção de ferramentas e a formulação de políticas públicas ao apresentar parâmetros qualificáveis para a gestão da mobilidade do turista.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana, infraestrutura de transporte, destino turístico.

## ABSTRACT

### IDENTIFICATION OF URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE PARAMETERS THAT INFLUENCE THE TOURIST'S MOBILITY

Urban mobility and tourism are complex and interrelated activities. Neither exist without the transportation and the displacement of people, but to make it possible, first of all, the provision of adequate infrastructure is necessary. Therefore, the objective of this dissertation was to identify the parameters of urban transport infrastructure that influence tourist mobility in the tourist destination. The literature review pointed out different parameters related to the theme that were later systematized, thus contributing the construction of a questionnaire. This was sent to specialists from the tourism and transportation areas who evaluated the degree of influence of each parameter for tourist mobility, using the Likert scale. The analysis of results was divided into two analysis groups: host cities of the 2014 World Cup and other Brazilian tourist cities. The average ranking of each of the analyzed elements was calculated. The parameters with the best scores in both groups were: connectivity of routes to attractions and tourist services, tourist signage, public lighting and connectivity of sidewalks to places of tourist interest. Finally, it is worth mentioning that this dissertation both contributed to the production of knowledge and can support future research, as well as contribute to the formulation of public policies and the construction of tools, as it presents parameters that can be qualified for the management of tourist mobility

**Keywords:** urban mobility, transport infrastructure, tourist destination.

## LISTA DE ABREVIATURAS

AM – Amazonas

BA – Bahia

BRT – *Bus Rapid Transit*

CE – Ceará

DF – Distrito Federal

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IMUS – *Sustainable Urban Mobility Index*

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

ITDP – Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

MA - Maranhão

MG – Minas Gerais

MT – Mato Grosso

MTur – Ministério do Turismo

NA – Não se aplica

OMT – Organização Mundial do Turismo

PcD – Pessoas com Deficiência

PE – Pernambuco

PR – Paraná

RJ- Rio de Janeiro

RN – Rio Grande do Norte

RS – Rio Grande do Sul

SC – Santa Catarina

SE – Sergipe

SEMOB - Secretarias de Mobilidade

SP – São Paulo

UNWTO – *United Nations World Tourism Organization*

URBS – Urbanização De Curitiba

VLT – Veículo leve sob trilhos

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
1.1	PROBLEMA DE PESQUISA .....	17
1.2	DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA .....	17
1.3	OBJETIVOS .....	18
1.4	JUSTIFICATIVA .....	19
1.5	ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO .....	20
<b>2</b>	<b>REVISÃO DA LITERATURA .....</b>	<b>21</b>
2.1	MOBILIDADE URBANA: DEFINIÇÕES E CONCEITOS.....	21
2.1.1	Modos e serviços de transporte .....	24
2.1.2	Infraestruturas de transporte.....	26
2.1.2.1	Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel .....	27
2.1.2.2	Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte público .....	29
2.1.2.3	Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário.....	30
2.1.2.4	Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte aéreo.....	31
2.1.2.5	Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário .....	32
2.1.2.6	Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte a pé.....	33
2.1.2.7	Outros parâmetros de infraestrutura de transporte.....	35
2.1.3	Considerações sobre as pesquisas analisadas .....	36
2.2	TURISMO E A RELAÇÃO COM MOBILIDADE URBANA E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE.....	37
2.2.1	Considerações sobre as pesquisas analisadas .....	46
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA .....</b>	<b>48</b>
3.1	CLASSIFICAÇÃO METODOLÓGICA.....	48
3.2	ETAPAS METODOLÓGICAS.....	49
3.2.1	Etapa 1: revisão da literatura .....	49
3.2.2	Etapa 2: compilação dos parâmetros .....	50
3.2.3	Etapa 3: revisão dos parâmetros .....	51
3.2.4	Etapa 4: definição de influência .....	51
3.2.5	Etapa 5: construção do mapa mental.....	52
3.2.6	Etapa 6: reunião com especialistas .....	54
3.2.7	Etapa 7: seleção dos parâmetros.....	54
3.2.8	Etapa 8: elaboração do questionário.....	57



3.2.9	Etapa 9: seleção da área de estudo .....	59
3.2.10	Etapa 10: seleção dos especialistas .....	59
3.2.11	Etapa 11: aplicação do questionário.....	61
3.2.12	Etapa 12: análise de resultados.....	62
3.2.13	Etapa 13: considerações finais .....	63
<b>4</b>	<b>ANÁLISE DE RESULTADOS .....</b>	<b>64</b>
4.1	ANÁLISE DE RESULTADOS REFERENTES ÀS CIDADES SEDE DA COPA DO MUNDO .....	64
4.1.1	Perfil dos especialistas das cidades desse da Copa do Mundo.....	64
4.1.2	Caracterização das cidades sede da copa do mundo de 2014 .....	68
4.1.3	Parâmetros da infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista nas doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014 .....	69
4.1.3.1	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel .....	70
4.1.3.2	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte turístico .....	71
4.1.3.3	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte de ônibus ...	72
4.1.3.4	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte ferroviário .	74
4.1.3.5	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário .	76
4.1.3.6	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte aéreo.....	78
4.1.3.7	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário .	80
4.1.3.8	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte a pé.....	81
4.1.3.9	Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte intermodal .	81
4.1.3.10	Cidades sede da Copa: parâmetros das outras infraestruturas de transporte.....	82
4.1.3.11	Cidades sede da Copa: análise geral dos parâmetros.....	84
4.2	ANÁLISE DE RESULTADOS REFERENTE AS OUTRAS CIDADES.....	85
4.2.1	Perfil dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras .....	85
4.2.2	Caracterização das outras cidades .....	86
4.2.3	Parâmetros da infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista em outras cidades .....	89
4.2.3.1	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel .....	90
4.2.3.2	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte turístico	91

4.2.3.3	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte de ônibus .....	92
4.2.3.4	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte ferroviário .....	93
4.2.3.5	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário .....	94
4.2.3.6	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte aéreo....	94
4.2.3.7	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário .....	95
4.2.3.8	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte a pé .....	96
4.2.3.9	Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte intermodal .....	97
4.2.3.10	Outras cidades brasileiras: parâmetros das outras infraestruturas de transporte.....	98
4.2.3.11	Outras cidades brasileiras: análise geral dos parâmetros .....	99
4.3	ANÁLISE GLOBAL DOS PARÂMETROS .....	100
4.4	OUTROS PARÂMETROS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE QUE INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA.....	111
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>114</b>
5.1	RECOMENDAÇÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.....	117
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>119</b>
	<b>APÊNDICES.....</b>	<b>134</b>
	A – QUESTIONÁRIO PARÂMETROS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE QUE INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA.....	135
	B – CIDADES SEDE DA COPA DO MUNDO: RANKING MÉDIO DOS PARÂMETROS POR ORDEM DECRESCENTE.....	148
	C – OUTRAS CIDADES TURÍSTICAS BRASILEIRAS: RANKING MÉDIO DOS PARÂMETROS POR ORDEM DECRESCENTE.....	150

## LISTA DE TABELAS

Tabela 4.1: Quantidade de respondentes por cidade .....	67
Tabela 4.2: Quantidade de questionários respondidos e a categoria de cada uma das outras cidades turísticas brasileiras .....	87
Tabela 4.3: Valores correspondentes da escala de Likert utilizados para calcular o RM .....	101
Tabela 4.4: Exemplo de como calcular o RM dos parâmetros.....	101
Tabela 4.5: Ranking Médio dos parâmetros das cidades sede da Copa do Mundo .....	103
Tabela 4.7: Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que menos influenciam na mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo.....	106
Tabela 4.8: Ranking Médio dos parâmetros das outras cidades turísticas brasileiras.....	107
Tabela 4.9: Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que mais influenciam na mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras .....	109
Tabela 4.10: Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que menos influenciam na mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras .....	110
Tabela B1: Ranking Médio por ordem decrescente das cidades sede da Copa do Mundo....	148
Tabela C.1: Ranking Médio por ordem decrescente das cidades sede da Copa do Mundo...	150

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Ligação de transportes de, para e dentro dos destinos.....	17
Figura 2.1: Esquematização do conceito de Mobilidade Urbana.....	21
Figura 3.1: Enquadramento metodológico da dissertação .....	48
Figura 3.2: Etapas metodológicas .....	49
Figura 3.4 Mapa mental do conceito de influência .....	53
Figura 3.5: Hierarquia para as categorias e aspectos de infraestrutura de transporte urbano que influenciam a mobilidade do turista .....	55
Figura 3.6: Procedimento para seleção dos questionários a serem avaliados na análise de resultados.....	62
Figura 4.1: Área de atuação dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo.....	64
Figura 4.2: Grau de escolaridade dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo.....	65
Figura 4.3: Perfil de atuação dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo.....	66
Figura 4.4: Porcentagem de respondentes por cidade sede da Copa do Mundo de 2014 .....	66
Figura 4.5: Porte e número de habitantes das cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	68
Figura 4.6: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte por automóvel para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	70
Figura 4.7: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte turístico para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	71
Figura 4.8: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte de ônibus para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	73
Figura 4.9: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	74
Figura 4.10: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014, porém desconsiderando as cidades de Cuiabá (MT), Curitiba (PR) e Manaus (AM).....	75
Figura 4.11: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	76
Figura 4.12: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista em Manaus (AM) .....	77
Figura 4.13:Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	79

Figura 4.14:Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	80
Figura 4.15: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte a pé para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	81
Figura 4.16: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte intermodal para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	82
Figura 4.17: Influência dos parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014.....	83
Figura 4.18: Área de atuação dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras .....	85
Figura 4.19: Grau de escolaridade dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras .	86
Figura 4.20: Perfil de atuação dos especializa das outras cidades turísticas brasileiras.....	86
Figura 4.21: Categorias das outras cidades turísticas brasileiras .....	88
Figura 4.22: Porcentagem de respondentes por porte das outras cidades turísticas brasileiras	88
Figura 4.23: Porte e número de habitantes das outras cidades turísticas brasileiras.....	89
Figura 4.24: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte por automóvel para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	90
Figura 4.25: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte turístico para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	91
Figura 4.26: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte de ônibus para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	92
Figura 4.27: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	93
Figura 4.28: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	94
Figura 4.29:Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	95
Figura 4.30:Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	96
Figura 4.31: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte a pé para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	97
Figura 4.32: Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte intermodal para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	98
Figura 4.33: Influência dos parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras.....	99

Figura 4.34: Relação entre categorias da escala de Likert e Ranking Médio (RM) ..... 102

## LISTA DE QUADROS

Quadro 2.1: Elementos do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.....	22
Quadro 2.2: Modalidades de Transporte Urbano .....	24
Quadro 2.3: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte por automóvel	27
Quadro 2.4: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte público .....	29
Quadro 2.5: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte hidroviário ....	30
Quadro 2.6: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte aéreo .....	31
Quadro 2.7: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte cicloviário .....	32
Quadro 2.8: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte a pé .....	34
Quadro 2.9: Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria outros .....	35
Quadro 2.10: Estudos de turismo que abordaram aspectos de mobilidade e/ou infraestrutura de transporte .....	39
Quadro 2.11: Parâmetros da infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade do turista.....	40
Quadro 3.2: Parâmetros de infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade do turista no destino .....	56

## 1 INTRODUÇÃO

O século XX foi marcado pelo crescimento vertiginoso da indústria do turismo, sendo caracterizado pela diversificação dos produtos turísticos (Lohmann, 2005). O crescimento contínuo ao longo de décadas, coloca o setor como um dos principais impulsionadores do comércio internacional, com o volume de negócios equivalente ou superior ao montante comercializado pela exportação de petróleo, produtos alimentícios ou automóveis. Tal expansão, além de gerar benefícios para o turismo, favorece também outras atividades relacionadas, tais como, construção civil e telecomunicações (UNWTO, 2017).

O turismo brasileiro é a 9<sup>o</sup> economia turística do mundo e a atividade terciária que mais cresce no país. Em 2014 o setor movimentou R\$ 492 bilhões incluindo atividades diretas, indiretas e induzidas. Ao considerar apenas as atividades diretas, foram movimentados R\$ 182 bilhões, esse montante representa aproximadamente 3,5% do Produto Interno Bruto (PIB), isso é maior do que o PIB global de mais de 100 países, tais como, Uruguai, Costa Rica e Panamá. Quanto às estimativas, os valores são ainda mais promissores para os próximos anos. O setor deve chegar a movimentar R\$ 700 bilhões na economia brasileira em 2024, ou seja, aproximadamente 10,3% do PIB e para isto deve empregar 10,6 milhões de pessoas (MTur, 2017c).

O desenvolvimento do turismo está diretamente relacionado com o desenvolvimento do sistema de transportes, uma vez ambos não existem sem os deslocamentos. Os turistas precisam se movimentar, seja para chegar ao destino ou para se locomover no interior desse. Para garantir a facilidade de movimentação das pessoas no interior das cidades é necessário analisar um conjunto coordenado que envolve de modos, serviços e infraestruturas de transporte, tem-se então o conceito de mobilidade urbana assumido pelo Ministério das Cidades (2005a)

Na literatura trabalhos destacam a importância da infraestrutura de transportes para a mobilidade (Antunes & Cascudo, 2016; Cerna, 2014; Chapadeiro & Antunes, 2012; Costa, 2008; Martins & Lima-Neto, 2013; Martinz, 2015; Oliveira, 2011; Pontes, 2010; Silva & Silva, 2015), porém, poucas pesquisas que analisam tais aspectos com o foco no turista. Ademais, os raros trabalhos encontrados abordam apenas um ou outro aspecto da infraestrutura de transportes. O deslocamento dos turistas possui especificidades, ele é temporário (durante o período de viagem) e voluntário (Coriolano & Fernandes, 2012), além disso os visitantes



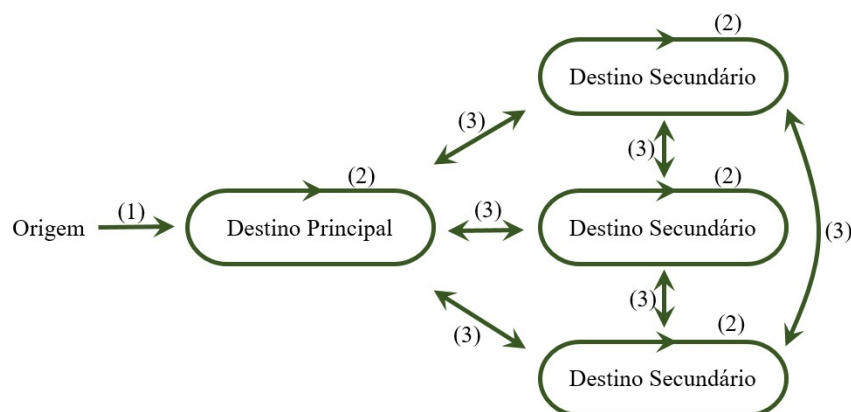
precisam obter informações com facilidade, uma vez que estes estão em um ambiente estes estão em um ambiente não habitual (Oliveira, 2011).

## 1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Considerando a importância do turismo para a economia nacional, o desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana e o papel da infraestrutura de transporte urbano, o problema de pesquisa que orienta esta dissertação é: Quais parâmetros da infraestrutura de transporte urbano influenciam a mobilidade do turista no destino?

## 1.2 DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

O setor de transportes é tido como uma das áreas mais importantes para o turismo ao tornar possível o deslocamento dos turistas, conseqüentemente, a mobilidade dos mesmos. O esquema apresentado na Figura 1.1 ilustra a participação dos transportes nas atividades de locomoção (1) entre o ponto de origem e o principal destino; (2) dentro de cada destino e; (3) entre os vários destinos turísticos (primário e secundário) visitados ao longo da viagem (Lohmann, 2002). Ressalva-se que esta dissertação irá analisar apenas quais parâmetros da infraestrutura de transporte urbano influenciam na mobilidade do turista no interior do destino turístico (item 2), que compreende os deslocamentos entre os terminais de transporte, atrativos e equipamentos turísticos (Lohmann *et al.*, 2013). A mobilidade entre o ponto de origem e o principal destino (item 1), bem como entre os vários destinos turísticos (item 3) não serão analisadas neste estudo.



**Figura 1.1:** Ligação de transportes de, para e dentro dos destinos.  
Fonte: Lohmann (2002)

Em razão dos elevados investimentos recentes em infraestrutura de transporte e mobilidade urbana ficou a análise nas doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014, são elas: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP). Vale destacar que todos os destinos turísticos são segmentos em turismo de: sol e praia; ecoturismo; cultura; esportes e; negócios e eventos (Embratur. 2017). Sendo que, o segmento que predomina em todos os municípios supracitados é o turismo de negócios e eventos.

Quanto aos aspectos da mobilidade urbana, sabe-se que esta pode ser definida como sendo um atributo relacionado à facilidade de deslocamento no interior das cidades e compreende “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município” de acordo com a Lei 12.587/12 (Brasil, 2012). Para fins de delimitação da pesquisa, ressalva-se que este trabalho não irá discutir sobre o deslocamento de cargas. Além disso o foco de análise está concentrado nos aspectos da infraestrutura de transporte, de forma que não serão avaliados quais parâmetros de modos e serviços de transportes influenciam na mobilidade.

Dentro da metodologia tem-se que esta pesquisa possui objetivo exploratório, em outras palavras, este estudo busca fornecer uma visão inicial sobre os parâmetros de infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade do turista. Optou-se por não abordar, no trabalho, aspectos que envolvam (i) pessoas com deficiência, (ii) mobilidade sustentável e (iii) orçamento e financiamento de infraestrutura de transporte, em razão das suas especificidades e em prol da valorização dos aspectos que são estruturantes para a mobilidade dos destinos turísticos.

### **1.3 OBJETIVOS**

O objetivo geral desta dissertação é identificar os parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista nos destinos.

Como objetivos específicos, tem-se:

- Indicar as principais lacunas nos estudos relacionados a infraestrutura de transporte urbano e a mobilidade dos turistas.
- Levantar os parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista.

- Ranquear o grau de influência dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano para a mobilidade do turista nas cidades analisadas.

#### 1.4 JUSTIFICATIVA

O estudo sobre a mobilidade urbana ganhou força na última década, mais teses, dissertações e artigos científicos sobre o assunto vêm sendo publicados na área de transportes. Sobre a relação desses estudos com a área de turismo tem-se que a mobilidade urbana é um importante aspecto no desenvolvimento da atividade turística local, uma vez que o deslocamento das pessoas é o alicerce do turismo (Campos *et al.*, 2016; OMT, 2001).

Porém, planejadores e formuladores de políticas públicas precisam de instrumentos para monitorar a mobilidade da localidade (Pontes, 2010). Assim, o desenvolvimento desta pesquisa se justifica devido à sua dimensão social, uma vez que a identificação e ranqueamento dos parâmetros de infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade dos turistas poderá auxiliar as prefeituras e demais órgãos gestores no planejamento urbano, na gestão da infraestrutura e na mobilidade urbana nos destinos turísticos.

Ao analisar a produção científica do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT) da Universidade de Brasília (UnB), constata-se o desenvolvimento de pesquisas relacionadas à infraestrutura de transporte (Bracarense, 2017; Campos, 2012; Carvalho, 2015, Costa, 2016b; Cruz, 2013; Moraes, 2012; Oliveira, 2012, 2013; Paula, 2015a; Santos, 2012; Silva, 2014a), à mobilidade urbana (Almeida, 2016; Moraes, 2017; Oliveira, 2014), bem como trabalhos que abordam ambos conceitos (Araújo, 2014; Barbosa, 2014; Carvalho, 2003; Costa, 2016a; Paranaíba, 2017). Entretanto, são incipientes no programa pesquisas que utilizem teorias e ferramentas da área de transportes aplicadas ao mercado turístico, tanto que foi encontrado apenas um trabalho com tais características. Trata-se da tese de doutorado de Silva (2014a) que discorre sobre a influência dos sistemas de transportes no desenvolvimento dos destinos turísticos na escala regional.

Além disso, ao buscar artigos da área de transportes nas ferramentas de busca (Portal de Periódicos da Capes, *Science Direct*, *Scopus*, *Web Of Science*) foi encontrada grande variedade de pesquisas de infraestrutura de transporte e/ou mobilidade urbana, entretanto poucas foram aquelas que analisaram o fenômeno com o foco no turista ou no destino turístico, sendo essa uma lacuna a ser explorada. Diante do exposto, esta dissertação se justifica, à medida que

propõe identificar e ponderar a importância dos principais parâmetros da infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade dos turistas, vertente ainda incipiente na literatura acadêmica. Assim, ao final, esta dissertação irá contribuir ao tornar mais evidente a questão da infraestrutura de mobilidade para o turismo, subsidiando a produção do conhecimento na acadêmica. Além de entregar à sociedade parâmetros qualificáveis para a gestão da mobilidade do turista.

## **1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO**

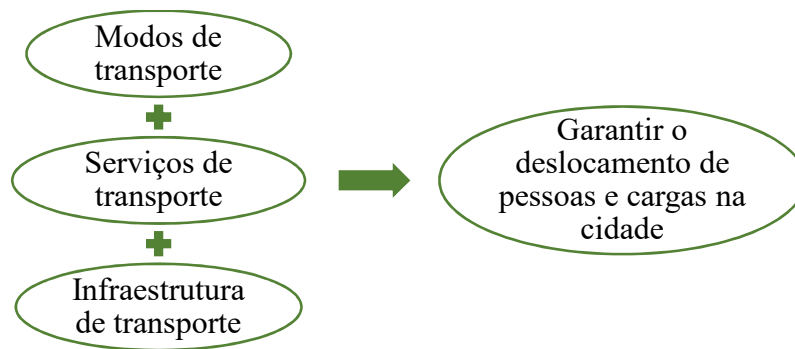
Esta dissertação está estruturada em cinco capítulos. O presente Capítulo apresenta a introdução do trabalho e contempla o problema de pesquisa, a delimitação do problema, os objetivos gerais e específicos, a justificativa e a estrutura da dissertação. Capítulo 2 contempla o referencial teórico que estará subdividido em duas temáticas principais: a primeira aborda os conceitos de mobilidade urbana e infraestrutura de transportes, enquanto a segunda apresenta a relação do turismo com a mobilidade e a infraestrutura de transportes. O Capítulo 3 contém as etapas metodológicas que foram utilizadas para identificar os parâmetros de infraestrutura de transportes que influenciam na mobilidade do turista. Para isso foi elaborado um questionário, em que especialistas das áreas de transporte e turismo foram responsáveis por ponderar o grau de influência de cada parâmetro. O Capítulo 4 apresenta a análise de resultados que está dividida em dois grupos principais. Primeiramente é apresentada a influência dos parâmetros nas doze cidades sede da Copa do Mundo que são o foco desta dissertação. Posteriormente é realizada uma análise similar, porém agora com outras cidades que não as supracitadas. Por fim, o Capítulo 5 abrange as considerações finais com as recomendações para trabalhos futuros.

## 2 REVISÃO DA LITERATURA

Este capítulo irá apresentar conceitos de mobilidade urbana, infraestrutura de transporte e turismo, além de discorrer sobre os principais aspectos de infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade do turista.

### 2.1 MOBILIDADE URBANA: DEFINIÇÕES E CONCEITOS

A mobilidade urbana é definida pela Lei nº 12.587/12 (Brasil 2012) como sendo “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município” (Figura 2.1), podendo ser entendida como um atributo das cidades relacionado à facilidade de deslocamento no interior das mesmas (Ministério das Cidades, 2005a, 2005b).



**Figura 2.1:** Esquematização do conceito de Mobilidade Urbana  
Fonte: Adaptado de Brasil (2012)

Os modos de transporte urbano são classificados em motorizados e não motorizados. Os serviços podem ser de passageiros ou carga, coletivo ou individual, público ou privado. Enquanto as infraestruturas de mobilidade urbana compreendem: (i) vias e outros logradouros públicos, incluindo metroferrovias, ciclovias e hidrovias; (ii) estacionamentos; (iii) estações, terminais e outras conexões; (iv) pontos de embarque e desembarque de cargas e passageiros; (v) sinalização viária e de trânsito; (vi) equipamentos e instalações e; (vii) instrumentos de difusão de informações, fiscalização, controle e arrecadação de taxas e tarifas conforme apresentado no Quadro 2.1 (Brasil, 2012).

**Quadro 2.1:** Elementos do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana

Elemento	Classificação
Modos de transporte urbano	I. Motorizado II. Não-motorizado
Serviços de transporte urbano	I. Quanto ao Objeto a) de passageiros b) de cargas II. Quanto às características do serviço a) coletivo b) individual III. Quanto à natureza do serviço a) público b) privado
Infraestrutura de mobilidade urbana	I. Vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; II. Estacionamentos; III. Terminais, estações e demais conexões; IV. Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; V. Sinalização viária e de trânsito; VI. Equipamentos e instalações; e VII. Instrumentos de difusão de informações, controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e

Fonte: Adaptado de Brasil (2012)

A “facilidade de deslocamento” por vezes é entendida como número de viagens diárias de uma pessoa (Corrêa & Raia-Júnior, 2006; Raia-Júnior, 2000), ou como a razão entre a quantidade total de deslocamentos e o número de habitantes da cidade (Sousa, 2005). Todavia, Pontes (2010) ressalva que a mobilidade não deve ser tratada apenas como a quantidade de movimentações. Essa é uma visão restrita e não é capaz de visualizar a total abrangência do fenômeno, uma vez que não permite analisar como e por que a mobilidade é exercida pelos indivíduos. Em outras palavras, a mobilidade é mais do que a simples mensuração e, portanto, faz-se necessário inserir na análise aspectos qualitativos.

Qualitativamente a mobilidade urbana está relacionada com a capacidade que as pessoas possuem de se movimentarem (Pontes, 2010) e participarem de atividades localizadas em diferentes regiões da cidade (Euroforum, 2010). Pensar em mobilidade urbana é refletir sobre os motivos que fazem os indivíduos se deslocarem para aos destinos desejados (Magagnin & Silva, 2008; Pontes, 2010; Sousa, 2005) que, por sua vez, é influenciado pelas condições financeiras e físicas de cada pessoa (renda, gênero, idade, etc.) (Ministério das Cidades, 2005a). Para isso, é importante compreender “como” e “por que” os indivíduos utilizam o sistema de transporte nas cidades (Pontes, 2010).

A relação entre mobilidade urbana, infraestrutura de transporte e deslocamento dos turistas compreende o foco de análise desta dissertação e será detalhado nas seções posteriores. De maneira geral, vale destacar que os deslocamentos das pessoas, sejam elas turistas ou residentes, são influenciados pelas características do sistema de transportes da cidade (Fernandes *et al.*,

2013; França-Júnior, 2014). Porém para que o transporte consiga desempenhar seu papel de ligar diferentes regiões, antes de mais nada, é necessário que exista uma infraestrutura mínima que possibilite sua execução com eficiência (Martinz, 2015).

Isso porque, um município é composto por diferentes regiões e usos do solo (centro histórico, áreas de comércio, bairros residenciais, áreas industriais, etc.) interligado por um sistema de transporte e que visa garantir o acesso das pessoas às diferentes regiões urbanas (Pontes, 2010) e para isso, dentre outros aspectos, depende da infraestrutura disponível. Em outras palavras, as possibilidades de acesso dependem da atuação do transporte público na região, da infraestrutura viária, do sistema de trânsito e da circulação de veículos (Alves, 2014). Nesse sentido, a mobilidade também está relacionada com a oferta dos modos de transporte, a localização das atividades, a estrutura espacial da cidade, o crescimento do município ao longo do tempo e com a infraestrutura disponível (Corrêa & Raia-Júnior, 2006, Pontes, 2010, Raia-Júnior, 2000, Vasconcelos *et al.*, 2011).

Diante do exposto acima, pode-se afirmar que a mobilidade envolve dois aspectos principais. O primeiro depende das necessidades e características dos indivíduos em utilizar diferentes modos de transportes. Enquanto o segundo é resultado do desempenho do sistema de transporte que engloba condições das vias e calçadas, existência ou não de ciclovias, presença de uma rede de transporte urbano, sinalização, qualidade e preço do serviço de transporte público, dentre outros, a fim de conectar regiões espacialmente separadas (Ministério das Cidades, 2005a; Magagnin, 2008).

Vale destacar que os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade são inter-relacionados, porém muitas vezes são utilizados como sinônimos, quando na verdade não são (Corrêa & Raia-Júnior, 2006, Pontes, 2010). A mobilidade envolve tanto com os deslocamentos em si, quanto com facilidade e possibilidade de que eles aconteçam (Pontes, 2010; Magagnin & Silva, 2008). Ao passo que a acessibilidade é conceituada como aspecto físico e tangível da região e está relacionada com as características da rede de transportes, infraestrutura viária e localização dos serviços e atividades urbanas onde se deseja ter acesso. Chagas (2010) coloca a acessibilidade aos atrativos turísticos como um dos aspectos mais importantes da infraestrutura de transporte para os turistas.

A mobilidade urbana é mais do que trânsito e transporte. Envolve a interação de diferentes elementos, tais como: as vias, os modos, os processos de movimentação das pessoas, os

sistemas de informações da cidade, a acessibilidade, a demanda por transporte, bem como as áreas de estacionamento e congestionamento de veículos (Campos *et al.*, 2016; Magagnin & Silva, 2008, Ministério das Cidades, 2005b).

Portanto, ao elaborar a Política de Mobilidade Urbana é necessário considerar os diferentes meios de transporte, isso significa pensar em carro, moto, ônibus, trem, metrô, bicicleta, no andar a pé, dentre outros, por meio de uma análise integrada de cada um destes elementos (Ministério das Cidades, 2005b). A integração entre as partes é tida como característica essencial do sistema de mobilidade urbana e não ao desempenho de cada componente analisado separadamente, uma vez que a integração adequada entre as partes contribui significativamente para a melhoria da mobilidade das cidades (Ministério das Cidades, 2005a).

### 2.1.1 Modos e serviços de transporte

Para compreender a mobilidade primeiramente é necessário identificar as características de cada modal de transporte, para em seguida buscar compreender como esses atendem às necessidades de descolamento das pessoas e por fim entender o papel de cada infraestrutura envolvida (Silva, 2016a). No contexto urbano, três modalidades devem ser analisadas: o transporte público, o privado motorizado e não-motorizado (Quadro 2.2).

**Quadro 2.2:** Modalidades de Transporte Urbano

<b>Modalidades de transporte urbano</b>	<b>Exemplos</b>
Transporte Público	Transporte público regular Táxi Transporte escolar Transporte turístico Veículos de aluguel
Transporte Privado Motorizado	Automóvel particular
Transporte Não-Motorizado	Bicicleta A pé

Fonte: Adaptado de Seabra (2014) e Negas *et al.* (2016)

Para melhor compreensão é necessário diferenciar transporte privado de público. Enquanto o transporte privado não é aberto ao público e utiliza veículos particulares para realizar viagens individualizadas (Brasil, 2012), o transporte público compreende o sistema compartilhado de transporte de passageiros, que pode ser propriedade e operado por uma empresa pública ou privada, e está disponível a qualquer pessoa, que normalmente, paga uma tarifa para ter direito de utilizar o serviço. Além disso, a maioria dos transportes públicos possuem tabelas com a



programação dos horários (Lohmann & Duval, 2011). O transporte público pode ser subdividido em coletivo e individual. O primeiro possui trajeto e tarifas fixadas pelo poder público que se tornam acessíveis a todas as pessoas mediante pagamento individualizado da tarifa, enquanto, o segundo constitui um serviço de transporte remunerado aberto ao público, porém com trajetos individualizados e com a utilização de veículos de aluguel.

Proporcionar a todos os cidadãos acesso ao transporte público de qualidade é um dos principais aspectos para garantir melhor padrão de vida nas cidades, além de reduzir os impactos ambientais causados pelo sistema de mobilidade centrado no uso do automóvel (ITDP, 2016). A pesquisa de Maia (2013) avalia a contribuição do transporte público para mobilidade urbana sustentável de Fortaleza, enquanto Costa *et al.* (2017) aplica a mesma metodologia na grande Vitória. Ambos analisam os seguintes aspectos dentro desta temática: acessibilidade, distribuição da infraestrutura (vias para transporte coletivo), disponibilidade e qualidade, diversificação modal, integração do transporte público, além da regulação, fiscalização e política tarifária. Enquanto a pesquisa de Sdoukopoulos *et al.* (2016) chama a atenção para o desenvolvimento de uma infraestrutura adequada para essa modalidade de deslocamento. Em que se destaca linhas de ônibus dedicadas, estações de ônibus e áreas de estacionamento para atender à demanda da região.

Quanto ao transporte não motorizado tem-se o uso bicicletas, sendo que o sistema de compartilhamento dessas é citado como alternativa para os problemas de transportes. Esse modelo está presente em mais de 400 cidades em todo o mundo e é eficaz para transportar as pessoas de/para os grandes polos geradores de tráfego, tais como estações de ônibus, BRT (*Bus Rapid Transit*) e metrô, além de contribuir para o descongestionamento do trânsito, principalmente nos trechos de curta distância no interior dos centros das cidades, normalmente mais densos e com tráfego intenso (ITDP, 2014). Campos *et al.* (2016) propuseram a utilização do sistema de bicicletas públicas compartilhadas, a fim de possibilitar a visitação aos principais atrativos da cidade de Aracaju (SE). Os autores defendem a ampliação do uso da bicicleta tanto pelos habitantes quanto pelos turistas, que podem optar por esta modalidade de transporte, seja para locomoção, “*city tours*” ou para passeios receptivos. Em países europeus, tais como Holanda, Dinamarca, Alemanha, Suíça, Finlândia e Noruega, a bicicleta está incorporada ao cotidiano e apresenta elevados índices de participação na matriz modal. Por outro lado, na maioria dos casos brasileiros, os ciclistas enfrentam dificuldades para se locomoverem com qualidade e conforto (Antunes & Cascudo, 2016; Semob, 2007).

Para melhorar a mobilidade é importante compreender melhor o uso da rede viária pelo transporte privado, público e pelo transporte não-motorizado, juntamente com uma avaliação de questões que afetam o uso da via (Midgley, 2011). Ressalta-se que a mobilidade também está relacionada com o deslocamento físico a pé (Aguilar *et al.*, 2009), sendo que esse necessariamente o primeiro e último componente de cada viagem (Sdoukopoulos *et al.*, 2016). Em relação a esse último, vale destacar que as modalidades de transporte não motorizados (bicicletas e a pé) vem sendo trabalhados na literatura também pelas nomenclaturas mobilidade ativa, deslocamento ativo ou transporte ativo. Conceitualmente “a mobilidade ativa é compreendida como o conjunto de deslocamentos dos pedestres, sem meios motorizados, com consequentes benefícios para a saúde, a economia, o meio ambiente e a identidade das comunidades” (Souza & Caiaffa, 2017, p.2).

### **2.1.2 Infraestruturas de transporte**

O transporte e a infraestrutura adequada para os deslocamentos contribuem para o desenvolvimento de determinada região urbana, uma vez que os dois são responsáveis por facilitar o acesso da sociedade às diversas regiões das cidades (Pontes, 2010). Da mesma forma que uma região que se desenvolve acaba por demandar infraestrutura e meios adequados para a realização dos trajetos da população (Ministério das Cidades, 2005b). Isso faz com que a expansão urbana, juntamente com a elevação da movimentação de bens, materiais e pessoas, cada vez mais rápidos e fluídos, acabam por exigir maior dotação de infraestrutura (Harvey, 1989).

Portanto, pensar em mobilidade equivale também pensar em infraestrutura, bem como o uso e ocupação do solo a fim de garantir que as pessoas tenham melhor acesso àquilo que a cidade oferece. Para os moradores, “aquilo que a cidade oferece” pode ser entendido como acesso “aos locais de trabalho, escolas, hospitais, áreas de lazer e praças” (Ministério das Cidades, 2005b), enquanto para os turistas entende-se como sendo o acesso “aos locais de hospedagem, alimentação e pontos turísticos”. Assim, a melhoria da infraestrutura é importante tanto para os moradores quanto para os visitantes, dado que o turismo se apropria da estrutura disponível nas cidades (Fernandes *et al.*, 2013).

Diversos trabalhos da literatura acadêmica apontam, dentre outros aspectos, a importância da infraestrutura de transporte para a mobilidade urbana (Costa *et al.*, 2007, 2017; Midgley, 2011;

Miranda, 2010; Miranda & Silva, 2012; Pontes, 2010; Sdoukopoulos *et al.*, 2016). Para tanto, formuladores e planejadores de políticas públicas necessitam de instrumentos para subsidiar a formulação de projetos e ações. Baseado nesta abordagem diversas pesquisas que fazem uso de indicadores para avaliar determinado fenômeno, como é o caso de Costa (2008) que desenvolveu o índice de mobilidade urbana sustentável (*Sustainable Urban Mobility Index – IMUS*) que, posteriormente, foi replicado em outras regiões por diferentes autores, tais como Costa (2016a), Costa *et al.* (2017), Pontes (2010), Silva *et al.*, (2015), e Miranda & Silva (2012).

Foram identificados os seguintes elementos de infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade urbana de acordo com os trabalhos acima supracitados: (i) densidade da rede viária; (ii) vias pavimentadas; (iii) sinalização viária; (iv) vias de transporte coletivo; (v) extensão das ciclovias; (vi) estacionamento para bicicletas; (vii) vias para pedestres; (viii) vias com calçadas; e (ix) terminais intermodais.

Como as pesquisas acima não analisaram exclusivamente a infraestrutura de transporte verificou-se que, embora os aspectos mencionados anteriormente interfiram na mobilidade urbana, existem outros parâmetros, não apontados pelos autores acima, que também influenciam os deslocamentos das pessoas no interior das cidades. Diante da lacuna encontrada nestes trabalhos, o restante desta seção busca sintetizar e discutir os principais parâmetros da infraestrutura de transporte que influenciam no deslocamento dos indivíduos. Didaticamente, tais aspectos foram categorizados de acordo com o modo de transporte a que atendem.

### 2.1.2.1 Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel

O Quadro 2.3 apresenta os principais parâmetros de infraestrutura de transporte relacionados ao transporte por automóvel e que influenciam a mobilidade urbana.

**Quadro 2.3:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte por automóvel

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
Transporte por automóvel	Densidade da rede viária	Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> (2015); Tafidis <i>et al.</i> (2017).
	Vias pavimentadas	Alfonso <i>et al.</i> (2016); Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Dias <i>et al.</i> (2014); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> , (2015); Tafidis <i>et al.</i> , (2017).
	Qualidade das vias	Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016, 2017); Tafidis <i>et al.</i> , (2017).
	Largura das vias	Dias <i>et al.</i> (2014).
	Capacidade de Estacionamento	Alfonso <i>et al.</i> (2016); Dias <i>et al.</i> (2014); Midgley (2011); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016); Tafidis <i>et al.</i> (2017).

As vias são a principal infraestrutura de apoio para o transporte por automóvel. Aspectos como vias pavimentadas, alta densidade da rede viária, largura das ruas e avenidas, bem como conectividade das mesmas contribuem para elevar a mobilidade dos usuários que utilizam este modo de transporte.

Ao contrário, a região central da cidade de Tiradentes possui vias predominantemente estreitas, com largura entre 7 a 10 metros. Isso dificulta o deslocamento dos veículos, ainda mais nos trechos em que existem automóveis estacionados de ambos os lados. A fim melhorar o trânsito da cidade, Dias *et al.* (2014) sugerem que os estacionamentos devem ser permitidos em apenas um dos lados das ruas unidirecionais e proibido nas vias de dois sentidos.

Outra infraestrutura amplamente demandada por automóveis são os estacionamentos. Dias *et al.* (2014) relataram que a cidade de Tiradentes possui quantidade insuficiente desses durante a alta temporada e que espaços públicos vazios nas redondezas do centro histórico poderiam ser utilizados para essa finalidade durante os períodos de elevada demanda turística (épocas de eventos, finais de semana e férias). Midgley (2011) também chama atenção para a falta de estacionamentos públicos na Indonésia. Enquanto Sdoukopoulos *et al.* (2017) apontam que a carência dessa infraestrutura pode gerar outros problemas, tais como estimular o estacionamento de carros em locais proibidos ou sobre as calçadas.

Diversos países emergentes, como o Brasil, seguiram a tendência dos Estados Unidos de priorizar investimentos públicos para a construção de rodovias (Tsay & Herrmann, 2013) e política de mobilidade urbana focada na expansão viária (Silva, 2016a). Essa política foi marcada pela construção de vias largas, calçadas mais estreitas, vagas públicas para veículos e estacionamentos que, conseqüentemente, estimulavam a circulação de mais veículos (Tsay & Herrmann, 2013). Isso porque, maiores sistemas viários não solucionam sozinhos os problemas de mobilidade, dado que incentivam o uso intensivo do veículo particular.

Como simplesmente alargar as vias não soluciona os problemas de trânsito, outras alternativas podem ser adotadas. Projetos de planejamento urbano, podem priorizar o transporte público (Tsay & Herrmann, 2013) ou, ainda, modificar a função de determinadas avenidas e ruas como a criação de calçadões nas regiões centrais para atrair pedestres e ciclistas (Silva *et al.*, 2016b) e tornar a utilização do espaço público mais democrática. Como, a exemplo, no caso de Viena que reduziu o espaço de estacionamento para estacionar veículos particulares no centro da cidade juntamente com a redução do valor da tarifa de transporte coletivo, o que motivou um

aumento de 20% no número de passageiros que utilizaram o transporte público entre 2005 e 2013 (Goletz *et al.*, 2016).

Por fim, destaca-se que pensar em mobilidade não é pensar apenas em uma modalidade de transporte isoladamente, é necessário analisar as características dos deslocamentos da cidade como um todo, para assim, conseguir elaborar políticas e práticas mais adequadas para a região. Os investimentos em infraestrutura, sejam eles para atender o transporte particular ou coletivo, devem estar alicerçados nos objetivos do plano de mobilidade da localidade.

### 2.1.2.2 Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte público

O Quadro 2.4 sintetiza os principais parâmetros de infraestrutura de transporte relacionados ao transporte público que influenciam na mobilidade urbana de acordo com pesquisas da literatura acadêmica.

**Quadro 2.4:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte público

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
Transporte público	Vias para transporte coletivo	Costa <i>et al.</i> (2007, 2017); Costa (2008); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> , (2015); Pontes (2010).
	Faixas exclusivas para ônibus	Cavalcanti <i>et al.</i> (2017); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).
	Paradas de ônibus e metrô	Alfonso <i>et al.</i> (2016); Midgley (2011); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).
	Terminais de ônibus	Miranda & Silva (2012).
	Cobertura do transporte público	Cavalcanti <i>et al.</i> (2017); Costa <i>et al.</i> (2007, 2017); Costa (2008, 2016a); Miranda & Silva (2012); Pontes (2010); Silva <i>et al.</i> (2015); Tafidis <i>et al.</i> (2017).
	Proximidade das paradas de ônibus e trem	Midgley (2011)

Dentre as maneiras de reduzir o trânsito das grandes cidades uma opção seria elevar o nível do serviço prestado pelas empresas de transporte público local (Fernandes *et al.*, 2013). Priorizar essa modalidade de deslocamento pode ser visto como uma saída capaz de elevar a mobilidade e, ao mesmo tempo, reduzir o volume de veículos em circulação (Costa *et al.*, 2017). Para facilitar o transporte de ônibus na cidade de Florianópolis a secretaria reivindica a pavimentação de todas as vias de circulação do transporte coletivo, além de solicitar estudos para implantação de vias preferenciais (Barros, 2005)

Outro exemplo, é a cidade de Curitiba que ficou famosa ao combinar o uso do solo com a hierarquia das vias visando atender a demanda do transporte público, quando em 1965 foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). Na época, foi desenvolvido

o plano de transporte de massa da cidade, nomeado de rede de transporte integrado, que promoveu a integração do sistema por meio da infraestrutura de terminais e estações tubo de ônibus (Miranda & Silva, 2012).

Assim, para incentivar o transporte de ônibus torna-se necessário investir em vias e terminais, inclusive intermodais, a fim de promover o uso desta modalidade e elevar o índice de passageiros por quilômetro transportado (Costa *et al.*, 2017). Além desses fatores, Sdoukopoulos *et al.*, (2016) apresentam que as linhas dedicadas e as estações de ônibus são aspectos que contribuem a adequação do transporte público. Em Israel, a implantação de linhas exclusivas de ônibus é considerada como uma das soluções mais efetivas para priorizar o transporte coletivo na cidade (Sdoukopoulos *et al.*, 2016).

### 2.1.2.3 Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário

No que tange ao transporte hidroviário de passageiros, o Quadro 2.5 sintetiza os principais parâmetros da infraestrutura de transporte por hidrovias que influenciam na mobilidade urbana.

**Quadro 2.5:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte hidroviário

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
transporte hidroviário	Vias*	Baldessarini <i>et al.</i> , (2010); Firjan (2017); Silva (2014a, 2014b)
	Estações	Baldessarini <i>et al.</i> , (2010); Firjan (2017); Silva (2014a)
	Terminais	Baldessarini <i>et al.</i> , (2010); Firjan (2017); Silva (2014a, 2014b)
	Atracadouros	Baldessarini <i>et al.</i> , (2010); Silva (2014a)
	Marinas	Silva (2014a)

Nota: \* Consideram-se vias os rios, lagos, mares, oceanos, barragens, diques e eclusas.

Rios, lagos, mares, oceanos, barragens, diques e eclusas são considerados vias desta modalidade de transporte (Silva, 2014a). Enquanto os atracadouros, marinas, terminais e estações flutuantes são os locais onde realizam embarque e desembarque de passageiros, bem como o estacionamento dos barcos (Baldessarini *et al.*, 2010).

Internacionalmente existe transporte de passageiros por hidrovias em diversas metrópoles, são exemplos as cidades de Nova Iorque, Hong Kong, Dubai, Istambul e Sydney. O transporte urbano de passageiros no Brasil está presente majoritariamente em aglomerados urbanos localizados na bacia amazônica ou na orla marítima do sudeste/nordeste do país, podendo ser encontrado nas cidades de Santos, Aracajú, Salvador, Vitória, Belém, Rio Janeiro, Florianópolis, dentre outros (Leite, 2014).

Dentre as cidades brasileiras a região metropolitana do Rio de Janeiro possui transporte hidroviário de passageiros desenvolvido. Atualmente existem quatro linhas hidroviárias, sendo uma de alta capacidade (Praça XV-Praça Araribóia) e outras três de baixa capacidade (Praça XV – Ilha do Governador, Praça XV – Paquetá e Praça XV – Charitas) (Firjan, 2017), que transportam, em média, 22,9 milhões de passageiros por ano e é considerada a maior do país (Leite, 2014). A utilização desta modalidade visa reduzir alguns problemas de mobilidade da região, causados pelo grande número de congestionamentos de veículos (Leite, 2014).

Investir no transporte hidroviário também pode ser uma alternativa para São Paulo. Para isso a cidade deve aproveitar a disponibilidade fluvial proporcionada pelo rio, para assim tentar minimizar os problemas de trânsito. Inclusive existe trabalhos acadêmicos que projetam um sistema de transporte urbano hidroviário de passageiros para reduzir os problemas de lentidão do trânsito paulista (Baldessarini *et al.*, 2010).

#### 2.1.2.4 Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte aéreo

Para analisar o transporte aéreo é necessário considerar a integração da infraestrutura dos complexos aeroportuários com os centros urbanos (Mamede & Alves, 2009). Isso porque não basta chegar ao aeroporto, as pessoas também precisam acessar o sistema de transportes da cidade. Tais aspectos serão abordados nessa dissertação, porém, destaca-se que parâmetros relacionados ao transporte aéreo em si, tais como os voos não são foco deste estudo. Dado que o objetivo desta pesquisa consiste em analisar a mobilidade dos turistas dentro do destino, e não a mobilidade até chegar nesse. Sendo assim, o Quadro 2.6 apresenta os parâmetros de infraestrutura de transporte que estão relacionados à conectividade do aeroporto com o sistema de transporte da cidade.

**Quadro 2.6:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte aéreo

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
Transp. aéreo	Vias de acesso aos aeroportos	Alves & Strambi (2011); Mamede & Alves (2009)
	Terminais de passageiros	Silva (2014a)
	Integração urbana	Alves & Strambi (2011); Mamede & Alves (2009)

O aeroporto precisa estar conectado ao sistema de transportes da cidade, Alves & Strambi (2011) colocam que o acesso direto à região central se dá, muita das vezes, pelo modo ferroviário. O aeroporto de Confins é um exemplo disso, em que a linha verde do metrô, em operação, permite a ligação direta entre o terminal de passageiros e o centro de Belo Horizonte.

Outro exemplo é o aeroporto de Heathrow em Londres que, além possuir metrô com acesso direto ao centro, também está conectado com outras linhas sistema metroviário da cidade o que eleva a sua abrangência e capilaridade (Mamede & Alves, 2009).

### 2.1.2.5 Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário

Em se tratando do transporte não-motorizado, o Quadro 2.7 apresenta os principais parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário.

**Quadro 2.7:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte cicloviário

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
Transporte cicloviário	Extensão das ciclovias	Araújo (2014); Cavalcanti <i>et al.</i> (2017); Chapadeiro (2011); Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Frei (2006); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> (2015); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016); Tafidis <i>et al.</i> (2017).
	Conectividade das ciclovias	Antunes & Cascudo (2016); Chapadeiro (2011); Goletz <i>et al.</i> (2016); Zahran <i>et al.</i> , (2008).
	Conectividade com a rede de transporte público	Silveira (2010).
	Densidade da rede cicloviária	Araújo (2014); Chapadeiro (2011); Tafidis <i>et al.</i> , (2017).
	Qualidade das ciclovias	Araújo (2014); Antunes & Cascudo (2016).
	Estacionamento para bicicletas	Alfonso (2016); Araújo (2014); Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> (2015); Silveira (2010); Tafidis <i>et al.</i> (2017).
	Estações de compartilhamento de bicicletas	Alfonso <i>et al.</i> (2016); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).

Araújo (2014), Costa (2008, 2016a), Sdoukopoulos *et al.* (2016, 2017), Midgley (2014), Wardlawn (2014) analisam o uso de bicicletas sob a perspectiva da mobilidade. Na região central de Paris esta modalidade de transporte tornou-se uma das principais formas de locomoção na região, resultado do sistema de bicicletas compartilhadas (*Velib'*) que é uma opção de baixo custo, com flexibilidade e que não exige a posse do meio de locomoção (Goletz *et al.*, 2016).

Para incentivar o uso da bicicleta as ciclovias precisam estar conectadas uma as outras, bem como aos pontos de interesse da cidade (Goletz *et al.*, 2016; Zahran *et al.*, 2008), ademais deve haver infraestrutura nas cidades para estacioná-las (bicicletários) (Alfonso *et al.*, 2016; Costa *et al.*, 2007; Costa, 2008; Miranda & Silva, 2012; Silva *et al.*, 2015; Tafidis *et al.*, 2017). Fora isso, aspectos como distância entre os pontos de interesse e características do ambiente influenciam a utilização desta modalidade de transporte (Zahran *et al.*, 2008).



Vale destacar que a solução para a utilização das bicicletas não está resumida à simples construção de ciclovias, a integração com a rede transportes envolve diversas outras infraestruturas, tais como vias de tráfego compartilhado, ciclo faixas, estacionamentos para bicicletas (bicicletários) e demais facilidades para proporcionar a integração com toda a rede de transportes da cidade (Chapadeiro, 2011).

A integração intermodal diz respeito à utilização de dois ou mais modais de transporte durante um deslocamento. A integração da bicicleta com o transporte público pode ser proporcionada de duas maneiras distintas. A primeira compreende a possibilidade de levar a bicicleta dentro dos veículos de transporte público, seja, trens, ônibus, metrô, barcas, dentre outros. Enquanto, a segunda possibilidade exige a presença de bicicletários dentro ou nas proximidades das estações de transporte público (Silveira, 2010).

Sobre a relação entre infraestrutura e segurança, sabe-se que o controle de velocidade é crítico para reduzir a severidade das colisões entre bicicletas e veículos. Assim, as autoridades devem optar por separar o tráfego de veículos e bicicletas em locais onde velocidade não pode ser reduzida ou em regiões de densidade elevada. Sendo que, a separação do tráfego exige cuidados com os pontos de cruzamento, onde o risco de acidentes será maior (Wardlaw, 2014).

Apesar da literatura apontar os aspectos de infraestrutura que contribuem para incentivar esta modalidade de transporte no Brasil é comum encontrar falhas nas ciclovias, que vão desde falta de conectividade até questões relacionadas com “inadequação da sinalização das ciclovias, problemas de drenagem, iluminação das vias ciclo viáveis comprometida pela ausência de manutenção, mobiliário urbano danificado, ausência de estacionamento para bicicleta e graves problemas de pavimentação” (Antunes & Cascudo, 2016, p.14), que acabam por dificultar a sua utilização.

#### **2.1.2.6 Parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte a pé**

Acerca da mobilidade dos pedestres, o Quadro 2.8 apresenta os principais parâmetros de infraestrutura identificados na literatura acadêmica.

**Quadro 2.8:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria transporte a pé

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
Transporte a pé	Vias com calçadas	Cavalcanti <i>et al.</i> (2017); Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Midgley (2011); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> , (2015); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).
	Extensão das vias para pedestres	Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> (2015); Tafidis <i>et al.</i> (2017).
	Diversidade de rotas para pedestres	Rodrigues (2013); Tafidis <i>et al.</i> , (2017).
	Conectividade das vias	Rodrigues (2013)
	Largura das calçadas	Frei (2006).
	Qualidade das calçadas	Costa (2016a); Daros (2000); Midgley (2011); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016); Seabra (2014).
	Disponibilidade de cruzamentos/Travessias para pedestres	Midgley (2011).
	Zonas de pedestres*	Midgley (2011); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).

Nota: \* Existência de ruas completamente ou parcialmente fechadas ao tráfego motorizado

A mobilidade dos pedestres tem sido prejudicada com a expansão das cidades uma vez que a atenção do poder público geralmente é dada aos veículos particulares. Para estimular a caminhabilidade, apenas reduzir o número de veículos não é suficiente, é importante compreender a estrutura urbana local e projetar um ambiente que incentive este tipo de deslocamento (Rodrigues, 2013).

Dentre as infraestruturas para pedestres que encorajam a caminhabilidade nas áreas centrais das cidades destacam-se, calçadas largas e faixas de pedestres conservadas, passarelas, moderadores de tráfego, além das zonas de pedestres que compreendem as vias completamente ou parcialmente fechadas ao tráfego de veículos. Fora isso, a iluminação pública proporciona segurança e conforto às pessoas durante o percurso (Daros, 2000; Midgley, 2011; Sdoukopoulos *et al.*, 2017; Seabra, 2014).

Ao passo que, a presença de árvores e plantas criam um ambiente atraente e reduzem a sensação de calor durante os períodos mais quentes do ano (Sdoukopoulos *et al.*, 2016). Outro fator que estimula o andar a pé é a variedade de opções de roteiros entre dois pontos, o que eleva o número de alternativas e promove flexibilidade para execução do trajeto. Destaca-se também que a elevada densidade de atividades, juntamente com a conectividade e continuidade das vias no espaço urbano, facilitam esta forma de deslocamento (Rodrigues, 2013). Por último, é essencial que o “andar a pé” permita a integração ao sistema de transporte urbano (Seabra, 2014; Sdoukopoulos *et al.*, 2016), exigindo com que tais infraestruturas estejam adequadas e conectadas para garantir níveis satisfatórios de mobilidade.

Diversas variáveis estão envolvidas na mobilidade urbana, tais como as políticas de trânsito, transporte e desenvolvimento urbano. Embora os problemas decorrentes da mobilidade se aparentem complexos, na visão de Kneib (2012) trata-se de uma solução simples: priorizar o transporte coletivo e não motorizado. Infelizmente, promover essa inversão da atual matriz de transporte da maioria das cidades envolve a quebra de paradigmas, se tornando esse o verdadeiro desafio da mobilidade urbana. Portanto, antes de mais nada, é necessário romper com a cultura de valorização do uso do automóvel e, posteriormente, implementar projetos de infraestrutura que valorizem e privilegiem os modos coletivos e não motorizados.

### 2.1.2.7 Outros parâmetros de infraestrutura de transporte

O Quadro 2.9 destaca outros três parâmetros da infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade urbana.

**Quadro 2.9:** Parâmetros de infraestrutura de transporte – categoria outros

Categoria	Parâmetro	Autores e ano
Outros	Terminais intermodais	Cavalcanti <i>et al.</i> (2017); Costa <i>et al.</i> (2007, 2017); Costa (2008); Maia (2013); Miranda & Silva (2012); Pontes (2010); Silva <i>et al.</i> , (2015); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).
	Sinalização viária	Antunes & Cascudo (2016); Costa <i>et al.</i> (2007); Costa (2008); Frei (2006); Miranda & Silva (2012); Silva <i>et al.</i> , (2015); Midgley (2011).
	Iluminação	Antunes & Cascudo (2016); Daros (2000); Midgley (2011); Sdoukopoulos <i>et al.</i> (2016).

Martinz (2015) a coloca a intermodalidade como sendo o principal aspecto a ser avaliado em relação aos deslocamentos das pessoas. É essencial que os diversos modos de transporte estejam conectados, principalmente no caso das metrópoles turísticas, onde o sistema de transporte tende a ser mais desenvolvido, com presença de aeroportos, trem, metrô, VLTs, e sistemas de ônibus (Albalade & Bel, 2010). Isso porque a simples disponibilização dessas modalidades não é suficiente, e faz-se necessário presença de infraestruturas, tais como terminais intermodais, que possibilitem a integração entre as diferentes opções de transporte (Ministério das Cidades, 2005a, 2005b), o que tende a facilitar os deslocamentos das pessoas e, conseqüentemente, elevar a mobilidade dos usuários (Alves, 2014).

Outro aspecto refere-se à sinalização de transportes. Essa é uma das maneiras para oferecer informações a motoristas, ciclistas e pedestres, além de estar relacionado com a segurança de transporte. Sousa (2012) destaca, por exemplo, a importância de sinalizar para os demais modos

de transporte que existe presença de ciclistas na área. Enquanto ITDP (2016) complementa que cicloviárias e ciclo faixas devem ser sinalizadas por meio da pintura na pavimentação.

Por último, a iluminação pública é considerada um fator fundamental para garantir a segurança e conforto das pessoas (Antunes & Cascudo, 2016; Daros, 2000), como exemplo destaca-se o caso da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, que ao intensificar a iluminação nas faixas de pedestres, reduziu as invasões dos motoristas e elevou a segurança dos pedestres. Ademais, a iluminação adequada reduz a probabilidade de assaltos ou abordagens repentinas (Daros, 2000).

### **2.1.3 Considerações sobre as pesquisas analisadas**

No geral, as pesquisas sobre mobilidade urbana da área de transportes estão baseadas na construção e/ou aplicação de modelos matemáticos, que permitem mensurar o grau de mobilidade das cidades. Ademais, alguns estudos analisam a mobilidade de forma mais ampla do que a presente dissertação, abordando não somente questões relacionadas à infraestrutura de transporte, mas também aspectos políticos e ambientais, bem como questões relacionadas ao planejamento integrado, tráfego e circulação urbana, dentre outros. Todavia, o escopo maior, faz com que os aspectos relacionados à infraestrutura de transporte não sejam tão detalhados.

Além disso, verificou-se que são raros os trabalhos de mobilidade pertencentes à área de transportes que avaliam esse fenômeno sob a perspectiva dos turistas. A maioria deles analisa a mobilidade de uma cidade, sem considerar as especificidades dos deslocamentos dos visitantes. Assim, para subsidiar esta pesquisa, bem como para minimizar esta lacuna de pesquisa, a presente dissertação visa analisar a mobilidade urbana sob a perspectiva dos turistas. E para isso foi necessário criar a seção posterior, que busca trabalhos de outros campos do conhecimento, principalmente da área de turismo, para tentar compreender as especificidades relacionadas com a mobilidade dos visitantes.

Por fim, destaca-se que esta seção, juntamente com a segunda parte da revisão da literatura, buscou identificar quais são as infraestruturas de transporte que influenciam na modalidade. De forma que tais achados serviram para subsidiar as etapas posteriores de execução desta dissertação.

## **2.2 TURISMO E A RELAÇÃO COM MOBILIDADE URBANA E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE**

Um dos conceitos de “turismo” mais utilizados para embasar as pesquisas na área (Allis, 2016) provém da definição disseminada pela Organização Mundial do Turismo (OMT) nos seguintes termos:

O turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas a lugares diferentes a seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com a finalidade de lazer, negócios ou outras (OMT, 2001, p.38).

A definição supracitada destaca que o turismo acontece apenas quando o indivíduo deixa seu entorno habitual, também denominado local de origem, e se desloca para um outro ponto que não faz parte de seu ambiente cotidiano, intitulado destino turístico (Lohmann & Duval, 2011). Em outras palavras, esse entendimento de turismo está alicerçado em aspectos espaciais, além de estar relacionado com contrastes escalares, o que abre espaço para a conexão com as questões da mobilidade (Allis, 2016).

A definição da OMT é utilizada com frequência em análises econômicas, uma vez a perspectiva espacial adotada diferencia de forma muito clara as atividades de “turismo” e “lazer”. O morador da cidade embora realize atividades semelhantes não é entendido como turista, mas sim como um indivíduo em seus momentos de lazer. Em essência, o turismo é uma atividade realizada por forasteiros que, por estarem em viagem, utilizam os serviços de transporte, hospedagem e alimentação (Allis, 2016). Assim “nem toda viagem é um meio de deslocamento turístico” (Lohmann, 2005, p.643) como por exemplo o deslocamento de pessoas em transportes públicos no interior de seus espaços habituais de convívio (Lohmann, 2002). Da mesma forma que, “nem todo passageiro é um viajante” (Lohmann, 2005, p.644), com isso, o transporte voltado para o turismo pode ser considerado um subproduto do sistema de transporte.

Vale destacar que os deslocamentos no interior dos destinos turísticos são influenciados pelas características da localidade, onde destacam-se os elementos do sistema de transportes, assim como pelos aspectos da morfologia geográfica que, por sua vez, estão relacionadas com o nível de concentração dos atrativos e a natureza do ambiente (Lohmann & Nguyen, 2011). Em outras palavras, as destinações ofertam atrações e serviços turísticos, que podem estar espalhadas em diferentes zonas urbanas, assim a escolha acerca de quais locais visitar é influenciada tanto pela localização das atrações quanto pelo transporte ofertado na região, o que está relacionado com o conceito e avaliação da mobilidade (Bifulco & Leone, 2014).

A diferença entre transporte e mobilidade (definição mais ampla) está na forma com que o conceito de “viagem” é analisado. Para a mobilidade a viagem compreende uma atividade de valor (Banister, 2008) e não um tempo morto a ser minimizado, como é encarado o transporte (Sheller; Urry, 2006). Dentro das ciências sociais fala-se do novo paradigma da mobilidade (*New Mobilities Paradigm*), visão mais crítica e humanística, que amplia a visão dos transportes e da mobilidade à medida que analisam não apenas o movimento de bens e pessoas, mas também o de ideias, além de avaliar as implicações sociais deles decorrentes, ou seja, analisam as interações físicas, materiais, humanas e tecnológicas relacionadas ao fenômeno (Sheller & Urry, 2005). Para essa nova abordagem, analisar a mobilidade apenas sob a perspectiva dos transportes, embora válido, não é suficiente para captar toda a multiplicidade e riqueza do fenômeno turístico. Isso porque o turismo é móvel em sua essência e relaciona-se com o fenômeno multifacetado na movimentação humana, em suas mais diversas formas (Allis, 2016).

O conceito de mobilidade está intrinsecamente relacionado com a noção de movimento. Dado que o transporte urbano é o conjunto de modos e serviços responsáveis pelo deslocamento das pessoas, e que a mobilidade pode ser entendida como a facilidade para se mover e ser movido, pode-se afirmar que sem transporte e mobilidade não há turismo (Albalate & Bel, 2010; Brasil, 2012; Lohmann, 2005; Tosta & Kunz, 2014). E para que o transporte exerça o seu papel, antes de mais nada, é necessário que exista infraestrutura disponível (Albalate & Bel, 2010). Tanto é que sua eventual ausência se torna um fator limitante para várias atividades, inclusive o turismo (Martinz, 2015).

A infraestrutura de transporte é a base para a execução dos serviços de transporte (Khadaroo & Seetanah, 2008) e geralmente não existe distinção entre aquela utilizada por visitantes e residentes. Com isso, a configuração da infraestrutura e da rede de transporte influencia tanto a vida cotidiana dos moradores locais, quanto a experiência turística dos turistas que dela fazem uso (Oliveira, 2011). Diferentes pesquisas reconhecem a importância da provisão dessa infraestrutura, sendo considerada o componente essencial para o deslocamento dos turistas (Albalate & Bel, 2010), para o desenvolvimento do turismo (Sebrae, 2014) e para atratividade do destino (Khadaroo & Seetanah, 2007, 2008; Łapko, 2014; Silva, 2014a; Li *et al.*, 2015; Prideaux, 2000; Sarma, 2003).

Diversas pesquisas avaliam aspectos da mobilidade urbana e/ou da infraestrutura de transporte em cidades turísticas, dos quais Dias *et al.* (2014) e Oliveira (2011) analisam cidades brasileiras,

enquanto Kantawateera *et al.* (2015), Kinsella & Caulfield (2011), Łapko (2014), Oliveira (2011) e Sakolnakorn *et al.* (2013) realizam estudos em outras regiões do mundo. O Quadro 2.10 apresenta o foco de análise em cada uma dessas pesquisas.

**Quadro 2.10:** Estudos de turismo que abordaram aspectos de mobilidade e/ou infraestrutura de transporte

Autor e data	Local estudado	Objetivo da pesquisa
Dias <i>et al.</i> (2014)	Tiradentes (Brasil)	Realizar um diagnóstico do plano de mobilidade de Tiradentes a fim de encontrar as deficiências e potencialidades da cidade.
Kantawateera <i>et al.</i> (2015)	Khon Kaen (Tailândia)	Apresentar os problemas de turismo em Khon Kaen e fornecer um guia para desenvolver a indústria turística do local.
Kinsella & Caulfield (2011)	Dublin (Irlanda)	Examinar as percepções dos visitantes em relação a qualidade e facilidade para utilizar o transporte público de Dublin.
Łapko (2014)	Szczecin (Polônia)	Analisar o turismo urbano em Szczecin em termos de seu impacto no funcionamento da cidade, especialmente em relação ao sistema de transporte público e ao fornecimento de bens no espaço turístico urbano.
Oliveira (2011)	Niterói (Brasil) e Málaga (Espanha)	Apontar falhas e sugerir soluções para a infraestrutura das dos totens informativos nos pontos de parada de ônibus, por meio da análise comparativa entre as cidades de Niterói e Málaga .
Sakolnakorn <i>et al.</i> (2013)	Phuket (Tailândia)	Estudar os problemas, ameaças, bem como os fatores que afetam as diretrizes para conservação e promoção do turismo sustentável em Phuket, Além de avaliar as diretrizes políticas para o desenvolvimento do turismo no local.

Em suma, vale destacar que essas pesquisas não desenvolvem modelos ou conclusões generalizáveis para avaliação da mobilidade e/ou infraestrutura de transporte urbano. Metodologicamente os trabalhos realizam apenas estudos de caso. Essa ferramenta até pode proporcionar *insights* para trabalhos futuros, porém os resultados encontrados ficam restritos às localidades analisadas, sem possibilidade de generalizações.

Para melhor subsidiar as etapas subsequentes desta pesquisa, os parâmetros da infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade do turista, de acordo com os achados de diversos trabalhos da literatura acadêmica da área de turismo estão sintetizados Quadro 2.11. Enquanto, o papel de cada um deles para a mobilidade dos visitantes é discutido na sequência do texto.

**Quadro 2.11:** Parâmetros da infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade do turista

Modo de Transporte	Infraestrutura de Transporte	Autor (ano)
Transporte por automóvel	- Extensão das Vias	Barros (2005); Dias <i>et al.</i> (2014); Hannam <i>et al.</i> (2014).
	- Largura das vias	Dias <i>et al.</i> (2014); Łapko (2014); Sakolnakorn <i>et al.</i> (2013).
	- Qualidade das vias	Łapko (2014).
	- Conectividade das vias aos atrativos turísticos	Sakolnakorn <i>et al.</i> , 2013
	- Qtd. de estacionamentos suficientes	Dias <i>et al.</i> (2014); Hannam <i>et al.</i> (2014); Łapko (2014).
	- Estacionamento nas atrações turísticas	Sakolnakorn <i>et al.</i> (2013).
Transporte coletivo	- Sinalização rodoviária	Dias <i>et al.</i> (2014).
	- Qualidade das vias destinadas ao transporte coletivo	Martinz (2015).
	- Paradas de ônibus/ trem/ metrô convenientemente localizadas	Dias <i>et al.</i> (2014), Kantawateera <i>et al.</i> (2015); Le-Klähn <i>et al.</i> (2014); Oliveira (2011); Yeung, (2008).
	- Conectividade do transporte público	Kantawateera <i>et al.</i> (2015); Yeung, (2008).
	- Monitores de tempo real nos pontos de transporte público	Kinsella & Caulfield (2011).
	- Informações nas paradas de ônibus	Le-Klähn <i>et al.</i> (2014); Oliveira (2011); Kinsella & Caulfield (2011); Simon <i>et al.</i> (2014).
Transporte aéreo	- Conectividade do aeroporto com o transporte coletivo	Fernandes <i>et al.</i> (2013); Kantawateera <i>et al.</i> (2015); Lohmann <i>et al.</i> (2013); Martinz (2015); Simon <i>et al.</i> (2014).
Transporte turístico	- Conectividade dos pontos de parada aos atrativos e serviços turísticos	Fernandes <i>et al.</i> , 2013
Transporte hidroviário	- Infraestrutura portuária e/ou hidroviária	Barros (2005).
Transporte cicloviário	- Extensão das ciclovias	Gössling (2013).
	- Largura das ciclovias	Gössling (2013).
	- Estacionamento de bicicletas	Castañon (2008); Gössling (2013); Randriamanamihaga <i>et al.</i> (2014).
	- Proximidade dos estacionamentos com estações de transporte público	Castañon (2008); Randriamanamihaga <i>et al.</i> (2014).
Transporte a pé	- Conectividade das ciclovias	Goletz <i>et al.</i> (2016).
	- Qualidade das calçadas	Vieira & Marastoni (2013).
	- Largura das calçadas	Dias <i>et al.</i> (2014).
Outros	- Zonas de pedestres	Dias <i>et al.</i> (2014).
	- Conectividade entre as infraestruturas de diferentes modos de transporte	Castañon, 2008; Goletz <i>et al.</i> (2016).
	- Sinalização turística	Barros (2005); Cavalcanti & Lima (2013).
	- Acesso aos mirantes	Brasil (2014b)

As atividades turísticas geralmente estão localizadas nos centros urbanos e estes, na maioria das vezes, cobrem os bairros com monumentos históricos, instalações culturais e atratividades turísticas (Dias *et al.*, 2014; Łapko, 2014), bem como as principais funções da cidade das quais se destacam as instalações comerciais, administrativas além dos serviços de transporte e hospedagem (Kurek, 2011 apud Łapko, 2014). Como exemplo, tem-se Tiradentes, MG, cidade no qual o fluxo de turistas se concentra no centro histórico e onde também fica localizado a maioria dos atrativos turísticos (Dias *et al.*, 2014).

Quanto aos aspectos referentes ao modo motorizado individual, Hannam *et al.* (2014) destacam que o automóvel proporciona maior mobilidade e autonomia se comparado com o transporte



público, já que o último possui rotas e horários fixos. Porém os autores ressaltam que a autonomia do carro não é total, uma vez que depende da infraestrutura disponível, tais como vias e locais de estacionamento. Em outras palavras, a ausência de infraestrutura dificulta a mobilidade dos turistas no interior dos destinos.

Por outro lado, para prover maior nível de mobilidade não basta a mera existência das infraestruturas, essas precisam estar adequadas às necessidades locais. Por exemplo, as vias estreitas em Phuket (Tailândia) geram externalidades negativas para o trânsito local, como congestionamentos em horários de pico. Isso influencia negativamente o turismo da região (Sakolnakorn *et al.*, 2013).

Ademais, vale destacar que a realização de grandes eventos atrai elevado montante de pessoas e por esse motivo as cidades devem se preparar para esses períodos. Em 2013 Szczecin, na Polônia, recebeu grande quantidade de turistas durante a realização de um festival. A cidade se preparou inserindo novos locais de estacionamento e realizando o sistema de “*park and ride*”. Mesmo assim, a quantidade criada não atendeu a demanda. Tanto é verdade que os participantes relataram que uma das fraquezas do evento foi o número insuficiente de vagas de estacionamento (Łapko, 2014).

Em relação à utilização do transporte público coletivo um estudo realizado em Dublin constatou que os residentes estão preocupados com frequência, pontualidade e tempo de espera para utilizar essa forma de deslocamento, enquanto para os recém-chegados na localidade o fator mais importante é a provisão de informação. Assim, para elevar a satisfação dos turistas com o transporte público é relevante facilitar a obtenção de informação. Para isso é necessário ampliar o rol de informações aos turistas, como a instalação de monitores de tempo real, mapas e informações relevantes sobre o transporte público (Kinsella & Caulfield, 2011).

Para facilitar o acesso a informação em Málaga, na Espanha, os pontos de parada são equipados com totens que contêm (i) dados de todas as linhas do local; (ii) informativo sobre o itinerário, as paradas, a frequência e o horário de cada linha; (iii) mapa da região destacando os pontos de interesse turístico; (iv) quadro com o valor da tarifa vigente, locais de venda, bem como informações para aquisição dos cartões de ônibus. Isso o que facilita a locomoção dos turistas, bem como dos residentes que dela fazem uso (Oliveira, 2011).

Quanto às cidades brasileiras, em Niterói são raros os casos em que os totens dos pontos de ônibus com as informações supracitadas. Muitos estão vazios ou servem apenas para uso

publicitário, enquanto outros sofreram algum tipo de depredação (Oliveira, 2011). Situação semelhante também é encontrada em Caxias do Sul: na cidade não existe placas que informam as linhas de ônibus que atendem o ponto de parada (Simon *et al.*, 2014). Por outro lado, em outras localidades a situação é diferente. Em Curitiba, os pontos de ônibus possuem mapas com os nomes das ruas e atrativos turísticos, essas informações disponíveis no mobiliário urbano facilitam a localização dos atrativos turísticos por parte do visitante (Fernandes *et al.*, 2013).

Além disso chama-se a atenção para a qualidade das vias “um ônibus excelente numa estrada péssima não oferece um transporte adequado” (Martinz, 2015, p.21), o que desfavorece a mobilidade do turista. Outros aspectos também são abordados na literatura acadêmica, Le-Klähn *et al.* (2014) destacam que as paradas de ônibus e metrô devem, antes de mais nada, estar bem localizadas para os turistas e residentes, sendo este um fator crucial para incentivar seu uso. No caso dos turistas é necessário que os itinerários cubram os principais atrativos e serviços turísticos da localidade (Ho & Mulley, 2013; Kantawateera *et al.*, 2015; Le-Klähn *et al.*, 2014).

A Disney de Hong Kong, na China, é um excelente exemplo de conectividade do transporte público até o ponto de interesse turístico. Foi criada uma extensão da linha da linha de metrô da cidade para atender as necessidades dos visitantes. Mesmo estando deslocado do centro urbano o parque está conectado com a rede de transporte público local, tanto que não por acaso grande parte dos turistas chegam ao local utilizando o sistema de metrô da cidade (Yeung, 2008). Porém isto não é realidade em muitos destinos e isso pode ser considerado uma lacuna de mercado que abre espaço para as empresas turísticas, incentivando-as a ofertar serviços, tais como os ônibus turísticos que tentam suprir a necessidade dos turistas. No geral, esses seguem rotas pré-definidas e com pontos de parada nas proximidades das atrações turísticas (Barros, 2005; Lew & McKercher, 2006).

Em Khon Kaen, Tailândia, o transporte público não cobre as áreas de interesse turístico. A cidade possui sistema de metrô, porém a rede possui poucas linhas e locomotivas, deixando a conectividade deficiente. Além disso o sistema de ônibus não abrange o centro da cidade, local em que fica concentrado o fluxo de turistas. Por fim, os autores atentam para a necessidade de desenvolver um sistema de transporte público que ligue tanto o aeroporto ao centro da cidade quanto cubram as atrações turísticas, somente assim os turistas poderão acessar os pontos de interesse sem depender do transporte privado (Kantawateera *et al.*, 2015).

Quanto à conectividade do aeroporto ao sistema de transporte público, destaca-se o caso de Curitiba. A cidade possui a Linha Aeroporto à região central da cidade, dentre os pontos de parada destacam-se a principal região hoteleira, a Rodoferroviária, o Shopping Estação, além de parar em alguns atrativos turísticos, tais como a biblioteca pública e o Teatro Guaira (Curitiba, 2017; Fernandes *et al.*, 2013, Miranda, 2010; URBS, 2017). Essa iniciativa proporciona qualidade e comodidade nos deslocamentos dos turistas e sem necessidade de utilizar veículo particular, o que também contribui para redução do tráfego de veículos na cidade (Fernandes *et al.*, 2013).

Por outro lado, em São Luis, MA, o turista encontra pouca conectividade do aeroporto ao sistema de transportes da cidade. A rede de ônibus no local é deficiente, existe apenas uma linha que atende ao aeroporto, porém sua frequência é baixa e o roteiro é pouco atrativo aos visitantes. De forma que, na prática, os turistas possuem apenas duas opções: o táxi ou o aluguel de carro (Martins, 2005).

Em Curitiba, além da Linha Aeroporto existe a Linha Turismo, que possui um percurso de 45km, com 24 pontos de parada e que cobrem os principais atrativos turísticos da cidade. De forma que a proximidade dos pontos de embarque e desembarque em relação aos pontos de interesse da cidade, facilita a mobilidade do turista, o que estimula sua utilização por parte dos turistas (Fernandes *et al.*, 2013).

O transporte aquaviário urbano mundial surgiu nas gôndolas de Veneza (Baldessarini *et al.*, 2010) que hoje são consideradas transporte turístico e representam a própria atração turística da cidade (Lohmann, 2005; Page, 2001). Além disso, Veneza possui o Vaporetto que é o transporte urbano aquaviário regular do local e que conta com embarcações e estações flutuantes (Baldessarini *et al.*, 2010). A cidade de Londres também oferta esse tipo de serviço em seus canais. Ademais, os serviços de táxi fluvial estão disponíveis em Nova York, na Nova Zelândia e na foz do rio Paraná na Argentina.

Porém, no Brasil, esta modalidade de transporte é inexpressiva para realização dos deslocamentos de turistas. Dentre as razões que contribuem para este cenário destacam-se a falta de infraestrutura adequada, ausência de planejamento efetivo e pouco investimento no setor. A região amazônica é uma das poucas regiões do país onde a utilização do transporte hidroviário urbano é maior na matriz modal da localidade (Silva, 2014b). Em menor escala,

essa modalidade de transporte também está disponível nas cidades de Florianópolis (SC), Rio de Janeiro (RJ), Niterói (RJ), Balsas (MA).

No interior das destinações, o transporte cicloviário, também pode ser outra opção de deslocamento para os turistas. Como referência tem-se a cidade de Copenhague, conhecida como “capital da bicicleta” e considerada uma das melhores cidades no mundo para utilizar esta modalidade de transporte. O município possui mais de 40km de ciclovias e outros 60-70km que estão em fase de projeto. Em alguns locais, os estacionamentos de carros foram reduzidos para dar espaço as ciclovias em vias importantes. Em trechos de maior movimento foram alargados para ajustar ao fluxo. Sendo que os turistas se envolvem com a possibilidade de conhecer a cidade por este meio e, assim, se aproximarem a realidade dos residentes (Gössling, 2013).

O transporte cicloviário é indicado principalmente para deslocamentos de curta distância. No caso de cidades turísticas pode ser instalado o sistema de bicicletas compartilhadas, dessa forma o visitante consegue se movimentar sem precisar da posse do veículo. Em Barcelona essas estações estão localizadas nas proximidades das estações de ônibus, bondes, trens, metrô, ou em locais com grande deslocamento de pedestres (Castañon, 2008). Semelhantemente, as estações de aluguel de bicicletas (*Velib'*), em Paris, são maiores e mais numerosas ao redor dos principais pontos de metrô. Sem contar que a maioria delas estão concentradas na região central, onde fica localizado a maioria dos pontos turísticos e o centro comercial da cidade (Randriamanamihaga *et al.*, 2014).

Em Aracajú, SE, existe o *Caju Bike* que é o sistema de bicicletas compartilhadas da cidade, tal sistema é apontado como uma alternativa para promover a mobilidade sustentável da região e utilizado inclusive para fins turísticos. Assim o turista adquire contato mais intenso com a cidade, em contar que esta forma de deslocamento pode ser utilizada nos passeios receptivos e “*city tours*” (Campos *et al.*, 2016)

Porém outros aspectos infraestruturas são importantes. Interrupções no fluxo de viagem, descontinuidades da via, pontos de conflito e falta de segurança desestimulam o uso desta modalidade de transporte (Gössling, 2013). Isso acontece em Santiago, embora a cidade possua ciclovias, muitas delas são desconectadas influenciando negativamente a mobilidade dos usuários (Goletz *et al.*, 2016).

Além do transporte cicloviário, boa parte dos deslocamentos de curta distância são realizados a pé. Entre 2001 e 2010, a caminhada no centro de Paris aumentou e tornou-se a principal forma de movimentação em termos de viagens diárias (Goletz *et al.*, 2016). Porém para incentivar caminhabilidade é necessário que a infraestrutura do local seja adequada. As calçadas devem atender às necessidades dos turistas, de forma a garantir a segurança e autonomia dos mesmos. Fatores esses que influenciam mobilidade do turista e a atratividade da destinação turística (Viera & Morastoni, 2013).

No Brasil, a situação das calçadas de Tiradentes (MG) é precária e dificulta a circulação de pedestres. A maioria delas possui menos de um metro de largura, ou seja, sem espaço suficiente para garantir a segurança dos transeuntes. Enquanto outros trechos são marcados por falta de manutenção. Para incentivar a circulação de pedestres no centro histórico da cidade Dias *et al.* (2014) propõe que as vias se tornem uma extensão das calçadas, em outras palavras, poderiam ser criadas zonas de pedestres com ruas completamente, ou parcialmente, fechadas ao tráfego motorizado (Midgley, 2011; Sdoukopoulos *et al.*, 2016).

Para visitar atrações ou aproveitar o seu tempo livre, os turistas têm necessidades de mobilidade. Vale destacar que muitos deslocamentos envolvem certo grau de intermodalidade isso porque a combinação de opções de transporte, sejam elas públicas ou privadas, tendem a facilitar a mobilidade dentro do destino, como é o caso dos terminais intermodais (Castañon, 2008; Goletz *et al.*, 2016).

Outro aspecto que vale a pena ser considerado é a qualidade de acesso aos mirantes. Esses são locais que oferecem uma vista privilegiada da localidade e costumam ser ponto de interesse turístico. Tais locais precisam estar conectados com o sistema de transportes da cidade, para que os visitantes consigam, assim, visitar estes locais de interesse. O Mirante Morro da Cruz de Florianópolis, por exemplo, possui inclusive estacionamento gratuito (Brasil, 2014b).

Além disso, a sinalização turística é considerada um dos elementos críticos de sucesso das destinações, dado que o local deve favorecer a execução das atividades turísticas. Esse tipo de informação faz com o turista saiba onde ir, minimiza seu tempo de traslado, reduz a probabilidade de se perder, facilitando sua mobilidade e fazendo com que o visitante se sinta bem recebido e acolhido (Cavalcanti & Lima, 2013). Apesar disso, uma pesquisa realizada em Florianópolis aponta que a sinalização turística da cidade não abrange todos locais onde existe fluxo de visitantes, o que isso dificulta a mobilidade dos mesmos (Barros, 2005).

Ressalta-se que além das necessidades de transporte dos residentes, as atividades e demandas turísticas também influenciam a configuração do sistema de transporte do destino turístico (García-Almeida & Klassen, 2017). É papel do poder público implementar infraestruturas de qualidade que atendam a população residente, e que também sejam adequadas ao turismo, uma vez que o transporte público é utilizado cada vez mais pelos turistas (Oliveira, 2011; Suza *et al.*, 2015).

### **2.2.1 Considerações sobre as pesquisas analisadas**

Em suma, diversas pesquisas reconhecem que a infraestrutura de transporte influencia a mobilidade do turista (Fernandes, 2013; Fernandes *et al.*, 2013; Ferrari & Pires, 2011; França-Júnior, 2014; Martinz, 2015; Oliveira, 2011; Shibaki, 2013; Vieira & Marastoni, 2013), porém a maioria dos estudos pesquisados não que especificam quais são elas, ou abordam apenas um ou outro aspecto. Isso pode ser explicado pelo fato dos trabalhos de turismo não estarem focados na análise da infraestrutura. Essa foi uma das lacunas encontradas e que esta dissertação, tenta de alguma forma, contribuir para minimizar esta deficiência.

Ademais, destaca-se que a maioria das pesquisas não avaliam o deslocamento do turista como um todo, no geral a análise do fenômeno fica restrita apenas a uma ou outra modalidade de transporte. Fernandes *et al.* (2013) analisa apenas as infraestruturas relacionadas ao transporte coletivo. Para o autor os pontos de parada precisam cobrir os principais atrativos turísticos, assim como, a rede de transporte público deve estar conectada ao aeroporto e rodoviária da localidade. Ainda mais restrito, Oliveira (2011) avalia somente aspectos relacionados à infraestrutura dos pontos de parada de ônibus. Enquanto Gössling (2013) se preocupa em analisar o transporte cicloviário e discute sobre a extensão e largura das ciclovias, bem como debate sobre localização dos estacionamentos e estações de bicicletas compartilhadas. Essa dissertação, visa antes de mais nada, analisar a mobilidade do turista como um todo sob a perspectiva da infraestrutura de transporte necessária para a execução dos deslocamentos, o que também irá contribuir para a discussão acadêmica da temática.

Devido às restrições acima apresentadas foi necessário realizar uma ampla pesquisa bibliográfica, sendo uma primeira focada nas pesquisas da área de transportes e a segunda na área de turismo. Somente após compilar os achados de ambos campos do conhecimento foi possível identificar como e quais infraestruturas de transportes podem influenciar a mobilidade

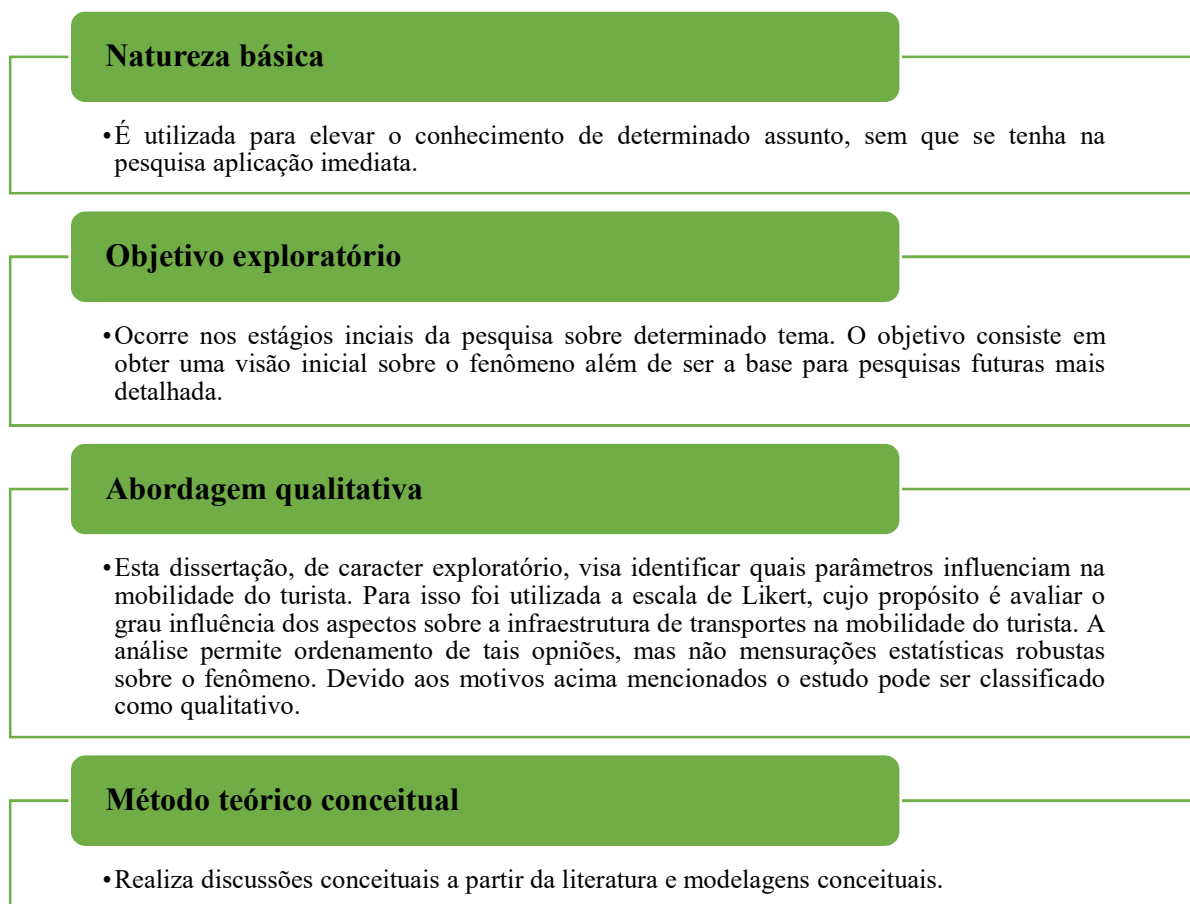
do turista no destino turístico. Tudo isso para subsidiar as etapas posteriores de execução desta pesquisa, que consiste na sistematização dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista, que posteriormente serão validadas e ponderadas pelos especialistas.

### 3 METODOLOGIA

Este capítulo está dividido em duas partes principais. A primeira apresenta a classificação metodológica da dissertação, enquanto a segunda explica cada uma das etapas realizadas para a execução desta pesquisa.

#### 3.1 CLASSIFICAÇÃO METODOLÓGICA

Quanto à classificação metodológica, Miguel (2012) destaca a importância do seu enquadramento conforme a natureza, o objetivo, a abordagem e o método a ser utilizado. Esta dissertação é do tipo básica, com objetivo exploratório, abordagem qualitativa, método teórico conceitual conforme justificado na Figura 3.1.



**Figura 3.1:** Enquadramento metodológico da dissertação

Fonte: Adaptado de Miguel (2012)

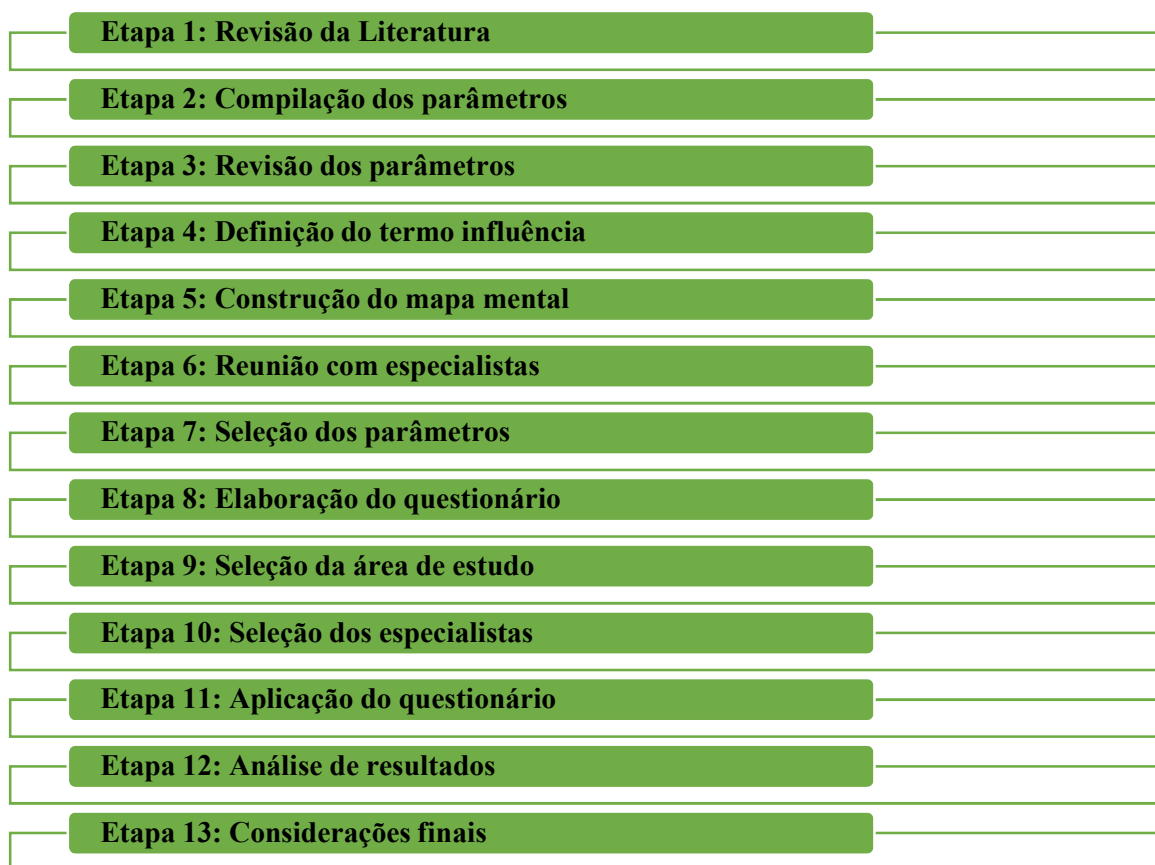
Além disso, vale destacar que esta dissertação utilizou duas fontes de dados distintas. A construção do Quadro 3.2 com os parâmetros de infraestrutura de transporte foi realizada por meio de dados secundários (artigos científicos, dissertações, teses, relatórios técnicos, dentre



outros) enquanto que a etapa de ranqueamento dos parâmetros se deu por meio de dados primários (questionário com especialistas) (Lakatos & Marconi, 2001).

### 3.2 ETAPAS METODOLÓGICAS

A execução desta pesquisa foi dividida em 13 etapas metodológicas para que, ao final, seja possível identificar e ranquear quais parâmetros de infraestrutura de transporte urbano influenciam a mobilidade do turista no interior das cidades turísticas. A Figura 3.2 apresenta cada um dos passos metodológicos.



**Figura 3.2:** Etapas metodológicas

#### 3.2.1 Etapa 1: revisão da literatura

Esta dissertação relaciona as áreas do conhecimento de transportes e turismo, por isso, o referencial teórico é dividido em duas subseções temáticas. A primeira apresenta o conceito de mobilidade urbana, os modos e serviços de transportes, bem como detalha aspectos da infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade. Porém, ao analisar as pesquisas de

transportes constatou-se que os artigos analisam questões, parâmetros e indicadores de infraestrutura de transporte para a mobilidade urbana, mas poucos trabalhos abordam especificidades da mobilidade dos turistas.

Em razão disso, optou-se por criar a segunda subseção. Esta última busca na literatura da área de turismo quais aspectos da infraestrutura de transporte influenciam, especificamente, a mobilidade do turista. Fora isso foram utilizados alguns trabalhos de outros campos do conhecimento, tais como geografia e tecnologia, cujo foco de pesquisa consistia analisar aspectos dos deslocamentos dos turistas e/ou a mobilidade nos destinos.

Destaca-se que em ambos os campos do conhecimento foram encontrados parâmetros de infraestrutura de transportes, sendo que tais aspectos foram compilados em quadros<sup>1</sup> durante o capítulo do referencial teórico para, em seguida, alicerçar a seleção dos parâmetros a serem analisados nesta dissertação.

### **3.2.2 Etapa 2: compilação dos parâmetros**

Autores defendem a utilização de indicadores para avaliar a mobilidade urbana (Miranda, 2010, Sousa, 2005), bem como a formulação e implementação de políticas públicas (Costa *et al.*, 2007). Entretanto, na literatura, não foi encontrado nenhum modelo que abordasse especificamente a relação entre a infraestrutura de transporte e a mobilidade do turista. Assim, antes de propor indicadores foi necessário identificar e validar quais são os principais parâmetros de infraestrutura que influenciam a mobilidade do turista. É neste contexto que esta dissertação se insere.

Assim como na pesquisa de Costa *et al.* (2007), a compilação dos parâmetros se deu por meio da análise e agregação dos elementos. Para isso foram desenvolvidos processos de análise de conceitos, comparação e fusão dos parâmetros que expressavam ideias semelhantes a fim de subsidiar a construção do questionário. O filtro dos parâmetros desta pesquisa seguiu os procedimentos abaixo:

- Procedimento 1: identificar as modalidades de transporte que podem estar disponíveis aos turistas em destinos turísticos urbanos.

---

<sup>1</sup> Quadro 2.3; Quadro 2.4; Quadro 2.5; Quadro 2.6; Quadro 2.7; Quadro 2.8; Quadro 2.9 e Quadro 2.11.

- Procedimento 2: categorizar os elementos de infraestrutura de transporte encontrados na literatura de acordo com as modalidades de transporte aos quais se relacionam.
- Procedimento 3: agrupar dos parâmetros de infraestrutura de transporte que expressam ideias semelhantes e padronizar suas terminologias.
- Procedimento 4: comparar os parâmetros de infraestrutura de cada modo de transporte e inserir no questionário os elementos que também são importantes para determinada modalidade, mas que não foram encontrados durante a revisão da literatura.
- Procedimento 5: sistematizar todos os parâmetros para em seguida elaborar o questionário.

Os parâmetros foram compilados em uma tabela separados por categorias (transporte privado por automóvel, transporte coletivo de ônibus, trem e metrô, além do transporte hidroviário, aéreo, por bicicleta e a pé) e aspectos (vias, estacionamentos, terminais e sinalização).

### **3.2.3 Etapa 3: revisão dos parâmetros**

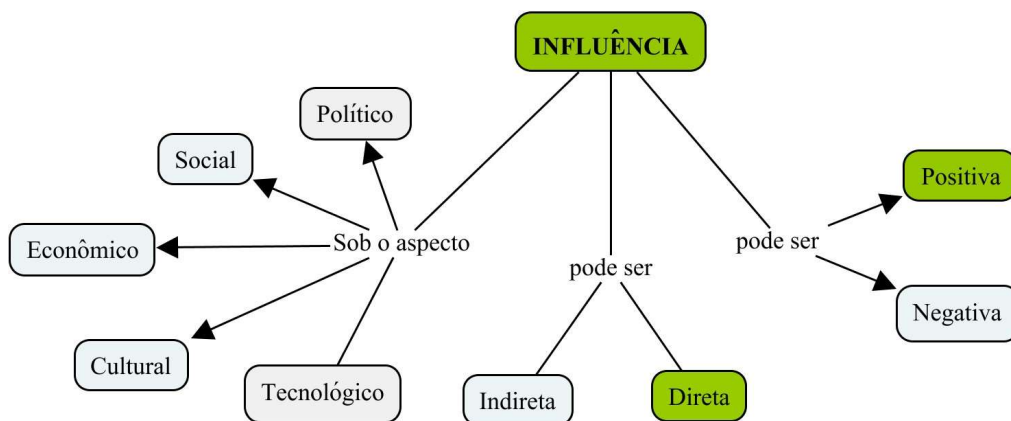
O quadro com os parâmetros, separados por categorias e aspectos, foi apresentada à banca de qualificação de mestrado composta por dois acadêmicos da área de transporte, um de turismo e um pertencente aos dois campos do conhecimento supracitados. Dentre as contribuições para a pesquisa, a principal consistia em esclarecer o conceito de influência antes de identificar os parâmetros de infraestrutura de transportes, dado que o objetivo geral consiste em identificar os parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista dentro dos destinos. Por este motivo fez-se necessário entender o que seria esta relação de influência, para somente em seguida proceder com a seleção dos parâmetros.

### **3.2.4 Etapa 4: definição de influência**

Antes de selecionar os parâmetros de infraestrutura de transporte que influenciam na mobilidade do turista faz-se necessário definir o que vem a ser “influência” para esta pesquisa, conceito esse que “em geral sofre de grande imprecisão teórica” (Villa, 1999, p.23).

Significativamente a palavra é entendida como: “ (i) ato ou efeito de influir; (ii) influxo, ascendência, preponderância; (iii) ação que uma pessoa ou coisa exerce noutra” (Dicionário Aurélio, 2017). Porém, a fim de obter melhor entendimento desse termo para a temática optou-se por voltar aos artigos da revisão da literatura e verificar sob qual aspecto os trabalhos analisavam a infraestrutura de transporte e sua “influência” sobre a mobilidade do turista.

Como resultado, tem-se a elaboração do mapa mental abaixo (Figura 3.3), indica que a influência pode ser positiva ou negativa; direta ou indireta, além de poder ser analisada sob algum aspecto, tais como político, social, econômico, cultural e tecnológico.



**Figura 3.3:** Mapa mental do conceito de influência

Esta dissertação irá analisar a influência direta e positiva que as infraestruturas de transporte urbano exercem sobre a mobilidade do turista, em outras palavras será analisado quais parâmetros promovem/facilitam a mobilidade dessas pessoas.

### 3.2.5 Etapa 5: construção do mapa mental

Após delimitar a abordagem do termo influência foi criado o mapa mental abaixo (Figura 3.4), elaborado a partir dos artigos analisados na revisão da literatura com o intuito de identificar as relações de influência existentes entre os parâmetros de infraestrutura de transporte urbano e a mobilidade do turista. Destaca-se que as linhas em verde representam as principais relações de influência (direta e positiva) da infraestrutura de transporte para a mobilidade do turista.

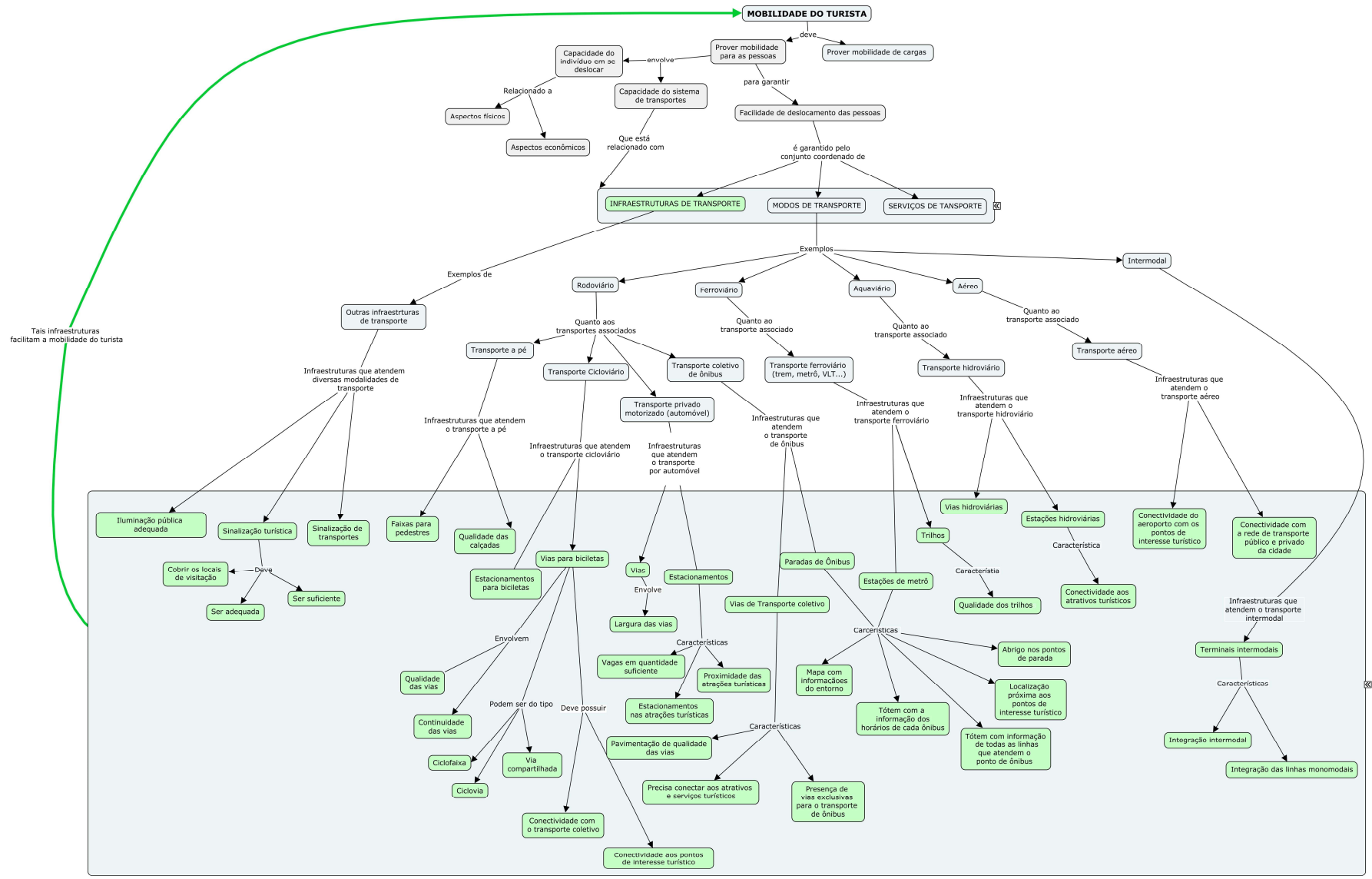


Figura 3.4 Mapa mental do conceito de influência

### 3.2.6 Etapa 6: reunião com especialistas

Para a seleção dos parâmetros foi escolhido o método de reunião com especialistas. Tal técnica pode ser utilizada em circunstâncias distintas como para melhor entender o problema em questão (Gatti, 2000; Silva, 2016b), para ampliar as discussões sobre a temática (Nascimento & Monteiro, 2010), para elaborar a metodologia de desenvolvimento do estudo (Schneider *et al.*, 1996) ou para propor soluções aos problemas analisados (Nascimento & Monteiro, 2010).

A reunião com especialistas, com carácter multidisciplinar, foi realizada na presença de três acadêmicos, sendo que o perfil de cada um deles está detalhado no Quadro 3.1.

**Quadro 3.1:** Perfil dos especialistas da reunião

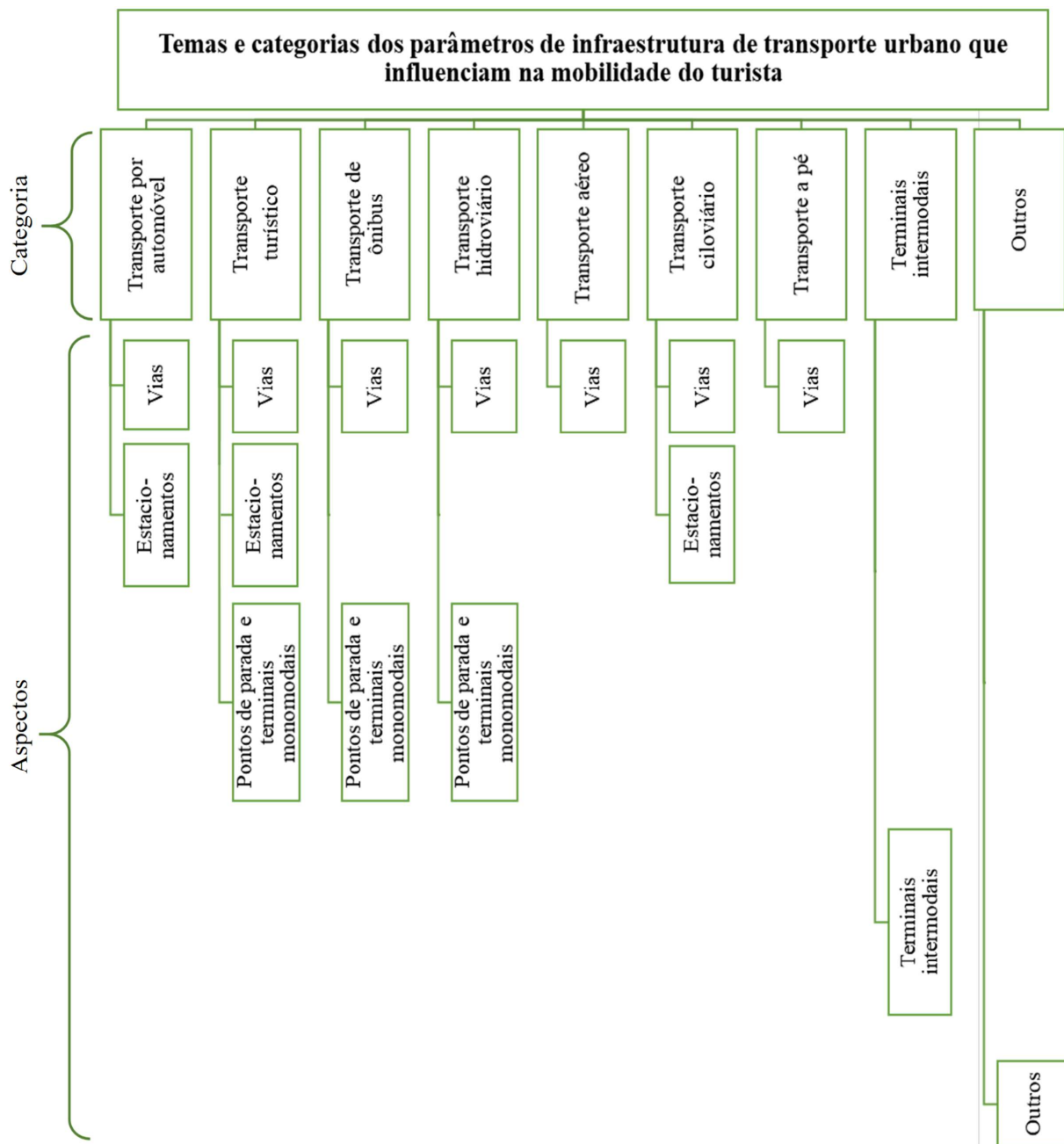
Especialistas	Perfil dos especialistas
Especialista 1	Professor do Programa de Pós-Graduação em Transportes da UNB Pós-doutorado em transportes Doutorado em engenharia Mestrado em engenharia ambiental Graduação em engenharia mecânica Áreas de atuação: transportes e mobilidade sustentável
Especialista 2	Pós-doutoranda em transportes Doutorado em transportes Mestrado em transportes MBA em gestão de turismo e hotelaria Graduação em Geografia Áreas de atuação: geografia, transporte e turismo
Especialista 3	Graduação em Administração Mestrado em andamento em transportes Áreas de atuação: administração, transporte e turismo

Essa reunião presencial durou aproximadamente duas horas, foi gravada e dividida em duas etapas principais. A primeira consistiu na apresentação delimitação do conceito de influência, do mapa mental e dos parâmetros de infraestrutura de transporte identificados na revisão da literatura. Enquanto a segunda etapa foi marcada pela discussão de cada um dos parâmetros de infraestrutura de transportes, a fim de agregar e selecionar aqueles que influenciam a mobilidade do turista.

### 3.2.7 Etapa 7: seleção dos parâmetros

Os parâmetros selecionados foram hierarquizados de acordo com as categorias referentes às modalidades de transporte e aspectos das vias, estacionamentos, pontos de parada/terminais

monomodais, terminais intermodais, sinalização e iluminação conforme esquematizado na Figura 3.5.



**Figura 3.5:** Hierarquia para as categorias e aspectos de infraestrutura de transporte urbano que influenciam a mobilidade do turista

O Quadro 3.2 apresenta os parâmetros de infraestrutura de transporte definidos na reunião e que influenciam a mobilidade do turista de acordo com os critérios das categorias e aspectos estabelecidos.

**Quadro 3.2:** Parâmetros de infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade do turista no destino

Aspectos	Parâmetro de Infraestrutura de transporte	Categorias									
		Transporte privado Automóvel	Transporte turístico	Transporte coletivo de ônibus	Transporte ferroviário*	Transporte hidroviário	Transporte aéreo**	Transporte cicloviário	Transporte a pé	Terminais intermodais	Outros
Vias	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	-
	Conectividade com a rede de transporte coletivo	-	Aplica	-	-	-	Aplica	Aplica	Aplica	-	-
	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	-
	Qualidade do pavimento/ trilho / hidrovia	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	Aplica	Aplica	-	-
	Vias exclusivas	-	-	Aplica	-	-	-	Aplica	Aplica	-	-
Estacionamento	Conectividade aos atrativos/serviços turísticos	Aplica	Aplica	-	-	-	-	Aplica	-	-	-
	Vagas disponíveis para a demanda de estacionamento	Aplica	Aplica	-	-	-	-	Aplica	-	-	-
Pontos de parada/ estações e terminais***	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	-	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	-	-	-	-
	Integração das linhas	-	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	-	-	-	-
	Informativo das linhas e horários do transporte coletivo	-	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	-	-	-	-
	Mapa turístico do entorno dos pontos de parada	-	Aplica	Aplica	Aplica	Aplica	-	-	-	-	-
	Presença de abrigos nos pontos de ônibus	-	Aplica	Aplica	-	-	-	-	-	-	-
Terminais intermodais	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica	-
	Integração das linhas de um mesmo modo de transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica	-
	Integração intermodal	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica	-
	Informação das linhas e horários do transporte coletivo	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica	-
	Mapa turístico do entorno do terminal intermodal	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica	-
Outros	Integração dos mirantes com os modos de transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica
	Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica
	Sinalização turística	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica
	Iluminação pública	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Aplica

Notas: Células preenchidas com a palavra “aplica” significa que o parâmetro está presente no questionário a aplicado com os especialistas.

Células com “-“ significa que o parâmetro não se aplica para a categoria de transporte correspondente.

\* Transporte ferroviário abrange trens, metrô, VLTs.

\*\* Esta dissertação se propõe a analisar a mobilidade do turista no interior dos destinos turísticos, assim a conectividade do aeroporto com outras cidades não será analisada. O que será abordado é a conectividade do aeroporto com o sistema de transporte da cidade. Fora isso, não será abordado o transporte por helicóptero entre diferentes pontos do mesmo destino turístico.

\*\*\* Terminais monomodais, correspondem ao terminal turístico, terminal de ônibus, terminal ferroviário e terminal hidroviário.



### 3.2.8 Etapa 8: elaboração do questionário

A etapa anterior sintetizou os parâmetros da infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade do turista. Contudo, para alcançar os objetivos desta pesquisa foi elaborado um questionário enviado aos especialistas das áreas de turismo e transportes. O intuito desta ferramenta não consiste em mensurar a habilidade do respondente sobre determinado assunto, mas sim avaliar sua opinião (Yaremko *et al.*, 1986). Vale destacar que o questionário foi enviado apenas para pessoas especialmente selecionadas, ou seja, com elevado conhecimento sobre a temática em discussão, alcançando assim a objetividade científica (Kardelis, 2005 *apud* Cibinskiene; Snieskiene, 2015).

Dentre as características do questionário destaca-se o fato deste instrumento ser preenchido pelos especialistas sem a presença do pesquisador. Isso permite maior abrangência geográfica, envolve maior número de respondentes, obtém informações de forma rápida e barata, assegura o anonimato e reduz o risco de distorção das respostas devido à não influência do pesquisador.

O questionário foi elaborado na plataforma *SurveyMonkey*, o que permite sua aplicação online, consequentemente, maior abrangência geográfica da pesquisa. As perguntas foram divididas em três blocos principais: (1) dados pessoais; (2) influência dos parâmetros de infraestrutura para a mobilidade do turista; e (3) uma pergunta aberta, conforme apresentado no Apêndice A.

Quanto aos dados pessoais foram solicitadas informações sobre o grau de escolaridade, o perfil (acadêmico/ técnico/ gestor-diretor) e área de atuação (transporte/ turismo) dos especialistas, bem como a cidade em que o respondente reside atualmente. Essas perguntas visam identificar as características dos especialistas que participaram da pesquisa.

O segundo bloco de perguntas solicita que os respondentes informem o quanto cada infraestrutura de transporte mencionada influencia na mobilidade do turista. Esse grupo de questões contém 63 parâmetros de infraestrutura divididos nas categorias de transporte: (i) por automóvel; (ii) turístico; (iii) de ônibus; (iv) ferroviário; (v) hidroviário; (vi) aéreo; (vii) cicloviário; (viii) a pé; (ix) intermodal, além da categoria (x) outros.

A definição da escala de medida mais apropriada para a coleta de dados é tida como uma das principais preocupações em pesquisas empíricas (Motta, 2016). Depois de avaliar tal impasse, chegou-se à conclusão de que a escala de Likert seria a mais adequada para avaliar o grau de influência de cada parâmetro sobre a mobilidade do turista. Essa ferramenta, considerada um

tipo de escala psicométrica (Likert, 1932) tem como vantagem a facilidade de manuseio (Costa, 2011) e permite que a pessoa responda de acordo com uma escala de alternativas. Isso contribui positivamente para a sua utilização em diversos trabalhos, tanto que é a escala mais utilizada em pesquisas de opinião (Silva-Júnior & Costa, 2014), sendo aplicada por exemplo nos estudos de Amorim *et al.* (2014); Costa (2016a); Oliveira & Silva (2015); Santos & Magalhães (2016); Seabra (2013).

A controvérsia sobre o número de categorias da escala de Likert baseia-se, sobretudo, sobre a inclusão ou não da categoria central (Motta, 2016). A retirada desse termo força o entrevistado a optar por uma posição positiva ou negativa (Alexandre *et al.*, 2003). Diante do que foi exposto acima optou-se por utilizar a escala de Likert as seguintes categorias: (NA) não se aplica à cidade em que você mora atualmente; (0) não influencia a mobilidade do turista; (1) influencia muito pouco a mobilidade do turista; (2) influencia pouco a mobilidade do turista; (3) influencia muito a mobilidade do turista; e (5) influencia extremamente a mobilidade do turista.

Por fim, a última pergunta do questionário foi do tipo aberta, com o objetivo de verificar se existem outros parâmetros da infraestrutura de transporte urbano que também influenciam na mobilidade do turista, mas que não foi mencionado na pesquisa. Caso o respondente concorde com a afirmação, foi pedido que ele mencionasse qual (is). Essa modalidade de questão permite que as pessoas utilizem suas próprias palavras, sem ficarem restritas a um rol de alternativas (Chagas, 2000). Isso estimula à cooperação; complementa as perguntas fechadas; produz esclarecimentos, evita o perigo de o pesquisador ter esquecido alguma alternativa significativa dentro do rol de perguntas fechadas, além de gerar comentários e explicações significativas que poderão ajudar a analisar e interpretar as questões fechadas (Mattar, 1994).

Vale destacar que o questionário passou por pré-teste. No total três pessoas que atuam na área de transporte, duas das áreas de transporte e turismo, mais outras três pessoas de outros ramos de atuação responderam as questões do questionário e anotaram as dúvidas, caso tivessem. Com este *feedback* a ferramenta de pesquisa foi adaptada de forma a se tornar o mais claro possível. Depois das alterações, algumas dessas pessoas conferiram novamente as perguntas. Somente após finalizado este procedimento que o mesmo foi enviado aos especialistas.

### **3.2.9 Etapa 9: seleção da área de estudo**

As doze cidades sede da Copa do Mundo de futebol de 2014 foram as localidades selecionadas para realizar a validação dos parâmetros. Tal escolha reside no fato de que questões referentes à mobilidade estão cada vez mais presentes em debates de planejamento urbano, principalmente nas cidades de maior porte (Shibaki, 2013), locais em que sistema de transporte tende a ser mais desenvolvido (Smith, 2012) e, conseqüentemente, maior riqueza na coleta de dados.

Além do porte das cidades, outro motivo que contribuiu para este recorte espacial foi que a realização de grandes eventos esportivos catalisa investimentos para o desenvolvimento urbano (Smith, 2012), o que estimula alterações urbanísticas nas cidades sede (Essex & Chalkey, 1998). Projetos que antes estavam previstos para o longo prazo precisam a ser executados em um curto espaço tempo a fim de atender às necessidades dos jogos (Silva, 2016c; Silva et al., 2016a, 2016b). Destaca-se que 32% do total gasto foi destinado a projetos de mobilidade urbana (Portal da Transparência, 2015 apud Paula, 2015b) que foram realizados com intuito de facilitar o deslocamento dos turistas durante o evento. Porém, os mesmos não são temporários, mas para logo prazo.

Em relação à classificação turística das cidades selecionadas vale destacar que o Mapa do Turismo Brasileiro é um instrumento que organiza e auxilia o desenvolvimento de políticas públicas. Esta ferramenta destaca os municípios cujo o turismo é tido como estratégia de desenvolvimento e indica as cidades e regiões a serem trabalhadas prioritariamente (MTur, 2015a, 2016, 2017a), os municípios turísticos são classificados em A, B, C, D e E. Na categoria A estão presentes os municípios brasileiros com maior número de fluxo de turistas, empregos no setor e quantidade de hospedagens (MTur, 2017b). Das 3.285 cidades turísticas brasileiras apenas 51 (1,55%) pertencem à categoria A (MTur, 2017a), sendo doze delas representadas pelas cidades sede da Copa do Mundo. Sendo esse, o terceiro motivo que fundamenta a delimitação das cidades selecionadas para o estudo.

### **3.2.10 Etapa 10: seleção dos especialistas**

Após concluir o questionário, outra etapa fundamental para a execução desta pesquisa consistiu em delimitar o perfil dos especialistas que iriam participar da pesquisa. Em função dos objetivos desta dissertação ficou definido que o questionário seria respondido por especialistas das áreas

de turismo e/ou transportes, podendo ser do perfil acadêmico, técnico ou de gestão/direção e que residissem atualmente em uma das doze cidades sede da Copa do Mundo de Futebol 2014.

Após delimitar o perfil esperado dos respondentes foi necessário coletar os e-mails dessas pessoas para, posteriormente, enviar tais questionários. No total foram coletados diretamente 5.792 e-mails. Sendo 901 questionários enviados para os profissionais de transporte, 3501 para profissionais da área de turismo e 1.390 para especialistas de ambas as áreas.

Quanto aos profissionais de transportes foram coletados e-mails das empresas de transporte coletivo, sindicatos, DNIT, ANTT, Ministério das Cidades, Secretarias de Mobilidade (SEMOB) e de professores de Pós-Graduação em Transportes. Além disso, foram selecionados os endereços eletrônicos de pessoas que publicaram seus artigos nos anais do Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET). Indiretamente, foi solicitado aos colegas de curso que trabalhem com pessoas da área de transportes para divulgarem o link do questionário com conhecidos que se encaixassem no perfil de especialistas dessa dissertação. Além disso, o link ainda foi divulgado em um grupo fechado de transportes e do DNIT do Facebook. Por último, foi solicitado que as secretarias dos cursos de Pós-Graduação em Transportes divulgassem o link do questionário para os seus alunos.

Quanto aos profissionais de turismo foram coletados e-mails de agências de turismo, empresas de hospedagem e guias de turismo cujo cadastro estivesse vinculado a uma das cidades sede da Copa do Mundo. Todas essas informações estavam disponíveis no Cadastur, localizado no site do Ministério do Turismo. Além disso, foram coletados e-mails de pesquisadores que publicaram em congressos e revistas da área. Fora isso, coletou-se os endereços eletrônicos dos professores dos Pós-Graduação em Turismo, cuja informação estivesse disponível no site dos programas. Indiretamente foi solicitado às secretarias dos cursos a encaminhassem o link da pesquisa para os seus alunos de pós-graduação. Por fim, foi encaminhado a pesquisa para os observatórios de turismo das cidades supracitadas e solicitado para encaminharem o questionário para suas redes de contato.

Fora os contatos discutidos acima, o questionário também foi enviado para as empresas de transporte turístico listadas no Cadastur, sendo essas últimas atuantes em ambas as áreas: transporte e turismo.

### **3.2.11 Etapa 11: aplicação do questionário**

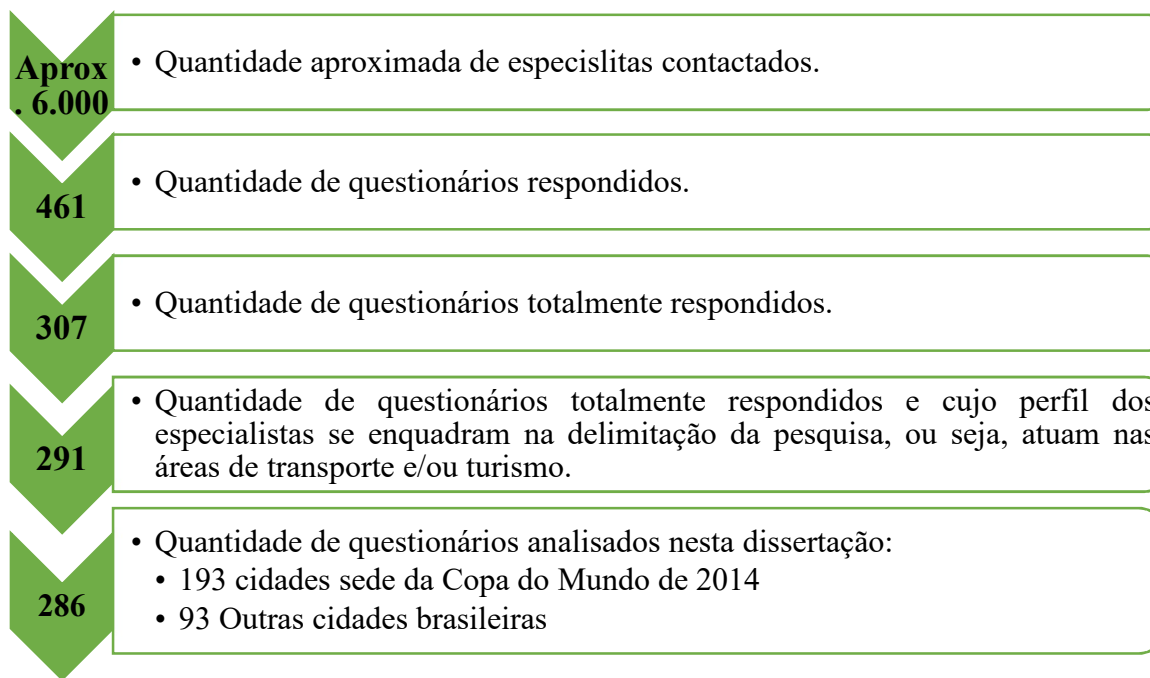
O questionário ficou disponível online durante 34 dias, entre os meses de dezembro/2017 e janeiro/2018. Durante este período, aproximadamente 6mil especialistas foram contatados via e-mail, o que resultou em 461 respondidos. Porém, 154 deles não foram preenchidos completamente, todos esses obtiveram respostas apenas a respeito do perfil do respondente, de forma que nenhuma questão sobre a influência dos parâmetros foi respondida. Sendo por esse motivo excluídos da análise de resultados.

Dos 307 questionários restantes, em 16 deles os respondentes afirmaram não serem nas áreas de Transporte/Mobilidade/ou Turismo colocando as seguintes áreas de atuação: educação/professor (5); gestão (2); treinamento (1); ciências (1); consultor (1); economia (1); empresa de assistência técnica e extensão rural (1); engenharia elétrica (1); estatística (1); segurança alimentar (1); resíduos sólidos (1). Destaca-se que as pessoas que responderam educação ou professor não informaram a área, assim, não é possível saber se lecionam nas áreas de interesse. Assim, esses 16 questionários também foram excluídos da análise de resultados, dando até aqui 291 questionários.

Como as características urbanas podem interferir na mobilidade do turista, uma das perguntas solicitou que os especialistas informassem qual cidade residem atualmente para, em seguida, avaliar o grau de influência dos parâmetros de infraestrutura de transporte para a mobilidade dos turistas, considerando as características da sua referida localidade. Como houve grande quantidade de pessoas de outras localidades que não os municípios sede Copa do Mundo, optou-se por dividir a análise de resultados em dois grupos: o primeiro grupo engloba as doze cidades sede da Copa enquanto o segundo é composto por outras cidades.

No primeiro momento serão analisados os resultados encontrados nos 193 questionários referentes aos especialistas das doze cidades sede da Copa do Mundo. Quanto ao segundo grupo foram respondidos 98 questionários cujos respondentes informaram morar em “outras cidades” que não as do grupo anterior. Porém, cinco deles não são cidades brasileiras (Barcelona – Espanha, Coimbra – Portugal, Córdoba – Argentina, Porto – Portugal, e uma cidade do exterior que não foi especificada). Destaca-se que serem de outros países estes últimos não serão analisados nesta dissertação, conseqüentemente, serão avaliados 93 questionários dessa última categoria.

Sendo assim, a análise de resultados será realizada apenas com os questionários que não foram excluídos por nenhum dos motivos acima relatados. Sendo 193 referentes às cidades sede da Copa do Mundo e 93 de outras cidades brasileiras. A Figura 3.6 esquematiza o processo de seleção dos questionários para a análise de resultados.



**Figura 3.6:** Procedimento para seleção dos questionários a serem avaliados na análise de resultados

### 3.2.12 Etapa 12: análise de resultados

A Etapa 12 corresponde à análise de resultados dos questionários dos especialistas dividida em dois grupos: localidades sede da Copa do Mundo e outras cidades turísticas brasileiras. Para cada um desses grupos será apresentado: o perfil dos especialistas, uma breve caracterização dos municípios analisados e a influência percentual de cada parâmetro.

Posteriormente foi calculado o Ranking Médio de cada parâmetro de infraestrutura de transporte que novamente foi dividido em cidades sede da Copa do Mundo e outros municípios brasileiros. Isso porque Oliveira (2005) propõe que se calcule o Ranking Médio (RM) para analisar os resultados provenientes da escala de Likert. Essa fórmula de cálculo também utilizada nos trabalhos de Costa (2016a), Baria (2009), Souto (2016), Vasconcelos (2014), Fank *et al.* (2015), Ferraz *et al.* (2017), Hohenfeld *et al.* (2012) Lima *et al.* (2012), Pinheiro *et al.* (2013), dentre outros. O Ranking Médio é considerado uma modalidade de média ponderada,

cujo cálculo permite analisar a opinião dos especialistas a partir da pontuação obtida no ranking e, assim, situar em que porção no universo de respostas estão localizadas (Baria, 2009). Em outras palavras, é possível calcular, ranquear e comparar o grau de influência de cada parâmetro de infraestrutura de transporte para a mobilidade do turista.

E por último foi analisada a única pergunta aberta do questionário, em que os especialistas apresentam outros parâmetros de que também influenciam na mobilidade do turista que não foram avaliados nesta pesquisa.

### **3.2.13 Etapa 13: considerações finais**

A última etapa metodológica desta dissertação apresenta as considerações finais, bem como as recomendações para os trabalhos futuros.

## 4 ANÁLISE DE RESULTADOS

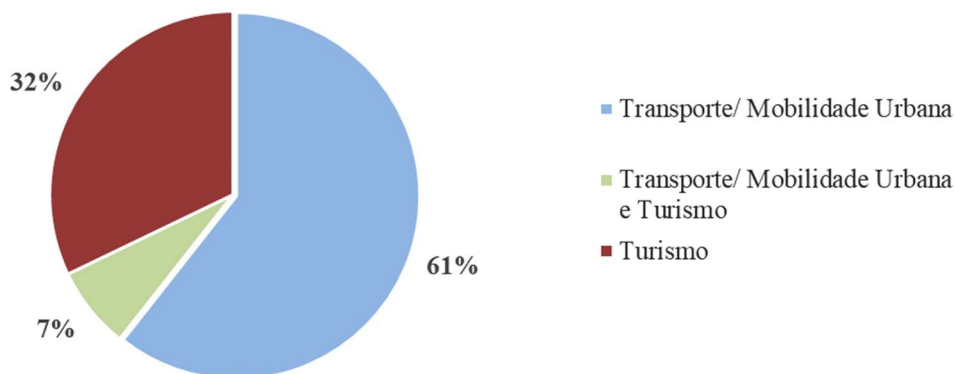
A análise de resultados desta dissertação está subdividida em duas partes principais. A primeira contempla a análise de resultados dos questionários referentes às doze cidades sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014. Enquanto a segunda analisa os dados provenientes dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras.

### 4.1 ANÁLISE DE RESULTADOS REFERENTES ÀS CIDADES SEDE DA COPA DO MUNDO

Nesta subseção são apresentados os resultados encontrados nos 193 questionários referentes às doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014 realizada no Brasil que são Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP)

#### 4.1.1 Perfil dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo

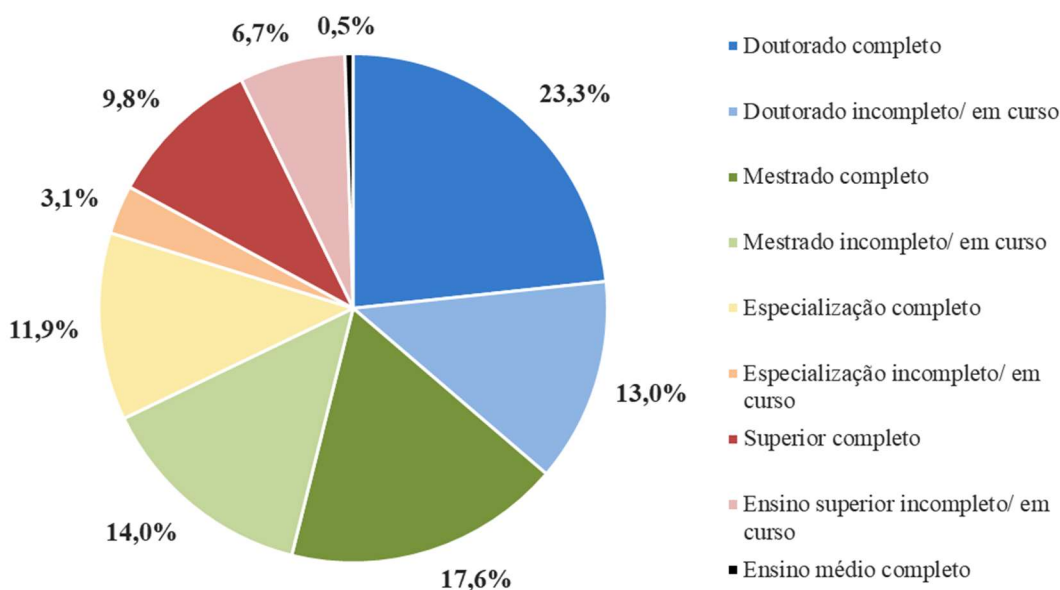
Do total de especialistas (193) das cidades sede da Copa do Mundo, 117 (61%) atuam na área de transporte/mobilidade urbana, 62 (32%) estão enquadrados no setor de turismo, enquanto 14 (7%) atuam em ambas as áreas (Figura 4.1). Vale destacar que a taxa de resposta dos especialistas de turismo foi baixa, dado que mais de 60% dos questionários enviados via e-mail foi destinado a esses profissionais.



**Figura 4.1:** Área de atuação dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo

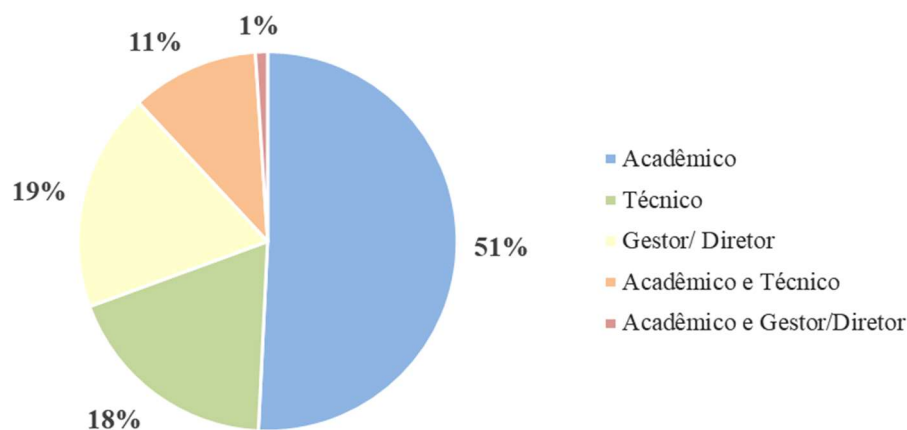


Quanto ao grau de escolaridade tem-se a seguinte quantidade de respondentes em cada uma das categorias: 45 com doutorado completo (23,3%), 25 com doutorado incompleto/ em curso (13%), 34 com mestrado completo (17,6%), 27 com mestrado incompleto/ em curso (14%), 23 com especialização completo (11,9%), 6 com especialização incompleta/ em curso (3,1%), 19 com ensino superior completo (9,8%), 13 com ensino superior incompleto/ em curso (6,7%), e apenas 1 com ensino médio completo (0,5%) (Figura 4.2), ou seja, aproximadamente 82% dos especialistas já frequentaram alguma modalidade de pós-graduação.



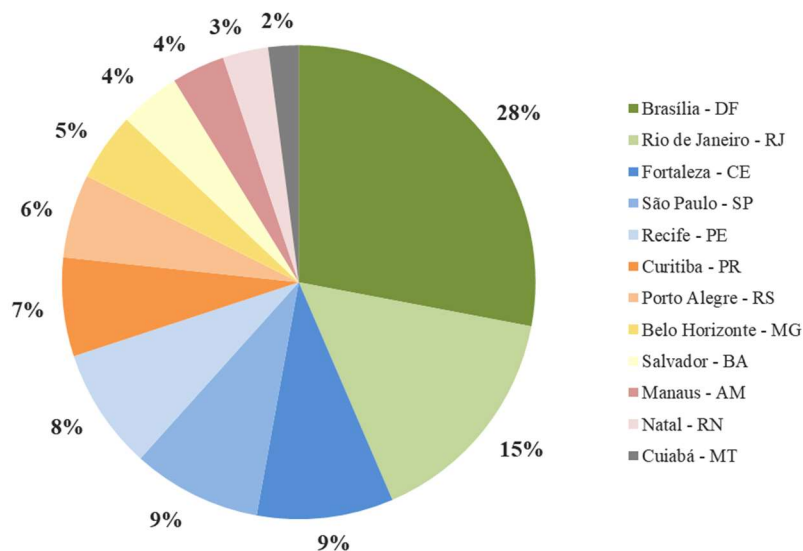
**Figura 4.2:** Grau de escolaridade dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo

Dentre os respondentes, 18% são técnicos e 19% se enquadra em cargos de gerência/ direção, enquanto a maioria se encaixa no perfil acadêmico (51%). Talvez quantidade de pessoas com pós-graduação tenha como causa o elevado número de especialistas com perfil acadêmico (Figura 4.2). Fora isso, 12% dos especialistas atuam em duas áreas, sendo 11% acadêmico e técnico e 1% acadêmico e gestor/diretor (Figura 4.3).



**Figura 4.3:** Perfil de atuação dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo

A Figura 4.4 apresenta a quantidade de respondentes para cada uma das 12 cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. Por ordem decrescente de representatividade na análise tem-se as seguintes cidades: Brasília (28%); Rio de Janeiro (15%), Fortaleza e São Paulo (9%), Recife (8%), Curitiba (7%), Porto Alegre (6%), Belo Horizonte (5%), Salvador e Manaus (4%), Natal (3%) e Cuiabá (2%).



**Figura 4.4:** Porcentagem de respondentes por cidade sede da Copa do Mundo de 2014

De forma mais detalhada, a Tabela 4.1 apresenta a quantidade de respondentes estratificada por área de atuação dos especialistas. Destaca-se que em algumas cidades verifica maior quantidade de especialistas de determinado setor. Por exemplo, em Brasília prevalecem especialistas da área de transportes, enquanto em Curitiba a maioria atua na área do turismo. Por outro lado, em

outros municípios a proporção entre as áreas de atuação foi mais balanceada como por exemplo em Belo Horizonte e Porto Alegre.

**Tabela 4.1:** Quantidade de respondentes por cidade

<b>Cidade</b>	<b>Transporte/ Mobilidade Urbana</b>	<b>Turismo</b>	<b>Transporte e Mobilidade Urbana/ Turismo</b>	<b>Total Geral</b>
Belo Horizonte - MG	5	4	0	9
Brasília - DF	47	5	2	54
Cuiabá - MT	0	3	1	4
Curitiba - PR	1	10	2	13
Fortaleza - CE	12	5	1	18
Manaus - AM	1	6	0	7
Natal - RN	4	2	0	6
Porto Alegre - RS	4	6	1	11
Recife - PE	9	6	1	16
Rio de Janeiro - RJ	20	7	3	30
Salvador - BA	2	4	2	8
São Paulo - SP	12	4	1	17
<b>Total Geral</b>	<b>117</b>	<b>62</b>	<b>14</b>	<b>193</b>

Com o objetivo de avaliar a sensibilidade de variação do desvio padrão amostral em função do número de respostas, fez-se uma análise dos resultados encontrados para a cidade de Brasília, a qual teve maior número de respondentes. Nessa análise, calculou-se o desvio padrão populacional de cada um dos 63 parâmetros, considerando os 54 respondentes.

Posteriormente, reduziu-se a dimensão da amostra considerada no cálculo do desvio padrão. Os desvios padrões amostrais foram comparados, um a um, com o desvio padrão populacional do parâmetro correspondente. Sendo que a diferença de ambos os desvios para um mesmo parâmetro maior do que 1 (na escala da resposta) indica que o erro atrelado à estatística calculada é elevado, podendo gerar resultados distorcidos.

O primeiro desvio padrão amostral foi calculado com 30 respondentes ( $n=30$ ), aqui chamados como desvios padrão “amostral  $n30$ ”, também sendo feito para cada um dos 63 parâmetros desta pesquisa. O resultado foi que a diferença entre o desvio padrão populacional e desvios padrão “amostral  $n30$ ” foram menores que 1 para os 63 parâmetros.

A técnica apresentada foi sucessivamente aplicada até chegar no  $n=7$ , quando a diferença do desvio padrão populacional em relação ao desvio padrão “amostral  $n7$ ” foi maior do que 1 para

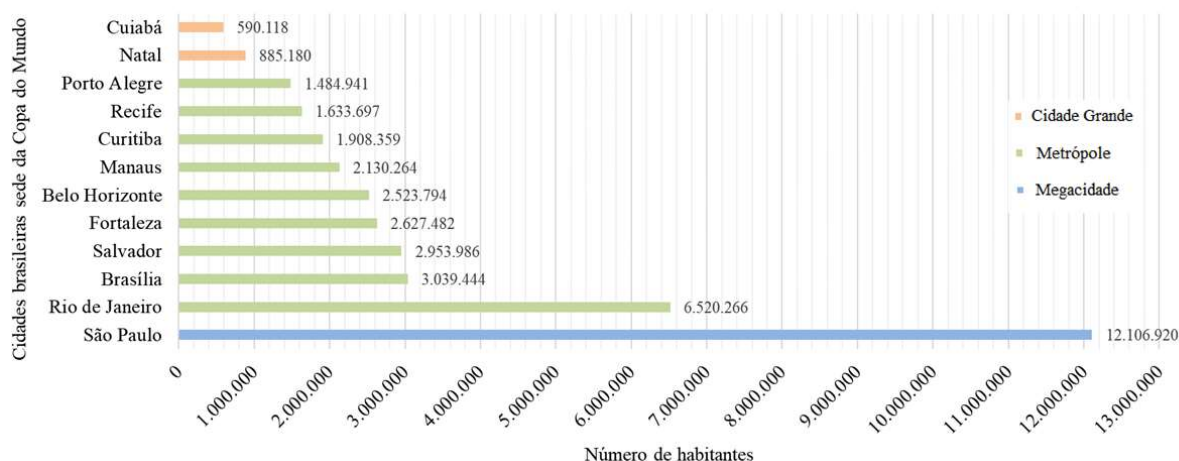
alguns dos parâmetros da pesquisa. Isso significa que o erro atrelado somente é elevado para amostras com 7 ou menos elementos amostrais.

Por meio dessa análise, pode-se inferir que quaisquer cidades em que houve mais do que 7 respondentes poderiam ser analisadas separadamente sem grandes prejuízos para a análise de resultados, sendo elas: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Por outro lado, as estatísticas das cidades de Cuiabá, Manaus e Natal tendem a apresentar erros elevados, conseqüentemente, resultados não significativos.

No entanto, vale destacar que a maior parte da análise dos resultados desta dissertação foi realizada considerando todas as cidades conjuntamente, ou seja são analisados agregadamente os resultados provenientes dos 193 especialistas das cidades sede da Copa, o que não gera problemas de aproximação estatística. Somente em raros momentos foram realizadas análises específicas considerando apenas os respondentes de uma cidade para ressaltar algum aspecto peculiar.

#### 4.1.2 Caracterização das cidades sede da copa do mundo de 2014

A análise dos parâmetros de infraestrutura de transporte que influenciam a mobilidade dos turistas foi realizada com base nos dados dos questionários referentes as doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014 que são Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP). A classificação de cada uma delas, de acordo com o número de habitantes, está apresentada na Figura 4.5.



**Figura 4.5:** Porte e número de habitantes das cidades sede da Copa do Mundo de 2014  
Fonte: IBGE (2017)

Vale destacar que a realização de grandes eventos internacionais catalisa investimentos de infraestrutura de transporte e mobilidade urbana (Essex & Chalkey, 1998; MTur, 2016). Para sediar a Copa do Mundo de 2014 foram gastos R\$24,4 bilhões, dos quais R\$8,72 bilhões foram destinados apenas em obras de mobilidade urbana, o que representa 31% do custo total. Foram realizados projetos de corredores de ônibus, estações, terminais e metrô, bem como construção de vias exclusivas para veículos leves sobre trilhos (VLTs), *bus rapid transit* (BRT), expansão e alargamento de avenidas, intervenções rodoviárias, bem como obras para melhorar o acesso do aeroporto (Brasil, 2014a). Tais investimentos foram realizados para facilitar os deslocamentos no interior das metrópoles de turistas e residentes não apenas durante a realização da Copa do Mundo, mas também após a realização do evento.

Outra característica é que todas as doze cidades analisadas estão na categoria superior (A) do Mapa Turismo brasileiro, ou seja, são localidades com elevado fluxo de turistas e com representatividade para o setor (Mtur, 2017b). Por fim destaca-se que o segmento que predomina em todas as cidades sede da Copa do Mundo é o de negócios e eventos (Embratur, 2017), que por sua vez está relacionado com as atividades de feiras, congressos, incentivos, compras, megaeventos e visitas técnicas (Embratur, 2007).

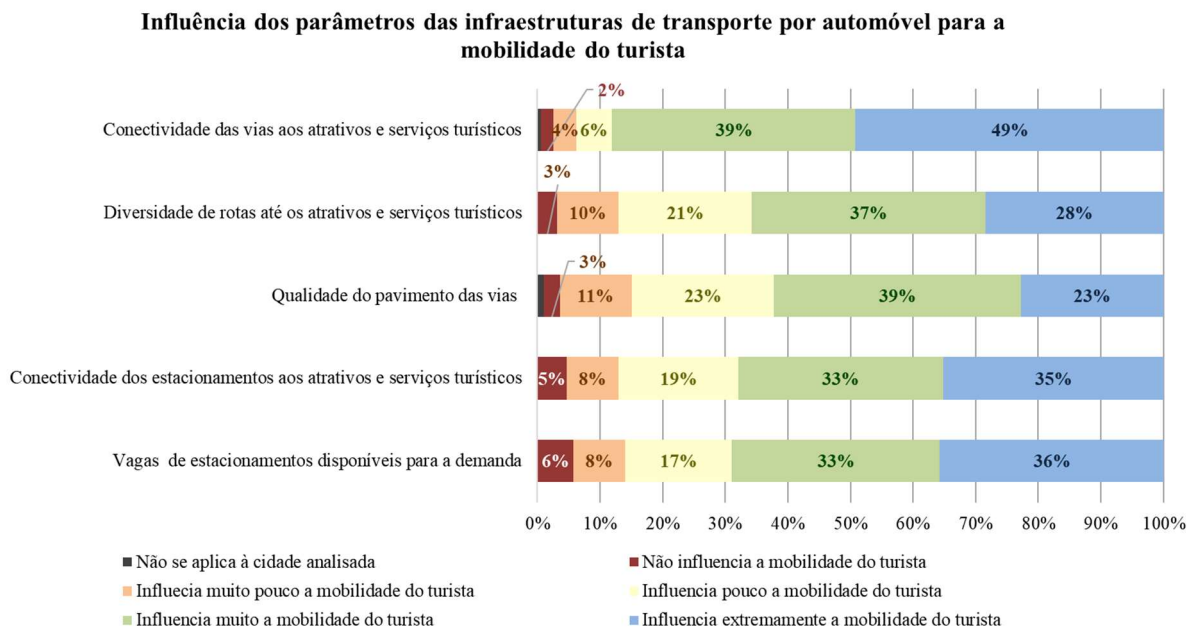
#### **4.1.3 Parâmetros da infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista nas doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014**

Nesta seção é avaliado o grau de influência de cada um dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano para a mobilidade do turista. Essa análise agrega os resultados encontrados nos 193 questionários cujos especialistas residem atualmente em uma das doze cidades sede da Copa do Mundo. Para a avaliação foi utilizada a escala de Likert, onde as infraestruturas de transporte poderiam ser avaliadas como: não ser aplicado à cidade analisada; não influencia a mobilidade do turista; influencia muito pouco a mobilidade do turista; influencia pouco a mobilidade do turista; influencia muito a mobilidade do turista e por último influencia extremamente a mobilidade do turista.

Para facilitar a análise, tanto no questionário quanto os resultados apresentados nesta seção, as infraestruturas de transporte estão categorizadas pela modalidade de transporte a que se relacionam.

#### 4.1.3.1 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel

Abaixo, a Figura 4.6 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte por automóvel para a mobilidade do turista.



**Figura 4.6:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte por automóvel para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

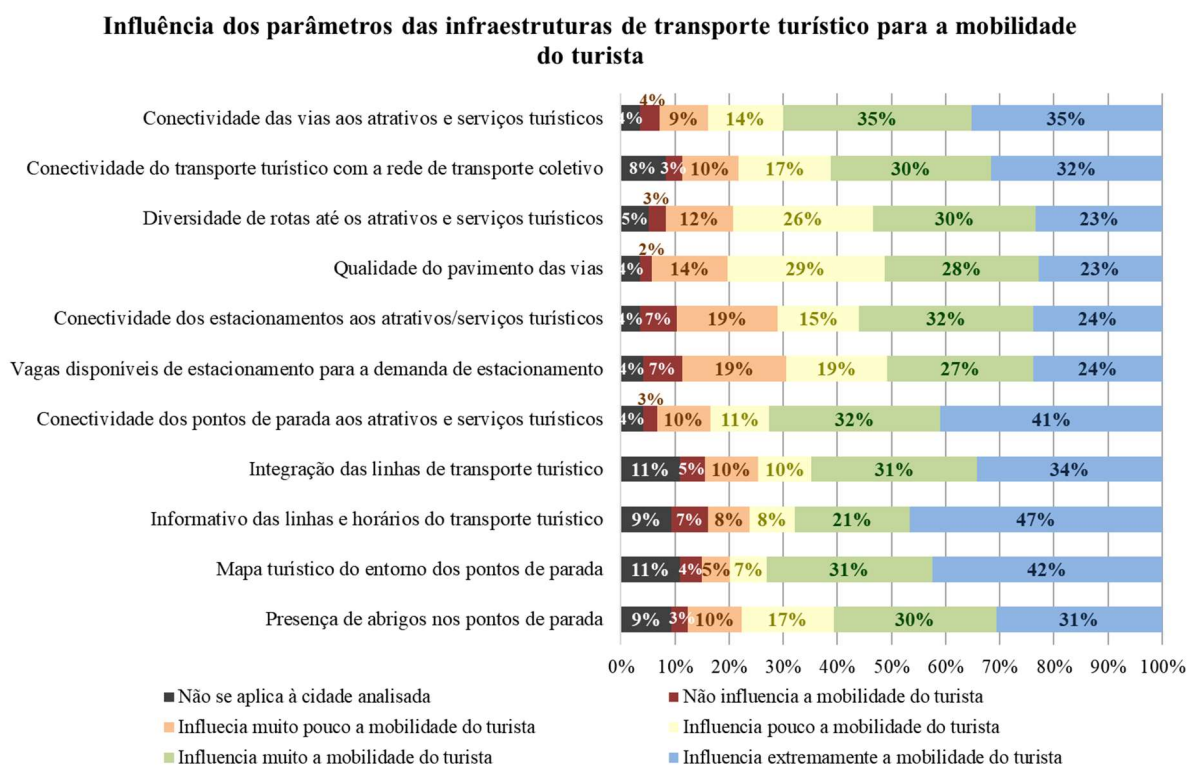
De modo geral todos os cinco parâmetros relacionados ao transporte por automóvel influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para pelo menos a maioria dos especialistas: 88% deles responderam isso para conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos, sendo esse o parâmetro melhor avaliado desta categoria. Em sequência têm-se: quantidade de vagas de estacionamentos que atendam à demanda, bem como a conectividade desses aos pontos de interesse turístico, além da diversidade de rotas e, por último, a qualidade da pavimentação, com respectivamente 69% 68%, 65% e 62% das respostas (Figura 4.6).

Em suma, os resultados dos parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel demonstram que as vias e estacionamentos devem estar conectados aos atrativos e serviços turísticos. Também é necessário oferecer diversidade de rotas para os veículos, bem como vagas de estacionamentos que atendam à demanda do local. Por último, os pavimentos das vias também devem ser de qualidade. Tudo isto para melhorar a mobilidade dos turistas que visitam as cidades turísticas analisadas.

Destaca-se que não foram encontradas diferenças significativas entre as opiniões dos especialistas quando analisado separadamente o resultado de cada município. Na maioria dos casos, os parâmetros de infraestrutura pertencentes à categoria transporte por automóvel influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para a maioria dos especialistas em cada uma das doze cidades sede da Copa do Mundo.

#### 4.1.3.2 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte turístico

A Figura 4.7 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte turístico para a mobilidade do turista. Vale destacar que esta categoria analisa aspectos da infraestrutura relacionados aos deslocamentos realizados por empresas turísticas (por meio de vans, ônibus dentre outros) durante a prestação de serviços de pacotes de viagem, passeios locais e/ou traslados.



**Figura 4.7:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte turístico para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

Assim como na categoria transporte por automóvel, a maioria dos especialistas apontam que todos os parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte turístico influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista. Sendo que a presença do mapa turístico nos locais de embarque e desembarque de passageiros, a conectividade dos pontos de parada, bem como das vias aos atrativos e serviços turísticos foram considerados os três fatores que mais influenciam a mobilidade do turista, para respectivamente 73%, 73% e 70% dos respondentes (Figura 4.3).

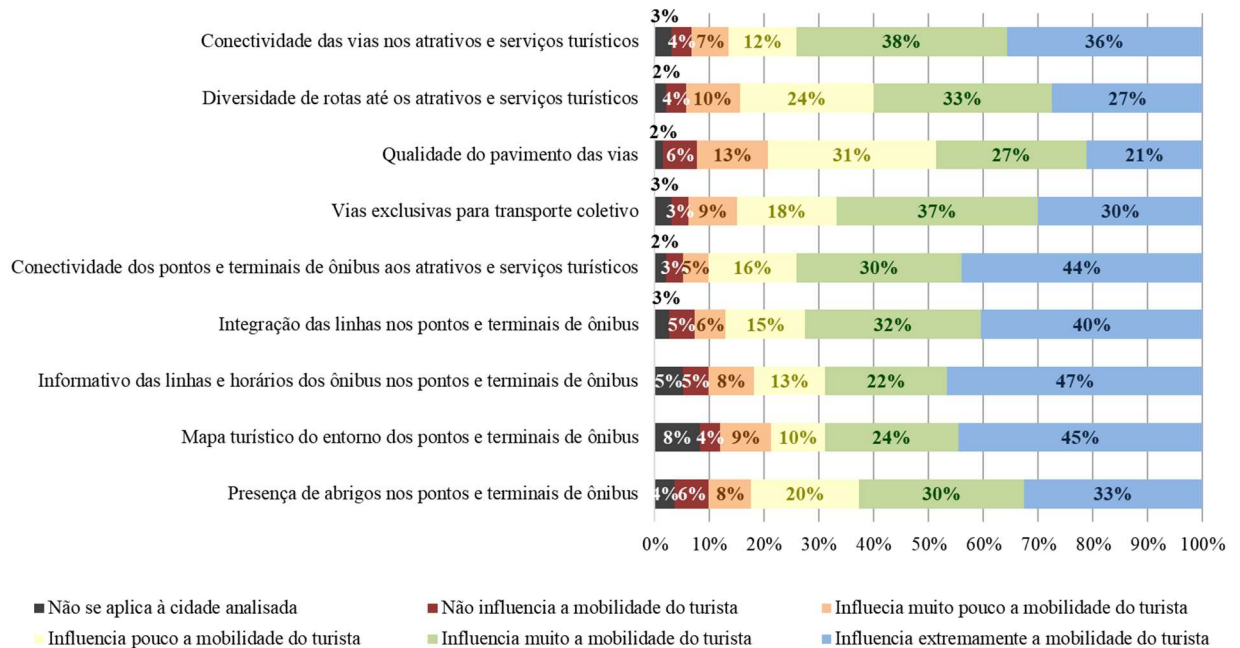
Quanto às infraestruturas relacionadas ao transporte turístico vale destacar que as vias, os pontos de parada e os estacionamentos para os veículos das empresas turísticas devem estar conectados com os atrativos e serviços turísticos da cidade. Além disso, os pontos de parada devem conter abrigos, informativos com as linhas e horários desse transporte, bem como o mapa turístico da região. Vale destacar ainda que as linhas do transporte turístico precisam estar integradas entre si, assim como devem estar conectadas com a rede de transporte público municipal. Por último, evidenciam-se os aspectos relacionados com a qualidade do pavimento das vias, a diversidade de rotas até os pontos de interesse, bem com vagas de estacionamentos para os veículos turísticos em quantidade que atendam à demanda da localidade. Em síntese, todos os parâmetros apontados acima influenciam a mobilidade do turista, e por isto devem ser analisados tanto por gestores públicos, quanto estudados por acadêmicos a fim de facilitar o deslocamento dos visitantes nas cidades sede da Copa do Mundo.

#### **4.1.3.3 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte de ônibus**

A Figura 4.8 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte coletivo de ônibus para a mobilidade do turista.



### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte coletivo de ônibus para a mobilidade do turista



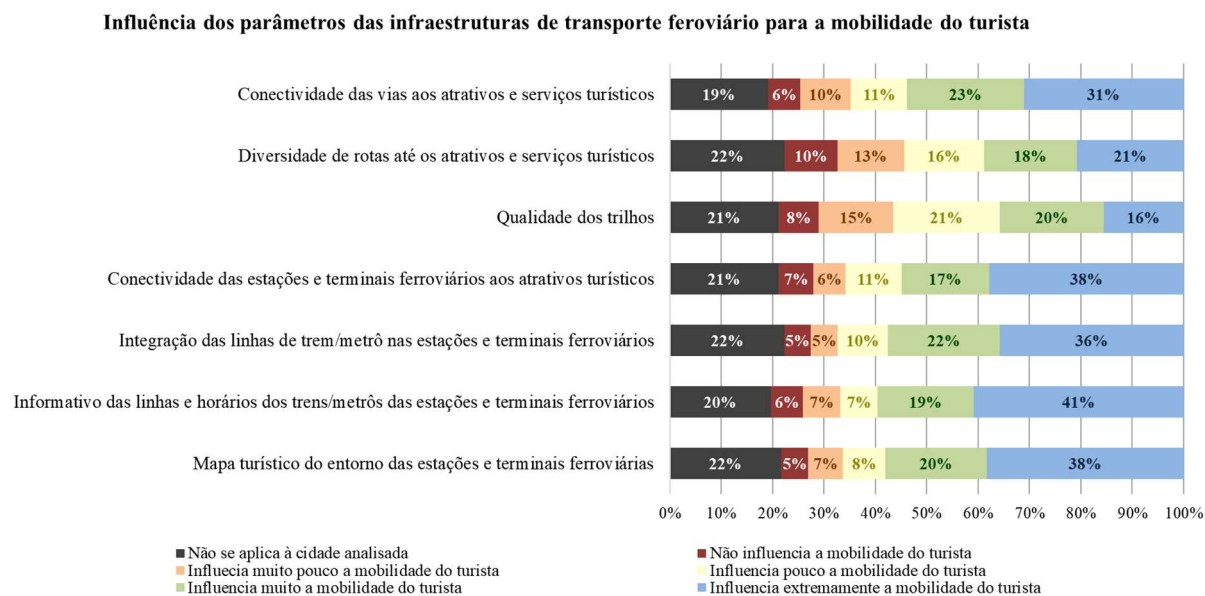
**Figura 4.8:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte de ônibus para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

Em relação ao transporte de ônibus, 74% dos especialistas afirmaram que a conectividade das vias, dos terminais e dos pontos de parada aos atrativos e serviços turísticos influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista. Esses foram os parâmetros com maior grau de influência dentro da categoria. Em sequência, respectivamente 72%, 69% e 69% dos especialistas responderam a mesma coisa para a integração dos itinerários, para o informativo das linhas e horários do transporte coletivo, bem como para presença do mapa nos pontos de parada e terminais de ônibus (Figura 4.8).

Por outro lado, a qualidade do pavimento das vias é tido como o aspecto da categoria transporte de ônibus que menos influencia a mobilidade do turista. Esse foi o único fator que foi considerado muito ou extremamente influente para menos da metade dos respondentes (48%) (Figura 4.8). Apesar de ser o fator com menor grau de influência ressalva-se que a porcentagem de respondentes que colocam tal parâmetro como muito ou extremamente influente é maior do que a quantidade de especialistas que afirmaram que influencia pouco ou muito pouco.

#### 4.1.3.4 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte ferroviário

A Figura 4.9 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista.

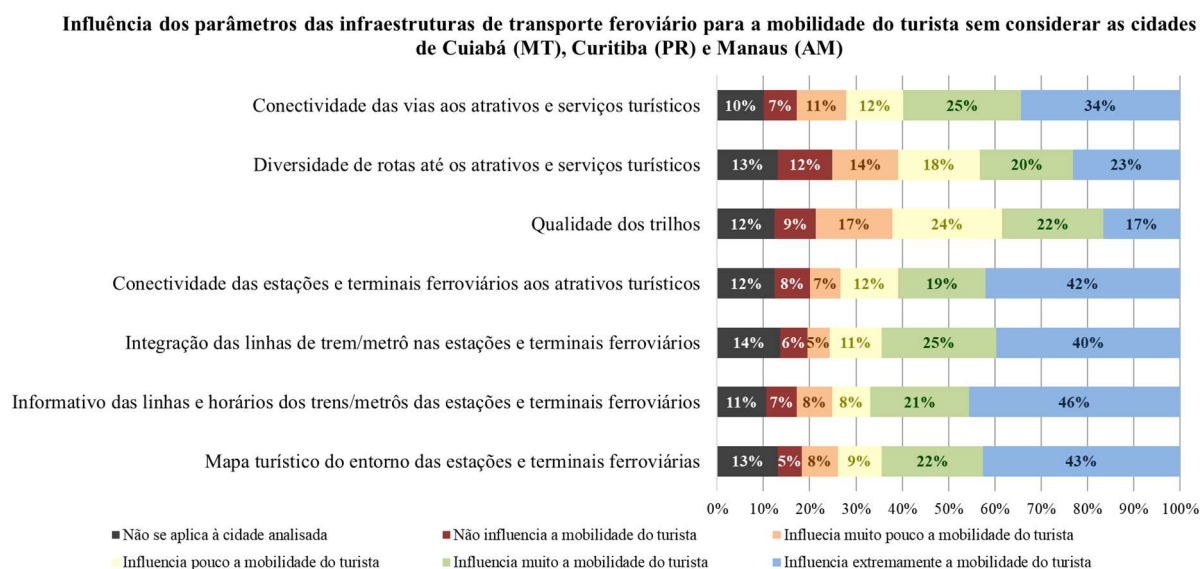


**Figura 4.9:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

De maneira geral, a integração ferroviária, o informativo das linhas e horários dessa modalidade, bem como a presença do mapa turístico nas estações e terminais ferroviários, foram considerados os fatores mais influentes da categoria analisada. Isso porque, tais aspectos influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para respectivamente 60%, 58% e 58% dos especialistas. Seguido da conectividade das estações, terminais (55%) e vias (54%) aos atrativos turísticos. Ademais, vale destacar que os parâmetros diversidade de rotas até os pontos de interesse turístico e qualidade dos trilhos foram tidos como os aspectos relacionados ao transporte ferroviário que menos influenciam a mobilidade dos turistas nas cidades sede da Copa do Mundo (Figura 4.9).

Apesar disso, vale ressaltar que no geral os parâmetros referentes ao transporte ferroviário foram a segunda categoria com menor pontuação geral dos especialistas, maiores apenas que os relacionados ao transporte hidroviário. Isso em parte é consequência, da elevada quantidade de respostas não se aplica. Por volta de 20% dos especialistas responderam isso para todos parâmetros da Figura 4.9.

Vale salientar que a maioria das respostas “não se aplica” foram provenientes dos especialistas de Cuiabá (MT), Curitiba (PR) e Manaus (AM), cidades essas que não possuem nenhum tipo de transporte ferroviário em operação. Todos os demais municípios possuem alguma modalidade de sistema ferroviário urbano (trens, metrô e VLTs). Na sequência é apresentada a quilometragem total encontrada em cada um deles por ordem decrescente: São Paulo 339km, Rio de Janeiro 306km, Recife 71,4km, Natal 56,2km, Porto Alegre 43,9km, Fortaleza 43,6km, Brasília 42,4km, Salvador 36,3m e Belo Horizonte 28,2km (Mobilize, 2017). Diante do exposto optou-se por avaliar a opinião dos especialistas desconsiderando os que são de Cuiabá, Curitiba e Manaus, para avaliar o grau de influência desses parâmetros considerando apenas as cidades que disponibilizam esta modalidade de transporte para turistas e residentes. Os resultados encontrados estão apresentados na Figura 4.10.



**Figura 4.10:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014, porém desconsiderando as cidades de Cuiabá (MT), Curitiba (PR) e Manaus (AM)

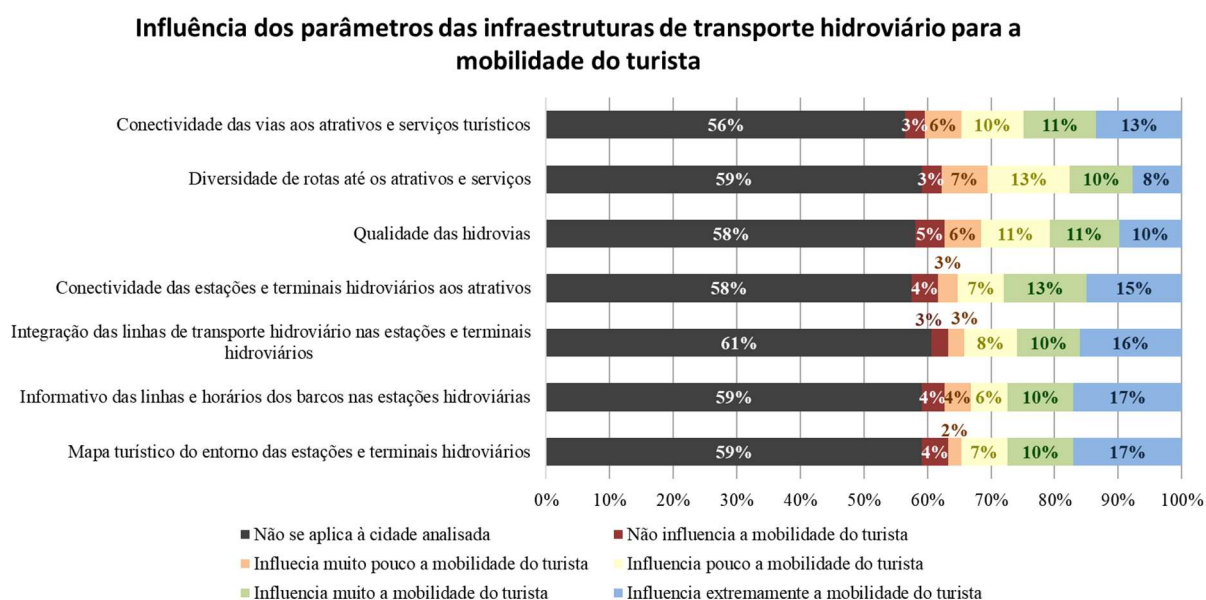
Ao analisar o grau de influência apenas nas cidades sede da Copa do Mundo que possuem sistema ferroviário urbano em operação constata-se, no geral, elevada influência dos parâmetros analisados. Em ordem decrescente as infraestruturas mais influentes para a mobilidade são: informativo das linhas e horários dos trem/metrô; mapa turístico do entorno; integração das linhas; conectividade das estações/terminais ferroviários; e das vias aos atrativos e serviços turísticos. Respectivamente, 67%, 64%, 64%, 61% e 60% dos especialistas disseram que tais aspectos influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista (Figura 4.10).

Vale destacar que os parâmetros diversidade de rotas até os atrativos e qualidade dos trilhos foram considerados os parâmetros relacionados ao transporte ferroviário menos influentes na opinião dos especialistas. Isso é válido tanto para análise considerando todas as cidades sede da Copa do Mundo (Figura 4.9), quanto para a avaliação apenas daquelas que possuem transporte ferroviário em operação (Figura 4.10) de acordo com as respostas agregadas dos especialistas em cada um dos casos supracitados.

Em síntese, para elevar a mobilidade dos turistas nas cidades que possuem sistema ferroviário é necessário que os terminais e estações ofereçam integração das linhas, bem como informativo dessas com seus horários respectivos. Também é desejável que tais locais sejam equipados com o mapa turístico da região. Fora isso, as vias, estações e terminais devem oferecer conectividade até os atrativos e serviços turísticos.

#### 4.1.3.5 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário

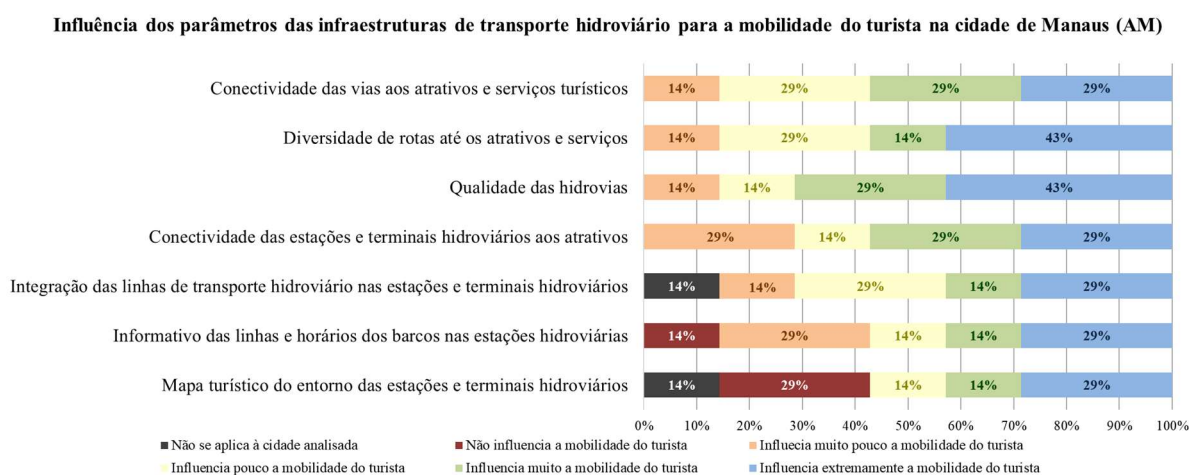
A Figura 4.11 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista.



**Figura 4.11:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

No geral, os parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário não se aplicam às cidades analisadas. Isso reflete a deficiência no Brasil em utilizar esta modalidade de transporte para o deslocamento de pessoas. De modo geral, esta opção de deslocamento não está disponível no interior das cidades brasileiras, inclusive nas localidades sede da Copa do Mundo de 2014. Por esse motivo, os especialistas apontam que tais parâmetros não influenciam a mobilidade dos turistas.

Por outro lado, vale destacar que Manaus foi a única cidade em que nenhum especialista respondeu “não se aplica” para tais parâmetros. Isso demonstra, antes de mais nada, que esta modalidade de transporte está disponível na localidade. Por esse motivo optou-se por analisar separadamente apenas as opiniões dos especialistas desta localidade, conforme apresentado na Figura 4.12.



**Figura 4.12:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista em Manaus (AM)

Ao analisar exclusivamente a opinião dos especialistas de Manaus encontra-se valores distintos dos encontrados na média de todas as cidades sede da Copa do Mundo. Sendo que a qualidade das hidrovias é considerada a infraestrutura de transporte mais influente, dado que 72% dos respondentes consideram que este aspecto influencia muito ou extremamente a mobilidade do turista. Em sequência, conectividade das vias e estações hidroviárias aos atrativos, juntamente com a diversidade de rotas também foram aspectos bem avaliados. Por outro lado, a integração das linhas, os informativos e o mapa turístico da região presentes nos terminais e estações hidroviárias não influenciam tanto a mobilidade do turista quanto as infraestruturas supracitadas (Figura 4.12). Porém, ressalva-se que apenas quatro especialistas de Manaus responderam o

questionário, de forma que, seria necessário mais respondentes para representatividade das afirmações acima relatadas.

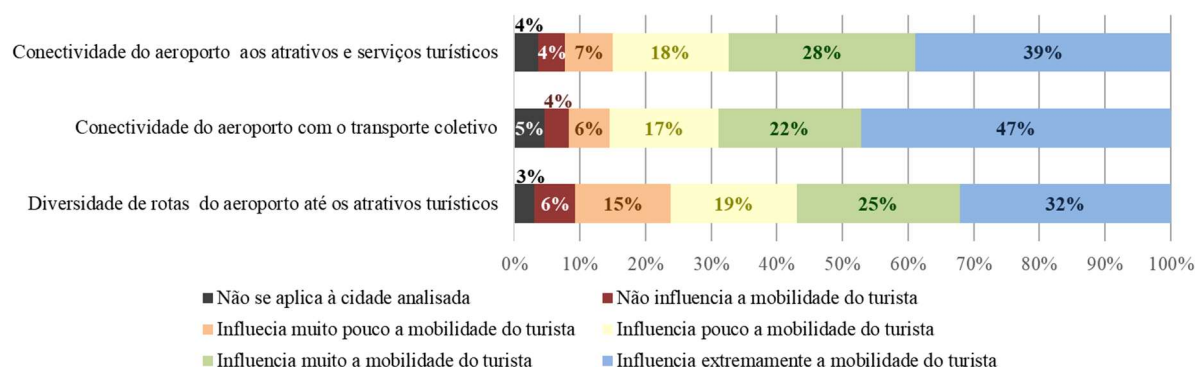
No caso de Manaus é necessário que se desenvolvam outras pesquisas a fim de compreender algumas nuances relacionadas com este modo de transporte juntamente com as características da atividade turística desse destino. Em outras palavras, o transporte hidroviário na capital amazonense é utilizado apenas como atividade meio, ou seja, com o intuito de transportar o turista do ponto A ao ponto B? Ou em Manaus o transporte hidroviário pode ser considerado essencialmente um atrativo turístico, que por si só é capaz de promover a experiência turística?

Se verdadeira a primeira indagação tem-se que esta modalidade de transporte é vista apenas como um mero deslocamento, em que a satisfação do consumidor depende da infraestrutura disponível, da qualidade do serviço prestado, além do preço, velocidade, conforto e confiabilidade ofertados. Por outro lado, se a segunda pergunta for verdadeira fica caracterizado o transporte enquanto experiência turística, nesse último caso a experiência do visitante envolve fatores mais subjetivos, tais como, perfil do turista, atratividade e motivação da viagem (Lohmann, 2005; Page, 2001; Silva, 2014a). Assim, primeiramente é necessário compreender o papel do transporte hidroviário para a atividade turística da localidade para em seguida avaliar os aspectos da infraestrutura de transporte relacionados.

#### **4.1.3.6 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte aéreo**

A Figura 4.13 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista.

### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista



**Figura 4.13:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

Todas as cidades brasileiras sede da Copa de Mundo<sup>2</sup> são capitais dos seus estados e possuem ao menos um aeroporto, sendo em sua maioria internacionais. A conectividade do aeroporto com o transporte coletivo, os atrativos e serviços turísticos, bem como a diversidade de rotas disponíveis são considerados muito ou extremamente importante para respectivamente, 69%, 69% e 57% dos especialistas. Isso demonstra que o aeroporto precisa estar conectado com a rede de transportes da cidade para que o turista consiga, assim, acessar as regiões de interesse no interior do destino.

Complementarmente, uma pesquisa realizada pela Secretaria de Aviação Civil (2017) avaliou a satisfação geral dos passageiros nos 15 principais aeroportos do país, sendo que 12<sup>3</sup> deles localizados em alguma das cidades sede da Copa. Nessa pesquisa, o agrupamento de indicadores referente à disponibilidade de transporte público para o aeroporto foi avaliado como

<sup>2</sup> Belo Horizonte (Aeroporto Internacional de Confins e o Aeroporto Pampulha); Brasília (Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek); Cuiabá (Aeroporto Internacional de Cuiabá - Marechal Rondon); Curitiba (Aeroporto Internacional Afonso Pena); Fortaleza (Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins); Manaus (Aeroporto Internacional de Manaus- Eduardo Gomes); Natal (Aeroporto de Natal); Porto Alegre (Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho); Recife (Aeroporto Internacional de Recife – Guararapes Gilberto Freyre); Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão/Tom Jobim e Aeroporto Santos Dumont); Salvador (Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães) e São Paulo (Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos e Aeroporto de São Paulo/ Guarulhos).

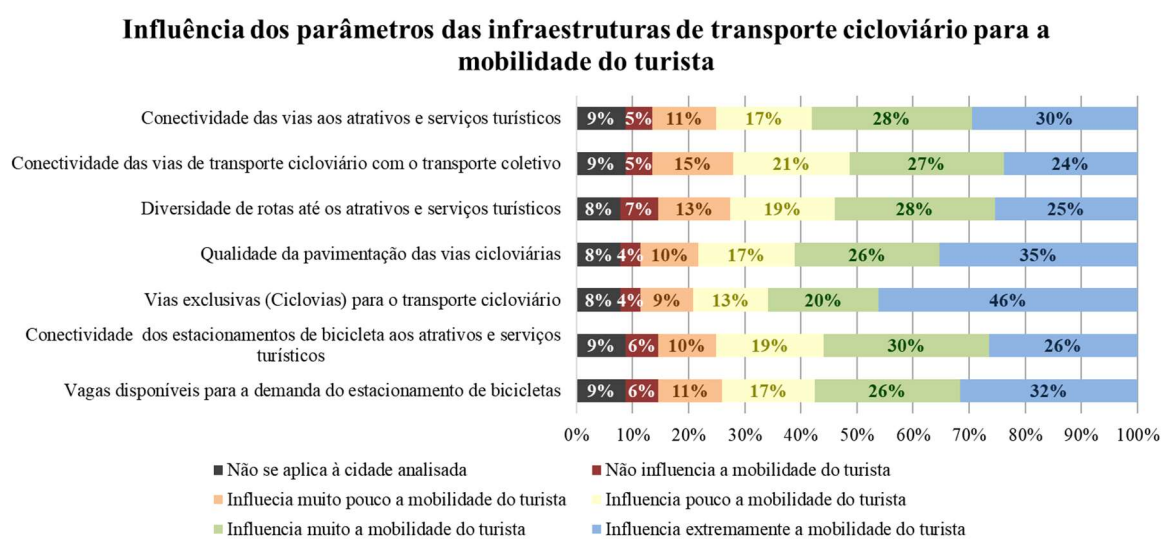
<sup>3</sup> Aeroportos de: Guarulhos; Galeão, Brasília, Confins, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Manaus, Natal, Congonhas e Santos Dumont.



sendo bons ou muito bons. Isso demonstra que a conectividade do aeroporto com o sistema de transporte coletivo vem atendendo às necessidades dos passageiros.

#### 4.1.3.7 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário

A Figura 4.14 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista.



**Figura 4.14:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

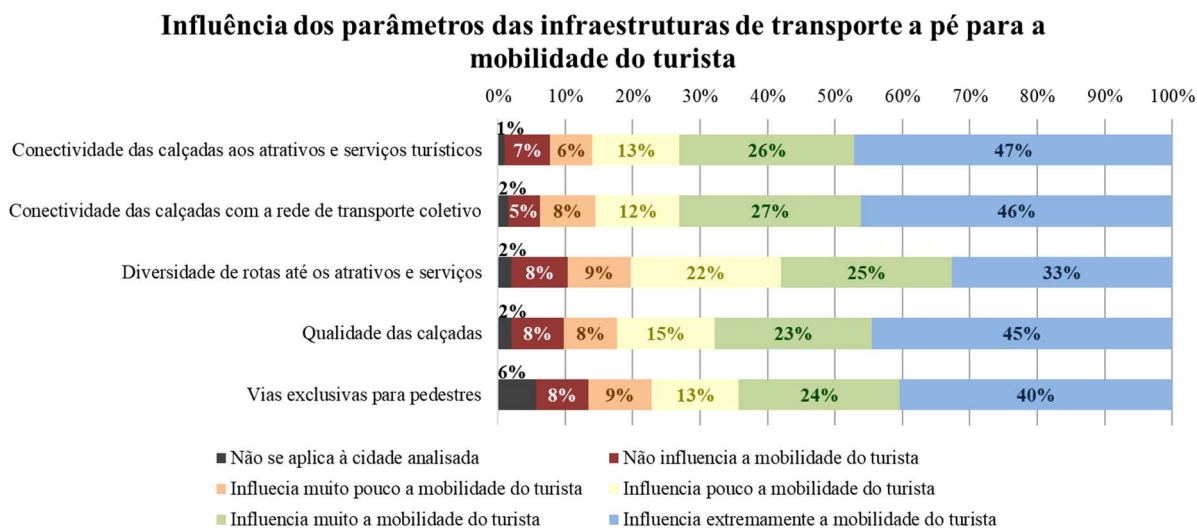
Todos os parâmetros relacionados ao transporte cicloviário foram considerados influentes, sendo que, os três aspectos com melhor avaliação foram: a presença de ciclovias, a qualidade do pavimento e a conectividades das vias cicloviáveis aos atrativos e serviços turísticos, que na opinião de respectivamente 66%, 61% e 58% dos especialistas influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista (Figura 4.14).

Destaca-se ainda que a quantidade de estacionamentos para bicicletas deve atender a demanda, assim como devem oferecer conectividade aos atrativos e serviços turísticos da cidade. A diversidade de rotas até os pontos de interesse também favorece os deslocamentos dos visitantes. Por último, as vias cicloviáveis devem estar conectadas com a rede de transporte coletivo da cidade. Isso porque, todas as infraestruturas citadas influenciam muito ou extremamente a mobilidade dos turistas de acordo com a opinião da maioria dos especialistas.



#### 4.1.3.8 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte a pé

A Figura 4.15 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de caminhabilidade para a mobilidade do turista.



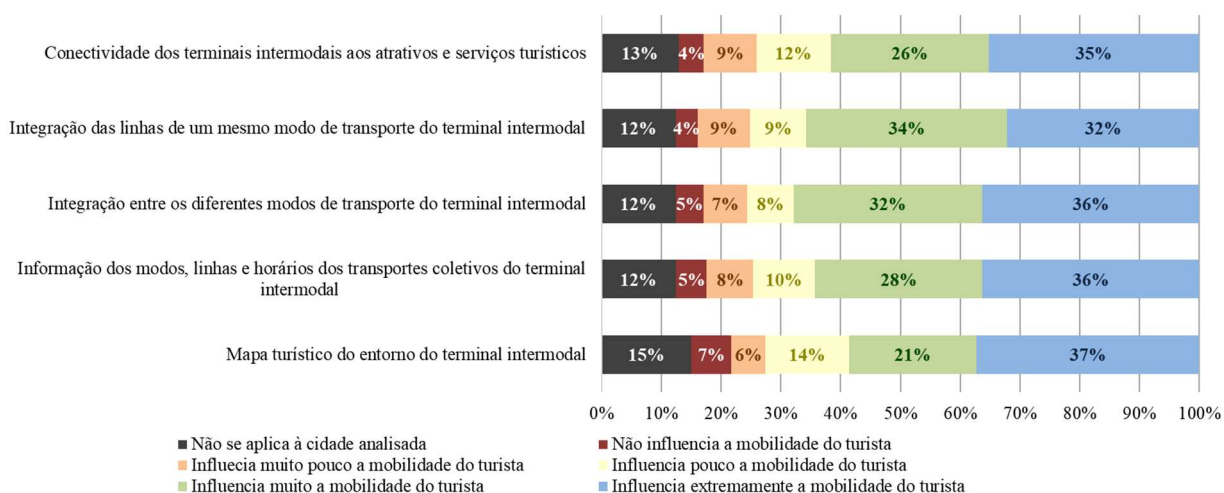
**Figura 4.15:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte a pé para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

De maneira geral, todos os parâmetros relacionados à caminhabilidade influenciam a mobilidade do turista. A conectividade das calçadas aos atrativos turísticos e ao transporte coletivo, seguido pela qualidade das calçadas, presença de vias exclusivas para pedestres e diversidade de rotas influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para respectivamente, 73%, 73%, 68%, 64% e 58% dos especialistas (Figura 4.15). Isso indica que para melhor contribuir com a mobilidade dos visitantes os municípios devem avaliar todas as infraestruturas apontadas em seus projetos de mobilidade urbana.

#### 4.1.3.9 Cidades sede da Copa: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte intermodal

A Figura 4.16 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas do transporte intermodal para a mobilidade do turista.

### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte intermodal para a mobilidade do turista



**Figura 4.16:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte intermodal para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

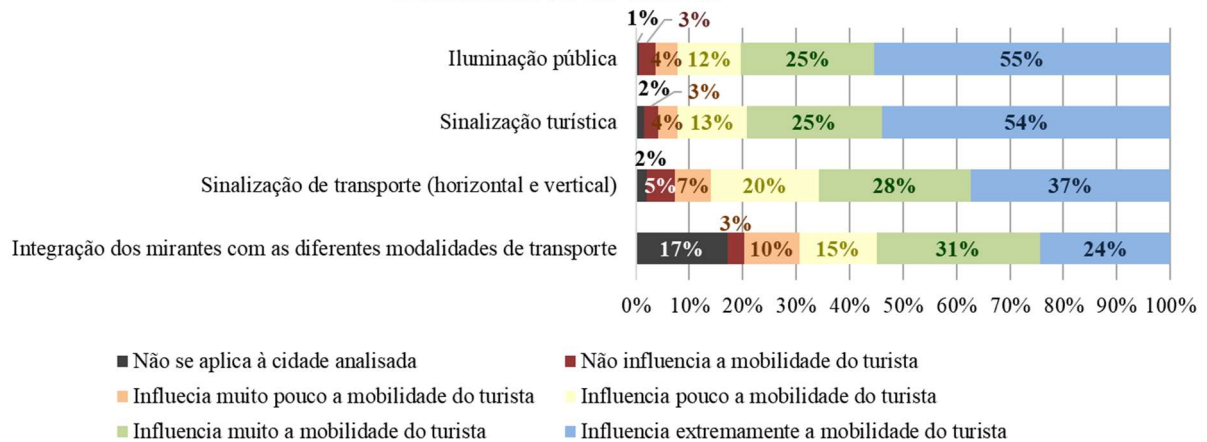
Para 68% dos especialistas, a integração entre diferentes modos de transporte influencia muito ou extremamente a mobilidade do turista (Figura 4.16). Isso pode ser reflexo do cenário encontrado nas localidades analisadas. Todas as cidades sede da Copa do Mundo são consideradas de grande porte, metrópoles ou megacidades e por causa disso tendem a apresentar um sistema de transporte mais desenvolvido (Smith, 2012), que dentre outros aspectos significa mais modalidades de transporte disponíveis. Neste cenário é importante que as infraestruturas que atendem aos diferentes modos de transporte estejam conectadas para, assim, facilitar os deslocamentos dos usuários. Nesse sentido, pode-se afirmar que é convergente a opinião dos especialistas com o que é defendido na literatura.

Por fim, destacam-se os demais parâmetros que também são considerados influentes. Em ordem decrescente: (i) a integração monomodal e (ii) a informação dos modos, linhas e horários do transporte coletivo dos terminais intermodais, seguido (iii) da conectividade dos terminais e (iv) da presença do mapa turístico influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para respectivamente 66%, 64%, 61% e 58% dos especialistas (Figura 4.16).

#### 4.1.3.10 Cidades sede da Copa: parâmetros das outras infraestruturas de transporte

Por último, a Figura 4.17 apresenta o grau de influência de outros parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista.

### Influência dos parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista



**Figura 4.17:** Influência dos parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo de 2014

A iluminação pública e a sinalização turística estão entre os parâmetros de todo o questionário, que mais influenciam a mobilidade do turista. Respectivamente, 80% e 79% dos especialistas responderam que as infraestruturas supraditas influenciam muito ou extremamente a mobilidade dos turistas. Na sequência, a sinalização de transporte e a integração dos mirantes com o sistema de transportes, receberam a mesma avaliação por 65% e 55% dos respondentes (Figura 4.17).

Em relação à sinalização turística vale destacar que as cidades sede da Copa também receberam investimentos para melhorar esse aspecto. Houve melhorias no que se refere à cobertura de placas informativas no interior do destino, estado de conservação das mesmas, bem como informações bilingue. Ademais, foram instalados centros de atendimento aos turistas nos locais de grande circulação de visitantes (MTur, 2015b).

Vale destacar que tais informações fazem com que os turistas saibam onde ir, o que minimiza a probabilidade de se perderem e, conseqüentemente, torna a execução de seus deslocamentos mais eficientes, facilitando assim a mobilidade dos visitantes. Ademais vale destacar que a oferta adequada de tais informações contribui para a experiência do turista como um todo, além de favorecer para a atratividade e competitividade do destino.

#### **4.1.3.11 Cidades sede da Copa: análise geral dos parâmetros**

De modo geral, grande parte dos parâmetros avaliados nesta pesquisa foram considerados muito ou extremamente influentes para a maioria dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo, sendo: conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos (categoria transporte por automóvel), iluminação pública e sinalização turística (categoria outros) os três melhores avaliados por ordem decrescente. Isso demonstra que a fornecimento de informação (sinalização turística) e segurança (iluminação pública) também contribuem muito para a mobilidade dos turistas, e não apenas aquelas infraestruturas diretamente relacionadas com a provisão de transporte.

Por outro lado, os parâmetros com menor nível de importância foram: todos os sete pertencentes a categoria transporte hidroviário, qualidade dos trilhos e diversidade de rotas até os atrativos do modo ferroviário, além da qualidade do pavimento das vias da categoria transporte de ônibus. Apenas os mencionados acima não foram considerados muito ou extremamente influentes por pelo menos 50% dos especialistas.

Em relação às categorias, os parâmetros referentes ao transporte hidroviário foram os que apresentaram os piores resultados. Isso porque esta modalidade de transporte de passageiros não está disponível em grande parte das localidades analisadas. Em sequência, a categoria transporte ferroviário foi aquela com segundo pior grau de influência. Porém neste segundo grupo vale ressaltar as cidades de Cuiabá, Curitiba e Manaus não possuem esta modalidade de transporte em operação, o que contribuiu para reduzir os resultados entrados, mas não tanto quanto na categoria transporte hidroviário. Além disso, ao excluir essas três cidades os resultados melhoram, o que indica que, quando o transporte ferroviário está disponível, os parâmetros analisados influenciam consideravelmente a mobilidade do turista.

Dentro das categorias transporte privado, turístico, de ônibus e a pé o parâmetro conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos foi considerado o aspecto que mais influencia muito ou extremamente a mobilidade do turista. Isso demonstra que as vias, sejam as que atendem os veículos particulares, os ônibus ou mesmo as calçadas devem permitir o acesso do turista até os pontos de interesse da cidade visitada. Enquanto os parâmetros mais influentes das demais categorias foram: a conectividade do aeroporto com a rede de transporte coletivo (transporte aéreo); vias exclusivas para o transporte cicloviário (transporte cicloviário) e integração entre os diferentes modos de transporte (transporte intermodal).

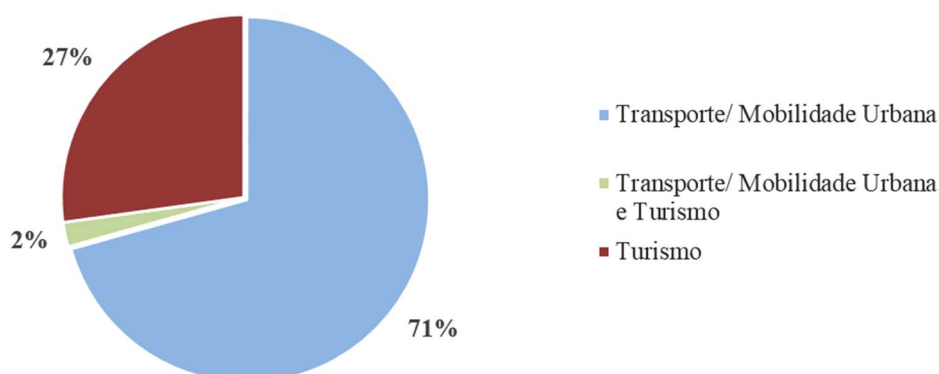
## 4.2 ANÁLISE DE RESULTADOS REFERENTE AS OUTRAS CIDADES

Nessa subseção são apresentados os resultados encontrados nos 93 questionários referentes a opinião dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras que não os doze municípios sede da Copa do Mundo de 2014.

### 4.2.1 Perfil dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras

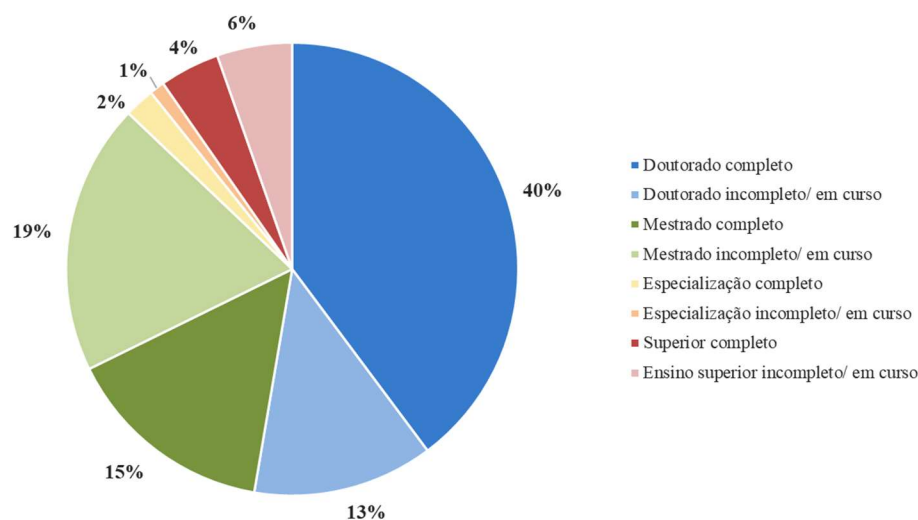
O envio do convite para responder o questionário foi focado nos especialistas de turismo e /ou transportes que localizados em uma das cidades sede da Copa do Mundo, porém ainda assim, foram recebidos 93 questionários cujos especialistas residiam em outros municípios do país. Dado o elevado número de respostas optou-se por analisar tais dados separadamente.

Dentre os especialistas que avaliaram a importância dos parâmetros de infraestrutura para as outras cidades turísticas brasileiras, 71% atuam na área de transporte/mobilidade urbana, 27% estão enquadrados no setor de turismo, enquanto 2% atuam em ambas as áreas, conforme apresentado na Figura 4.18.

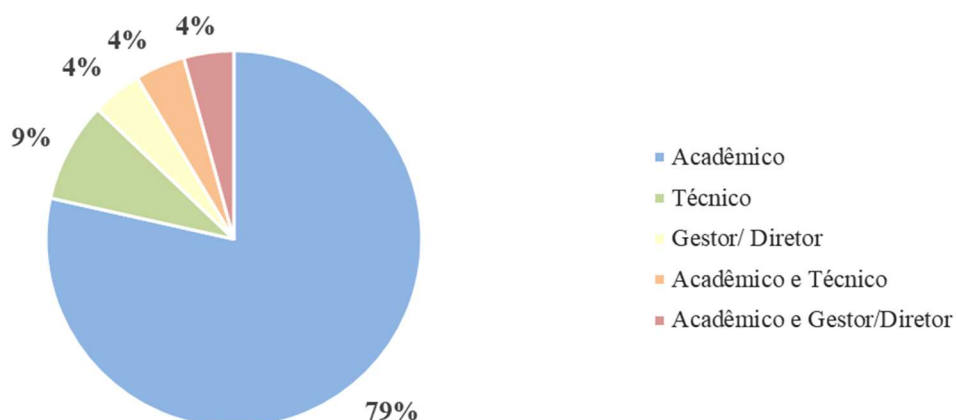


**Figura 4.18:** Área de atuação dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras

Em relação ao grau de escolaridade, os especialistas com doutorado completo (40%) representam o maior grupo, seguido pelo mestrado incompleto ou em curso (19%), mestrado completo (15%) e doutorado incompleto ou em curso (13%) (Figura 4.19). No total, os quatro graus de escolaridade supracitados representam 87% do total de especialistas analisados nesta seção o que reflete, também, no perfil de atuação dos respondentes: 79% atuam exclusivamente no ambiente acadêmico, enquanto outros 4% são acadêmicos e técnicos e outros 4% são acadêmicos e gestores/diretores (Figura 4.20).



**Figura 4.19:** Grau de escolaridade dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras



**Figura 4.20:** Perfil de atuação dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras

#### 4.2.2 Caracterização das outras cidades

Dentre os especialistas que responderam o questionário 93 disseram residir em outro município brasileiro que não as doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014. No total obteve-se dados de 45 cidades distintas. Goiânia (GO) possui a maior amostra com 12 respondentes, seguido por Florianópolis (SC) com 8 e pelos municípios de Caxias do Sul (RS) e São Carlos (SP) com 7 especialistas cada. Destaca-se que todas as cidades analisadas são classificadas como sendo

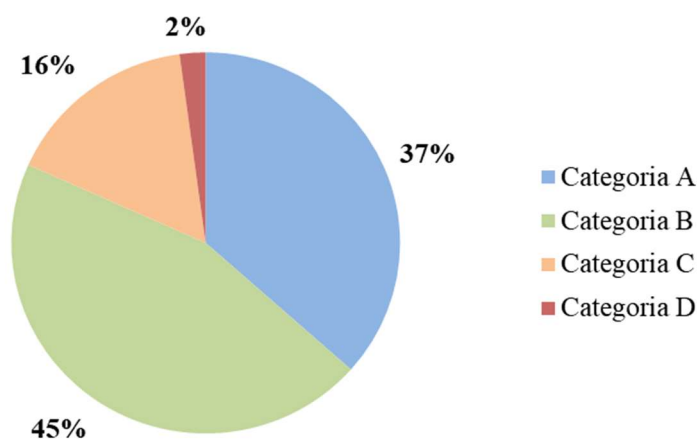
turísticas pelo Ministério do Turismo (2017b), sendo que as categorias bem como a quantidade de questionários respondidos em cada uma delas estão detalhadas na Figura 4.2.

**Tabela 4.2:** Quantidade de questionários respondidos e a categoria de cada uma das outras cidades turísticas brasileiras

Cidade	Nº de questionários	Categoria de cidade turística	Cidade	Nº de questionários	Categoria de cidade turística
Goiânia, GO	12	Categoria A	Itapissuma, PE	1	Categoria D
Florianópolis, SC	8	Categoria A	Juazeiro do Norte, CE	1	Categoria B
Caxias do Sul, RS	7	Categoria B	Lajeado, RS	1	Categoria C
São Carlos, SP	7	Categoria B	Maceió, AL	1	Categoria A
Campina Grande, PB	4	Categoria B	Matinhos, PR	1	Categoria B
Ouro Preto, MG	4	Categoria B	Montenegro, RS	1	Categoria D
São José dos Campos, SP	4	Categoria B	Mossoró, RN	1	Categoria B
João Pessoa, PB	3	Categoria A	Niterói, RJ	1	Categoria B
Viçosa, MG	3	Categoria C	Palmas, TO	1	Categoria A
Boa Vista, PR	2	Categoria A	Parnaíba, PI	1	Categoria B
Itajubá, MG	2	Categoria C	Passo Fundo, RS	1	Categoria B
Joinville, SC	2	Categoria B	Petrópolis, RJ	1	Categoria B
Londrina, PR	2	Categoria B	Ponta Grossa, PR	1	Categoria B
Santa Cruz do Sul, RS	2	Categoria C	Ponte Nova, MG	1	Categoria C
Brusque, SC	1	Categoria C	Porto Seguro, BA	1	Categoria A
Cabo Frio, RJ	1	Categoria A	Quixadá, CE	1	Categoria C
Cachoeira do Sul, RS	1	Categoria C	Rosana, SP	1	Categoria C
Campinas, SP	1	Categoria A	São José, SC	1	Categoria C
Campo Grande, MS	1	Categoria A	Teresina, PI	1	Categoria A
Capão da Canoa, RS	1	Categoria B	Uberlândia, MG	1	Categoria B
Caruaru, PE	1	Categoria B	Vacaria, RS	1	Categoria C
Dourados, MS	1	Categoria B	Vitória, ES	1	Categoria A
Foz do Iguaçu, PR	1	Categoria A			

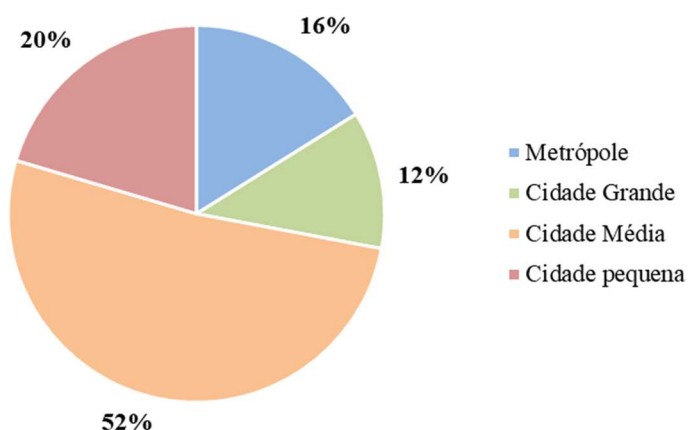
Fonte: Mtur (2017d)

Em relação à classificação do Mapa do Turismo Brasileiro, destaca-se que dentre os 93 questionários respondidos 37% são categoria A, 45% enquadra-se na categoria B, enquanto 16% e 2% referem-se respectivamente às categorias C e D (Figura 4.21). O resultado indica que, ao contrário das localidades sede da Copa do Mundo em que todas as cidades pertencem à categoria A, no grupo das outras cidades turísticas brasileiras existe maior variabilidade quanto ao perfil turístico analisado.



**Figura 4.21:** Categorias das outras cidades turísticas brasileiras

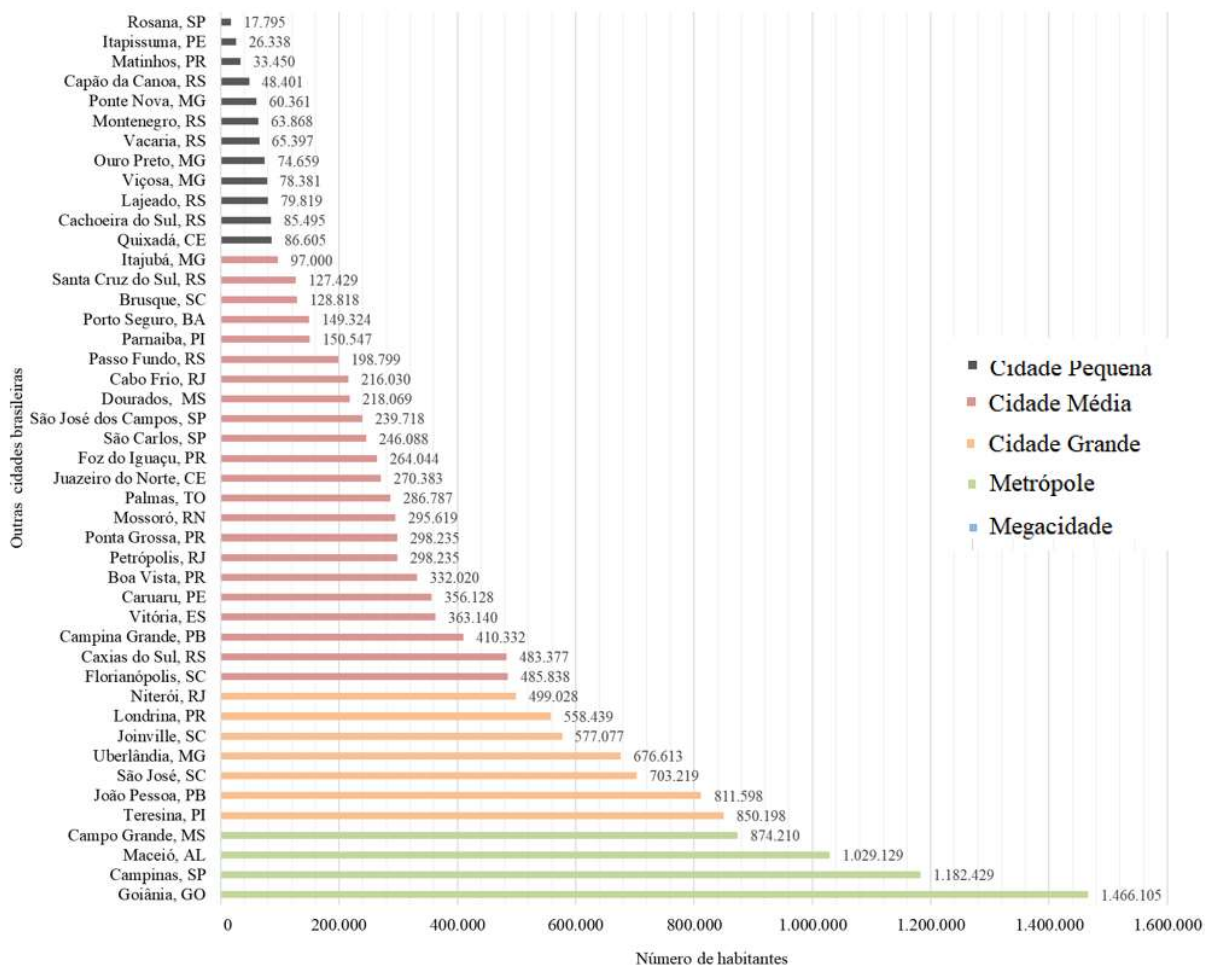
Em relação ao porte verifica-se que as metrópoles, cidades grandes, médias e pequenas correspondem respectivamente a 16%, 12%, 52% e 20% do número total de questionários analisados nesta subseção (Figura 4.22).



**Figura 4.22:** Porcentagem de respondentes por porte das outras cidades turísticas brasileiras

A quantidade de habitantes, bem como o porte de cada munic6pio est6 detalhado na Figura 4.23 Cabe aqui destacar que a maioria das cidades analisadas s6o de pequeno ou m6dio porte, ao contr6rio do perfil encontrado nas localidades sede da Copa do Mundo, onde a maioria s6o metr6poles.





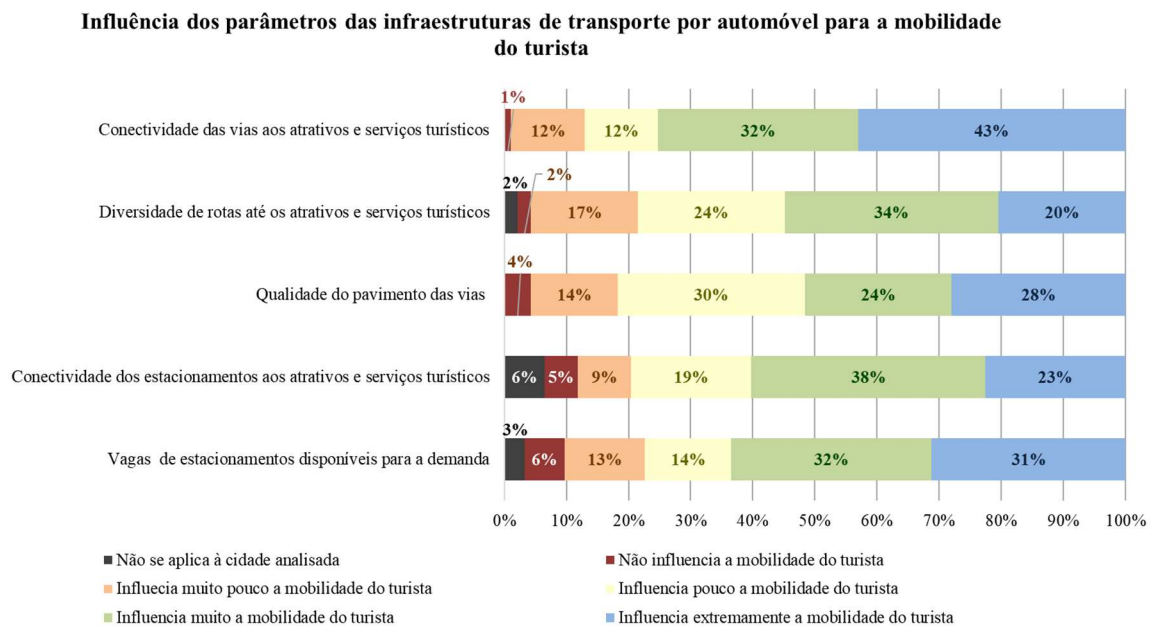
**Figura 4.23:** Porte e número de habitantes das outras cidades turísticas brasileiras  
 Fonte: IBGE (2017)

### 4.2.3 Parâmetros da infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista em outras cidades

Nesta subseção, será avaliado a influência de cada um dos parâmetros de infraestrutura de transporte para a mobilidade do turista, de acordo com a avaliação dos especialistas que residem em cidades brasileiras que não as doze cidades sede da Copa do Mundo. No total serão analisados agregadamente, os resultados dos 93 questionários que atendem aos critérios supracitados.

### 4.2.3.1 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte por automóvel

A Figura 4.24 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte por automóvel para a mobilidade do turista.



**Figura 4.24:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte por automóvel para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

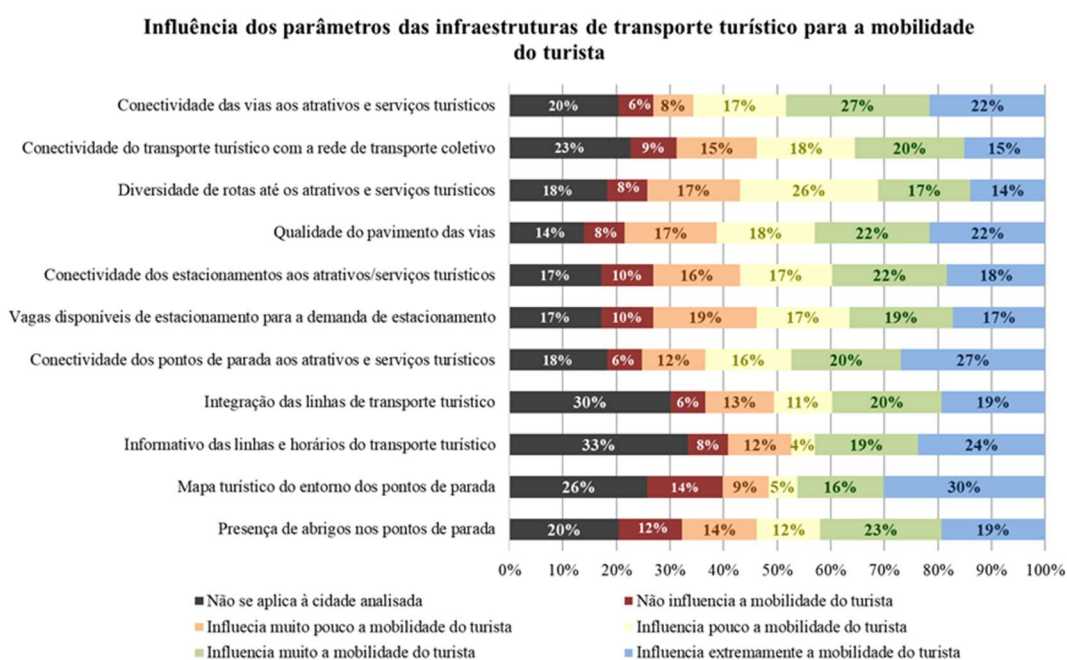
Assim como os resultados encontrados nas doze cidades sede da Copa do Mundo, todos os cinco parâmetros relacionados ao transporte por automóvel influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para a maioria dos especialistas (Figura 4.24). A conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos é o parâmetro mais importante para deslocamentos dos visitantes, seguido pelas vagas disponíveis e conectividade dos estacionamentos em relação aos pontos de interesse turístico. Além disso, pode-se afirmar que a diversidade de rotas e a qualidade do pavimento também influenciam na mobilidade dos turistas.

Apesar dos especialistas reconhecerem a grande influência da conectividade dos estacionamentos até os pontos de interesse turísticos, além de concordarem com a necessidade de vagas disponíveis este é um problema a ser enfrentando em diferentes destinos brasileiros. Por exemplo, a pesquisa de competitividade do turismo em São Paulo (Mtur, 2015d) indica que na cidade existe quantidade insuficiente de vagas de estacionamento nas regiões turísticas e que

isso dificulta a mobilidade do turista, bem como afeta negativamente a competitividade do destino.

#### 4.2.3.2 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte turístico

A Figura 4.25 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte turístico para a mobilidade do turista.

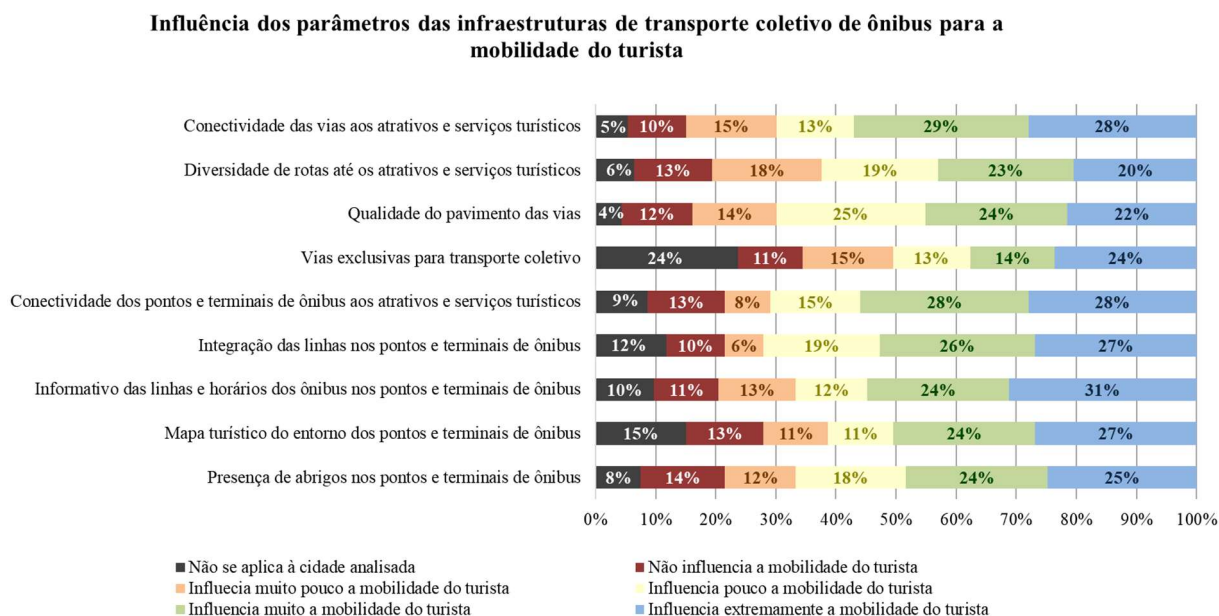


**Figura 4.25:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte turístico para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

Em relação às infraestruturas relacionadas ao transporte turístico, vale destacar que a porcentagem de especialistas que afirmaram “não se aplica” (Figura 4.25) foi relativamente maior do que em relação às localidades sede da Copa (Figura 4.7). Vale destacar que de 61% e 81% das respostas “não se aplica” foram provenientes de especialistas das pequenas e médias cidades, além do mais 74% das respostas “NA” são referentes às cidades turísticas das classes B, C e D. Isso demonstra que, as cidades analisadas, além de serem menores, não possuem classificação turística tão elevada quanto os municípios que sediaram a Copa e isso pode fazer com que não exista, ou que a quantidade de empresas que oferecem transporte turístico seja inexpressiva, o que poderia justificar o menor grau de influência apontado.

### 4.2.3.3 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte de ônibus

A Figura 4.26 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte coletivo de ônibus para a mobilidade do turista.



**Figura 4.26:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte de ônibus para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

Em relação aos parâmetros relacionados transporte de ônibus, tem-se que a conectividade das vias, dos terminais e dos pontos de parada do transporte coletivo aos atrativos e serviços turísticos foram considerados os fatores que mais influenciam a mobilidade do turista na opinião dos especialistas. Esse resultado é semelhante ao encontrado nas localidades sede da Copa do Mundo (Figura 4.26).

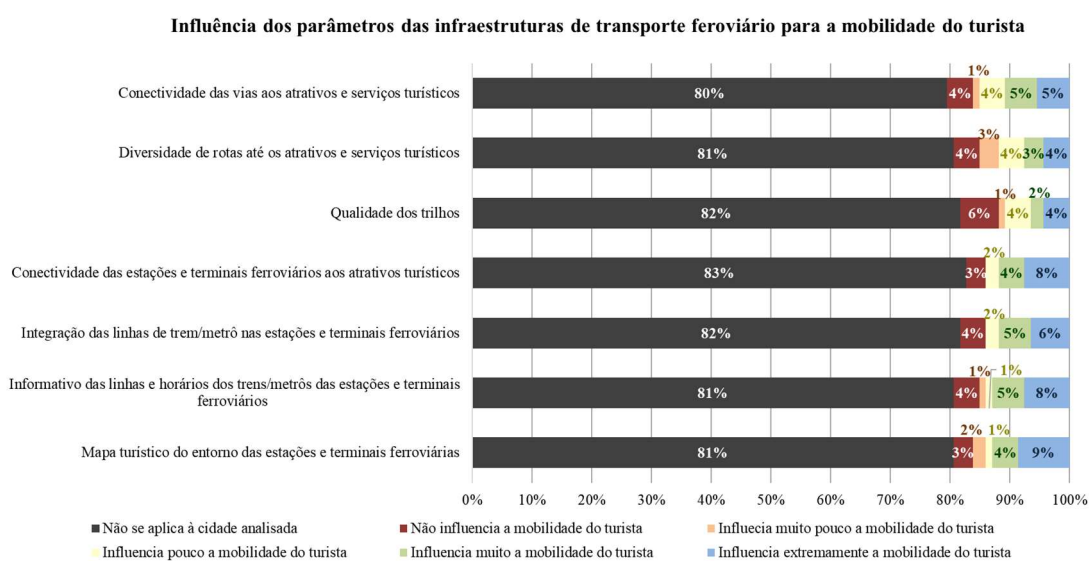
Além disso, os informativos das linhas e horários, a integração dos ônibus juntamente com os mapas do entorno dos pontos de parada e terminais de ônibus foram os parâmetros foram tidos como muito ou extremamente influente para a mobilidade do turista para a maioria dos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras (Figura 4.26).

Por último, vale destacar o resultado do parâmetro vias exclusivas de transporte coletivo. Na opinião de 24% dos especialistas este parâmetro não se aplica nas suas localidades (Figura 4.26), enquanto nas cidades sede da Copa do Mundo o percentual foi de apenas 3% (Figura 4.8). A diferença encontrada pode ter sido influenciada pelo tamanho das cidades analisadas, uma vez que o grupo dos outros município brasileiros é composto, no geral, por cidades de menor porte

do as regiões sede da Copa, dado que este tipo de infraestrutura é mais comum nas vias radiais das megacidades, metrópoles e cidades grandes.

#### 4.2.3.4 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte ferroviário

A Figura 4.27 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista.

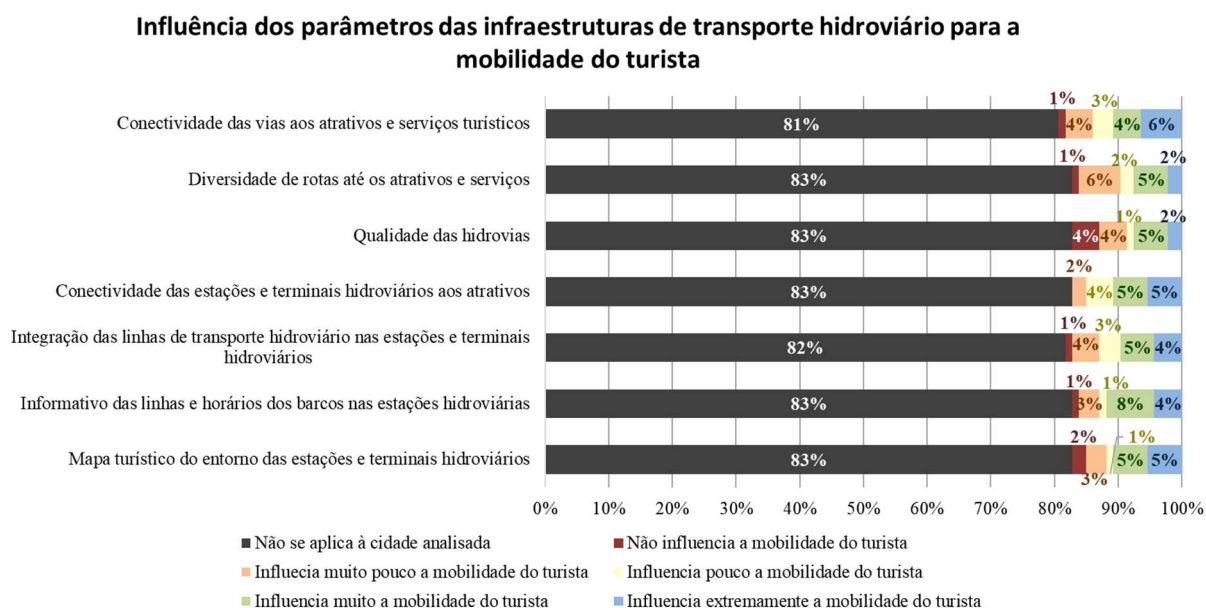


**Figura 4.27:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte ferroviário para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

Os resultados dos parâmetros de infraestrutura de ferroviário da Figura 4.27 destoam da opinião dos especialistas dos locais sede da Copa e isso mais uma vez é consequência das características distintas dos dois grupos de cidades. A elevada quantidade de resposta “não se aplica” é resultado da não existência desta modalidade de transportes em grande parte do grupo das outras cidades turísticas brasileiras, de forma que os turistas não possuem esta modalidade como opção para se deslocarem.

#### 4.2.3.5 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte hidroviário

A Figura 4.28 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista.



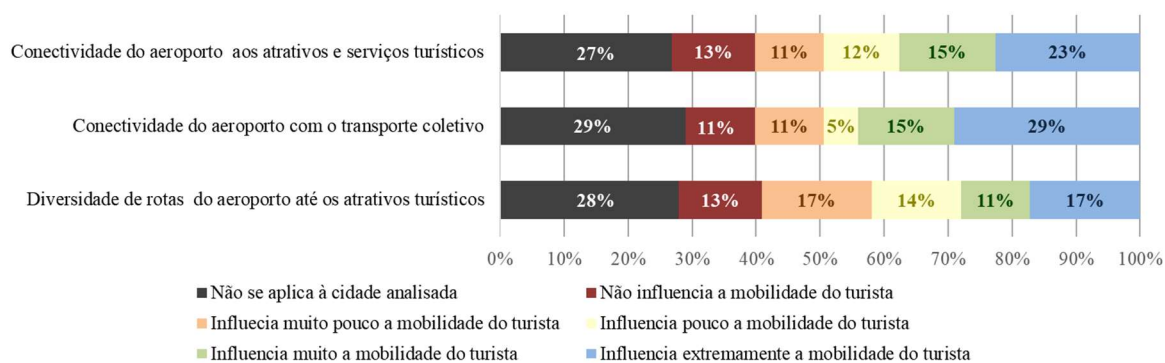
**Figura 4.28:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte hidroviário para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

Os resultados encontrados nos parâmetros de infraestrutura que atendem ao modo hidroviário (Figura 4.28) foram semelhantes ao encontrado no transporte ferroviário (Figura 4.27). Em ambos os casos, a porcentagem de respostas “não se aplica” é de por volta de 80%, ou seja, no geral estas duas modalidades de transportes não estão disponíveis nas cidades analisadas, e conseqüentemente, não influenciam positivamente a mobilidade dos turistas.

#### 4.2.3.6 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte aéreo

A Figura 4.29 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista.

### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista



**Figura 4.29:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte aéreo para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

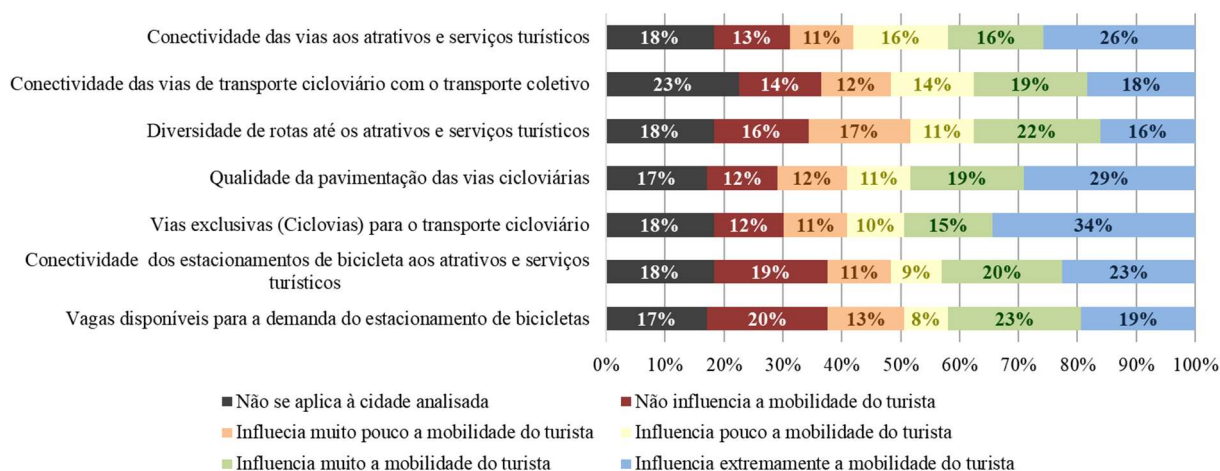
Por volta de 28% dos especialistas responderam não se aplica para os três parâmetros acima (Figura 4.29). Isso é reflexo da ausência de aeroportos em algumas cidades analisadas. Fora isso, vale destacar que caso o município possua aeroporto esse local deve ser conectado com o sistema de transporte público do destino, sendo esse o principal parâmetro de infraestrutura de transporte aéreo para a mobilidade do turista.

#### 4.2.3.7 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte cicloviário

A Figura 4.30 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista.



### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista



**Figura 4.30:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte cicloviário para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

A porcentagens de especialistas que afirmam que as infraestruturas acima influenciam muito ou extremamente a mobilidade dos turistas é maior do que a quantidade de respondentes que colocam que tais aspectos influenciam pouco ou muito pouco. Isso é válido para todos os parâmetros apresentados na Figura 4.30. Por último, vale destacar que entre 17% a 23% dos especialistas apontaram que tais afirmações não se aplicam à cidade analisada, ou seja, as infraestruturas mencionadas acima são inexistentes dentro de alguns destinos turísticos analisados, além disso, entre 12% e 20% dos respondentes responderam que presença tais parâmetros não influencia na mobilidade do turista.

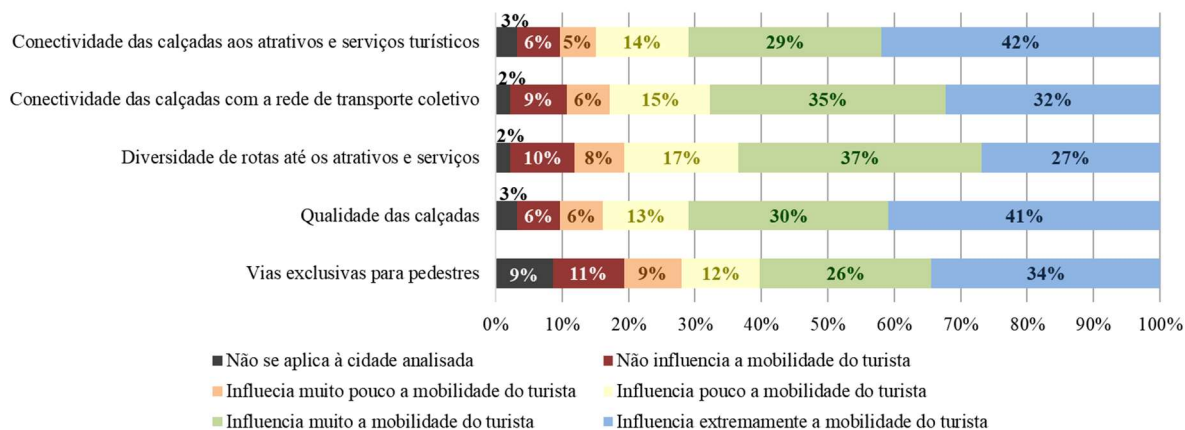
Tais resultados (Figura 4.30) são bem diferentes da opinião dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo. Para a maioria dos respondentes do outro grupo todos os parâmetros influenciam muito ou extremamente a mobilidade dos turistas, conforme apresentado anteriormente na Figura 4.14.

#### 4.2.3.8 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte a pé

A Figura 4.31 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas de caminhabilidade para a mobilidade do turista.



### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte a pé para a mobilidade do turista



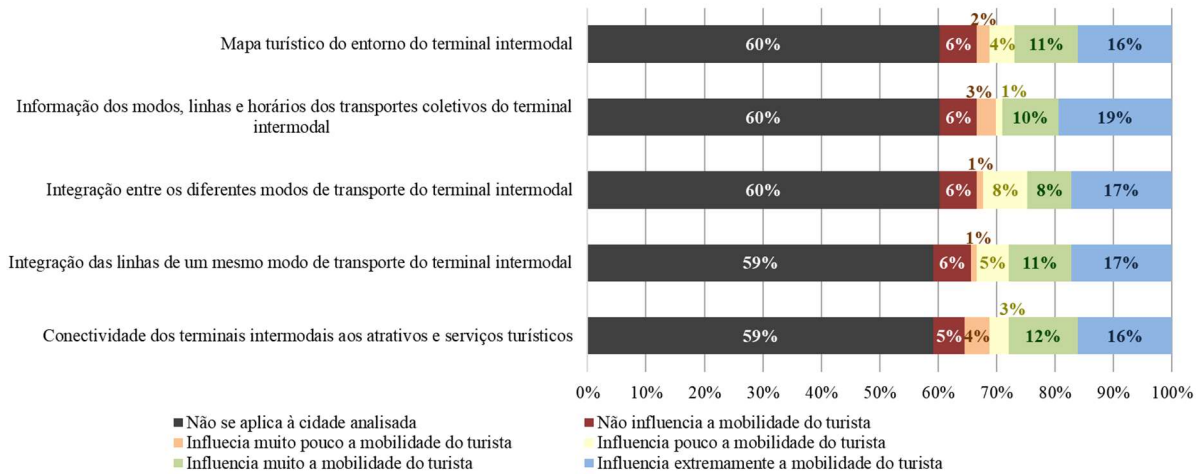
**Figura 4.31:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte a pé para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

Para a maioria dos especialistas, todos os parâmetros de infraestrutura de transporte relacionados ao deslocamento a pé influenciam muito ou extremamente a mobilidade dos turistas. Sendo que, 71% deles responderam isso para a qualidade e a conectividade das calçadas sendo, portanto, os dois aspectos mais influentes desta categoria (Figura 4.31). Apesar disso, vale destacar que a conectividade das calçadas com a rede de transporte coletivo, a diversidade de rotas e as vias exclusivas para pedestres também influenciam positivamente os deslocamentos dos turistas nas outras cidades turísticas brasileiras.

#### 4.2.3.9 Outras cidades brasileiras: parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte intermodal

A Figura 4.32 apresenta o grau de influência dos parâmetros das infraestruturas do transporte intermodal para a mobilidade do turista.

### Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte intermodal para a mobilidade do turista



**Figura 4.32:** Influência dos parâmetros das infraestruturas de transporte intermodal para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

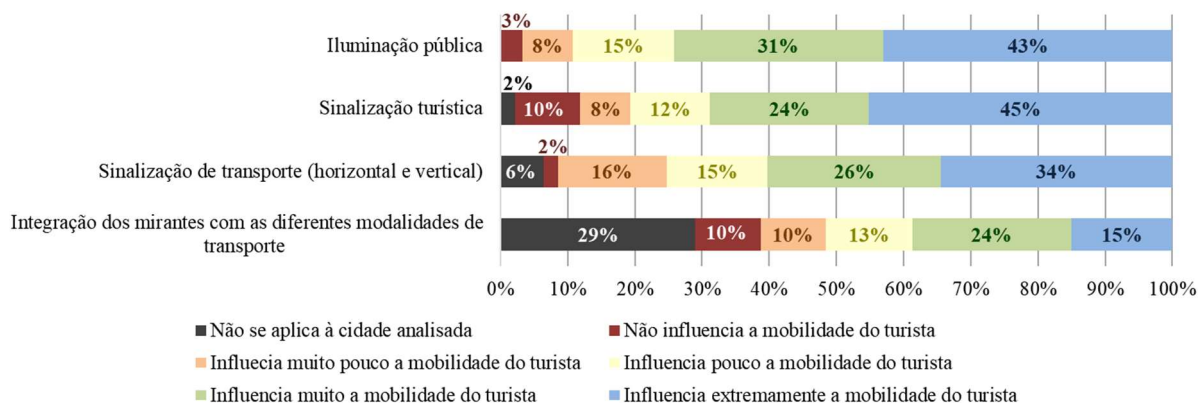
A maioria dos especialistas colocaram que as infraestruturas referentes ao transporte intermodal não se aplicam às cidades por eles analisadas (Figura 4.32). Conforme mencionado acima boa parte das outras cidades brasileiras não apresentam a modalidade de transporte ferroviária e hidroviária (elevada taxa de respostas “não se aplica”), restando apenas o ônibus como opção de transporte público. Nesse cenário a possibilidade de integração modal se torna restrita, o que justifica tal proporção de respostas “NA”.

Fora isso, vale destacar que este resultado destoava do encontrado no grupo das cidades da Copa onde 68% dos respondentes consideraram que a intergeração entre diferentes modos de transporte influencia muito ou extremamente a mobilidade do turista (Figura 4.16). Essa discrepância nos resultados pode estar relacionada com os investimentos recentes em mobilidade urbana realizados nas localidades que sediaram a Copa do Mundo de 2014. Época em que houve maior esforço para a realização de projetos que garantissem a intermodalidade, conseqüentemente, maior fluidez do turista no interior do destino. Além disso, o diferente perfil das cidades que compõem os dois grupos analisados também pode ajudar a entender a diferença encontrada.

#### 4.2.3.10 Outras cidades brasileiras: parâmetros das outras infraestruturas de transporte

Por último, a Figura 4.33 apresenta o grau de influência de outros parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista.

### Influência dos parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista



**Figura 4.33:** Influência dos parâmetros de outras infraestruturas de transporte para a mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

A iluminação pública, seguida da sinalização turística e de transportes são os outros parâmetros que mais influenciam a mobilidade dos turistas, onde respectivamente 74%, 69% e 60% dos especialistas colocam tais parâmetros como muito ou extremamente influente para a mobilidade dos visitantes (Figura 4.33). Isso demonstra aspectos relacionados à segurança (iluminação pública) e à obtenção de informações (sinalização) também contribuem para os deslocamentos dos visitantes, ainda mais porque são pessoas que geralmente não conhecem a região, consequentemente, precisam se localizar para conseguir chegar aos locais de interesse.

#### 4.2.3.11 Outras cidades brasileiras: análise geral dos parâmetros

Os cinco parâmetros que mais influenciam muito ou extremamente a mobilidade dos visitantes nas outras cidades turísticas brasileiras, com a categoria correspondente entre parênteses, são: conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos (transporte por automóvel), iluminação pública e sinalização turística (outros), qualidade e conectividade das calçadas até os atrativos e serviços turísticos (a pé).

Ao analisar apenas as categorias referentes às modalidades de transportes tem-se que, no geral, as infraestruturas referentes ao deslocamento a pé estão entre as mais bem avaliadas, assim, além das supracitadas, a conectividade das calçadas à rede de transporte público, diversidade de rotas e as vias exclusivas para pedestres também influenciam muito ou extremamente a mobilidade do turista para a maioria dos especialistas. Essa categoria ganha destaque nas outras

cidades turísticas brasileiras, o que não acontece nas cidades sede da Copa do Mundo, onde o grau de influencia é semelhante ao das outras modalidades de transportes.

Além dessa categoria deslocamento a pé, o grupo transporte por automóvel possui todos os parâmetros com valoração positiva, ou seja, todos os itens avaliados foram considerados muito ou extremamente influentes para a maioria dos respondentes, são eles: conectividade das vias e dos estacionamentos aos atrativos e serviços turísticos, diversidade de rotas, qualidade do pavimento e vagas de estacionamento disponíveis para a demanda. No outro extremo, tem-se que no geral os transportes ferroviário e hidroviário não são encontrados nas outras cidades turísticas brasileiras. O mesmo ocorre, em menor escala, com o transporte intermodal.

Ao comparar os resultados encontrados entre o grupo de localidades sede da Copa do Mundo e outras cidades turísticas brasileiras verifica-se que, os especialistas das cidades da Copa consideram a maioria dos parâmetros da pesquisa mais influentes do que o segundo grupo de respondentes, isso é válido para as seguintes categorias: transporte privado, turístico, de ônibus, ferroviário, hidroviário, aéreo, ciclovitário e intermodal. Enquanto para as categorias, transporte a pé e outros, os resultados encontrados foram semelhantes.

### **4.3 ANÁLISE GLOBAL DOS PARÂMETROS**

Antes de iniciar os cálculos Ranking Médio é necessário estabelecer, numericamente, a pontuação de cada resposta da escala de Likert. O questionário aplicado nesta dissertação para avaliar o grau de influência das infraestruturas de mobilidade urbana para a mobilidade do turista utilizou a escala apresentada na primeira coluna da Tabela 4.3. Vale destacar que a alternativa “não se aplica” representa o valor menos influente, enquanto a resposta “influencia extremamente” está relacionada com o aspecto de maior influência para a mobilidade do turista. Diante do exposto, nesse modelo atribui-se os valores numéricos de -1 a 5 para cada alternativa da escala de Likert, conforme apresentado na segunda coluna da Tabela 4.3. Tais valores serão utilizados para calcular o Ranking Médio, para em seguida, avaliar o grau de influência de cada parâmetro.

**Tabela 4.3:** Valores correspondentes da escala de Likert utilizados para calcular o RM

Escala de Likert do questionário	Valor numérico correspondente à escala de Likert ( $V_{LK}$ )
(NA) Não se aplica à cidade analisada	- 1
(0) Não influencia a mobilidade do turista	0
(1) Influencia muito pouco a mobilidade do turista	1
(2) Influencia pouco a mobilidade do turista	2
(3) Influencia muito a mobilidade do turista	3
(4) Influencia extremamente a mobilidade do turista	4

Para calcular este valor do Ranking médio para cada parâmetro é preciso multiplicar o número de respostas da alternativa (frequência) pela nota da escala de Likert correspondente (segunda coluna da Tabela 4.3) e, em seguida, dividir número total de respondentes. Formalmente, deve ser utilizada a seguinte equação:

$$RM = \frac{\sum(f_i \cdot v_{lk})}{n}$$

Onde:

$f_i$  = frequência observada das alternativas da escala de Likert

$V_{lk}$  = valor numérico correspondente à escala de Likert

$n$  = número de respondentes

A Tabela 4.4 apresenta os dados e exemplifica como proceder o cálculo Ranking Médio de um parâmetro.

**Tabela 4.4:** Exemplo de como calcular o RM dos parâmetros

<b>Parâmetro:</b> Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos*							
Valor numérico correspondente à escala de Likert	-1	0	1	2	3	4	RM
Frequência de Respostas	1	4	7	11	75	95	3,28

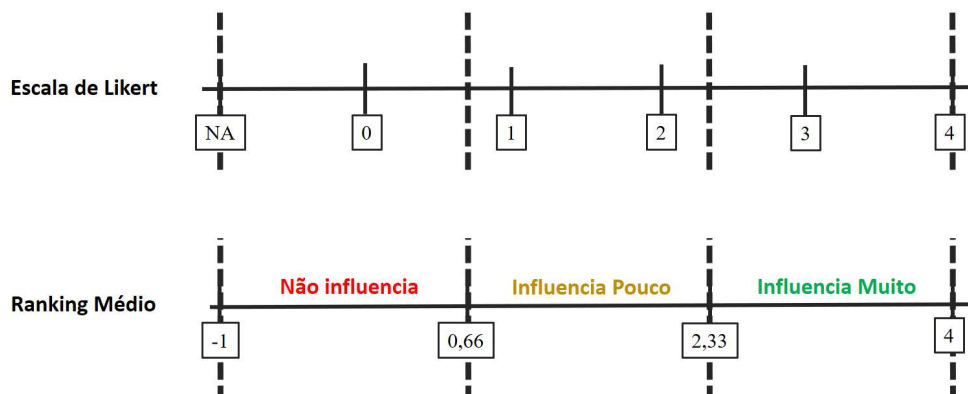
Nota: \* A título de exemplo foi calculado manualmente o Ranking Médio do parâmetro conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos da categoria transporte por automóvel e referente aos especialistas das doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014

$$RM = \frac{(-1 * 1) + (0 * 4) + (1 * 7) + (2 * 11) + (3 * 75) + (4 * 95)}{1 + 4 + 7 + 11 + 75 + 95} = 3,28$$

Destaca-se que quanto mais próximo de 4 for Ranking Médio, mais o parâmetro influencia na mobilidade do turista. Analogamente quanto mais próximo de -1 significa que a infraestrutura de transporte não se aplica a região estudada e, conseqüentemente, não influencia na mobilidade do turista. De forma as análises posteriores como o entendimento do texto, os valores dos RMs serão divididos em três faixas iguais de valores, onde:

- RM entre -1 e 0,66: parâmetro não influencia a mobilidade do turista (valores em vermelho nas tabelas subsequentes);
- RM entre 0,67 e 2,33: parâmetro influencia pouco a mobilidade do turista (valores em amarelo nas tabelas subsequentes) e;
- RM entre 2,34 e 4: parâmetro influencia muito a mobilidade do turista (valores em verde nas tabelas subsequentes).

A relação entre as categorias da escala de Likert do questionário e do Ranking Médio está esquematizada na Figura 4.34.



**Figura 4.34:** Relação entre categorias da escala de Likert e Ranking Médio (RM)

A Tabela 4.5 apresenta o valor do Ranking Médio calculado para cada um dos parâmetros analisados nesta pesquisa para o grupo de cidades sede da Copa do Mundo.

**Tabela 4.5: Ranking Médio dos parâmetros das cidades sede da Copa do Mundo**

Aspectos	Parâmetro de Infraestrutura de transportes	Categorias									
		Transporte por automóvel	Transporte turístico	Transporte de ônibus	Transporte ferroviário	Transporte hidroviário	Transporte aéreo	Transporte cicloviário	Transporte a pé	Terminais intermodais	Outros
Vias	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	3,28	2,78	2,87	2,05	0,57	2,80	2,40	2,97	-	-
	Conectividade com a rede de transporte coletivo	-	2,51	-	-	-	2,89	2,25	2,97	-	-
	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	2,78	2,42	2,64	1,59	0,35	2,53	2,30	2,59	-	-
	Qualidade do pavimento/ trilho / hidrovia	2,65	2,45	2,40	1,58	0,41	-	2,55	2,83	-	-
	Vias exclusivas	-	-	2,73	-	-	-	2,72	2,63	-	-
Estaciona- mento	Conectividade aos atrativos/serviços turísticos	2,85	2,37	-	-	-	-	2,34	-	-	-
	Vagas disponíveis para a demanda de estacionamento	2,85	2,28	-	-	-	-	2,40	-	-	-
Pontos de parada/ estações e terminais	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	-	2,86	3,01	2,09	0,59	-	-	-	-	-
	Integração das linhas	-	2,47	2,90	2,11	0,52	-	-	-	-	-
	Informativo das linhas e horários do transporte coletivo	-	2,65	2,82	2,22	0,56	-	-	-	-	-
	Mapa turístico do entorno dos pontos de parada	-	2,69	2,72	2,14	0,57	-	-	-	-	-
	Presença de abrigos nos pontos de ônibus	-	2,47	2,64	-	-	-	-	-	-	-
Terminais intermodais	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	-	-	-	-	-	-	-	-	2,41	-
	Integração das linhas de um mesmo modo de transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	2,45	-
	Integração intermodal	-	-	-	-	-	-	-	-	2,50	-
	Informação das linhas e horários do transporte coletivo	-	-	-	-	-	-	-	-	2,45	-
	Mapa turístico do entorno do terminal intermodal	-	-	-	-	-	-	-	-	2,32	-
Outros	Integração dos mirantes com os modos de transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,11
	Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,80
	Sinalização turística	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,20
	Iluminação pública	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,24

Todos os parâmetros das categorias de transporte por automóvel, de ônibus, aéreo e a pé influenciam muito a mobilidade do turista. Em seguida, a maioria dos parâmetros das categorias transporte turístico, intermodal, cicloviário e outros, também influenciam muito na mobilidade do visitante; apenas um ou dois aspectos de cada um destes grupos foram considerados pouco influentes, são eles: vagas de estacionamento disponíveis (transporte turístico), mapa turístico do entorno do terminal (transporte intermodal), integração dos mirantes com os modos de transporte (outros), conectividade com a rede de transporte coletivo e diversidade de rotas até os atrativos (transporte cicloviário) (Tabela 4.5).

Por outro lado, todos os parâmetros referentes ao modo ferroviário foram considerados pouco influentes para a mobilidade do turista (Tabela 4.5). Aqui vale lembrar que as cidades de Cuiabá (MT), Curitiba (PR) e Manaus (AM) não possuem esta modalidade de transporte em operação, de forma as respostas dos especialistas dessas localidades contribuíram para reduzir os valores do Ranking Médio de todos os parâmetros desta categoria.

Os parâmetros com menor Ranking Médio foram os que estão relacionados ao modo hidroviário, todos eles foram considerados não influentes para a mobilidade do turista. Isso é reflexo da baixa utilização desta modalidade para transportar passageiros no Brasil como um todo. Tanto é verdade que na maioria das cidades analisadas este modo de transporte não está disponível para os turistas e nem para os residentes.

Em uma análise desagregada verifica-se que do total de 63 parâmetros analisados nesta dissertação, 44 (70%) influenciam muito, 12 (19%) influenciam pouco e apenas 7 (11%) não influenciam a mobilidade do turista de acordo com a opinião dos especialistas das doze cidades sede da Copa do Mundo (Tabela 4.5). Isso demonstra que grande parte deles devem ser levados em consideração dentro dos planos de mobilidade das cidades sede da Copa do Mundo e que tais aspectos da infraestrutura de transporte não devem considerar apenas as necessidades dos residentes, mas também devem ser analisadas as demandas dos visitantes.

Por ordem decrescente os dez maiores que obtiveram maior Ranking Médio foram: conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos (3,28), iluminação pública (3,24), sinalização turística (3,20), conectividade dos pontos e terminais de ônibus aos atrativos e serviços turísticos (3,01), conectividade das calçadas aos atrativos, serviços turísticos (2,97) e à rede transporte coletivo (2,97), integração das linhas nos pontos de parada e terminais de ônibus (2,90), conectividade do aeroporto com a rede de transporte público (2,89),



conectividade das vias aos conectividade das vias de ônibus os atrativos e serviços turísticos (2,87) e, por último, conectividade dos pontos de parada do transporte turístico aos atrativos e serviços turísticos (2,86), conforme apresentado na Tabela 4.6. Todos eles influenciam muito a mobilidade do turista de acordo com o RM que foi calculado com base na opinião dos especialistas das cidades sede da Copa do Mundo (Tabela 4.6).

**Tabela 4.6:** Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que mais influenciam na mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte por automóvel	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	3,28
Outros	Iluminação pública	3,24
Outros	Sinalização turística	3,20
Transporte de ônibus	Conectividade dos pontos e terminais de ônibus aos atrativos e serviços turísticos	3,01
Transporte a pé	Conectividade das calçadas aos atrativos e serviços turísticos	2,97
Transporte a pé	Conectividade das calçadas com a rede de transporte coletivo	2,97
Transporte de ônibus	Integração das linhas nos pontos e terminais de ônibus	2,90
Transporte aéreo	Conectividade do aeroporto com o transporte coletivo	2,89
Transporte de ônibus	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,87
Transporte turístico	Conectividade dos pontos de parada aos atrativos e serviços turísticos	2,86

Ao passo que os dez parâmetros com menor Ranking Médio, por ordem decrescente, são: diversidade de rotas aquaviárias até os atrativos turísticos (0,35), qualidade das hidrovias (0,41), integração das linhas hidroviárias nas estações e terminais (0,52), informativo das linhas e horários dos barcos (0,56), conectividade das vias aquaviárias (0,57), mapa turístico nas estações hidroviárias (0,57), conectividade das estações e terminais hidroviários aos atrativos (0,59), qualidade dos trilhos (1,58) e, por último, diversidade das rotas ferroviárias até os atrativos e serviços turísticos (2,05), conforme apresentado na Tabela 4.7. A tabela com o Ranking Médio de cada parâmetro avaliado no questionário referente às doze cidades sede da Copa do Mundo está apresentada no Apêndice B desta dissertação.

**Tabela 4.7:** Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que menos influenciam na mobilidade do turista nas cidades sede da Copa do Mundo

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte hidroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	0,35
Transporte hidroviário	Qualidade das hidrovias	0,41
Transporte hidroviário	Integração das linhas de transporte hidroviário nas estações e terminais hidroviários	0,52
Transporte hidroviário	Informativo das linhas e horários dos barcos nas estações hidroviárias	0,56
Transporte hidroviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	0,57
Transporte hidroviário	Mapa turístico do entorno das estações e terminais hidroviários	0,57
Transporte hidroviário	Conectividade das estações e terminais hidroviários aos atrativos	0,59
Transporte ferroviário	Qualidade dos trilhos	1,58
Transporte ferroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	1,59
Transporte ferroviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,05

Vale destacar que todos os sete parâmetros com pior RM se referem ao transporte hidroviário e foram classificados como não sendo influentes para a mobilidade do turista. Ao passo que os outros três aspectos que aparecem em sequência estão relacionados ao transporte ferroviário e influenciam pouco a mobilidade do turista

Na sequência a Tabela 4.8 apresenta o valor do Ranking Médio de cada parâmetro de infraestrutura de transporte referente as outras cidades turísticas brasileiras.

**Tabela 4.8:** Ranking Médio dos parâmetros das outras cidades turísticas brasileiras

Aspectos	Parâmetro de Infraestrutura de transportes	Categorias									
		Transporte por automóvel	Transporte turístico	Transporte coletivo de ônibus	Transporte ferroviário	Transporte hidroviário	Transporte aéreo	Transporte cicloviário	Transporte a pé	Terminais intermodais	Outros
Vias	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	3,04	1,88	2,34	-0,32	-0,31	1,43	1,76	2,85	-	-
	Conectividade com a rede de transporte coletivo	-	1,51	-	-	-	1,54	1,48	2,70	-	-
	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	2,47	1,58	2,00	-0,42	-0,47	1,18	1,49	2,57	-	-
	Qualidade do pavimento/ trilho / hidrovia	2,57	1,90	2,16	-0,48	-0,52	-	1,90	2,83	-	-
	Vias exclusivas	-	-	1,54	-	-	-	1,95	2,39	-	-
Estaciona- mento	Conectividade aos atrativos/serviços turísticos	2,44	1,71	-	-	-	-	1,61	-	-	-
	Vagas disponíveis para a demanda de estacionamento	2,59	1,63	-	-	-	-	1,56	-	-	-
Pontos de parada/ estações e terminais	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	-	1,95	2,25	-0,35	-0,34	-	-	-	-	-
	Integração das linhas	-	1,43	2,18	-0,35	-0,38	-	-	-	-	-
	Informativo das linhas e horários do transporte coletivo	-	1,40	2,23	-0,31	-0,38	-	-	-	-	-
	Mapa turístico do entorno dos pontos de parada	-	1,62	1,96	-0,29	-0,40	-	-	-	-	-
	Presença de abrigos nos pontos de ônibus	-	1,62	2,11	-	-	-	-	-	-	-
Terminais intermodais	Conectividade aos atrativos e serviços turísticos	-	-	-	-	-	-	-	-	0,52	-
	Integração das linhas de um mesmo modo de transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	0,54	-
	Integração intermodal	-	-	-	-	-	-	-	-	0,47	-
	Informação das linhas e horários do transporte coletivo	-	-	-	-	-	-	-	-	0,52	-
	Mapa turístico do entorno do terminal intermodal	-	-	-	-	-	-	-	-	0,47	-
Outros	Integração dos mirantes com os modos de transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,38
	Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,55
	Sinalização turística	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,81
	Iluminação pública	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,03

Em relação ao Ranking Médio das outras cidades turísticas brasileiras destaca-se que todos os parâmetros das categorias transporte por automóvel e deslocamento a pé foram considerados muito influentes para a mobilidade do turista, por outro lado todos os aspectos analisados transporte hidroviário foram classificados como não influentes. Em relação a esses aspectos, vale destacar que os valores encontrados nesse grupo (Tabela 4.8) e nas cidades sede da Copa do Mundo (Tabela 4.5) são semelhantes, todos estão apresentados com mesma cor nas tabelas, o que representa mesmo grau de influência.

Porém, ao contrário das localidades da Copa, todos os parâmetros de infraestrutura relacionados ao transporte ferroviário das outras cidades turísticas brasileiras não influenciam a mobilidade do turista (Tabela 4.8). Tal valor é resultado da elevada quantidade de respostas “não se aplica” para os parâmetros dessa modalidade que, por sua vez, é consequência da não disponibilidade desta modalidade de transporte na maioria das localidades analisadas.

As maiores diferenças dos Rankings Médios entre os grupos referem-se à categoria transporte intermodal. Para os especialistas das cidades da Copa tais parâmetros influenciam muito a mobilidade do turista (Tabela 4.5), enquanto nas outras cidades brasileiras os mesmos aspectos foram classificados como não influentes (Tabela 4.8), isso pode ter sido consequência da menor disponibilidade de diferentes modalidades de transporte no grupo das outras cidades brasileiras. Isso faz com que a necessidades de terminais intermodais, bem como das infraestruturas a ele relacionadas, sejam inferiores, consequentemente, também influenciam menos na mobilidade.

Dentre todos os parâmetros avaliados pelos especialistas das outras cidades turísticas brasileiras apenas 14 (22%) influenciam muito a mobilidade do turista, 30 (47%) influenciam pouco e 19 (30%) não influenciam (Tabela 4.8). Tais resultados são diferentes dos relacionados às Cidades sede da Copa do Mundo, onde 70% dos indicadores foram considerados muito influentes para a mobilidade do turista. Ao analisar o valor do RM de cada parâmetro separadamente tem-se que todos os resultados das outras cidades brasileiras são inferiores em relação aos valores encontrados nas Cidades sede da Copa do Mundo. As diferenças de opiniões entre estes dois grupos podem ter sido influenciadas pelas características distintas das localidades de cada grupo (porte do município, classificação turística da cidade).

Por ordem decrescente os dez maiores que obtiveram maior Ranking Médio foram: conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos (3,04), iluminação pública (3,03), conectividade das calçadas aos pontos de interesse turístico (2,85), qualidade das calçadas

(2,83), sinalização turística (2,81), conectividade das calçadas com a rede de transporte coletivo (2,70), vagas de estacionamento de veículos disponíveis para a demanda (2,59), qualidade do pavimento das vias (2,57), diversidade de rotas para os deslocamentos a pé (2,57) e, por último sinalização de transporte (2,55), conforme mostrado na Tabela 4.9. Todos eles influenciam muito a mobilidade do turista.

**Tabela 4.9:** Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que mais influenciam na mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte por automóvel	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	3,04
Outros	Iluminação pública	3,03
Transporte a pé	Conectividade das calçadas aos atrativos e serviços turísticos	2,85
Transporte a pé	Qualidade das calçadas	2,83
Outros	Sinalização turística	2,81
Transporte a pé	Conectividade das calçadas com a rede de transporte coletivo	2,70
Transporte por automóvel	Vagas de estacionamentos disponíveis para a demanda	2,59
Transporte por automóvel	Qualidade do pavimento das vias	2,57
Transporte a pé	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	2,57
Outros	Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	2,55

Enquanto que os dez parâmetros com menor Ranking Médio, em ordem decrescente, são: qualidade das hidrovias (-0,52), qualidade dos trilhos (-0,48), diversidade de rotas do transporte hidroviário (-0,47) e do transporte ferroviário (-0,42), mapa turístico do entorno das estações hidroviárias (-0,40), integração das linhas de transporte hidroviário (-0,38), informativo das linhas e horários dos barcos (-0,38), conectividade das estações e terminais ferroviários aos atrativos turísticos (-0,35), integração das linhas de trem/metrô nas estações e terminais ferroviários (-0,35) e conectividade das estações e terminais hidroviários aos atrativos (-0,34). Todos são infraestruturas de transporte relacionadas ao modo hidroviário ou ferroviário e não influenciam a mobilidade do turista nas cidades analisadas.

**Tabela 4.10:** Os 10 parâmetros de infraestrutura de transporte que menos influenciam na mobilidade do turista nas outras cidades turísticas brasileiras

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte hidroviário	Qualidade das hidrovias	-0,52
Transporte ferroviário	Qualidade dos trilhos	-0,48
Transporte hidroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	-0,47
Transporte ferroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	-0,42
Transporte hidroviário	Mapa turístico do entorno das estações e terminais hidroviários	-0,40
Transporte hidroviário	Integração das linhas de transporte hidroviário nas estações e terminais hidroviários	-0,38
Transporte hidroviário	Informativo das linhas e horários dos barcos nas estações hidroviárias	-0,38
Transporte ferroviário	Conectividade das estações e terminais ferroviários aos atrativos turísticos	-0,35
Transporte ferroviário	Integração das linhas de trem/metrô nas estações e terminais ferroviários	-0,35
Transporte hidroviário	Conectividade das estações e terminais hidroviários aos atrativos	-0,34

Além disso é importante destacar que existem outros nove parâmetros relacionados ao transporte ferroviário, hidroviário ou intermodal e que também não influenciam a mobilidade do turista. Em parênteses é apresentado os valores do RM de cada um deles: conectividade das ferrovias (-0,32) e das hidrovias (-0,31) aos atrativos e serviços turísticos, informativo das linhas e horários dos trens/metrôs nas estações e terminais (-0,31), integração intermodal (0,47), mapa turístico do entorno do terminal ferroviário (-0,29) e hidroviário (0,47), integração intermodal (0,47) , (0,52), conectividade dos terminais intermodais aos atrativos e serviços turísticos (0,52) e integração monomodal nos terminais intermodais (0,54). A tabela com o Ranking Médio de cada parâmetro avaliado no questionário referente às outras cidades turísticas brasileiras está apresentada no Apêndice C desta dissertação.

Ao comparar os Rankings Médios nos grupos das localidades sede da Copa do Mundo e das outras cidades turísticas brasileiras, verifica-se que as maiores diferenças se encontram respectivamente nas categorias: transporte ferroviário, transporte intermodal e transporte aéreo. No grupo das outras cidades, a quantidade de respostas não se aplica foi elevada, ou seja, em muitos locais as modalidades supracitadas não estão presentes, enquanto no grupo da Copa estão, isso em partes, pode explicar a discrepância encontrada. Em contraposição, o transporte a pé foi a categoria em que correu menor diferença entre o RM dos dois grupos de cidades, seguido das categorias transporte por automóvel e outros.

#### **4.4 OUTROS PARÂMETROS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE QUE INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA**

Ao final do questionário foi perguntado aos especialistas se haveria outros parâmetros que também influenciam na mobilidade do turista e que não foram abordados na pesquisa. Esta seção irá discorrer sobre as contribuições apontadas por eles e que estão diretamente relacionadas com tais aspectos da infraestrutura de transporte urbano.

O maior número de contribuições foi relacionado à utilização de aplicativos de transportes, tais como, Uber, Cabify, 99 táxi e 99 pop. Para alguns especialistas tais aspectos também influenciam na mobilidade do turista. Um respondente coloca que apesar das infraestruturas serem as mesmas que atendem à categoria transporte por automóvel, tais aspectos poderiam ter sido analisados em separado. Esta contribuição, abre espaço para pesquisas futuras. Novos estudos podem ser realizados a fim de verificar todas as infraestruturas necessárias para utilização desta nova categoria de serviço de transporte pelos turistas. De forma mais ampla, podem ser analisados ainda aspectos relacionados ao uso da tecnologia, bem como questões referentes à prestação deste serviço.

Outros respondentes colocam que as infraestruturas relacionadas ao transporte por táxi também poderiam ter sido analisadas separadamente. Fora isso, é mencionado que duas outras infraestruturas poderiam ter sido estudadas: as faixas exclusivas para táxis e os estacionamentos exclusivos para estes veículos nos arredores dos atrativos turísticos.

A infraestrutura digital também foi mencionada, como por exemplo a disponibilização de *wi-fi* gratuito nas zonas turísticas da cidade. Apesar deste aspecto não estar diretamente relacionado com o sistema de transportes este tipo de informação influencia a mobilidade do turista. Isso porque, o acesso livre à internet tanto pode facilitar a solicitação de transporte via aplicativo (ex. Uber), quanto auxiliar os motoristas de veículo particular a definirem rotas, ou ainda facilitar o acesso às informações de toda a rede de transporte público. Mais uma vez aspectos relacionados à tecnologia da informação são mencionados pelos especialistas, portanto, vale destacar que novas pesquisas podem ser realizadas no sentido de entender como o uso da internet e dos aplicativos influenciam a mobilidade do turista.

Em relação aos parâmetros que atendem ao transporte público foi mencionado que o informativo das linhas e horários (mencionado no questionário) também poderia conter dados

sobre os itinerários dos mesmos. Além disso, os mapas turísticos deveriam contemplar as rotas e informações sobre o transporte coletivo disponível.

Apesar do parâmetro do questionário “qualidade das calçadas” estar indiretamente relacionado com a largura das mesmas, um dos especialistas mencionou que poderia ter sido avaliado em separado este aspecto da infraestrutura. Fora isso, ele também foi mencionado que a presença de árvores influencia no conforto do pedestre e incentiva a caminhabilidade, sendo esse outro parâmetro a ser contemplado em estudos futuros.

Outro aspecto, apontado por um especialista, que não foi trabalhado diretamente no questionário foi a existência do sistema de bicicletas compartilhadas. Embora a pesquisa não tenha avaliado claramente este fator, ressalva-se que as infraestruturas que atendem as pessoas que utilizam a bicicleta particular ou alugada são praticamente as mesmas. A única diferença é que os estacionamentos dos veículos compartilhados são distintos dos locais destinados a estacionar as bicicletas próprias. Por este motivo que a pesquisa não optou por distinguir tais aspectos, mas vale destacar que pesquisas podem trabalhar com esta distinção.

Ademais foi relatado que poderiam ter sido avaliados parâmetros diretamente relacionados com as pessoas com deficiência (PcD), tais como, piso regular sem aclives ou declives acentuados, guias rebaixadas, presença de rampas, piso podotátil (para deficientes visuais), aderência do pavimento a cadeira de rodas, dentre outros. Tudo isso para facilitar a mobilidade dos turistas portadores de necessidades especiais. Nesse sentido podem ser desenvolvidas pesquisas futuras que investiguem especificamente quais aspectos da infraestrutura de transporte influenciam a mobilidade dos turistas com estas características.

Vale destacar que outros aspectos que influenciam a mobilidade do turista foram mencionados pelos especialistas, porém estes não estão diretamente relacionados com a infraestrutura de transporte urbano. A segurança pública foi um dos termos mais recorrentes, foi mencionado a segurança nas vias, nos pontos de parada e nos terminais de transporte público. Indiretamente isso está relacionado com o parâmetro iluminação pública do questionário. Ademais, tal preocupação com a segurança pode ter contribuído para que o parâmetro supracitado estivesse entre os mais influentes da pesquisa, isso tanto para os especialistas das localidades sede da Copa do Mundo, quanto para os profissionais das outras cidades turísticas brasileiras.

Por fim, evidencia-se que alguns especialistas confundiram infraestrutura com serviço. Alguns mencionaram serviço de traslado, horários das atrações *versus* horário de funcionamento do



transporte público, qualidade do serviço prestado, qualidade dos ônibus (ar condicionado), e falta de espaço para levar as malas nos veículos de transporte coletivo. Por outro lado, isso demonstra a relação intrínseca entre ambos.

Em suma, os aspectos acima mencionados pelos especialistas abrem espaço para novas pesquisas relacionados com a temática desta dissertação. Outros trabalhos poderiam analisar se os parâmetros apontados também influenciam na mobilidade do turista. Bem como oferecem *insights* para investigações com outros focos de análise, aqui incluem, infraestruturas relacionadas à tecnologia da informação ou especificamente aos turistas com necessidades especiais.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação se propôs a identificar quais parâmetros da infraestrutura de transporte urbano influenciam a mobilidade do turista. Embora pesquisas sobre tais temáticas sejam recorrentes na literatura, poucos são os trabalhos que relacionam infraestrutura de transporte e, especificamente, mobilidade do turista.

Dentre as lacunas identificadas na literatura acadêmica vale destacar que, no geral, existem grande quantidade de pesquisas da área de transportes sobre mobilidade. Para isso os pesquisadores utilizam diversos modelos matemáticos compostos por indicadores para quantificar e comparar os resultados encontrados em contextos urbanos distintos. Com a análise e sistematização desses trabalhos foi possível identificar diferentes infraestruturas de transporte que influenciam a mobilidade, porém quase todos estudos analisaram tal fenômeno sob o olhar dos residentes e não abordaram as especificidades dos deslocamentos dos turistas. Sendo essa a principal lacuna encontrada sobre a temática na área de transportes.

Diante da lacuna supracitada foi necessário buscar pesquisas da área de turismo para compreender as peculiaridades dos deslocamentos dos turistas. A literatura coloca que como essas pessoas não estão em seu ambiente cotidiano é necessário que as mesmas consigam obter com facilidade as informações necessárias para a execução de seus deslocamentos no interior dos destinos. Dentro deste campo do conhecimento os trabalhos se propõe a analisar especificamente a mobilidade do turista. Porém, por mais que reconheçam que a infraestrutura de transporte urbano influencia neste fenômeno quase todas as pesquisas não especificavam quais são elas, ou apontam apenas um ou outro aspecto. Isso porque os trabalhos na área de turismo não estão focados na análise da infraestrutura de transporte, sendo essa a grande lacuna encontrada nos trabalhos dessa área.

Este trabalho surge então para ajudar a preencher tais lacunas de pesquisa, ao buscar relacionar estes fenômenos complexos que envolvem as temática mobilidade urbana e turismo de forma interdisciplinar, a fim de identificar, identificar quais parâmetros da infraestrutura de transporte influenciam na mobilidade dos turistas. Para isso a revisão da literatura levantou quais seriam esses parâmetros, que posteriormente foram sistematizados e utilizados para a elaboração do questionário desta dissertação. Em seguida esta ferramenta de pesquisa foi enviada para

especialistas das duas áreas para que esses pudessem validar os parâmetros e avaliar o grau de influência de cada um deles para a mobilidade do turista.

Destaca-se que o foco de análise para a validação dos parâmetros ficou concentrado nas doze cidades sede da Copa do Mundo de 2014. Todas pertencem a categoria A no Mapa do Turismo Brasileiro e predomina o segmento turístico de negócios e eventos. Ademais, as localidades selecionadas receberam R\$8,72 bilhões destinados à investimentos de mobilidade urbana para sediar a Copa do Mundo. Somado a isso todas são classificadas como cidades grandes, metrópoles ou megacidades. Nesse sentido seus sistemas de transportes tendem a ser mais desenvolvidos gerando, assim, maior riqueza na coleta de dados.

Fundamentado no cálculo do Ranking Médio foram identificados os dez parâmetros que mais influenciam a mobilidade do visitante nas cidades da Copa, segregados pela categoria de transporte a que estão relacionados, são eles: conectividade das vias, do pontos de parada e terminais de ônibus até os locais de interesse turístico, além da integração dessas linhas (transporte de ônibus); conectividade das calçadas aos atrativos e serviços turísticos, assim como a conectividade dessas com a rede de transporte coletivo (deslocamento a pé); iluminação pública e sinalização turística (outras infraestruturas); conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos (transporte por automóvel); conectividade do aeroporto com o transporte público (transporte aéreo) e por último, conectividade dos pontos de parada do transporte turístico até os atrativos (transporte turístico).

Por mais que esta dissertação seja uma pesquisa exploratória e que não é capaz de esgotar as discussões acerca da temática, os resultados encontrados trazem algumas inclinações preliminares acerca da relação existente entre a infraestrutura de transporte urbano e a mobilidade do turista no interior do destino. Primeiro chama-se atenção do elevado grau de influência dos parâmetros da categoria outros, isso porque aspectos que a princípio foram classificados de forma secundária ganharam destaque na opinião dos especialistas. A iluminação pública e a sinalização turística são respectivamente o segundo e terceiro parâmetro mais influente para a mobilidade do turista.

A importância da iluminação pode estar relacionada com a sensação de segurança e conforto ao longo dos deslocamentos, o que influencia a mobilidade dos turistas. Tanto é que, ao perguntar aos especialistas se existiam outros parâmetros que não foram mencionados no questionário, muitos mencionaram a segurança pública. Por mais que a segurança não seja uma

infraestrutura, tais respostas indicam que este fator interfere nos deslocamentos dos visitantes e que melhorar a iluminação pública é uma das maneiras de elevar a segurança local.

Por outro lado, a sinalização turística é responsável por fornecer as informações necessárias aos visitantes para que esses saibam onde ir e como chegar aos locais desejados. O que reduz o tempo de traslado, evita com que os mesmos se percam e tornam as movimentações no interior do território mais eficientes. Tudo isso facilita a mobilidade, além de fazer com que o turista se sinta bem recebido e acolhido, favorecendo assim, a percepção de qualidade, a satisfação e a experiência do turista como um todo.

Por mais que a iluminação pública e sinalização turística, muitas vezes, não sejam classificadas como infraestruturas de transporte clássicas, quando se trata da mobilidade do turista elas ganham notoriedade. Isso abre espaço para a seguinte reflexão: até que ponto acadêmicos e gestores públicos dedicam seus esforços para as infraestruturas de transportes tradicionais e o quanto essa preocupação gera de impacto direto no turismo? A partir daqui, a discussão sobre “infraestrutura de transportes” poderia ser repensada e ampliada para o conceito “infraestrutura para o turista”. Sendo que, a expansão dessa definição não deve ficar restrita aos trabalhos acadêmicos, mas também estar presente na gestão dos destinos. Isso poderá, inclusive, influenciar as decisões dos órgãos públicos acerca de em quais infraestruturas devem ser priorizadas nos programas de investimentos, a fim de melhor atender as necessidades dos turistas. Dispêndios esses que podem ser muitas vezes mais baratos do que, por exemplo, privilegiar a expansão viária, ou instalar o sistema ferroviário, mas que ainda assim geram impactos importantes para o setor.

Outro resultado que chama a atenção no Ranking Médio é que todos os parâmetros de infraestrutura relacionados com o transporte a pé foram considerados muito influentes para a mobilidade do turista. Isso demonstra a importância desta modalidade de deslocamento, até porque a experiência do turista no interior do destino é essencialmente a pé. Tal resultado vem como um alerta: é preciso prestar atenção nas infraestruturas relacionadas com esta forma de movimentação. Ao analisar a matriz de responsabilidade dos projetos para a Copa do Mundo percebe-se que a maior parte dos dispêndios estão relacionados com a instalação de grandes infraestruturas, tais como BRTs, VLTs, bem como construção de vias e viadutos. Enquanto aspectos relativamente simples como conectividade e qualidade das calçadas, aparentemente, foram deixados de lado.

A dissertação focou a análise nas 12 cidades sede da Copa do Mundo, porém como também foram recebidos 93 questionários de especialistas de outras cidades turísticas brasileiras optou-se por inserir também na análise de resultados tais achados. Apesar deste segundo grupo ser composto por cidades heterogêneas, com diferentes tamanhos e classificações turísticas foi possível extrair algumas informações. Porém vale destacar que mais pesquisas sobre a temática devem ser realizadas para compreender o papel de cada um dos parâmetros levantados na mobilidade do visitante e para que no futuro seja possível adaptar e extrapolar este modelo preliminar em diferentes contextos turísticos.

Por fim, os tais achados contribuem para a discussão da temática na academia, podendo vir subsidiar realização de pesquisas futuras e trabalhos empíricos relacionados com a temática. Além disso, entrega-se a sociedade parâmetros qualificáveis para a gestão da mobilidade do turista, o que também pode vir a auxiliar a elaboração de políticas acerca do tema.

## **5.1 RECOMENDAÇÕES PARA TRABALHOS FUTUROS**

A mobilidade é um conceito amplo que relaciona diferentes aspectos a fim de garantir o deslocamento de bens e pessoas no interior dos municípios. Esta dissertação focou em identificar quais os parâmetros relacionados à infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista. Abaixo estão relacionadas algumas das recomendações para trabalhos futuros:

- Realizar uma nova pesquisa com os especialistas para verificar se as outras infraestruturas de transporte mencionadas pelos respondentes na única pergunta aberta do questionário também influenciam na mobilidade do turista (Item 4.4 desta dissertação)
- Aplicar a mesma pesquisa com especialistas de outras cidades, do Brasil e do exterior, a fim de comparar os resultados encontrados.
- Validar os parâmetros identificados em destinos de diferentes segmentos turísticos.
- Com base nos parâmetros levantados nesta dissertação identificar, normalizar indicadores, a fim de construir um modelo capaz de avaliar a mobilidade do turista dentro das destinações. Posteriormente, aplicar o modelo proposto em cidades turísticas para verificar sua aplicabilidade, bem como para avaliar a infraestrutura de transporte da localidade.

- Identificar quais aspectos relacionados à prestação do serviço de transportes também influenciam na mobilidade do turista.
- Verificar se os parâmetros apresentados atendem às necessidades dos turistas portadores de deficiência e, se não, verificar quais deveriam ser as alterações necessárias.
- Avaliar a influência dos parâmetros considerando aspectos da mobilidade urbana sustentável.

Por fim, vale destacar que esta dissertação analisou a mobilidade sob um aspecto até então pouco explorado na literatura, com foco de análise no turista. Essa vertente carece de mais estudos, seja na área de turismo ou de transportes. Esta dissertação de carácter exploratório, e por isso, espera-se que os resultados aqui encontrados sirvam de base para diferentes pesquisas. Por fim, chama-se a atenção para a necessidade de desenvolvimento de estudos interdisciplinares para, assim, tentar compreender este fenômeno complexo da mobilidade do turista.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, F. O., RAMOS, R. A. R., & DA SILVA, A. N. R. (2009) Cenários de Avaliação das Restrições à Mobilidade dos Pedestres em Espaços Públicos: o Caso de um Campus Universitário. *Revista Transportes*, v.17, n.2, p.5-15.
- ALBALATE, D., & BEL, G. (2010) Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, v.31, n.3, p.425-433.
- ALEXANDRE, J. W. C.; ANDRADE, D. F.; VASCONCELOS, A. P.; ARAUJO, A. M. S. & BATISTA, A. M. S. (2003) Análise do Número de Categorias da Escala de Likert Aplicada à Gestão pela Qualidade Total através da Teoria da Resposta ao Item. Anais do XXIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Ouro Preto, Minas Gerais, 2003. Disponível em: <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2003\\_TR0201\\_0741.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2003_TR0201_0741.pdf)>. Acesso em: 24 jan.2018.
- ALFONSO, J., DUQUESNE, C., SÁNCHEZ, N., MENÉNDEZ, J. M., BLANCO, N., & MELERO, T. (2016). Urban mobility data management—the OPTICITIES project and the Madrid standardization proposal. *Transportation Research Procedia*, v.14, p.1260-1269.
- ALLIS, T. (2016) Em busca das mobilidades turísticas. *Plural, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP*, v.33, n.2, p.94-117.
- ALMEIDA, M. P. (2016) *A Influência do Evento-Chave Nascimento de Crianças no Comportamento de Viagem Individual a Partir da Teoria “Biografias De Mobilidade”*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 172p.
- ALVES, A. F. B. (2014) *O Papel dos Indicadores do Índice de Mobilidade Urbana Sustentável na Fase de Compreensão da Problemática do Processo de Planejamento*. Dissertação de mestrado, Departamento de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, 159p.
- ALVES, B. B., & STRAMBI, O. (2011). Escolha de modo no acesso terrestre a aeroportos considerando a confiabilidade do tempo de viagem. *Revista Transportes*, v.19, n.1, p.68-76.
- AMORIM, L. D., OLIVEIRA, G. D., & SILVA, A. D. (2014). Uma visão de mobilidade urbana sustentável segundo o discurso de pesquisadores e técnicos/gestores. *Anais do XXVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte*, ANPET, Curitiba.
- ANTUNES, L. L. & CASCUDO, O. (2016) Avaliação das Infraestruturas Ciclovias Implantadas no Corredor Universitário de Goiânia. *Anais do XXX Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte*, ANPET, Rio de Janeiro.
- ARAÚJO, F. G. (2014) *A influência da infraestrutura ciclovias no comportamento de viagens por bicicleta*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 116p.

- BALDESSARINI, A. C. R., SANTANA, W. A., CHÁVEZ, D. T. C., & TACHIBANA, T. (2010) Subsídios para um Projeto de Frenagem e Atracção Rápida para o Transporte Hidroviário Urbano de Passageiros no Rio Tietê na Região Metropolitana de São Paulo. *Anais do IV Congresso para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável*, Pluris, Faro, Portugal.
- BANISTER B. (2008) The Sustainable Mobilities Paradigm. *Transport Policy*, v.15, n.2, p.73-80.
- BARBOSA, R. R. (2014) *Análise da dependência espacial da mobilidade urbana do idoso: aplicação aos dados da pesquisa domiciliar de 2007 da região metropolitana de São Paulo*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 117p.
- BARIA, I. (2009) *Percepção da sociedade e dos especialistas sobre os benefícios dos sistemas de transporte público urbano sobre trilhos*. Tese de Doutorado em Engenharia de Transportes, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 147p.
- BARROS, P. M. (2005) *Indicadores necessários a formulação de políticas públicas locais para o turismo sob a ótica dos stakeholders institucionais estratégicos*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, SC, 265p.
- BIFULCO, G. N., & LEONE, S. (2014) Exploiting the accessibility concept for touristic mobility. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, v.111, p.432-439.
- BRACARENSE, L. S. F. P. (2017) *Elementos Para um Modelo Inovador de Parcerias Público-Privadas em Infraestrutura de Transportes: Estudo Aplicado à Hidrovia do Rio Tocantins*. Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 218p.
- BRASIL (2014a) Todo mundo de olho no Brasil. *Em discussão, os principais debates do Senado Federal*. Ano 5, n.20.
- BRASIL (2014b) *Mirantes de Florianópolis (SC) oferecem visão privilegiada*. Disponível em: < <http://www.brasil.gov.br/turismo/2014/03/mirantes-de-florianopolis-oferecem-visao-privilegiada>>. Acesso em 21 fev. 2018.
- BRASIL. (2012) *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República.
- CAMPOS, A. C.; SANTOS, C. A. J. & ALVES, L. A. C. (2016) Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do turismo da cidade de Aracaju–Sergipe/Cycle tourism: urban mobility and tourism enhancement of aracaju city–Sergipe. *Revista de Direito da Cidade*, v.8, n.4, p.1800-1824.



- CAMPOS, N. S (2012) *Abertura de Capital Como Alternativa Para o Financiamento da Infraestrutura Portuária Brasileira*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 218p.
- CARVALHO, A.C.W. (2005) *Desenho Universal, Acessibilidade e Integração Modal – Estudo exploratório no transporte coletivo no Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transporte, Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ.
- CARVALHO, E. B. (2015) *Proposta Alternativa de Avaliação Econômica Aplicada a Investimentos em Infraestrutura Hidroviária Brasileira Utilizando Opções Reais*. Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 141p.
- CASTAÑON, U. N. (2008) A Bicicleta Como Veículo de Mobilidade Urbana Sustentável. Disponível em: < [http://www.viana.edu.br/files/uploads/20140313\\_164605.pdf](http://www.viana.edu.br/files/uploads/20140313_164605.pdf) >. Acesso em: 14 jun. 2017.
- CAVALCANTI, C. O., LIMONT, M., DZIEDZIC, M., & FERNANDES, V. (2017) Sustainability of urban mobility projects in the Curitiba metropolitan region. *Land Use Policy*, v..60, p.395-402.
- CAVALCANTI, M. N., & LIMA, I. C. (2013) A Hospitalidade Urbana de Fortaleza–CE Frente ao Megaevento Copa do Mundo de 2014. *Revista Turismo: estudos e práticas*, v.2, n.2, p.110-132.
- CERNA, N. S. S. (2014) *Contribuição Para Modelagem de um Sistema de Avaliação da Qualidade dos Elementos de Infraestrutura de Mobilidade Urbana*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 176p.
- CHAGAS, A. T. R. (2000) *Questionário na Pesquisa Científica*. Professor da Universidade Católica de Campinas. Disponível em: < [https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/1255609/mod\\_resource/content/0/O\\_questionariona\\_pesquisacientifica.pdf](https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/1255609/mod_resource/content/0/O_questionariona_pesquisacientifica.pdf) >. Acesso em: 23 fev. 2018.
- CHAGAS, M. M. (2010) *Análise da relação causal entre imagem de destinos, qualidade, satisfação e fidelidade: um estudo de caso de acordo com a percepção do turista nacional do destino turístico de Natal*. Dissertação de Mestrado em Turismo, Programa de Pós Graduação em Turismo, Universidade do Rio Grande do Norte, Natal, RN, 238p.
- CHAPADEIRO, F. C. & ANTUNES L. L. (2012) A Inserção da Bicicleta como Modo de Transportes nas Cidades. *Revista UFG*, ano XIII, n.12.
- CHAPADEIRO, F. C. (2011) *Limites e potencialidades do planejamento ciclovitário: um estudo sobre participação cidadã*. Dissertação de Mestrado em Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, DF, 131p.

- CIBINSKIENE, A., & SNIESKIENE, G. (2015). Evaluation of city tourism competitiveness. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, v.213, p.105-110.
- CORIOLOANO, L. N., & FERNANDES, L. M. (2012) Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. *Anais do IX Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo*, ANPTUR, São Paulo, p.1-12.
- CORRÊA, F. & RAIA-JÚNIOR, A. A. (2006) Desenvolvimento de modelos de viagens urbanas com uso de redes neurais artificiais. *Anais do XX Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes*, ANPET, Brasília, DF.
- COSTA, A. J. B. (2016b) *Inovação em Governança Regulatória Proposta de Modelo Regulatory Oversight Aplicado à Infraestrutura de Transportes Terrestres Brasileira* Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 345p.
- COSTA, F. J. (2011) *Mensuração e desenvolvimento de escalas: aplicações em administração*. Rio de Janeiro: Ciência Moderna.
- COSTA, I. A. (2016a) *Indicadores Para Avaliação da Sustentabilidade em Projetos de Mobilidade Urbana*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 205p.
- COSTA, M. S. (2008) *Um Índice de Mobilidade Sustentável*. Tese de Doutorado em Engenharia Civil. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Carlos, São Carlos, SP, 248p.
- COSTA, M. S.; RAMOS, RUI A. R.; SILVA, A. N. R. (2007) Índice de mobilidade urbana sustentável para cidades brasileiras. *Anais do XXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes*, ANPET, Rio de Janeiro, RJ.
- COSTA, P. B., MORAIS-NETO, G., & BERTOLDE, A. I. (2017) Urban Mobility Indexes: A Brief Review of the Literature. *Transportation Research Procedia*, v.25, p.3649-3659.
- CRUZ, R. O. M. (2013) *Proposta de Estrutura Governamental Para Regular as Relações Contratuais Multilaterais de Investimentos em Infraestrutura de Transportes no Contexto do Programa Territorial*. Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 150p.
- CURITIBA (2017) *Linha Turismo*. Disponível em: < <http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/linhaturismo>>. Acesso em: 18 jan. 2017
- DAROS, E. J. (2000) *O Pedestre: 13 Condições para Torná-lo Feliz*. Associação Brasileira dos Pedestres. São Paulo.
- DIAS, J. A., SILVA, L. M. C., & DE MORAIS, T. C. (2014). Urban Mobility to Improve the Center of a Brazilian Historic Town. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, v.160, p.170-177.

- DICIONÁRIO AURÉLIO (2017) *Dicionário Aurélio de Português Online*: significado de influência. Disponível em: <<https://dicionariodoaurelio.com/influencia>>. Acesso em: 18 out.2017
- EMBRATUR (2007) *Plano Aquarela: Marketing Turístico Internacional do Brasil 2007-2010*. Disponível em: <[http://www.embratur.gov.br/lai\\_embratur\\_secom/export/sites/lai/galerias/download/Plano\\_Aquarela\\_2007\\_a\\_2010.pdf](http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/export/sites/lai/galerias/download/Plano_Aquarela_2007_a_2010.pdf)>. Acesso em: 23 fev. 2018.
- EMBRATUR (2017) *Plano Aquarela 2020: Marketing Turístico Internacional do Brasil*. Disponível em: <[http://www.embratur.gov.br/lai\\_embratur\\_secom/export/sites/lai/galerias/download/Plano\\_Aquarela\\_2020.pdf](http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/export/sites/lai/galerias/download/Plano_Aquarela_2020.pdf)>. Acesso em: 23 fev. 2018.
- ESSEX, S., & CHALKLEY, B. (1998). Olympic Games: catalyst of urban change. *Leisure studies*, v.17 n.3, p.187-206.
- EUROFORUM (2007) *Draft paper State of the Art of Research and Development in the Field of Urban Mobility*. The European Research Forum for Urban Mobility (EUROFORUM). Disponível em: <<https://pdfs.semanticscholar.org/c5df/3897914a4f30640934fa9948e9f2090aac11.pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2017.
- FANK, O. L., ANGONESE, R., & LAVARDA, C. E. F. (2011). A percepção dos gestores acadêmicos de uma IES quanto às críticas ao orçamento. *Contabilidade, Gestão e Governança*, v.14, n.1, p.82-93.
- FERNANDES, D. L., SOUZA, T. A., TONON, L. M. P., & GÂNDARA, J. M. G. (2013). A Utilização do Transporte Coletivo pelo Turista em Curitiba. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos-ABET*, v.3, n.2, p. 55-64.
- FERNANDES, U. S. (2013) A mobilidade turística na região das baixadas litorâneas (RJ). *Revista Brasileira de Ecoturismo*, v.6, n.2, p.518-533.
- FERRARI, R. D. & PIRES, G. L. (2011) Bicicleta, lazer e mobilidade urbana: uma experiência em mídia-educação. *LICERE-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer*, v.14, n.4, p.1-14.
- FERRAZ, I. S., SIMÕES GOMES, N., KOBBS, F. F., CORREA DA SILVA, M., & CASAGRANDE JÚNIOR, E. F. (2017). Avaliação do uso da primeira Via Calma em Curitiba/PR para ciclomobilidade. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.9, n.2, p.341-353.
- FIRJAN (2017) *Nova Linhas Hidroviárias: uma alternativa para a mobilidade urbana no Rio de Janeiro*. Publicado em: <<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj89KeK-e3YAhVEjpAKHfyTAFMQFghWMAk&url=http%3A%2F%2Fwww.firjan.com.br%2Fflumis%2Fportal%2Ffile%2FfileDownload.jsp%3FfileId%3D2C908A8A50019C2B015015A285BD4E8C&usg=AOvVaw0xvznzHYwICG-PDXYKRTacD>>. Acesso em: 23 jan. 2018.
- FRANÇA-JÚNIOR, R. T. (2014) *A mobilidade turística no processo de planejamento da logística de transportes de Santa Catarina*. Tese de Doutorado em Administração e

Turismo, Programa de Pós-Graduação em Administração, universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, SC, 253p.

- FREI, F. (2006) Sampling mobility index: Case study in Assis—Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.40, n.9, p.792-799.
- GARCÍA-ALMEIDA, D. J., & KLASSEN, N. (2017). The influence of knowledge-based factors on taxi competitiveness at island destinations: An analysis on tips. *Tourism Management*, v.59, p.110-122.
- GATTI, B. A. (2000) Avaliação institucional e acompanhamento de instituições de ensino superior. *Estudos em Avaliação Educacional*, v.21, p.93-108.
- GOLETZ, M., FEIGE, I., & HEINRICHS, D. (2016) What drives mobility trends: results from case studies in Paris, Santiago de Chile, Singapore and Vienna. *Transportation Research Procedia*, v.13, p.549-60.
- GÖSSLING, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, city of cyclists. *Journal of Transport Geography*, v.33, p.196-206.
- HANNAM, K., BUTLER, G., & PARIS, C. M. (2014). Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, v.44, p.171-185.
- HARVEY, D. (1989). *The condition of postmodernity*. v.14. Oxford: Blackwell.
- HO, C.Q., & MULLEY, C. (2013) Multiple purposes at single destination: A key to a better understanding of the relationship between tour complexity and mode choice. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.49, p.206-219.
- HOHENFELD, D. P., PENIDO, M. C. M., & LAPA, J. M. (2013). A formação do professor de Física e as Tecnologias da Informação e Comunicação. *Revista de Educação, Ciências e Matemática*, v.2, n.1, p.31-44.
- IBGE (2017) *Estimativas de População: Tabelas 2017*. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?&t=resultados>>. Acesso em: 20 jan. 2018
- ITDP (2014) *Estratégias locais para expandir os investimentos em infraestrutura de transporte urbano*. Disponível em: < <http://itdpbrasil.org.br/estrategias-locais-para-expandir-os-investimentos-em-infraestrutura-de-transporte-urbano/>>. Acesso em: 11 jun. 2017.
- ITDP (2016) *Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas*. Disponível em: <[https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2013/12/ITDP-Brasil\\_Guia-de-planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2013/12/ITDP-Brasil_Guia-de-planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas.pdf)>. Acesso em: 17 mai. 2017.
- KANTAWATEERA, K., NAIPINIT, A., SAKOLNAKORN, T. P. N., & KROEKSAKUL, P. (2015). Tourist Transportation Problems and Guidelines for Developing the Tourism Industry in Khon Kaen, Thailand. *Asian Social Science*, v.11, n.2, p.89-95.

- KHADAROO, J., & SEETENAH, B. (2007) Transport infrastructure and tourism development. *Tourism Research*, v.34, n.4, p.1021–1032.
- KHADAROO, J., & SEETENAH, B. (2008) The role of transport infrastructure in international tourism development: a gravity model approach. *Tourism Management*, v.29, n.5, p.831–840.
- KINSELLA, J., & CAULFIELD, B. (2011) An examination of the quality and ease of use of public transport in Dublin from a newcomer's perspective. *Journal of Public Transportation*, v.14, n.1, p. 69-81.
- KNEIB, E. C. (2012) Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. *Revista UFG*, v.14, n.12, p.71-78.
- LAKATOS, E. M & MARCONI, M.A. (2001) Fundamentos de metodologia científica. 4 ed. São Paulo: Atlas.
- ŁAPKO, A. (2014) Urban tourism in Szczecin and its impact on the functioning of the urban transport system. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, v.151, p.207-214.
- LEITE, A. D. (2014) *Transporte de Passageiros por Barcas: Análise Espacial do Sistema de Bilhetagem Eletrônica da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado em Transportes, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COOPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 95p.
- LE-KLÄHN, D.T., GERIKE, R. & MICHAEL HALL, C. (2014) Visitor users vs. non-users of public transport: the case of Munich. *Journal of Destination Marketing & Management*. v.3, p.152–161.
- LEW, A., & MCKERCHER, B. (2006). Modeling tourist movements: A local destination analysis. *Annals of tourism research*, v.33, n.2, p.403-423.
- LI, J., ZHANG, W., XU, H., & JIANG, J. (2015) Dynamic competition and cooperation of road infrastructure investment of multiple tourism destinations: a case Study of Xidi and Hongcun World Cultural Heritage. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, v.2015, p.1-11.
- LIKERT, R. (1932) A Technique for the Measurement of Attitudes. *Archives of Psychology*, v.140, p.1-55.
- LIMA, L. C. S., SANTOS JUNIOR, G., MENDES, P. B., & MUNHOZ, J. A. (2012). A Satisfação do manutentor na área industrial: O Caso em uma indústria frigorífica. *Revista Brasileira de Tecnologia Agroindustrial*, v.6, n.2, p.757-769.
- LOHMANN, G. & NGUYEN V (2011). *Sustainable tourism transportation in Hawai‘i: a holistic approach*. In: Island Tourism Development: Journeys Toward Sustainability. J. CARLSEN & R. BUTLER. WALLINGFORD, CABI: p.197-214.
- LOHMANN, G. (2002) Transportes Turísticos. 2ed. São Paulo: Aleph.

- LOHMANN, G. (2005) Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: Luiz Gonzaga Godoi Trigo. (Org.) *Análises Regionais e Globais do Turismo Brasileiro*. 1ed. São Paulo: Roca, p. 641-669.
- LOHMANN, G., & DUVAL, D. T. (2011) Critical aspects of the tourism-transport relationship. *Contemporary Tourism Reviews*, p.1-37.
- LOHMANN, G., FRAGA, C. & CASTRO R. (org.) (2013) *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- MAGAGNIN, R. C. & SILVA, A. N. R. (2008) A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *Revista Transportes*, v.16, n.1, p.25-35.
- MAGAGNIN, R. C. (2008) *Um sistema de suporte à decisão na internet para o planejamento da mobilidade urbana*. Tese de Doutorado em Engenharia Civil, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 196p..
- MAIA, A. C. L. (2013) *Avaliação do transporte público sob a ótica da mobilidade urbana sustentável: o caso de Fortaleza*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes, Universidade de São Carlos, SP, 131p.
- MAMEDE, D. A., & ALVES, C. J. P. (2009). Estudo sobre a acessibilidade de aeroportos no Brasil. *Anais do XV Encontro de Iniciação Científica e Pós-Graduação do ITA–XV ENCITA/2009*. Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campos, SP.
- MARTINS, A. A. C. & LIMA-NETO, V. C. L. (2013) Dependência do automóvel, planejamento regional e a cidade de Brasília. *Universitárias: Arquitetura e Comunicação Social*, v.10, n.1, p.23-34.
- MARTINS, J. P. (2005) *Análise da Infraestrutura de Transporte da Cidade de São Luís e da Conectividade entre os Modais de Transporte de Passageiros na Perspectiva do Desenvolvimento do Turismo*. Dissertação de Mestrado em Turismo e Hotelaria, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade de Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, SC, 147p.
- MARTINZ, J. P. (2015) *Análise da Infraestrutura de Transporte da Cidade de São Luís e a Conectividade entre os Modais de Transporte de Passageiros na Perspectiva do Desenvolvimento do Turismo*. Mestrado em Turismo e Hotelaria, Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hotelaria – PPGH, Universidade Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, SC, 147p.
- MATTAR, F. N. *Pesquisa de marketing: metodologia, planejamento, execução e análise*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1994, 2v., v.2.
- MIDGLEY, P. (2011) *Improving Urban Mobility in Surabaya: Urban Mobility Guidelines*. Indonesia Infrastructure Initiative, Jakarta-Indonesia, Technical Report, p.1-54.
- MIGUEL, P. A. C., org (2012). *Metodologia de pesquisa em engenharia de produção e gestão de operações*. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, pp. 47-63.

- MINISTÉRIO DAS CIDADES (2005a) *Mobilidade e Política Urbana*: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAN. Disponível em: < <http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 17 mai. 2017.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES (2005b) *Conheça o Anteprojeto da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana*: Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano. Impresso Brasil, 1. ed., nov 2005. Disponível em: < <http://polis.org.br/publicacoes/mobilidade-urbana-e-desenvolvimento-urbano/>>. Acesso em: 13 jun. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2015a) *Índice de competitividade do turismo nacional*. Disponível em: < [http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/indice\\_Brasil\\_2014\\_2.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/indice_Brasil_2014_2.pdf)>. Acesso em: 17 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2015b) *Grandes eventos aumentam a competitividade dos destinos*. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/5777-efeito-copa-do-mundo.html>>. Acesso em: 17 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2015c) *O Melhor Lugar Para Seu Investimento em Turismo*. Disponível em: < [http://investimento.turismo.gov.br/publicacoes/item/download/21\\_99a51671e9eb6d2ebee110361b8efd5a.html](http://investimento.turismo.gov.br/publicacoes/item/download/21_99a51671e9eb6d2ebee110361b8efd5a.html)>. Acesso em: 13 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2015d) *Índice de Competitividade do Turismo Nacional: São Paulo 2015*. Disponível em: < [http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/Indice\\_competitividade/2015/Sao\\_Paulo\\_RA\\_2015.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/Indice_competitividade/2015/Sao_Paulo_RA_2015.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2016) *O Melhor Lugar Para Seu Investimento em Turismo*. Disponível em: < [http://investimento.turismo.gov.br/publicacoes/item/download/21\\_99a51671e9eb6d2ebee110361b8efd5a.html](http://investimento.turismo.gov.br/publicacoes/item/download/21_99a51671e9eb6d2ebee110361b8efd5a.html)>. Acesso em: 13 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2017a) Cartilha Parlamentar: Ministério do Turismo. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/images/pdf/Cartilha\\_MTur\\_Emendas\\_2017.pdf](http://www.turismo.gov.br/images/pdf/Cartilha_MTur_Emendas_2017.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2017b) Gastos de estrangeiros no Brasil crescem 38% na Olimpíada. Disponível em: < <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/component/content/article.html?id=2662>>. Acesso em: 13 abr. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2017c) Por que investir no Brasil? Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/programas/6193-investimentos.html>>. Acesso em: 07 jun. 2017.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2017d) *Categorização dos Municípios das Regiões Turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro*. Disponível em: < <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>>. Acesso em: 13 abr. 2017
- MIRANDA, H. F., & SILVA, A. N. R. (2012) Benchmarking sustainable urban mobility: The case of Curitiba, Brazil. *Transport Policy*, v.21, p.141-151.

- MIRANDA, H. H. (2010) *Mobilidade Urbana Sustentável e o Caso de Curitiba*. Mestrado em Ciências, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 160p.
- MOBILIZE (2017) *Trilhos urbanos no Brasil*. Disponível em: < <http://www.mobilize.org.br/estatisticas/48/trilhos-urbanos-no-brasil.html>>. Acesso em: 14 fev. 2018.
- MORAES, L. N. (2017) *Proposta de Ferramenta de Análise Multicritério de Apoio à Gestão Municipal da Mobilidade Urbana*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 143p.
- MORAIS, A. C. (2012) *Projetos de Infraestrutura de Transportes: Inserção Efetiva na Agenda Governamental*. Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 109p.
- MOTTA, R. A. (2016) *Método para a Determinação da Sustentabilidade de Ciclovias*. Dissertação de Mestrado em Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 276p.
- NASCIMENTO, M. I. D. & MONTEIRO, G. T. R. (2010). *Cadernos de Saúde Pública. Cadernos de Saúde Pública*, v.26, p.1096-1108.
- NEGAS, M. C., LOBÃO, M. D. F., & RODRIGUES, M. C. M. (2016) A cidade de Lisboa e os desafios de sustentabilidade entre a mobilidade urbana e o turismo. *Anais do V Fórum Internacional Econinovar e I Conferência Internacional de Sustentabilidade e Inovação*. Santa Maria - RS, p. 1-16.
- OLIVEIRA, A. G. (2014) *Efeitos das Composições Familiares na Mobilidade dos Idosos – Uma Análise Multinível*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 128p.
- OLIVEIRA, A. R. G. (2013) *Metodologia Para Construção de Programas Territoriais com o Objetivo de Implantar Infraestruturas de Transportes*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 90p.
- OLIVEIRA, G. F. (2012) *Subsídio Para uma Nova Metodologia de Análise dos Impactos Econômicos e Fiscais dos Investimentos em Infra-Estruturas de Transportes*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 108p.
- OLIVEIRA, G. M., & SILVA, A. N. R. (2015). Desafios e perspectivas para avaliação e melhoria da mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo de municípios brasileiros. *Revista Transportes*, v.23, n.1, p.59-68.
- OLIVEIRA, L. H. (2005) *Exemplo de cálculo de Ranking Médio para Likert*. Notas de Aula. Metodologia Científica e Técnicas de Pesquisa em Administração. Mestrado em Adm. e Desenvolvimento Organizacional. PPGA CNEC/FACECA: Varginha.
- OLIVEIRA, M. G. (2011) *Mobilidade Urbana e Turismo: Estudo Comparativo dos Transportes Urbanos de Málaga e Niterói*. Trabalho de Conclusão de Curso de



Graduação, Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 69p.

OMT (2001) *Introdução ao Turismo*. São Paulo: Roca, 371p.

PAGE, S. J. (2001) *Transporte e Turismo*. São Paulo: Bookman, 349p.

PARANAIBA, A. C. (2017) *Metodologia Para Priorização de Projetos de Infraestrutura em Mobilidade Urbana com Base na Configuração Urbana e no Escalonamento Multidimensional*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 135p.

PAULA, J. P. (2015a) *Diretrizes Para um Sistema de Monitoramento e Avaliação das Políticas Públicas para Infraestrutura Federal de Transportes*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 135p.

PAULA, M. (2015b) *A Copa do Mundo de 2014: Legados e Desafios*. Disponível em: < [https://br.boell.org/sites/default/files/copa\\_do\\_mundo\\_2014\\_review\\_boll\\_brasil.pdf](https://br.boell.org/sites/default/files/copa_do_mundo_2014_review_boll_brasil.pdf) >. Acesso em: 12 mar. 2018

PINHEIRO, R. W.; SILVA, W. A. C. & ARAÚJO, E. A. T. (2013) Análise conjunta do ciclo de vida e da longevidade empresarial: um enfoque em indústria, comércio e agronegócio. *Revista de Negócios*, v.18, n.3, p.37-57.

PONTES, T. F. (2010) *Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 250p.

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

RAIA-JÚNIOR, A. A. (2000) *Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas*. Tese de Doutorado em Engenharia Civil. Escola de Engenharia de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 196p.

RANDRIAMANAMIHAGA, A. N., CÔME, E., OUKHELLOU, L., & GOVAERT, G. (2014). Clustering the Vélib' dynamic Origin/Destination flows using a family of Poisson mixture models. *Neurocomputing*, v.141, p.124-138.

RODRIGUES, P. R. A. (2013) *A Mobilidade dos Pedestres e a Influência da Configuração da Rede de Caminho*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes – COOPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RN, 145p.

SAKOLNAKORN, T. P. N., NAIPINIT, A., & KROEKSAKUL, P. (2013). Sustainable tourism development and management in the Phuket province, Thailand. *Asian Social Science*, v.9, n.7, p.75-84.

- SANTOS, E. M., & MAGALHÃES, I. C. D. O. (2016) Proposição de Um Método de Avaliação de Conformidade dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana com a Lei 12.587/2012. *Anais do XXX Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte*, ANPET, Rio de Janeiro.
- SANTOS, J. V. (2012) *Gestão de Projetos de Infraestrutura Ferroviária: a Dinâmica das Ações Preliminares*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 99p.
- SARMA, M. K. (2003) Towards positioning a tourist destination: a study of Northeast India. *ASEAN Journal on Hospitality and Tourism*, v.2, n.2, p.104–119.
- SCHNEIDER, M. C.; ALMEIDA, G. A.; SOUZA, L. M.; MORARES, N. B. & DIAZ, R. C. (1996) Controle da raiva no Brasil de 1980 a 1990. *Revista Saúde Pública*, v.30, n.2, p.196-203.
- SDOUKOPOULOS, A., VERANI, E., NIKOLAIDOU, A., GAVANAS, N., PITSIAVA-LATINOPOULOU, M., MIKIKI, F., MADEMLI, E. & PALLAS, C. (2017). Development and implementation of walkability audits in Greek medium-sized cities: the case of the Serres' city centre. *Transportation Research Procedia*, v..24, p.337-344.
- SDOUKOPOULOS, E., KOSE, P., GAL-TZUR, A., MEZGHANI, M., BOILE, M., SHEETY, E., & MITROPOULOS, L. (2016) Assessment of Urban Mobility Needs, Gaps and Priorities in Mediterranean Partner Countries. *Transportation Research Procedia*, v.14, p.1211-1220.
- SEABRA, I. C. (2014) Política de Mobilidade: Panorâmica Europeia e Nacional. *Anais do II Workshop Nacional do Projeto Endurance, Instituto de Mobilidade e dos Transportes*. Vila Real, Portugal, p. 1-29. Disponível em: < [http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2014/WorkshopEnduranceVilaReal19Nov2014/1\\_PoliticaMobilidade\\_IS.pdf](http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2014/WorkshopEnduranceVilaReal19Nov2014/1_PoliticaMobilidade_IS.pdf)>. Acesso em: 17 mai. 2017.
- SEABRA, L. O. (2013). *Fundamentos para a construção de um índice para gestão estratégica da mobilidade urbana sustentável-igemus*. Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 116p.
- SEBRAE (2014) Índice de Competitividade do Turismo Nacional: Relatório Brasil 2014 Disponível em: < [publicacoes/downloads\\_publicacoes/indice\\_Brasil\\_2014\\_2.pdf](#)>. Acesso em: 07 jun. 2017.
- SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL (2017) *Relatório de Desempenho Operacional dos Aeroportos*. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/pesquisa-satisfacao/2017>>. Acesso em: 23 fev.2018.
- SEMOB (2007) *Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*, Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Disponível em: <[https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicleta\\_Brasil.pdf](https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicleta_Brasil.pdf)>. Acesso em: 07 jun. 2017.

- SHELLER, M., & URRY, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, v.38, n.2, p.207-226.
- SHIBAKI, V. V. (2013). Planejamento e gestão da mobilidade em grandes metrópoles: reflexões acerca das estratégias do São Paulo Convention & Visitors Bureau para o turismo de negócios e eventos em São Paulo. *Revista Turismo-Visão e Ação*, v.15, n.1, p.84-94.
- SILVA, A. N. R., AZEVEDO-FILHO, M. A. N., MACÊDO, M. H., SORRATINI, J. A., DA SILVA, A. F., LIMA, J. P., & PINHEIRO, A. M. G. S. (2015) A comparative evaluation of mobility conditions in selected cities of the five Brazilian regions. *Transport Policy*, v.37, n.147-156.
- SILVA, D. C. & SILVA, A. N. R. (2015) Acessibilidade Estrutural na Cidade de São Carlos, SP, Brasil. *Revista Transportes*, v.23, n.2, p.64-72.
- SILVA, D. S. (2016c) A Copa do Mundo da Fifa de 2014 Veio ao Brasil: a Gestão do Estado de São Paulo como Sede. Tese de Doutorado em Educação Física, Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 197p.
- SILVA, E. A. M. (2014a) *Modelos de Avaliação da Influência dos Sistemas de Transportes para o Turismo no Desenvolvimento Territorial*. Tese de Doutorado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 188p.
- SILVA, E. A. M.; ARAGÃO, J. J. G.; YAMASHITA, Y. (2016a) Avaliando o legado de megaeventos esportivos: um proposta conceitual e de mensuração. *Cenário*, v.4, p.29-45.
- SILVA, E. A. P. C.; RECHIA, S. & BETRÁN, J. O. (2016b) A Copa do Mundo de Futebol na Região Sul do Brasil: Uma Análise dos Espaços da Cidade. *Revista da Escola de Educação Física da UFRGS*, v.22, n.1, jan-mar 2016, p.293-310.
- SILVA, F. (2014b) Navegação Fluvial, Turismo e Planejamento: as Possibilidades de Circulação Material no Território Nacional - o Caso das Hidrovias do Tietê, Paraná e Uruguai. *Anais do VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales* São Paulo, SP, p.1377-1398.
- SILVA, L. F. O. (2016a) *Mobilidade Urbana e projetos Estruturantes na Região Metropolitana de Natal: Desafios Recentes de Uma Metrópole em Transformação*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, 156p.
- SILVA, M. C. R. A (2016b) *Análise da Percepção das Peças Publicitárias no Ambiente Metropolitano do Distrito Federal*. Monografia de Graduação em Administração, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 68p.
- SILVA-JÚNIOR, S. D. D. & COSTA, F. J. (2014). Mensuração e escalas de verificação: uma análise comparativa das escalas de Likert e Phrase Completion. *Anais do XVII Seminários em Administração, SEMEAD*, São Paulo, SP.

- SILVEIRA, M. O. (2010) *Mobilidade Sustentável: a Bicicleta como um Modelo de Transporte Integrado*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes – COOPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RN, 155p.
- SIMON, S., ARAÚJO GASTAL, S., & SANTOS, M. M. C. (2014). Mobilidade Turismo: Hospitalidade no Transporte Coletivo em Caxias do Sul. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, v.8, n.3, p.552-567.
- SOUSA, M. T. R. (2005) Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. *Revista Sociedade & Natureza*, v.17, n.33, p.119–129.
- SOUSA, P. B. (2012) *Análise dos fatores que influem no uso da bicicleta para fins de planejamento cicloviário*. Tese de Doutorado em Engenharia de Transportes, Universidade de São Carlos, São Carlos, SP, 190p..
- SOUTO, S. L. (2016) Identificação de Fatores Condicionantes para a Implantação de um Calçadão em Goiânia. Monografia de Graduação em Engenharia Civil, Escola de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, GO, 44p.
- SOUZA, R. C. F. & CAIAFFA W. T. (2017) Mobilidade Ativa e os Novos Ferramentais para Projeto e Gestão da Cidade Contemporânea. *Anais do IV Congresso Internacional de Habilitação no Espaço Lusófono*, Porto, Portugal, p.1-21.
- SUZA, M. V. J.; ORRICO-FILHO, R. D. & AURÉLIO, M. (2015) O Papel da Modelagem na Elaboração de Planos de Mobilidade. *Anais do XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes*, ANPET, Ouro Preto, MG.
- TAFIDIS, P., SDOUKOPOULOS, A., & PITSIAVA-LATINOPOULOU, M. (2017) Sustainable urban mobility indicators: policy versus practice in the case of Greek cities. *Transportation Research Procedia*, v.24, p.304-312.
- TOSTA, E., & KUNZ, J. (2014) Mobilidade e Turismo: Construindo um Mapa Conceitual. *Anais do V Encontro Semintur* Júnio, Caxias do Sul, p.1-11.
- TSAY, S. & HERRMANN, V. (2013) *Rethinking Urban Mobility*. Washington, DC. Carnegie Edowment for International Peace. Disponível em: <[http://carnegieendowment.org/files/urban\\_mobility.pdf](http://carnegieendowment.org/files/urban_mobility.pdf)>. Acesso em: 03 jun. 2017
- UNWTO (2017) *Tourism: an economic and social phenomenon*. Disponível em: <<http://www2.unwto.org/content/why-tourism>>. Acesso em: 29 mai. 2017.
- URBS (2017) *Linha executiva facilita a conexão aeroporto – rodoviária*. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/linha-executiva-facilita-conexao-aeroporto-rodoviaria>>. Acesso em: 18 jan. 2018
- VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. & PEREIRA, R. H. M. (2011) Transporte e Mobilidade Urbana. *Textos Para Discussão CEPAL – IPEA*, n.4, 74p.

- VASCONCELOS, P. R. D. (2014). *Fatores-chave de sucesso na adoção de aplicativos móveis de táxi*. Dissertação de Mestrado em Administração, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, RJ, 102p.
- VIEIRA, R., & MORASTONI, R. (2013). Qualidade das Calçadas na Cidade De Camboriú/SC: Em Busca da Acessibilidade e Mobilidade Sustentável Para Área Turística. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, v.7, n.2, p.239-259.
- VILLA, R. A. D. (1999). Formas de influência das ONGs na política internacional contemporânea. *Revista de Sociologia e Política*, v.12, n.21, p.21-33.
- WARDLAW, M. J. (2014) History, risk, infrastructure: perspectives on bicycling in the Netherlands and the UK. *Journal of Transport & Health*, v.1, n.4, p.243-250.
- YAREMKO, R. K., HARARI, H., HARRISON, R. C. & LYNN, E. (1986) *Handbook of Research and Quantitative Methods in Psychology*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- YEUNG, W. (2008) MTR disneyland resort line - A tourism railway. *Proceedings of the International Conference on Railway Engineering (ICRE)– Challenges for railway transporation in information age*. Hong Kong: Institute of Engineering & Technology, p.100-103.
- ZAHARAN, S., BRODY, S.D., MAGHELAL, P., PRELOG, A., LACY, M. (2008) Cycling and walking: Explaining the spatial distribution of healthy modes of transportation in the United States. *Transportation Research Part D*, v.13, p.462-470.

## APÊNDICES

## A – QUESTIONÁRIO PARÂMETROS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE QUE INFLUENCIAM NA MOBILIDADE DO TURISTA

### Parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam a mobilidade do turista

A pesquisa pretende identificar quais parâmetros de infraestrutura de transporte urbano influenciam a mobilidade do turista dentro dos destinos turísticos.

Este questionário pretende ponderar a influência direta e positiva que as infraestruturas de transporte urbano exercem sobre a mobilidade, no sentido de prover os **deslocamentos dos turistas** no interior dos destinos turísticos. Ressalta-se que o objetivo do estudo NÃO consiste em avaliar a qualidade da infraestrutura na cidade em que você reside, mas sim se o parâmetro influencia direta e positivamente (contribui para) a mobilidade do turista. Além disso, destaca-se que o questionário pretende **analisar como essas pessoas se locomovem no interior das cidades**, e NÃO como elas chegam ou saem dos municípios.

A sua participação nesta pesquisa consiste unicamente no preenchimento deste questionário, que leva em torno de 10 minutos para ser respondido. A pesquisa não prevê danos ou riscos aos participantes. Em nenhum momento você será identificado, os dados coletados são confidenciais. Além disso, os resultados da pesquisa serão publicados de forma agregada o que garante a privacidade dos respondentes.

Click em "OK" se você concorda em participar desta pesquisa.

#### \* 1. Qual é o seu grau de escolaridade?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> Ensino superior incompleto/ em curso | <input type="radio"/> Mestrado incompleto/ em curso  |
| <input type="radio"/> Superior completo                    | <input type="radio"/> Mestrado completo              |
| <input type="radio"/> Especialização incompleto/ em curso  | <input type="radio"/> Doutorado incompleto/ em curso |
| <input type="radio"/> Especialização completo              | <input type="radio"/> Doutorado completo             |
| <input type="radio"/> Outro (especifique)                  |  |

#### \* 2. Em qual perfil de atuação você se encaixa?

(Pode haver mais de uma resposta)

- Acadêmico (Professor/ Pesquisador/ Estudante)
- Técnico
- Gestor/ Diretor
- Outro (especifique)

**\* 3. Qual sua área de atuação?**

(Pode haver mais de uma resposta)

- Turismo
- Transporte ou Mobilidade Urbana
- Outra (especifique)

**\* 4. Em que cidade e estado você mora atualmente?**

- Belo Horizonte - MG
- Brasília - DF
- Cuiabá - MT
- Curitiba - PR
- Fortaleza - CE
- Manaus - AM
- Outro (especifique cidade e estado)
- Natal - RN
- Porto Alegre - RS
- Recife - PE
- Rio de Janeiro - RJ
- Salvador - BA
- São Paulo - SP



\* 5.

Considere a **cidade em que você mora atualmente** para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as **infraestruturas** relacionadas ao **TRANSPORTE POR AUTOMÓVEL** influenciam (direta e positivamente) a **mobilidade** do turista, de acordo com a seguinte escala:

**NA: Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

**0: Não influencia** a mobilidade do turista

**1:** Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista

**2:** Influencia **pouco** a mobilidade do turista

**3:** Influencia **muito** a mobilidade do turista

**4:** Influencia **extremamente** a mobilidade do turista

**IMPORTANTE:** O objetivo do estudo NÃO consiste em avaliar a qualidade (a situação) da infraestrutura da cidade em que você reside atualmente. **Esta pesquisa pretende ponderar a importância de cada parâmetro de infraestrutura de transportes para a mobilidade do turista**, ou seja, o estudo pretende analisar a sua opinião sobre o quanto (NA, 0, 1, 2, 3 ou 4) cada um parâmetros mencionados neste questionário influenciam direta e positivamente (contribui para) a mobilidade do turista.

**Lógica válida para as demais questões deste questionário).**

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das <b>vias</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Diversidade de rotas</b> até os atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade do pavimento das <b>vias</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade dos <b>estacionamentos</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vagas de <b>estacionamentos</b> disponíveis para a demanda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 6.

Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as **infraestruturas** relacionadas ao **TRANSPORTE TURÍSTICO** influenciam (direta e positivamente) a **mobilidade** do turista, de acordo com a seguinte escala:

Obs.: O transporte turístico consiste nos deslocamentos realizados por **empresas turísticas** (por meio de **vans, ônibus**, dentre outros) durante a prestação de serviços de **pacotes de viagem, passeios locais e traslado**.

Além disso, o transporte turístico compreende as **linhas de transporte público coletivo exclusivamente turísticas**, como a presente em Curitiba que liga diversos atrativos turísticos da cidade.

Considere a **cidade em que você mora atualmente** para responder as perguntas a seguir.

NA: Não se aplica à cidade em que você mora atualmente

0: Não influencia a mobilidade do turista

1: Influencia muito pouco a mobilidade do turista

2: Influencia pouco a mobilidade do turista

3: Influencia muito a mobilidade do turista

4: Influencia extremamente a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das <b>vias</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade do transporte turístico com a rede de transporte coletivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade do pavimento das <b>vias</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade dos <b>estacionamentos</b> aos atrativos/serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	NA	0	1	2	3	4
Vagas disponíveis de <b>estacionamento</b> para a demanda de estacionamento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade dos <b>pontos de parada</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integração das linhas de <b>transporte turístico</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informativo das linhas e horários do <b>transporte turístico</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mapa turístico do entorno dos <b>pontos de parada</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presença de abrigos nos <b>pontos de parada</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 7. Considere a **cidade em que você mora atualmente** para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as infraestruturas relacionadas ao **TRANSPORTE DE ÔNIBUS** influenciam (direta e positivamente) a **mobilidade do turista**, de acordo com a seguinte escala:

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

0: **Não influencia** a mobilidade do turista

1: Influencia  **muito pouco**  a mobilidade do turista

2: Influencia  **pouco**  a mobilidade do turista

3: Influencia  **muito**  a mobilidade do turista

4: Influencia  **extremamente**  a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das <b>vias</b> nos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	NA	0	1	2	3	4
Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade do pavimento das <b>vias</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Vias</b> exclusivas para transporte coletivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade dos <b>pontos e terminais de ônibus</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integração das linhas nos <b>pontos e terminais de ônibus</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informativo das linhas e horários dos ônibus nos <b>pontos e terminais de ônibus</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mapa turístico do entorno dos <b>pontos e terminais de ônibus</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Presença de abrigos nos <b>pontos e terminais de ônibus</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 8. Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as infraestruturas relacionadas ao **TRANSPORTE FERROVIÁRIO (TREM E METRÔ)**

**influenciam (direta e positivamente) a mobilidade do turista**, de acordo com a seguinte escala:

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

0: **Não influencia** a mobilidade do turista

1: Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista

2: Influencia **pouco** a mobilidade do turista

3: Influencia **muito** a mobilidade do turista

4: Influencia **extremamente** a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das <b>vias</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade dos <b>trilhos</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade das <b>estações e terminais ferroviários</b> aos atrativos turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integração das linhas de trem/metrô nas <b>estações e terminais ferroviários</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informativo das linhas e horários dos trens/metrôs das <b>estações e terminais ferroviários</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mapa turístico do entorno das <b>estações e terminais ferroviárias</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 9. Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as **infraestruturas** relacionadas ao **TRANSPORTE HIDROVIÁRIO** influenciam (direta e positivamente) a **mobilidade do turista**, de acordo com a seguinte escala:

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

- 0: **Não influencia** a mobilidade do turista
- 1: Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista
- 2: Influencia **pouco** a mobilidade do turista
- 3: Influencia **muito** a mobilidade do turista
- 4: Influencia **extremamente** a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das <b>vias</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade das <b>hidrovias</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade das <b>estações e terminais hidroviários</b> aos atrativos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integração das linhas de transporte hidroviário nas <b>estações e terminais hidroviários</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informativo das linhas e horários dos barcos nas <b>estações hidroviárias</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mapa turístico do entorno das <b>estações e terminais hidroviários</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- \* 10. Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.  
Avalie o quanto as **infraestruturas** relacionadas ao **TRANSPORTE AÉREO** influenciam (direta e positivamente) a **mobilidade do turista**, de acordo com a seguinte escala:

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

- 0: **Não influencia** a mobilidade do turista  
1: Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista  
2: Influencia **pouco** a mobilidade do turista  
3: Influencia **muito** a mobilidade do turista  
4: Influencia **extremamente** a mobilidade do turista

Obs.: Este estudo pretende analisar apenas como o aeroporto está conectado com o sistema de transportes da cidade analisada, e não o transporte aéreo em si (voos).

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade do <b>aeroporto</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversidade de rotas do <b>aeroporto</b> até os atrativos turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade do <b>aeroporto</b> com o transporte coletivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 11. Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as infraestruturas relacionadas ao **TRANSPORTE CICLOVIÁRIO** influenciam (direta e positivamente) a mobilidade do turista, de acordo com a seguinte escala:

NA: Não se aplica à cidade em que você mora atualmente

- 0: Não influencia a mobilidade do turista
- 1: Influencia muito pouco a mobilidade do turista
- 2: Influencia pouco a mobilidade do turista
- 3: Influencia muito a mobilidade do turista
- 4: Influencia extremamente a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade das vias de transporte cicloviário com o transporte coletivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade da pavimentação das vias cicloviárias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vias exclusivas (Ciclovias) para o transporte cicloviário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade dos estacionamentos de bicicleta aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vagas disponíveis para a demanda do estacionamento de bicicletas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



\* 12. Considere a **cidade em que você mora atualmente** para responder as perguntas a seguir. Avalie o quanto as **infraestruturas** relacionadas ao **TRANSPORTE A PÉ influenciam (direta e positivamente) a mobilidade do turista**, de acordo com a seguinte escala:

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

- 0: **Não influencia** a mobilidade do turista
- 1: Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista
- 2: Influencia **pouco** a mobilidade do turista
- 3: Influencia **muito** a mobilidade do turista
- 4: Influencia **extremamente** a mobilidade do turista.

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade das <b>calçadas</b> aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conectividade das <b>calçadas</b> com a rede de transporte coletivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Diversidade de rotas</b> até os atrativos e serviços	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualidade das <b>calçadas</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vias <b>exclusivas</b> para pedestres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 13. Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as **infraestruturas** relacionadas à **INTEGRAÇÃO INTERMODAL** (terminais intermodais) **influenciam (direta e positivamente) a mobilidade do turista**, de acordo com a seguinte escala:

Nota: Considere **terminal intermodal** como sendo terminais de transporte que **possuem ao menos dois modos de transporte diferentes** (ônibus, bicicletas, trem, metrô, BRT, VLT, dentre outros).

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

- 0: **Não influencia** a mobilidade do turista
- 1: Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista
- 2: Influencia **pouco** a mobilidade do turista
- 3: Influencia **muito** a mobilidade do turista
- 4: Influencia **extremamente** a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Conectividade dos terminais intermodais aos atrativos e serviços turísticos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integração das linhas de um mesmo modo de transporte do terminal intermodal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Integração entre os diferentes modos de transporte do terminal intermodal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informação dos modos, linhas e horários dos transportes coletivos do terminal intermodal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mapa turístico do entorno do terminal intermodal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 14. Considere a cidade em que você mora atualmente para responder as perguntas a seguir.

Avalie o quanto as infraestruturas abaixo influenciam (direta e positivamente) a mobilidade do turista, de acordo com a seguinte escala:

NA: **Não se aplica** à cidade em que você mora atualmente

- 0: **Não influencia** a mobilidade do turista
- 1: Influencia **muito pouco** a mobilidade do turista
- 2: Influencia **pouco** a mobilidade do turista
- 3: Influencia **muito** a mobilidade do turista
- 4: Influencia **extremamente** a mobilidade do turista

	NA	0	1	2	3	4
Integração dos mirantes com as diferentes modalidades de transporte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinalização turística	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iluminação pública	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Em sua opinião, existe algum outro parâmetro de infraestrutura de transportes que influencia na mobilidade do turista no interior do destino turístico e que não foi mencionado nesta pesquisa? Se sim, qual(is)?

## B – CIDADES SEDE DA COPA DO MUNDO: RANKING MÉDIO DOS PARÂMETROS POR ORDEM DECRESCENTE

**Tabela B1:** Ranking Médio por ordem decrescente das cidades sede da Copa do Mundo

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte por automóvel	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	3,28
Outros	Iluminação pública	3,24
Outros	Sinalização turística	3,20
Transporte de ônibus	Conectividade dos pontos e terminais de ônibus aos atrativos e serviços turísticos	3,01
Transporte a pé	Conectividade das calçadas aos atrativos e serviços turísticos	2,97
Transporte a pé	Conectividade das calçadas com a rede de transporte coletivo	2,97
Transporte de ônibus	Integração das linhas nos pontos e terminais de ônibus	2,90
Transporte aéreo	Conectividade do aeroporto com o transporte coletivo	2,89
Transporte de ônibus	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,87
Transporte turístico	Conectividade dos pontos de parada aos atrativos e serviços turísticos	2,86
Transporte por automóvel	Conectividade dos estacionamentos aos atrativos e serviços turísticos	2,85
Transporte por automóvel	Vagas de estacionamentos disponíveis para a demanda	2,85
Transporte a pé	Qualidade das calçadas	2,83
Transporte de ônibus	Informativo das linhas e horários dos ônibus nos pontos e terminais de ônibus	2,82
Transporte aéreo	Conectividade do aeroporto aos atrativos e serviços turísticos	2,80
Outros	Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	2,80
Transporte por automóvel	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	2,78
Transporte turístico	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,78
Transporte de ônibus	Vias exclusivas para transporte coletivo	2,73
Transporte cicloviário	Vias exclusivas (Ciclovias) para o transporte cicloviário	2,72
Transporte de ônibus	Mapa turístico do entorno dos pontos e terminais de ônibus	2,72
Transporte turístico	Mapa turístico do entorno dos pontos de parada	2,69
Transporte por automóvel	Qualidade do pavimento das vias	2,65
Transporte turístico	Informativo das linhas e horários do transporte turístico	2,65
Transporte de ônibus	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	2,64
Transporte de ônibus	Presença de abrigos nos pontos e terminais de ônibus	2,64
Transporte a pé	Vias exclusivas para pedestres	2,63
Transporte a pé	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	2,59
Transporte cicloviário	Qualidade da pavimentação das vias cicloviárias	2,55
Transporte aéreo	Diversidade de rotas do aeroporto até os atrativos turísticos	2,53
Transporte turístico	Conectividade do transporte turístico com a rede de transporte coletivo	2,51
Transporte intermodal	Integração entre os diferentes modos de transporte do terminal intermodal	2,50
Transporte turístico	Integração das linhas de transporte turístico	2,47
Transporte turístico	Presença de abrigos nos pontos de parada	2,47
Transporte intermodal	Informação dos modos, linhas e horários dos transportes coletivos do terminal intermodal	2,45
Transporte turístico	Qualidade do pavimento das vias	2,45
Transporte intermodal	Integração das linhas de um mesmo modo de transporte do terminal intermodal	2,45
Transporte turístico	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	2,42
Transporte intermodal	Conectividade dos terminais intermodais aos atrativos e serviços turísticos	2,41
Transporte cicloviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,40
Transporte cicloviário	Vagas disponíveis para a demanda do estacionamento de bicicletas	2,40
Transporte de ônibus	Qualidade do pavimento das vias	2,40

**Continuação da Tabela B1: Ranking Médio por ordem decrescente das cidades sede da Copa do Mundo**

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte turístico	Conectividade dos estacionamentos aos atrativos/serviços turísticos	2,37
Transporte cicloviário	Conectividade dos estacionamentos de bicicleta aos atrativos e serviços turísticos	2,34
Transporte intermodal	Mapa turístico do entorno do terminal intermodal	2,32
Transporte cicloviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	2,30
Transporte turístico	Vagas disponíveis de estacionamento para a demanda de estacionamento	2,28
Transporte cicloviário	Conectividade das vias de transporte cicloviário com o transporte coletivo	2,25
Transporte ferroviário	Informativo das linhas e horários dos trens/metrô das estações e terminais ferroviários	2,22
Transporte ferroviário	Mapa turístico do entorno das estações e terminais ferroviários	2,14
Outros	Integração dos mirantes com as diferentes modalidades de transporte	2,11
Transporte ferroviário	Integração das linhas de trem/metrô nas estações e terminais ferroviários	2,11
Transporte ferroviário	Conectividade das estações e terminais ferroviários aos atrativos turísticos	2,09
Transporte ferroviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,05
Transporte ferroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	1,59
Transporte ferroviário	Qualidade dos trilhos	1,58
Transporte hidroviário	Conectividade das estações e terminais hidroviários aos atrativos	0,59
Transporte hidroviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	0,57
Transporte hidroviário	Mapa turístico do entorno das estações e terminais hidroviários	0,57
Transporte hidroviário	Informativo das linhas e horários dos barcos nas estações hidroviárias	0,56
Transporte hidroviário	Integração das linhas de transporte hidroviário nas estações e terminais hidroviários	0,52
Transporte hidroviário	Qualidade das hidrovias	0,41
Transporte hidroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	0,35

## C – OUTRAS CIDADES TURÍSTICAS BRASILEIRAS: RANKING MÉDIO DOS PARÂMETROS POR ORDEM DECRESCENTE

**Tabela C.1:** Ranking Médio por ordem decrescente das cidades sede da Copa do Mundo

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Transporte por automóvel	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	3,04
Outros	Iluminação pública	3,03
Transporte a pé	Conectividade das calçadas aos atrativos e serviços turísticos	2,85
Transporte a pé	Qualidade das calçadas	2,83
Outros	Sinalização turística	2,81
Transporte a pé	Conectividade das calçadas com a rede de transporte coletivo	2,70
Transporte por automóvel	Vagas de estacionamentos disponíveis para a demanda	2,59
Transporte por automóvel	Qualidade do pavimento das vias	2,57
Transporte a pé	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	2,57
Outros	Sinalização de transporte (horizontal e vertical)	2,55
Transporte por automóvel	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	2,47
Transporte por automóvel	Conectividade dos estacionamentos aos atrativos e serviços turísticos	2,44
Transporte a pé	Vias exclusivas para pedestres	2,39
Transporte de ônibus	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	2,34
Transporte de ônibus	Conectividade dos pontos e terminais de ônibus aos atrativos e serviços turísticos	2,25
Transporte de ônibus	Informativo das linhas e horários dos ônibus nos pontos e terminais de ônibus	2,23
Transporte de ônibus	Integração das linhas nos pontos e terminais de ônibus	2,18
Transporte de ônibus	Qualidade do pavimento das vias	2,16
Transporte de ônibus	Presença de abrigos nos pontos e terminais de ônibus	2,11
Transporte de ônibus	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	2,00
Transporte de ônibus	Mapa turístico do entorno dos pontos e terminais de ônibus	1,96
Transporte turístico	Conectividade dos pontos de parada aos atrativos e serviços turísticos	1,95
Transporte cicloviário	Vias exclusivas (Ciclovias) para o transporte cicloviário	1,95
Transporte turístico	Qualidade do pavimento das vias	1,90
Transporte cicloviário	Qualidade da pavimentação das vias cicloviárias	1,90
Transporte turístico	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	1,88
Transporte cicloviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	1,76
Transporte turístico	Conectividade dos estacionamentos aos atrativos/serviços turísticos	1,71
Transporte turístico	Vagas disponíveis de estacionamento para a demanda de estacionamento	1,63
Transporte turístico	Mapa turístico do entorno dos pontos de parada	1,62
Transporte turístico	Presença de abrigos nos pontos de parada	1,62
Transporte cicloviário	Conectividade dos estacionamentos de bicicleta aos atrativos e serviços turísticos	1,61
Transporte turístico	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	1,58
Transporte cicloviário	Vagas disponíveis para a demanda do estacionamento de bicicletas	1,56
Transporte de ônibus	Vias exclusivas para transporte coletivo	1,54
Transporte aéreo	Conectividade do aeroporto com o transporte coletivo	1,54
Transporte turístico	Conectividade do transporte turístico com a rede de transporte coletivo	1,51
Transporte cicloviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	1,49
Transporte cicloviário	Conectividade das vias de transporte cicloviário com o transporte coletivo	1,48
Transporte turístico	Integração das linhas de transporte turístico	1,43
Transporte aéreo	Conectividade do aeroporto aos atrativos e serviços turísticos	1,43
Transporte turístico	Informativo das linhas e horários do transporte turístico	1,40

**Continuação da Tabela C.1: Ranking Médio por ordem decrescente das cidades sede da Copa do Mundo**

<b>Categoria</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>RM</b>
Outros	Integração dos mirantes com as diferentes modalidades de transporte	1,38
Transporte aéreo	Diversidade de rotas do aeroporto até os atrativos turísticos	1,18
Transporte intermodal	Integração das linhas de um mesmo modo de transporte do terminal intermodal	0,54
Transporte intermodal	Conectividade dos terminais intermodais aos atrativos e serviços turísticos	0,52
Transporte intermodal	Informação dos modos, linhas e horários dos transportes coletivos do terminal intermodal	0,52
Transporte intermodal	Integração entre os diferentes modos de transporte do terminal intermodal	0,47
Transporte intermodal	Mapa turístico do entorno do terminal intermodal	0,47
Transporte ferroviário	Mapa turístico do entorno das estações e terminais ferroviários	-0,29
Transporte ferroviário	Informativo das linhas e horários dos trens/metrô das estações e terminais ferroviários	-0,31
Transporte hidroviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	-0,31
Transporte ferroviário	Conectividade das vias aos atrativos e serviços turísticos	-0,32
Transporte hidroviário	Conectividade das estações e terminais hidroviários aos atrativos	-0,34
Transporte ferroviário	Conectividade das estações e terminais ferroviários aos atrativos turísticos	-0,35
Transporte ferroviário	Integração das linhas de trem/metrô nas estações e terminais ferroviários	-0,35
Transporte hidroviário	Integração das linhas de transporte hidroviário nas estações e terminais hidroviários	-0,38
Transporte hidroviário	Informativo das linhas e horários dos barcos nas estações hidroviárias	-0,38
Transporte hidroviário	Mapa turístico do entorno das estações e terminais hidroviários	-0,40
Transporte ferroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços turísticos	-0,42
Transporte hidroviário	Diversidade de rotas até os atrativos e serviços	-0,47
Transporte ferroviário	Qualidade dos trilhos	-0,48
Transporte hidroviário	Qualidade das hidrovias	-0,52