

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – CCSO
COORDENAÇÃO DE TURISMO
DEPARTAMENTO DE TURISMO E HOTELARIA
CURSO DE TURISMO

PAULO VICTOR ALVES RODRIGUES

MOBILIDADE URBANA E SUAS IMPLICAÇÕES NA ATIVIDADE TURÍSTICA:
realidade e perspectivas na cidade de São Luís – MA

São Luís
2013

PAULO VICTOR ALVES RODRIGUES

MOBILIDADE URBANA E SUAS IMPLICAÇÕES NA ATIVIDADE TURÍSTICA:
realidade e perspectivas na cidade de São Luís – MA

Monografia apresentada ao curso de Turismo da
Universidade Federal do Maranhão para obtenção
de grau de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Anderson Miranda

São Luís

2013

Rodrigues, Paulo Victor Alves

Mobilidade urbana e suas implicações na atividade turística: realidade e perspectivas na cidade de São Luís – MA / Paulo Victor Alves Rodrigues._2013

69f

Impresso por computador (Fotocópia).

Orientador: Anderson Miranda

Monografia (Graduação) – Universidade Federal do Maranhão, Curso de Turismo, 2013

1. Mobilidade Urbana – Desenvolvimento Turístico 2. Planejamento 3. Sustentabilidade 4. Transporte 5. Infraestrutura I. Título

CDU 338.48:656.132

MOBILIDADE URBANA E SUAS IMPLICAÇÕES NA ATIVIDADE TURÍSTICA:
realidade e perspectivas na cidade de São Luís – MA

Monografia apresentada ao curso de Turismo da Universidade Federal do Maranhão para obtenção de grau de Bacharel em Turismo.

Aprovada em: / /

BANCA EXAMINADORA

Prof. Ms. Anderson Lourenço Miranda (Orientador)

Prof. Ms. David Leonardo Bouças da Silva

Profª. Drª. Rosélis de Jesus Barbosa Câmara

AGRADECIMENTOS

A Deus, o grande arquiteto do universo, por sempre estar presente em cada momento da minha vida.

Aos meus pais, Jonas de Castro Rodrigues e Eliane Barbosa Alves Rodrigues exemplos de amor e dedicação que sempre estiveram ao meu lado e apoiaram minhas decisões e objetivos.

À minha irmã Ana Carolina, pelos momentos de alegria e amizade.

À minha madrinha Marineide que com seu constante carinho, sempre me trouxe paz e harmonia.

À minha namorada Surama Silva pelo amor, companheirismo e incentivo em momentos decisivos na conclusão desta monografia.

A todos os amigos que tenho e que tive pelas sempre boas vivências que ajudaram a formar parte do que sou hoje.

Ao meu professor orientador, Anderson Miranda que durante tanto tempo, não deixou de acreditar em mim e no presente trabalho.

Aos meus eternos professores, pelas orientações valiosas, ensinamentos, formação e educação.

RESUMO

Objetiva-se estudar a teoria acerca da mobilidade urbana relacionando-a com a atividade turística enfatizando suas implicações, aspectos da realidade e perspectivas da capital maranhense analisando não apenas os tipos de transportes existentes, mas a infraestrutura destinada à circulação destes. Discorre-se sobre a importância do planejamento para que haja uma boa fluidez na locomoção dos cidadãos além de relacionar suas ferramentas com os fatores encontrados no turismo, como a logística, gestão pública, sustentabilidade, sistema turístico, entre outros. Aborda-se o conceito de intermodalidade e explica-se porque sua prática pode se tornar uma saída para vários problemas de tráfego existentes na atualidade enquanto cita-se estratégias já utilizadas que resultaram na melhoria do fluxo dos meios de transportes em várias cidades do mundo. Utiliza-se um estudo de caráter tanto descritivo quanto exploratório para estudar-se os resultados gerados pela aplicação de um questionário onde 144 pessoas acima de 18 anos deram sua opinião a respeito do nível de mobilidade urbana encontrado na cidade de São Luís. Dentre os assuntos abordados na pesquisa estão a qualidade das vias e os meios de transporte mais utilizados. E finalmente, utilizam-se os conhecimentos colhidos para interligar a importância da mobilidade urbana com o desenvolvimento turístico da cidade.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Planejamento. Sustentabilidade. Transporte. Infraestrutura.

ABSTRACT

This study focuses on the theory of urban mobility linking it with tourism activity emphasizing their implications, aspects of reality and prospects of the capital of the state of Maranhão investigating not only the types of existing transport, but the infrastructure designed for such movement. Discusses the importance of planning, so there is a good mobility of citizens, relating its tools to the factors found in tourism, such as logistics, public management, sustainability, tourism system, and others. It investigates the concept of co-modality and explains why its use can become a solution for various currently existing traffic problems in addition it exposes strategies already used which resulted in a improved flow of transport in cities around the world. It is used a descriptive as much as a exploratory approach to study the results generated by a questionnaire that was applied where 144 people over 18 years old gave their opinion about the level of urban mobility found in the city of São Luís. Among the issues addressed in this study, there are the quality of streets and avenues and types of transport used. And finally, the knowledge learned is used to link the importance of urban mobility with the tourism development within the city.

Keywords: Urban mobility. Planning. Sustainability. Transportation. Infrastructure

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Sistema de transporte público metropolitano de Bogotá (Colômbia).....	33
Figura 2: VLT em Houston acomoda duas bicicletas por vagão em determinados horários.....	36
Figura 3: Ônibus em Houston com dispositivo capaz de levar bicicletas.....	37

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Gênero dos pesquisados.....	49
Gráfico 2: Faixa etária dos pesquisados.....	50
Gráfico 3: Meio de transporte mais utilizado.....	51
Gráfico 4: A percepção de congestionamentos para usuários do automóvel.....	52
Gráfico 5: A percepção de congestionamentos para usuários do ônibus.....	53
Gráfico 6: O ponto forte de cada meio de transporte.....	54
Gráfico 7: O segundo ponto forte de cada meio de transporte.....	55
Gráfico 8: Condição necessária para o transporte público se tornar primeira opção..	56
Gráfico 9: O uso da bicicleta.....	57
Gráfico 10: A qualidade das vias de São Luís.....	58

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	
LISTA DE GRÁFICOS	
1 INTRODUÇÃO	9
1.1 Estrutura do Trabalho.....	10
2 MOBILIDADE URBANA: conceitos, estratégias e perspectivas	12
2.2 Bases fundamentais e tipologias.....	12
2.3 Transportes.....	17
3 GESTÃO DO ESPAÇO URBANO E O SISTEMA TURÍSTICO LOCAL:	
dimensões e benefícios da logística aplicada.....	27
3.1 Gestão do Espaço Urbano.....	27
3.2 Funcionamento do Sistema Turístico.....	28
3.3 Benefícios do planejamento urbano e estratégias.....	30
4 LOGÍSTICA APLICADA AO TURISMO: planejamento e desafios	39
4.1 Fluxos de Demanda.....	39
5 METODOLOGIA	44
5.1 Tipo de pesquisa.....	44
5.2 Universo e amostra.....	44
5.3 Tratamento dos dados.....	45
5.4 Limitações do método.....	45
5.5 Realidade urbana em São Luís.....	46
6 RESULTADOS	48
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
REFERÊNCIAS	63
APÊNDICE	

1 INTRODUÇÃO

O Turismo é considerado uma das atividades econômicas de maior crescimento no mundo, e de acordo com o que o site oficial da OMT (2010)¹ revela, “[...] o volume de negócios do turismo é igual ou até superior ao de exportação de petróleo, alimentos ou automóveis”. Seguindo um crescente progresso, os futuros consumidores serão “ainda mais exigentes e mais bem educados e informados. Isso significa segurança e atenção à qualidade. Saberão o que conseguir na hora. Não permitirão escusas ou demoras” (ZARDO, 2003:24). Dessa forma, é necessário que as cidades e seus planejadores criem formas de se manterem competitivos e estejam aptos a absorver da melhor forma possível a demanda existente, ou seja, é necessário conhecer bem e saber explorar adequadamente os recursos e a demanda oferecida pelo meio. No cenário atual da cidade de São Luís, identifica-se um crescente e contínuo aumento da frota de automóveis particulares que visam suprir necessidades que o transporte coletivo não está sendo capaz de absorver. Esse aumento exacerbado causa problemas viários alarmantes que geram uma grande demanda por um planejamento do espaço urbano que visa, por sua vez, melhorar a mobilidade urbana. Essa demanda não só vem da população local, mas dos turistas que visitam a cidade, evidenciando uma deficiência crítica na logística de vários pontos estratégicos.

As análises que dizem respeito aos transportes e à mobilidade são de grande interesse para o desenvolvimento urbano sustentável, uma vez que ao se tratar do assunto, o que é vivenciado nas vias públicas de São Luís, assim como em grande parte do cenário brasileiro, traz prejuízos para o desenvolvimento das cidades, o que conseqüentemente afeta o turismo tanto em sua atratividade como em sua prática.

As questões de mobilidade foram, até então, tratadas em segundo plano, levando em consideração somente o movimento dos transportes na constante tentativa de resolver o problema da falta de espaço para que os automóveis possam transitar. Na falta de êxitos, o planejamento e até mesmo o conceito de mobilidade urbana foram reajustados. Assim, atualmente, falar de mobilidade urbana implica em

¹ Fonte: PORTAL OMT. <http://www.unwto.org/aboutwto/why/en/why.php?op=1> – Acesso em: 15/11/12

questões ambientais, econômicas, sociais e o planejamento físico das cidades, ou seja, o desenvolvimento de uma cidade está relacionado ao nível de mobilidade e acessibilidade da população que a partir daí, traz a melhoria da qualidade de vida, o que resulta na chamada mobilidade urbana sustentável.

Dessa forma, o sucesso da mobilidade urbana se torna extremamente importante para o turismo da cidade de São Luís, pois suas localidades turísticas devem se utilizar de planejamentos para que seus potenciais não sejam anulados pela má experiência vivenciada pelo visitante devido a fatores de planejamento urbano como congestionamentos, ou calçadas intrafegáveis.

No que tange ao objetivo principal, determina-se: estudar os pressupostos teóricos acerca da mobilidade urbana criando relações com a atividade turística enfatizando suas implicações, aspectos da realidade e perspectivas na cidade de São Luís – MA. Dentre os objetivos específicos, descreve-se: i) Desenvolver através de pesquisa bibliográfica e documental, a fim de constituir uma base teórica relacionada à temática com informações primárias e secundárias; ii) Reunir teorias acerca das temáticas, planejamento urbano, logística e engenharia de tráfego, relacionando-as com a gestão pública do turismo e as principais vertentes entorno do desenvolvimento sustentável; iii) Demonstrar a importância do pensamento logístico aplicado ao planejamento urbano, evidenciando as dimensões e contribuições de um projeto de Mobilidade Urbana para retirar maior proveito da atividade turística na ilha de São Luís.

Enquanto ênfase de solução descreve-se como problematização: de que forma a mobilidade urbana pode influenciar a atividade turística tendo como ênfase o estudo da realidade e perspectivas deste fenômeno na cidade de São Luís - Maranhão?

1.1 Estrutura do trabalho

O presente trabalho compõe-se de sete capítulos que apresentam questões que expõem a relação existente entre a prática do turismo e o desenvolvimento da mobilidade urbana. Primeiramente, são apresentados aspectos fundamentais na construção deste estudo incluindo justificativa, objetivos,

problematização e a estrutura do estudo. No segundo capítulo, são levantadas análises bibliográficas com o intuito de se reunir conhecimentos suficientes acerca do conceito de mobilidade urbana. Além disso, são mencionados os principais meios de transportes encontrados em São Luís e suas relações com a sustentabilidade local. O terceiro capítulo determina conceitos de planejamento e sistema turístico relacionando-os com o planejamento urbano e exemplificando estas teorias através de casos reais onde o planejamento urbano foi aplicado com sucesso. O quarto capítulo explica o conceito de logística, assim como fluxo e demanda turística, analisando-os tanto pela visão do mercado turístico como um fator determinante para o planejamento da mobilidade urbana. No quinto capítulo são encontrados métodos utilizados para o desenvolvimento do trabalho enfatizando o tipo de pesquisa utilizado, o universo de amostra, coleta, tratamento e tabulação dos dados. Ao final, é destacada a realidade urbana de São Luís através do ponto de vista do pesquisador. No sexto capítulo são expostos os resultados da pesquisa realizada com breves abordagens sobre o seu significado. Por fim, são feitas as considerações finais onde são apresentadas as conclusões sobre o tema abordado.

2 MOBILIDADE URBANA: conceitos, estratégias e perspectivas

O presente capítulo aponta a visão de vários autores e entidades sobre o conceito de mobilidade urbana, analisando seus princípios e sua composição. Com embasamento de diversos especialistas, também são caracterizados os principais meios de transportes utilizados atualmente na cidade de São Luís, seus aspectos positivos e negativos e suas relações com a sustentabilidade e como o cenário atual afeta o turismo.

2.1 Bases fundamentais e tipologias

Os cidadãos de hoje tendem a se movimentar em massa de suas moradias até onde trabalham, fazem compras e se entretêm. Caso estes locais não estejam próximos entre si, o deslocamento a pé se torna inviável, tornando necessário o uso de transporte individual ou coletivo. Estes equipamentos de transporte são extremamente variados e são caracterizados por simples bicicletas que são usadas como transporte individual até os ônibus para o transporte coletivo. Uma gama de fatores irá definir qual é o transporte mais eficiente a ser usado, dentre eles, pode ser mencionada a distância, tempo disponível, conforto esperado e valor disponível para ser gasto.

Para Duarte (2007:11), “a necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vinculada funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no espaço urbano”. Ou seja, para uma boa eficiência das áreas urbanas, o planejamento destas se torna fundamental. Porém, num contexto em que pessoas possuem diferentes opiniões relacionadas ao tipo de transporte escolhido, é fácil identificar atritos entre usuários e condutores de meios de transporte que demandam por mais espaço. Duarte (2007) afirma que esses atritos se devem a “contradições econômicas, sociais e políticas”.

Com relação à demanda de espaço, ainda na visão de Duarte (2007: 11) “essas duas esferas, organizacional e física, e suas contradições, atingem primeiramente as populações mais pobres e menos protegidas, onde a circulação e a

acessibilidade ao espaço urbano são intensamente reduzidas”. Assim, em meio à má organização territorial em que as distâncias entre a moradia, o trabalho, o lazer e o comércio são elevadas, o cidadão procura o meio de se locomover que melhor se adapte às suas demandas. No entanto, nesse quesito, a população com condições financeiras reduzidas tem poucas opções, o que na opinião do autor influi diretamente sobre a qualidade de vida desses moradores de regiões periféricas. Castro (2007:72) segue a mesma linha de pensamento, aborda essa problemática e afirma que “ao se dar acesso direto ao centro da cidade, procura-se induzir nos habitantes de bairros periféricos um sentimento de inclusão no espaço público e na vida urbana”. E obtendo acesso fácil a diferentes pontos da cidade, o cidadão que reside a uma distância considerável do centro urbano poderá optar por não adquirir um transporte individual motorizado.

A partir do momento em que o transporte público se torna irregular, de má qualidade e não mais conveniente, a saída mais imediata ao cidadão é o transporte individual, no entanto, segundo Almeida (2008: 07) "quando as distâncias são grandes, as opções individuais não resolvem: a bicicleta não dá conforto e o carro provoca congestionamento, perda de tempo e poluição”. Mediante o pensamento do autor, existem várias possibilidades a serem analisadas antes de desenvolver qualquer planejamento urbano haja vista que os meios de transporte devem contemplar as necessidades da população e, sobretudo, as premissas da sustentabilidade.

Dessa forma, para que haja conforto e ainda uma redução de tempo no percurso, faz-se necessária a implantação de transportes públicos eficientes e de qualidade como o "[...] trem para os subúrbios e o metrô e os corredores de ônibus para a malha urbana, soluções nem sempre viáveis economicamente ou convenientes em termos urbanísticos, como no caso dos corredores” (ALMEIDA, 2008: 07). O pensamento citado reforça a necessidade de uma boa escolha do meio de transporte a ser utilizado em grandes distâncias enfatizando o transporte coletivo, em que o usuário encontra um potencial conforto e velocidade na locomoção até o destino desejado. Porém, também destaca a dificuldade que pode ser a adaptação de uma cidade não planejada ao novo método de transporte devido à falta de estrutura e espaço que se encontra tomado pelas vias planejadas especialmente para o automóvel.

Segundo o Fórum de Pesquisa Europeia para a Mobilidade Urbana (EURFORUM) (2007:04), mobilidade é:

Habilidade das pessoas de participar de atividades com diferentes propósitos, em diferentes lugares e, para bens, possibilitando acesso às atividades relacionadas à sua produção e comercialização, as quais ocorrem freqüentemente em diferentes lugares. Para o transporte de passageiros as atividades representam a residência, o trabalho, a educação, o lazer e as compras. Para o transporte de cargas, as atividades representam a extração de matéria-prima, o processamento, a estocagem, a venda, a reciclagem, etc”.

Com essa definição, o estudo diz que o termo “mobilidade” é a possibilidade de circulação de pessoas e bens. É o catalisador de um sistema onde se podem identificar cidadãos seguindo uma rotina, produtos sendo processados e comercializados e também turistas que circulam ao conhecer novos pontos de interesse.

Vasconcellos (2012) afirma que os objetivos do planejamento da mobilidade são compostos por seis itens. Dentre eles, dois já são bem conhecidos no planejamento urbano, são eles: a) *fluidez*, que seria alcançada através de uma boa velocidade e com poucas interrupções no tráfego; b) *segurança, que se refere à ausência de acidentes*. Além destes, deve ser levado em consideração os seguintes pontos: c) *acessibilidade*, que é subdividida em dois tipos. O primeiro, a macroacessibilidade, que leva em consideração a facilidade de atingir as construções e equipamentos urbanos. O segundo tipo é a microacessibilidade, e refere-se à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados, por exemplo, condições de estacionamento e de acesso aos pontos de ônibus; d) *nível de serviço do transporte*, que refere-se ao nível de conforto do modal com relação ao veículo utilizado e às condições das vias e da sinalização; e) *custo do transporte*, que visa analisar os custos monetários tangíveis, como as tarifas do transporte público, o combustível, o estacionamento, as taxas de licenciamento de veículos, os seguros e custo de manutenção dos veículos. Também engloba os custos intangíveis como o tempo gasto nos deslocamentos; f) *qualidade ambiental*, que representa o nível de impacto do tráfego nas condições atmosféricas e de ruído, e a compatibilidade entre o tipo de tráfego e o ambiente local.

Por meio do último pensamento, identifica-se uma série de fatores fundamentais para a otimização do planejamento de mobilidade sustentável em que é levada em consideração principalmente a qualidade de vida das pessoas que estão na rua, independentemente do seu meio de locomoção e também o meio ambiente e sua resposta às mudanças no espaço urbano. Sobre os objetivos citados, Vasconcellos (2012:148) ainda diz que “estes objetivos devem ser considerados em todo e qualquer estudo de circulação, porque eles estão relacionados, direta ou indiretamente, a todos os problemas de circulação”.

Assim, o conceito de "mobilidade urbana" não é somente a forma como é feito o deslocamento de veículos. Trata-se do deslocamento das pessoas levando em consideração a necessidade que elas têm com relação aos serviços que os centros urbanos oferecem, ou seja, é necessário interligar os sistemas viários e de transportes ao que a cidade oferece, como emprego, moradia, lazer, cultura, entre outros. Além disso, é necessário envolver o sistema de transportes com o meio-ambiente, mantendo um equilíbrio e buscando-se assim, a sustentabilidade.

Atualmente existe uma nova consciência quanto à sustentabilidade e à preservação ambiental. Dessa forma, o termo "mobilidade urbana" foi se refinando e o que antes significava apenas a circulação de veículos, hoje, segundo o portal oficial do TCU (2010)², apresenta-se além do conceito inicial e se amplia com foco nas pessoas, além disso, “[...] vincula-se diretamente à organização territorial e à sustentabilidade das cidades”. O que significa que foi analisado que o fluxo de carros não pode ser considerado como o único elemento a ser levado em conta no momento da realização de um planejamento de melhorias da mobilidade urbana. Fatores como localização de pontos chave como áreas comerciais, escolas e locais de lazer também influenciam na hora de planejar objetivando o desenvolvimento sustentável de uma região.

Segundo o site oficial do Ministério das Cidades (2012)³:

A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o

² Fonte: PORTAL TCU (2010). <http://portal2.tcu.gov.br/> – Acesso em: 10/10/2012.

³ Fonte: PORTAL Ministério das Cidades.
<http://www.cidades.gov.br/index.php/politica-nacional-de-mobilidade-urbana> – Acesso em: 15/11/12

acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Esta definição caracteriza bem a nova identidade do planejamento urbano, em que há a preocupação com um planejamento que seja útil a curto, médio e longo prazo, além de retirar o automóvel de sua posição comumente prioritária, dando espaço aos transportes públicos e não motorizados.

Todavia, no cenário brasileiro, o crescimento acelerado das cidades e o aumento no número de carros (que segundo Almeida e Ferraz (2012) chega a ser de “13.000 por dia no país”) causa a sobrecarga das vias, ocasionando frustração aos que as utilizam nos centros urbanos. Sendo assim, o planejamento da mobilidade urbana acarreta em impactos na economia local e principalmente na qualidade de vida. Quando esse planejamento não é realizado, o resultado pode custar tanto para empresas quanto para a população devido às perdas que proporciona.

No mesmo contexto, o site da revista *Veja* (2012) menciona em uma de suas matérias que:

Em São Paulo, chegamos ao ponto em que um quarto dos paulistanos leva entre uma e duas horas diárias apenas para chegar ao trabalho, com a velocidade média dos veículos de 15 quilômetros por hora no pico da tarde e congestionamentos que somam um custo coletivo anual estimado em 30 bilhões de reais.

Dessa forma, é possível verificar que um planejamento da mobilidade urbana que não se adequa à demanda se torna uma falha na estrutura do planejamento turístico que tem como objetivo receber bem o turista e proporcionar-lhe uma boa experiência em toda a sua estadia na cidade incluindo a liberdade de se deslocar com facilidade dentro de seus limites, seja qual for o meio de transporte escolhido. Ou seja, o trânsito também é um agente determinante do nível de contentamento do turista com relação ao destino turístico, assim como para a criação ou não de um ambiente propenso para o investimento de novos empreendimentos do setor.

A busca da sustentabilidade dos programas de mobilidade garantirá que os órgãos públicos retirem o foco exclusivo do sistema de transporte coletivo e vejam nas outras modalidades de transporte, e principalmente na integração,

algumas soluções, ou ao menos a amenização, de grande parte dos problemas causados pelo privilégio gerado pelo uso indiscriminado do automóvel particular. (DUARTE, 2007: 09)

O trecho descrito mostra que o autor não acredita que o transporte público seja, sozinho, a solução para os problemas causados pelos congestionamentos. Em sua visão, assim como na de vários outros autores ainda a serem citados, a solução que transforma a mobilidade urbana numa realidade é a utilização de diversos meios de transportes e principalmente na integração destes.

Para a Comissão das Comunidades Europeias (2007:06), “a mobilidade urbana deve permitir assegurar o desenvolvimento econômico das vilas e cidades, a qualidade de vida dos seus habitantes e a defesa do respectivo ambiente”. Assim como já identificado antes, eis aqui o principal papel de um planejamento de mobilidade sustentável. Mas para que a otimização desse planejamento seja elevada, é preciso contar não apenas com um sistema de transporte, mas como já foi dito, com a integração dos existentes. Sobre essa integração, a Comissão das Comunidades Europeias (2007:06) exhibe o mesmo pensamento ao dizer que os cidadãos devem poder “otimizar as suas deslocações através de ligações eficazes entre os diferentes meios de transporte. Cabe às autoridades promover a co-modalidade e redistribuir o espaço libertado pelas medidas de redução do congestionamento”. Observando os citados pensamentos da Comissão das Comunidades Europeias e do autor Fábio Duarte (2007), conclui-se que apesar de que estes dois trabalhos tenham sido produzidos em cenários diferentes, a importância do planejamento da mobilidade e sua consequente integração dos meios de transportes têm grande importância para a fluidez de pessoas, sejam elas cidadãos locais ou turistas, assim como também de produtos e serviços, dentre eles, os relacionados ao setor turístico.

2.2 Transportes

É impossível imaginar o desenvolvimento de uma cidade sem que haja meios de transporte, seja o objetivo transportar pessoas, bens ou serviços. Com o crescimento de uma localidade, é fundamental que hajam transportes que facilitem a locomoção de um ponto “A” a um ponto “B” que vão além do andar a pé. Ao falar sobre meios de transporte, Vasconcellos (2000:27) afirma que “a acessibilidade, vista como

facilidade de atingir os destinos desejados, é a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte”. Tendo em vista o mencionado, fica claro que os meios de transporte, sendo eles individuais ou coletivos, baseiam-se na premissa de criar um ambiente favorável à acessibilidade e fazer com que o seu usuário possa se deslocar da maneira mais rápida e fácil possível.

Torre (2002:02), ao comentar sobre a função dos transportes, afirma que:

Durante o desenvolvimento dos transportes, se valorizam os recursos naturais distantes, estabelecendo-se uma intercomunicação entre os diversos grupos sociais; daí que a função principal deles seja a integração de todos os elementos – tanto as pessoas como os bens – em âmbitos geográficos mais amplos, o que traz como consequência a ampliação do marco econômico, social e político em que se desenvolve a atividade humana.

O que implica dizer que sem um meio de locomoção mais desenvolvido que o ato de caminhar, as cidades se reduziriam a pequenos núcleos onde a oferta de produtos seria extremamente limitada. O transporte deu à sociedade, a opção de se desenvolver e interagir com outras sociedades, o que é um fator indiscutível para o setor do turismo.

Porém, com o crescimento dos centros urbanos e a falta de merecida visão das autoridades sobre as vias e seus planejamentos como prioridade, o espaço dedicado à mobilidade atingiu a sua saturação. Duarte (2012:68) retrata esse fato ao dizer que “nas últimas décadas do século 20, os impactos negativos do transporte particular motorizado tornaram-se alarmantes, pelo excessivo consumo de espaço público, de energia e pela emissão de gases poluentes”. O autor expõe problemas onde o meio de transporte individual (antes visto como sinônimo de progresso) se tornou a principal causa. Ocupando espaços destinados à convivência social e causando poluição sonora e do ar. Duarte (2007:11) continua sua análise sobre o transporte e afirma que:

O crescimento acelerado dos centros urbanos nos últimos anos e o aumento do número de transportes individuais no total de viagens motorizadas vêm desconfigurando o papel das cidades, o de proporcionar qualidade de vida e qualidade de circulação, intensificando os conflitos entre diferentes modos de deslocamento e gerando gastos econômicos vultuosos, na tentativa de viabilizar o fluxo de veículos motorizados.

O autor alega que enquanto as cidades tentam se adaptar à demanda que os usuários de veículos individuais, é perdido o espaço reservado aos pedestres, ciclistas, etc. Todos estes buscando um melhor acesso. No entanto, a tentativa de criar espaço para o veículo individual causa prejuízos econômicos, naturais e sociais.

Em meio às divergências de demandas expressadas por cada usuário dos diferentes modais, assim como dito anteriormente por Torre (2002), Castro (2007:121) também acredita na integração de todos os elementos. Segundo a autora, “[...]para que os diferentes modos de transporte funcionem como um sistema de vasos comunicantes em que cada modo é capaz de absorver os excedentes dos outros, é necessário promover sua integração, isto é, a facilidade com a qual os usuários mudam de um tipo de transporte para outro: a inter-modalidade”. Assim, é constatado que não é apenas a disponibilidade de diversos modais que trará o desenvolvimento da mobilidade. Estes devem estar conectados para que, juntos, possam servir a população de maneira eficiente.

No modal terrestre o ato de andar é o meio de locomoção mais conhecido pelo ser humano e também o mais antigo. Porém é um método que, com o passar do tempo, vem sendo esquecido pelos planejadores das vias urbanas. É o que pensa Vasconcellos (2000:149) ao afirmar que “a desumanização causada pela era da motorização é tão profunda que o planejamento de transporte tradicional e muitos estudos e propostas ignoraram o mero ato de andar a pé”. Essa afirmação é percebida ao se analisar o desenho das calçadas em vários pontos do país. A demanda vinda dos usuários de transportes individuais foi levada como prioridade e a consequência disso é vista nas grandes avenidas que tentam absorver o crescente fluxo de carros ao lado de pequenas calçadas que desencorajam o ato de caminhar, e que acabam sendo usadas principalmente por aqueles que não têm outra opção.

Andar é uma forma de transporte em si e é também um modo complementar, para todas as viagens motorizadas. Poucas viagens motorizadas podem ser feitas sem andar a pé. Viagens em transporte coletivo requerem percursos a pé de cerca de 500 metros em cada extremo. Viagens em transporte privado requerem percursos a pé toda vez que o veículo se encontra distante do local da atividade da pessoa. Quando as distâncias totais percorridas pelas pessoas são consideradas, a importância do andar a pé torna-se mais clara ainda (VASCONCELLOS, 2000:150).

Nesse trecho, Vasconcellos vê a caminhada como o principal meio para se iniciar a intermodalidade. O autor expõe como é fundamental que na discussão sobre transportes seja dado ao pedestre, o seu devido valor. Independentemente do tempo gasto dentro de um veículo motorizado, em um momento o cidadão se tornará usuário dos equipamentos destinados aos pedestres. Duarte (2012:21) tem um pensamento semelhante e diz que “a calçada é o equipamento capaz de proporcionar a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano, permitindo que o mesmo atinja seu destino com conforto e segurança”. Mediante às afirmações de Vasconcellos e Duarte, pode-se afirmar que motoristas ou passageiros de veículos motorizados, muitas vezes exercem a função de pedestre e a partir do “caminhar”, pode-se ou não haver uma intermodalidade de transportes. De qualquer forma, a calçada é uma via que deve facilitar o meio de transporte primário exercido pelo pedestre. No entanto, não sendo apenas uma via, a calçada é um importante fator que determina uma sociedade, pois nesses ambientes os cidadãos também podem encontrar entretenimento, lazer, cultura e principalmente, a interação com outros cidadãos. É o que Duarte (2012:30) incita ao dizer que “as calçadas não são apenas elementos de ligação entre os espaços urbanos, mas também espaços de convivência cidadã”.

Em suma, o pedestre, utilizando sua forma primária de locomoção não é levado em consideração pelos planejadores do espaço urbano, mesmo que a criação de áreas para a sua circulação tenha vários aspectos positivos. Ao levar tal situação para o âmbito turístico, é possível identificar um problema ainda maior, pois o turista ao conhecer uma cidade, se utiliza principalmente do “caminhar” para se locomover pelos os pontos turísticos. Então para que ele tenha uma boa experiência, é fundamental que equipamentos que facilitem a acessibilidade do pedestre sejam instalados.

Partindo para o meio de locomoção mecânico não motorizado, é identificada a bicicleta, considerada por Vasconcellos (2000:154) como o meio mecanizado de transporte mais importante do mundo. Segundo o autor, “elas existem em muito maior quantidade que veículos motorizados em países como a China e a Índia e são também dominantes em muitos países desenvolvidos como a Holanda e o Japão”. Esse trecho se torna importante ao se concluir que apesar de ser um meio de transporte simples e mais acessível em comparação com os outros modais, a bicicleta

é o meio de transporte predominante em determinados países desenvolvidos e subdesenvolvidos, o que comprova a eficiência desse meio de transporte independentemente do nível de desenvolvimento de uma região.

Paiva et al. (2012) definem o modal em questão e explicam que:

A bicicleta é um modo de transporte eficiente e que apresenta uma série de vantagens para seus usuários e para a sociedade, tais como: baixo custo de aquisição e manutenção, pouco tempo perdido em congestionamentos, grande durabilidade, alta flexibilidade de rota, não exigência de consumo de combustível, necessidade de pouco espaço para estacionamento e sua utilização, além de trazer benefícios para a saúde e não agredir o meio ambiente.

Dessa forma, ao caracterizar a bicicleta de forma isolada, a conclusão é de que se trata de um transporte acessível e eficiente, cujos benefícios vão desde baixo custo, até a melhora da qualidade de vida, pois o usuário evita o estresse do congestionamento, além de trazer benefícios à própria saúde e ao meio ambiente. Duarte (2012:31) segue a mesma linha de pensamento e acredita que “na visão ambiental a bicicleta é o símbolo do transporte sustentável e acessível à grande parte da população, e necessita infraestrutura simples”. Nessa visão, a bicicleta se torna exemplo de acessibilidade, qualidade de vida e sustentabilidade. No entanto, se faz necessário investigar não somente o meio de transporte, mas o próprio ambiente em que ele é inserido e a infraestrutura oferecida ao mesmo. E é nesse fator que se torna possível encontrar uma série de falhas que tornam a bicicleta, um transporte pouco atrativo em grande parte do contexto brasileiro.

Reprogle (1991 apud VASCONCELLOS, 2000:156) analisa esse ambiente nos países em desenvolvimento e afirma que a maioria dos autores “concorda que as principais barreiras são a aquisição, o ambiente hostil no trânsito, o roubo e políticas governamentais desfavoráveis”. Anos mais tarde, essa ideia é reforçada por Bianco (2003:169) que traz essa análise para o ambiente brasileiro e conclui que “os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transportes são: a insegurança quanto a atropelamento, o medo de assalto, a falta de estacionamentos e finalmente a falta de ciclovias”. As falhas encontradas vão de problemas estruturais até a segurança, o que se tornam motivos de aversão dos cidadãos a utilizarem a bicicleta como meio de transporte. Os autores citados acima, mesmo tendo suas ideias publicadas em diferentes décadas, chegam à mesma conclusão e expõem uma

grande falha na administração pública que deixou de desenvolver o modal em questão.

Ao se mencionar a infraestrutura, é importante lembrar que, como foi dito anteriormente, com o desenvolvimento das cidades, os espaços para meios de transportes não motorizados foram gradualmente sendo reduzidos. Dessa forma, quando a bicicleta é posta em pauta, “o primeiro grave problema é a dificuldade de usar as vias, principalmente onde o transporte motorizado tem sido crescentemente apoiado” (VASCONCELLOS, 2000:157).

Como já visto anteriormente, a intermodalidade, ou seja, a integração dos modais, se faz necessária para que haja desenvolvimento no setor de transportes. Essa afirmação tem o mesmo significado ao se tratar da bicicleta. Porém, no Brasil esse modal não é visto como um meio de transporte pela administração pública, que vê na bicicleta, principalmente um meio de lazer.

Hoje o ciclista brasileiro não tem a possibilidade de realizar seus trajetos de forma contínua em ciclovias, pois elas possuem traçados pouco extensos, normalmente ligando pontos de lazer da cidade (como ciclovia entre parques), e não, de fato, integradas ao sistema viário da cidade. Como exemplo, temos em São Paulo menos de 30 km de ciclovias, dos quais 20km estão dentro de parques – ou seja, não são encaradas como estrutura para mobilidade urbana. (DUARTE, 2012:34)

É importante citar ainda que o autor também expõe números que evidenciam a precariedade da infraestrutura destinada à bicicleta no Brasil. Segundo ele, em toda a sua extensão, o país possui cerca de 600km de ciclovias enquanto apenas a cidade de Bogotá possui 300km. Já na Suíça, são 3 mil quilômetros de ciclovias construídas.

A importância de se criar uma infraestrutura direcionada ao usuário de bicicleta recai mais uma vez na intermodalidade, que com as ferramentas corretas, pode tornar possível a articulação desse modal com outros meios de transporte e levar os usuários a percorrerem maiores distâncias. Duarte (2012:34) vê essas ferramentas na forma de “bicicletários (estacionamentos) e paraciclos (barras metálicas para prender as bicicletas) instalados em pontos de grande movimento da cidade”. Ou seja, criando facilidades como as citadas, o poder público passa a estimular a integração da bicicleta a outros meios de transporte fazendo assim com que o ciclista possa iniciar seu trajeto através da bicicleta e continuá-lo através do

modal de sua preferência. Para isso, é necessária apenas a garantia de que a bicicleta estará segura seja na estação de metrô, no terminal de integração de ônibus, entre outros.

Leiva e Barbosa (2006:65) veem a integração da bicicleta com outros meios de transportes públicos como um fator de grande importância no desenvolvimento da inclusão social. Segundo os autores, “ao incentivar o uso da bicicleta, a grande maioria da população, principalmente de baixo poder aquisitivo, poderá participar integralmente da sociedade de forma inclusiva, tendo sua mobilidade urbana potencializada”. Ressalta-se que mediante a este processo, a inclusão social afeta diretamente a qualidade de vida do cidadão, que passa a fazer parte do planejamento urbano, independente de sua opção de transporte e tendo a mesma importância que usuários de qualquer outro modal.

Partindo para transporte motorizado, é de fácil percepção que atualmente, o meio de transporte predominante no Brasil é o carro, que segundo Silva (2012) está na proporção de 1 para cada 5 habitantes. Essa estatística representa a opinião do cidadão que, na falta de atrativos para a utilização de transportes alternativos, vê no carro a solução para a acessibilidade. No entanto, para a Comissão Europeia (2000:09) o êxito do automóvel tornou-se um dos principais problemas da própria situação em que este foi criado para solucionar: a mobilidade urbana. Para a comissão, “o número de horas perdidas nos engarrafamentos ascende já a milhões de horas. A mobilidade que se associa ao automóvel particular confunde-se atualmente com imagens apocalípticas de paralisia das cidades”. Ou seja, com o passar dos anos, uma importante invenção, símbolo do desenvolvimento e criada para diminuir as distâncias, tornou-se a principal causa dos congestionamentos e das horas perdidas no trânsito. Mesmo assim, em vários casos o automóvel ainda é visto como a melhor alternativa sobre os não motorizados e motorizados coletivos pela sua “relação distância/tempo que, em muitos casos, é bastante reduzida”. (DUARTE, 2012:49)

Essa valorização do automóvel no país traz diversos efeitos para as cidades brasileiras que não se resumem apenas na logística, mas também no meio ambiente e na própria qualidade de vida. Affonso (2009:27) afirma que “os automóveis e as motocicletas estão no centro da crise de mobilidade, figurando entre as principais causas dos congestionamentos, do aumento da poluição e dos acidentes [...]”.

Complementando o pensamento de Affonso, a ANTP (apud DUARTE, 2012:50) expõe que:

Os congestionamentos e a ocupação desordenada dos espaços verdes pelo automóvel, poluindo o ar e provocando níveis insuportáveis de ruído, comprometem a saúde pública e a qualidade de vida das cidades, como também reduzem a produtividade e geram uma restrição de mobilidade e acessibilidade.

Nas duas afirmações, fica claro que a utilização excessiva do automóvel pela população traz uma enorme gama de impactos negativos diminuindo a eficiência e o desenvolvimento dos centros urbanos além de afetar diretamente na qualidade de vida e na saúde dos cidadãos.

Apesar disso, os automóveis não são os mais afetados. Para Affonso (2009:27), “os automóveis são responsáveis por 83% dos acidentes; 76% da poluição e sofrem apenas 38% dos congestionamentos dos quais são a maior causa, enquanto os que usam transporte público sofrem 62%”, configurando esse modal, quando na posição principal da mobilidade, como um meio de transporte ineficiente para o sistema de mobilidade urbana como um todo, afetando usuários de diversos tipos de transporte.

Com relação à organização das cidades, o automóvel causa, também, grandes problemas. Para a Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP (apud DUARTE, 2012:50), “nas grandes cidades o espaço necessário para circular, estacionar, vender e manter veículos gira em torno de 50% do espaço urbano”. Essa afirmação deixa claro o quão importante o automóvel se tornou e em como as iniciativas pública e privada se empenham pelo desenvolvimento desse modal priorizando-o e desvalorizando outros meios de transporte e espaços de convívio que aos poucos são apropriados para comportar o crescente tráfego de veículos. Essa prioridade também é notada por Affonso (2003:260) ao afirmar que:

O automóvel criou um modo de vida. Na verdade, criou uma cidade para ele, erigindo-se no único transporte universal que permitia o direito a essa cidade. Do ponto de vista prático, conseguiu fazer com que cada vez mais as pessoas (mas, nunca, todos) dependessem dele para suas necessidades diárias de deslocamento.

Essa dependência pode ser identificada devido à pouca confiabilidade nos transportes públicos, seja ela pela pontualidade, segurança, conforto, acessibilidade, entre outros. Esses fatores são de grande importância na escolha de um meio de transporte e podem ser alcançados com mais facilidade através do automóvel, porém com resultados negativos, como os já vistos e também pelo âmbito cultural. É o que Silva (2010:33) quer dizer ao afirmar que o desenvolvimento de tecnologias mais limpas e carros menores tamanhos “não reverterão o processo de ocupação da rua com finalidade única de passagem e os adeptos do automóvel continuarão circulando sozinhos sem interagir com aqueles do lado de fora e com a própria cidade”. Isso quer dizer que mesmo com a criação de novas tecnologias que venham a sanar problemas como a poluição, o automóvel continuará causando impactos negativos através de sua demanda por espaço. Esses impactos resoam até mesmo no próprio usuário, que ao utilizar o meio de transporte individual, deixa de interagir com outros cidadãos e dessa forma exclui-se da sociedade.

No âmbito dos transportes motorizados individuais, também se identifica a motocicleta que gradativamente ganha espaço devido aos baixos custos referentes à manutenção e benefícios referentes à rapidez perante aos outros transportes. No entanto, segundo um relatório apresentado pela Organização Mundial de Saúde (WHO) (2004), os motociclistas estão inseridos, junto a pedestres e ciclistas em um grupo de usuários de vias vulneráveis a acidentes, podendo chegar a 65% das vítimas até 2020. Além disso, Duarte (2012:45) classifica a moto como um “meio de transporte bastante poluidor e conseqüentemente, pouco sustentável”. Isso se dá principalmente devido ao fato de se tratar de um veículo motorizado estruturado para comportar apenas duas pessoas, mas que na maior parte do tempo leva só o condutor.

Ao sair da realidade dos transportes individuais, é encontrada uma das formas de transporte mais comuns vistas nos centros urbanos: o transporte público. E sua importância é evidente nas grandes cidades. Para Torre (2002:06) esse modal é “um dos elementos mais poderosos na economia de qualquer país”. E para que o sistema seja eficiente, o autor diz que todas as variáveis devem ser ajustadas de forma que “a população e as mercadorias possam trasladar-se por todo o território sem nenhum obstáculo e a preços acessíveis; praticamente, em termos oficiais, a única preocupação relativa ao transporte público se limita à eficiência, entendendo este termo na sua mais ampla aceção”. Assim, para o autor, o transporte público em

geral é a pedra fundamental na criação de uma mobilidade urbana realmente eficiente, desde que este modal seja devidamente valorizado pelas políticas públicas.

No entanto, essa não é a realidade da grande maioria das cidades, principalmente das que se encontram em países em desenvolvimento. Duarte (2012:57) retrata essa realidade ao afirmar que “o transporte público pouco inovou em tecnologia, em gestão e prestação de serviços aos usuários, incentivando, pela omissão no bom provimento de alternativas coletivas ou não motorizadas, o uso do veículo privado”. A questão retratada pelo autor mostra que na falta de meios coletivos eficientes de se deslocar de um ponto A até um ponto B, o cidadão procura alternativas que melhorem sua qualidade de vida. No entanto, quando o sistema de transporte público é falho em níveis críticos, a grande procura por meios de transporte individuais dá início aos problemas no trânsito já destacados neste trabalho. Sobre essa temática, Duarte (2012:57) termina seu pensamento concluindo que “dentro de uma política de desenvolvimento sustentável, visando à qualidade de vida atual e futura das cidades, cabe ao transporte público a responsabilidade de reverter esta situação”. Para se chegar a esse objetivo, é necessário reinventar o transporte público e sua acessibilidade, para que assim, haja o reinteresse da população por esse modal, tornando-o mais conveniente em comparação a utilização do automóvel no dia-dia.

Ao se tratar do turismo, é possível que seu praticante se torne usuário de qualquer um dos modais já mencionados, passando assim a ser inserido na realidade da população local e vivenciando as experiências de um cidadão da região, percebendo facilidades ou dificuldades na infraestrutura local no momento de seu deslocamento. Porém, em vários casos, o turista realiza o seu traslado através de ônibus ou vans adaptados para a prática do excursionismo. Para Torre (2002:89) esse método traz vantagens como conforto, calefação, possibilidade de mudança de itinerário, dentre outras. Dessa forma, o transporte turístico tem o intuito de criar um bem estar ao turista durante o seu deslocamento. Mesmo assim, até mesmo durante o seu traslado, o turista poderá conhecer a realidade dos congestionamentos e condições de infraestrutura disponibilizada aos pedestres da localidade visitada adicionando-a a sua experiência turística.

3 GESTÃO DO ESPAÇO URBANO E O SISTEMA TURÍSTICO LOCAL: dimensões e benefícios da logística aplicada

Neste capítulo, aborda-se a importância do planejamento prévio antes da modificação do ambiente e seus benefícios relacionando estes com o conceito de sistema turístico.

São investigadas formas de trabalhar o planejamento urbano para que a mobilidade urbana seja aumentada apresentando teorias e casos reais de localidades que aumentaram a qualidade de vida, melhorando o tráfego através de um melhor planejamento de suas vias.

3.1 Gestão do Espaço Urbano

O crescimento e a complexidade de muitas cidades não apenas do Brasil, mas de todo o mundo, foram acentuados progressivamente com o fenômeno do êxodo rural - migração do campo para a cidade - somado ao fenômeno da concentração de população nas regiões urbanas mais desenvolvidas. Com a falta de preparo e planejamento, esse relevante crescimento é o causador de vários problemas urbanísticos que se agravam e tornam-se mais difíceis de serem resolvidos com o passar do tempo.

Segundo Mário Beni (2004:52):

O Homem precisa da ocupação e da exploração do espaço natural para a satisfação de suas necessidades mínimas, e, na medida em que percebe que esse espaço não o satisfaz, tende a manipulá-lo irracionalmente, de maneira que vai traçando um espaço cultural até agora abstrato, porque não está situado com respeito às condições do meio ambiente global e muito menos em relação às leis da natureza.

Aqui, apesar de estar se referindo à crise ecológica nos espaços de uso turísticos, Mário Beni caracteriza de forma sólida a maneira de agir que predomina na sociedade atual, ou seja, a modificação do meio sem nenhum tipo de pesquisa, visando apenas uma necessidade imediata e sem preocupação com o que essa mudança irá acarretar no decorrer do crescimento do espaço. Dessa forma é percebido que a falta de estratégias diante do desenvolvimento de um ambiente de

caráter permanente se torna um problema sobressalente em diversos âmbitos de estudo e de difícil remoção onde na maioria dos casos, uma correção requer altos custos em obras.

Com relação ao planejamento urbano, Suetônio Mota (2003) afirma que o crescimento das cidades e seu conseqüente aumento de população deveriam ser acompanhados pelo crescimento de sua infraestrutura, para proporcionar uma mínima condição de vida e saúde. Infelizmente o que acontece não é isso, a ocupação é feita sem nenhum tipo de planejamento e conseqüente falta de infraestrutura. Se não bastasse tudo isso, ainda são desconsiderados a característica do meio físico e seus recursos naturais.

Considerando que as cidades são, hoje, o habitat natural da maioria dos seres-humanos, a gestão desses espaços, por mais que em muitos casos, se faça ausente, se torna extremamente importante. Paralela a essa necessidade, a evolução de vários setores, como a prestação de serviços e a própria tecnologia disponibiliza meios importantes que integram a teoria e a prática e possibilitam o desenvolvimento de soluções para esse problema comum.

3.2 Funcionamento do Sistema Turístico

Para desenvolver a definição e importância do sistema turístico, é preciso, inicialmente, definir o conceito de sistema em geral como meio de estudar um ambiente em sua totalidade, suas aplicações e produtos.

Criada por Karl Ludwig von Bertalanffy (1950), a “Teoria geral de Sistemas” nasceu da necessidade que este pesquisador teve de estudar um objeto a partir de um ponto de vista mais abrangente. Ele acreditava que era importante analisar os sistemas globalmente, no sentido de abranger suas ramificações, pois cada uma delas, ao serem estudadas como um todo, propiciam características que só poderiam ser identificadas nesse estado, não isoladamente.

Bertalanffy divide os sistemas como: *Sistemas isolados*, não sofrem nem perda, nem recebem energia ou matéria; *Sistemas não isolados*, onde ocorre

inter-relação com os elementos que compõem o sistema e o meio onde se encontra. Entre os sistemas isolados existem os: *Abertos*, troca de energia e matéria; *Fechados*, há troca de energia, mas não ocorre troca de matéria.

A importância da teoria dos sistemas é significativa tendo em vista a necessidade de se avaliar uma empresa ou qualquer outro grupo de objetos inter-relacionados como um todo e não somente em departamentos ou setores. Para isso, é necessária a identificação do maior número de variáveis possíveis, externas e internas que influenciam em todo o processo existente no objeto de estudo para que, com dados de todas as variáveis, o resultado saia preciso. Outro fator também de grande importância é o *feedback*⁴ que deve ser realizado como processo de controle para manter o sistema em equilíbrio.

Ao trazer essa temática ao setor turístico e utilizar as definições de Bertalanffy, é possível definir a atividade. Segundo Mário Beni (2004:44), “O Turismo, na linguagem da Teoria Geral de Sistemas, deve ser considerado como um sistema aberto que, conforme definido na estrutura dos sistemas, permite a identificação de suas características básicas, que se tornam os elementos do sistema.”. Ou seja, o turismo realiza trocas com o meio em que se localiza e que possibilita o estudo das características básicas dos seus elementos. Um sistema básico do turismo pode ser montado através da região geradora, elementos de deslocamento, estadia, atividades e serviços. Com esses elementos pode-se criar uma esfera de acontecimentos interligados e principalmente, receber o *feedback* do resultado criado por essa união.

Neil Leiper (1990) fala que o sistema turístico se baseia a partir do comportamento da oferta e da demanda e estabelece uma base de três elementos orientadores. O primeiro deles é a presença do elemento geográfico, caracterizado por uma região geradora de turistas, ou seja, de um núcleo emissor. O segundo elemento é a indústria turística observada como um todo, desde a região geradora de turistas até o núcleo receptor, através dos setores primários, secundários e terciários ligados ao turismo, e, por último, do turista, epicentro do sistema. Estes três princípios vêm contornados pelo ambiente social, econômico, cultural, tecnológico, político e

⁴ Entende-se *feedback* como um procedimento que consiste no provimento de informação à uma pessoa sobre o desempenho, conduta, eventualidade ou ação executada por esta, objetivando orientar, reorientar e/ou estimular uma ou mais ações de melhoria, sobre as ações futuras ou executadas anteriormente

religioso. O autor segue os parâmetros da teoria geral dos sistemas visualizando a atividade turística em terceira pessoa, como um sistema provido de princípios interdependentes e que geram um produto distinto. Para ele, a atividade turística é iniciada a partir do momento da saída do turista da “região geradora de turistas” causando mudanças não só no destino, como no processo da transição entre região geradora ao núcleo receptor. Essa forma de análise, como dito anteriormente gera o *feedback* que se transforma em conhecimento dos pontos fortes e fracos e finalmente em oportunidade, que pode desenvolver positivamente o setor, um dos objetivos do Sistema de Turismo.

Segundo Beni, o objetivo geral do Sistema de Turismo (Sistur) é:

Organizar o plano de estudos da atividade de Turismo, levando em consideração a necessidade, há muito tempo demonstrada nas obras teóricas e pesquisas publicadas em diversos países, de fundamentar as hipóteses de trabalho, justificar posturas e princípios científicos, aperfeiçoar e padronizar os conceitos e definições, e consolidar condutas de investigação para instrumentar análises e ampliar a pesquisa, com a conseqüente descoberta e desenvolvimento de novas áreas de conhecimento em turismo. (BENI, 2004:45)

Sendo assim, encontra-se no estudo do Sistema de Turismo as premissas para a identificação de entraves e, conseqüentemente, a realização de planejamentos que desenvolvam o núcleo receptor. Dessa forma, se torna fundamental a presença do *Sistur* na análise da infraestrutura urbana de um destino turístico, já que este pretende não somente acomodar a população local, mas também receber visitantes regularmente.

3.3 Benefícios do planejamento urbano e estratégias

Atualmente é possível identificar em vários casos, o resultado da falta de preocupação com as vias urbanas ou como elas são usadas. Em meio a diversos modais, diante da valorização exacerbada do automóvel e da desvalorização dos demais meios de transportes, para que todos os modais não só coexistam, mas realizem suas funções de forma mútua, se faz necessária a criação de um plano que

mantenha o sistema em equilíbrio, dando prioridade não para um tipo de transporte, mas para a eficiência e sustentabilidade de toda a cidade.

Para Petrocchi (1998:19), planejamento “é a definição de um futuro desejado e de todas as providências necessárias à sua materialização”. Providências que não se limitam apenas no âmbito empresarial, nem mesmo ao profissional. O planejamento rege o cotidiano do dia-a-dia da vida contemporânea que é constituída de compromissos e onde até um passeio requer uma análise da rota a ser usada.

Petrocchi (1998: 20) ainda diz que planejar:

Contribui para que as tarefas sejam melhor realizadas e objetivos sejam mais facilmente atingidos por pessoas ou organizações. Ordena as ações e dá prioridade a elas. Permite mapear dificuldades ou obstáculos e, assim, escolher previamente caminhos alternativos.

Seguindo este parâmetro, para planejar é necessário definir políticas e processos de implementação de equipamentos e atividades e seus respectivos prazos. Também é necessária uma estratégia fundamentada visando a análise do ambiente a ser modificado. Para Cavalcanti (2008:110) essa análise ambiental “abrange duas áreas: o ambiente interno e o ambiente externo da empresa. Tais aspectos, quando analisados conjuntamente, expressam uma técnica definida como análise *Swot*⁵”. Para o planejamento urbano, os prazos refletem apenas as atividades propriamente ditas. Isso porque para o desenvolvimento adequado desse tipo de estratégia no planejamento urbano como um todo, não se deve segmentá-lo em curto, médio ou longo prazo. O objetivo deve ser visto como um ponto contínuo e crescente que anda paralelo ao aumento das demandas básicas para manter a qualidade de vida.

Mantendo as mesmas premissas que regem a mobilidade urbana, Mota (2003), afirma que o planejamento urbano tem o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. Conservando os recursos ambientais de forma a proporcionar o desenvolvimento sustentável e garantir a qualidade de vida desejável às populações atuais e futuras.

⁵ Entende-se *Análise Swot* como sistema simples para posicionar ou verificar a posição estratégica da empresa no ambiente em questão. Vinda do inglês, a sigla é um acrônimo de Forças (Strengths), Fraquezas (Weaknesses), Oportunidades (Opportunities) e Ameaças (Threats).

Seguindo essa mesma linha de estratégia para o desenvolvimento, um planejamento turístico deve maximizar os benefícios socioeconômicos de uma determinada localidade e minimizar os problemas e custos, visando o bem estar da comunidade receptora e a rentabilidade dos empreendimentos. Mário Beni (2004:134) defende o mesmo ponto ao afirmar que “o planejamento territorial é instrumento poderoso e indispensável para maximizar os resultados das medidas tomadas para o desenvolvimento econômico, social e cultural.”

Por fim, criado para gerar desenvolvimento sustentável ao tempo em que supre as necessidades que uma boa qualidade de vida demanda, o planejamento urbano ganha grande importância não somente no seu propósito inicial, mas também ao ser relevante na criação de formas de desenvolvimento de um ambiente para suportar seus habitantes e visitantes. Um ambiente preparado é mais atraente e dessa forma seu crescimento se torna acelerado trazendo benefícios tanto para a experiência do visitante quanto principalmente para a comunidade receptora.

Ao se referir ao transporte, Torre (2002:10) afirma que este compõe uma “operação necessária e, ao mesmo tempo, uniforme, já que não existe nenhum outro ato nosso que não envolva na sua elaboração, ou na sua realização, o traslado de pessoas, objetos e ideias”. E para manter essa uniformidade, é preciso fazer uso do planejamento urbano, ou seja, criar estratégias que facilitem a fluidez necessária em todo o centro urbano.

Para alcançar o objetivo principal da mobilidade urbana, ou seja, para se alcançar a excelência nos seis objetivos (fluidez, segurança, acessibilidade, nível de serviço do transporte, custo do transporte, qualidade ambiental) descritos anteriormente por Vanconcellos (2012), faz-se necessário e fundamental o uso de estratégias e a intervenção do poder público nas vias públicas. Sendo estas para qualquer tipo de transporte, mas quando se trata do transporte público, a necessidade se torna mais evidente.

Um aspecto importante dos transportes coletivos, quer eles sejam realizados por ônibus ou por bondes, são as condições de utilização das vias públicas. Quando elas são utilizadas de modo banalizado (aberta a todo tipo de tráfego), a velocidade comercial dos transportes coletivos é baixa [...] e seu ritmo irregular, pois dependem do estado do trânsito dos automóveis. A solução para este problema implica a realização de faixas exclusivas, ou seja, a circulação dos veículos numa via totalmente segregada, separada fisicamente dos outros usuários motorizados, que permite uma velocidade comercial mais elevada e uma melhor regularidade. (CASTRO, 2007:49)

Ao separar as vias do transporte público das vias dos veículos motorizados individuais, se cria um novo atrativo para os modais coletivos, que deixam de sofrer paradas devido aos congestionamentos. Dessa forma, a frequência de sua circulação se torna mais pontual, cultivando assim a confiança de seus usuários e atraindo a atenção dos cidadãos que continuam presos nos congestionamentos.

A figura 1 retrata o pensamento de Castro (2007), onde pode-se analisar a total separação entre ônibus e carro e a presença da fluidez nas vias destinadas aos ônibus. Dessa forma o transporte público pode manter seu itinerário tornando-o mais atrativo ao cidadão.



Figura 1 - Sistema de transporte público metropolitano de Bogotá (Colômbia)
Fonte: www.nytimes.com

Apesar de ser uma pedra fundamental na mobilidade urbana, não se deve acreditar que para resolver o problema da mobilidade atual, apenas o transporte público deve ser usado nas cidades. A demanda e a área que o transporte deve abranger em um sistema exclusivamente público criariam novos problemas estruturais em um projeto de mobilidade. Para Castro (2007:53) esses problemas se dão porque “o aumento do setor terciário e a urbanização das zonas periféricas dilataram a área de influência das cidades e criaram novos fluxos centrípetos entre os polos empregatícios e os centros urbanos”. É nesse crescimento urbano que a autora acredita haver dificuldades na organização dos transportes.

Como já visto anteriormente no caso entre a bicicleta e o transporte público, a intermodalidade se faz essencial, e essa afirmação vale inclusive para a relação entre diferentes transportes públicos. Duarte (2012:59) acredita que “pensar nas estações de transporte coletivo como articuladoras dos diferentes modos é fundamental”. O impacto positivo causado nesse tipo de intervenção é claro quando a ANTP (apud DUARTE, 2012:58) menciona que “no Rio de Janeiro a integração dos ônibus com o metrô, que acontece em algumas estações de transferência, trouxe um acréscimo de 6,2 mil passageiros ao sistema metroviário”. Dessa forma, o autor expõe que a procura por meios de transportes públicos é diretamente proporcional ao aumento de sua acessibilidade.

E quando a acessibilidade é tratada, é preciso levar em consideração todos os meios de transporte utilizados atualmente, inclusive os pés, como visto no início do presente trabalho. A caminhada é o meio de transporte fundamental que leva o cidadão até seu destino ou ao seguinte modal, realizando assim, um tipo de intermodalidade. Para que isso aconteça com excelência, as vias destinadas a esse tipo de transporte devem estar em bom estado. Para Vasconcellos (2012), a construção de calçadas deve ser o primeiro investimento e no caso de vias de grande tráfego, elas deveriam ser uma responsabilidade pública, exatamente como a pavimentação do leito carroçável dos veículos, acompanhada de cuidados técnicos importantes, referentes ao tipo de pavimento, sua inclinação e sua capacidade. O autor acredita que para que haja excelência na acessibilidade, é preciso focar na inclusão social e considerar as necessidades dos portadores de necessidades especiais e idosos, para ele, estratégias que viabilizam essa necessidade incluem “livrar calçadas de obstáculos perigosos ou excessivos, criar guias rebaixadas e instalar semáforos com dispositivos especiais para cegos” (VASCONCELLOS, 2012:162).

Da mesma forma que estratégias são imprescindíveis para a construção e melhoramentos de calçadas, é essencial a presença de infraestrutura para o uso da bicicleta como meio de transporte, ao invés de apenas um meio de lazer para, dessa forma, haver o aumento no número de usuários. Sendo assim, é necessária a criação de ciclovias para o uso seguro deste modal e principalmente, ligá-las a pontos onde se possa realizar a intermodalidade, como por exemplo, os terminais de transporte

coletivo.

Tratando de casos reais de países em desenvolvimento, para exemplificar essa situação, Carmo (2013) afirma através do portal de notícias da BBC que “bares e restaurantes de Buenos Aires estão oferecendo descontos ou promoções para os clientes que chegam em bicicletas”. A matéria ainda diz que essa iniciativa “ocorre no momento em que cresce a extensão das ciclovias na cidade e a preocupação com o meio ambiente”. O que deixa clara a importância das políticas públicas na reeducação da população com relação aos transportes. Estas devem estar munidas de um planejamento para a criação de um ambiente propício para o desenvolvimento e uso de meios de transportes diferentes do automóvel. Para reforçar essa ideia, a reportagem informa ainda que as ciclovias da capital argentina “começaram a ser construídas em 2009 e desde então, segundo estimativas oficiais, o total de usuários de bicicletas na cidade quintuplicou”. O que prova que ao ser iniciado o processo de estruturar o ambiente urbano para acomodar a bicicleta, a iniciativa privada pode também apoiar esse tipo de modal, como foi visto, e incentivar os cidadãos a adotarem novas medidas para se locomoverem.

No cenário brasileiro, segundo Kaniak (2013), em sua matéria para o portal G1, em fevereiro deste ano, a cidade de Curitiba iniciou o serviço de aluguel de bicicletas que se baseia nos bem sucedidos negócios montados na Europa. Neste contexto, mediante a um cadastro, o usuário pode estacionar sua bicicleta particular ou, se necessário, alugar uma num ponto A e devolver num ponto B. O que isso retrata, é um caso da já citada intermodalidade, já que o ciclista pode usar a bicicleta para realizar um trajeto entre pontos distintos ao invés de voltar ao mesmo ponto para realizar a devolução do modal. Assim, o usuário passa a circular pela cidade alternando entre o modal “caminhar” e a bicicleta. Nesse caso, a intermodalidade pode ser aumentada caso o usuário utilize outro meio de transporte antes de caminhar até o ponto de aluguel e assim sucessivamente. Na mesma matéria, a autora revela que os planos dos empresários envolvidos incluem um mapa em três idiomas que irá apontar as ciclovias, as vias menos perigosas, os pontos culturais, os pontos turísticos, restaurantes, bares, oficinas e os “amigos da bicicleta”, que são estabelecimentos que, assim como já visto no caso de Buenos Aires, oferecem benefícios para os ciclistas. Iniciativas como essa, ajudam a criar atrativos para o

turismo na cidade, já que a empresa em questão, não só ofereceu o transporte, mas também informações importantes que podem ser bem recebidas por visitantes não familiarizados com o local.

Já na realidade europeia, onde em muitos lugares a bicicleta já é usada popularmente como meio de transporte, são identificadas estratégias para popularizá-la ainda mais, independentemente da hora do dia, ou estação do ano. Segundo o portal da BBC (2013), companhias e projetistas trabalham no desenvolvimento de ciclovias com faixas que brilham no escuro e pistas aquecidas. Para o portal “com o aumento do preço do petróleo, muitos países tentam popularizar transportes alternativos. Se a escolha for a bicicleta, as ciclovias precisam ser seguras e livres para o uso, mesmo durante o inverno europeu”.

No Canadá, mais precisamente em Montreal, assim como em Houston, nos Estados Unidos, Os sites oficiais de suas respectivas agências de transporte público (STM e METRO) enfatizam que os usuários podem carregar suas bicicletas consigo dentro dos trens do metrô, onde há vagões especiais e um limite de bicicletas para estes.



Figura 2 - VLT em Houston acomoda duas bicicletas por vagão em determinados horários
Fonte: www.ridemetro.org

Em casos onde a intermodalidade é bem desenvolvida, como é visto na Figura 2, o cidadão é capaz de manter o uso de sua bicicleta mesmo utilizando o

transporte público em uma fração do seu trajeto. O que maximiza o seu poder de locomoção, já que ao sair da estação de metrô, o usuário mantém a velocidade e agilidade que caracterizam a bicicleta.

Existem também modelos de intermodalidade entre ônibus e bicicletas onde a agência de transportes públicos de Houston (METRO) disponibiliza um equipamento instalado em frente ao ônibus para que o usuário coloque uma bicicleta, como é visto na Figura 3.



Figura 3 - Ônibus em Houston com dispositivo capaz de levar bicicletas
Fonte: www.ridemetro.org

A possibilidade de manter a bicicleta durante todo o percurso, assim como no metrô, faz com que o usuário continue com seu nível de mobilidade aumentado e no caso da cidade de Houston, o usuário tem a possibilidade de, se necessário, integrar os três modais (Bicicleta – VLT – Ônibus) como melhor lhe convir.

Conclui-se então que ao se utilizar estratégias para a melhor mobilidade nas vias, é percebido que os casos de sucesso, independentemente do grau de desenvolvimento do país, são formados pela separação entre os automóveis e transportes públicos, além do incentivo ao uso de meios alternativos, como a bicicleta

e a prática da intermodalidade. Esse incentivo vem através da melhoria da infraestrutura viária e por meio da comprovação de que o usuário estará poupando dinheiro e tempo ao mesmo tempo em que evita o estresse causado pelo congestionamento e a manutenção de um veículo individual motorizado.

Estratégias que usam a intermodalidade que desmotivam a utilização do automóvel, ou mesmo a separação entre as vias do transporte público das vias do transporte individual, como as descritas neste capítulo ajudariam a reverter a realidade do Centro Histórico da cidade de São Luís, localidade não projetada para comportar automóveis e onde hoje, é destino para uma grande quantidade de pessoas, sendo elas cidadãos e turistas e que passam diariamente por dificuldades no momento de estacionar. A diminuição do número de automóveis também daria mais espaço para a locomoção dos pedestres, que desenvolvem uma melhor experiência durante suas visitas.

4 LOGÍSTICA APLICADA AO TURISMO: planejamento e desafios

Este capítulo apresenta o conceito de logística e sua importância no competitivo mercado atual, que voltado para o setor turístico, é essencial quando se objetiva a aprovação dos visitantes. Também é exposto o conceito de demanda e fluxo turístico, dessa forma, é evidenciada a importância que o planejamento de mobilidade urbana tem quando se objetiva a excelência na prática do turismo em uma determinada região.

4.1 Fluxos de Demanda

Com as grandes guerras, foi criada a necessidade de uma movimentação eficiente de recursos em momentos específicos. Como se tratavam de guerras, essa movimentação deveria ser precisa e sem falhas já que o desfecho de uma batalha poderia estar dependendo disso.

Assim como várias outras tecnologias desenvolvidas com o intuito militar, a logística foi transferida como conhecimento para outros setores que necessitavam de maior eficiência em seus serviços por meio de estratégia. Para Mario Petrocchi (1998:31), “estratégia é um conjunto harmonioso e integrado de objetivos que são de importância fundamental para a sobrevivência satisfatória e a longo prazo de uma organização”. Houve uma grande necessidade de controle da movimentação de produtos e serviços. E foi então criado lugar a uma eficiente logística nas empresas, incluindo as de Prestação de Serviços.

Karassawa (2003:41) define a logística como o processo de “planejamento, implementação e controle do fluxo de suprimento e distribuição de bens e do fluxo de informações, com eficiência e custo adequados, com o objetivo de atender aos requisitos do cliente”. Dessa forma, o autor caracteriza o termo como um método de manter controle do fluxo de produtos para bem atender o cliente, expondo assim, o fundamento da logística. Já Antonio Galvão Novaes (2007:31) refina essa compreensão e menciona a logística moderna. Para denominá-la, o autor utiliza o termo SCM (*Supply Chain Management*), ou seja, Gerenciamento de Cadeia de

Suprimento. Sobre esse setor, o autor explica que no início, “as empresas que formavam a cadeia de suprimento procuravam otimizar apenas as atividades que lhes tocam diretamente, enquanto, no moderno gerenciamento da cadeia de suprimento, o enfoque é o sistema no seu todo”. E ainda, segundo o autor, “o objetivo geral da distribuição física, como meta ideal, é o de levar os produtos certos para os lugares certos, no momento certo e com o nível de serviço desejado, pelo menor custo possível.” (NOVAES, 2007:241)

A logística tornou-se cada vez mais importante para as empresas que se encontravam no mercado competitivo em desenvolvimento. Karassawa (2003:40) afirma que após 1980, “a globalização da economia e o rompimento de barreiras aos fluxos de bens e pessoas reservaram à Logística a responsabilidade de tornar efetivo o novo arranjo do intercâmbio mundial em todos os setores da economia”. Dentre estes setores, insere-se o turismo, que segundo o próprio autor, teve uma das taxas de crescimento mais elevadas dentre os setores mais dinâmicos da economia mundial.

[...] poder-se-ia definir a Logística do Turismo como sendo o processo de planejamento, implementação e gestão do fluxo de turistas; de sua acomodação, lazer, recreação, entretenimento e mobilidade nos centros de interesse; do fluxo de informações e do suprimento dos mesmos centros de interesse com bens de consumo – com eficiência de desempenho em qualidade e custo. (KARASSAWA, 2003:41)

A oferta turística, além de ser caracterizada pelos recursos naturais e culturais dos destinos, é realizada por meio do planejamento estratégico e de processos, dentre os quais se destaca a logística e automaticamente a mobilidade física de todos os seus fatores. O produto turístico resulta de uma rede interligada de bens e serviços que devem ser planejados, implementados e controlados de forma eficiente e adequada para garantir a satisfação dos consumidores. Para isso, é importante estabelecer um rigoroso controle de qualidade em serviços, além de políticas públicas que viabilizem estes serviços. A gestão voltada para essa qualidade do serviço é fundamental não só no turismo, mas em qualquer tipo de negócio que envolva a prestação de serviços.

A Organização turística, a comunicação, a informática, os transportes, a infraestrutura, bancos, hotéis, restaurantes, o abastecimento e suprimento tanto para o turista como para os serviços que ele utilizará, e é claro, os profissionais que interagem com o cliente são exemplos de pontos fundamentais para qualquer prestação de serviço que tem como objetivo prever as necessidades para supri-las a tempo. Trata-se de um planejamento para que haja a execução do Turismo, que é focado no atendimento das necessidades de deslocamento e principalmente para a satisfação e realização dos desejos e necessidades de clientes em potencial que demandam o lazer, descanso, conhecimento de novas culturas, viagem de negócios, entre outros.

Dentro do que foi visto a respeito da logística no turismo, é possível afirmar que o sucesso de uma viagem está diretamente relacionado ao trabalho logístico prestado de forma a garantir que todos os serviços sejam monitorados, entregues dentro do prazo e que a quantidade e qualidade estejam sempre dentro dos padrões necessários, visando garantir ao cliente (turista) o aproveitamento máximo da viagem, singularizando a experiência e motivando a volta ao destino ou consumo de um determinado produto turístico.

No entanto, para que seja necessária a utilização de um planejamento do turismo e de uma logística que exijam tanta eficácia e que sempre objetiva a excelência, é trivial a necessidade de um número de clientes considerável que procurem esse setor da prestação de serviços. Assim como qualquer outro tipo de negócio, o turismo evoluiu a partir das necessidades da demanda e de sua crescente exigência.

Montejano (2001:11) vê a demanda turística como o conjunto de turistas que, “de forma individual ou coletiva, estão motivados por uma série de produtos e serviços turísticos com o objetivo de satisfazer suas necessidades de descanso, recreação, entretenimento e cultura em seu período de férias”. O que significa que a partir das necessidades impostas pelos visitantes em potencial é que se cria a demanda de um destino que ofereça recursos estruturais que as supram.

Seguindo uma linha mais técnica, Cooper (2001) afirma que a demanda turística pode ser dividida em três componentes básicos sendo eles: a) *Demanda real*

ou *efetiva*, onde se enquadram os participantes do turismo ou aqueles que estão viajando; b) *Demanda reprimida*, que é dividida em: 1) *demanda potencial*, refere-se àqueles que viajarão em alguma data futura, se passarem por alguma mudança nas circunstâncias de suas vidas: 2) *demanda protelada*, demanda adiada por causa de um problema no âmbito da oferta, como a falta de capacidade de hospedagem, de condições meteorológicas ou até de atividade terrorista; c) *Sem-demanda*, Aqueles que simplesmente não desejam viajar.

Ao separar a motivação em segmentos, como, entre outros, as condições financeiras do turista em potencial e a qualidade da oferta turística, os conceitos de Cooper (2001) e Lemos (2001:73) se aproximam quando este afirma que “por demanda turística podemos entender: a quantidade de bens e serviços que um consumidor/turista está apto e disposto a adquirir por determinado preço, com determinada qualidade, por determinado período de tempo e em determinado local. Ou seja, o olhar crítico da demanda não tenta avaliar apenas os equipamentos turísticos do destino, mas a qualidade do destino como um todo, assim como visto no conceito de Sistema de Turismo.

Aos cidadãos que se enquadram na chamada *demanda real*, mencionada anteriormente por Cooper (2001), suas ações a partir da saída dos mercados emissores, dão origem ao fluxo turístico. Ao falar sobre este assunto, Montejano (2001), afirma que:

Os fluxos ou correntes turísticas [...] são o conjunto de visitantes – turistas, excursionistas ou turistas em trânsito que se deslocam de um lugar de residência determinado (mercado emissor) para outros lugares com recursos (núcleos receptores) e ofertas turísticas determinadas (mercado receptor) e geram comportamentos sociais motivados precisamente por esses deslocamentos ou estadas com finalidades culturais [...]” (MONTEJANO, 2001:62)

Baseando-se nesta afirmação, é possível definir o fluxo turístico como o movimento gerado pelos visitantes que saem de suas residências com o intuito de conhecer novas localidades. Já Beni (2004:437) centraliza o conceito e classifica o fluxo turístico como “todo e qualquer deslocamento de um conjunto de turistas que se movimenta de uma direção a outra, unidirecionalmente, num contexto espaço temporal delimitado com um ponto em comum de emissão e um ou vários pontos de

recepção”. Baseando-se nessa descrição, pode-se utilizar o mesmo conceito transferindo-o totalmente para o núcleo receptor. Portanto, o fluxo turístico se transforma no movimento gerado pelo visitante inserido na localidade visitada entre o meio de hospedagem e os pontos turísticos, pondo em evidência, mais uma vez a importância do planejamento urbano durante a avaliação do destino turístico pelo visitante.

5 METODOLOGIA

A aplicação de um questionário foi realizada nos dias 06 e 07 de março de 2013 através do site *surveymonkey.com*. As perguntas foram disponibilizadas no servidor e mediante a um *link* oferecido pelo pesquisador, diferentes usuários da internet, com idade acima de 18 anos e que estão familiarizados com a infraestrutura e a oferta de transportes públicos da cidade de São Luís foram convidados a respondê-las. Ao todo, 144 pessoas responderam o questionário. Em seguida os dados foram tabulados e analisados na forma de gráficos, relacionando a opinião dos sujeitos da pesquisa aos estudos mencionados no levantamento bibliográfico.

5.1 Tipo de pesquisa

É um estudo de caráter tanto descritivo quanto exploratório, pois agrupa elementos citados por Dencker (1998) que caracterizam ambos os tipos, como o levantamento bibliográfico, para o caso da pesquisa exploratória e o estabelecimento de relações entre variáveis e questionários para o caso da pesquisa descritiva.

A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, para se realizar um estudo preliminar aprofundado com relação ao assunto, tendo como base livros, revistas e outras publicações que tratam do tema abordado. Em seguida foi feita uma pesquisa descritiva a respeito do nível de mobilidade urbana encontrada na cidade de São Luís.

A pesquisa se constituiu de técnicas de coleta de informações, coleta de dados em livros, revistas, internet, entre outros para melhor entendimento do processo de construção ao qual se está pesquisando, além de aplicação de questionários com cidadãos que vivem a realidade das vias urbanas da cidade.

5.2 Universo e Amostra

O universo da amostra se enquadra na cidade de São Luís, e o questionário (Apêndice A) foi entregue apenas para cidadãos que já alcançaram a

maior idade, pois assim, todos se tornam potenciais usuários de automóvel, já que em teoria, dessa forma todos poderiam optar por qualquer forma de deslocamento. O campo de pesquisa selecionado foi a internet, pois por meio desta, é possível abranger a opinião de pessoas de inúmeras localidades da cidade, possibilitando assim, uma visão integral acerca do tema abordado. O questionário foi limitado a pessoas acima de 18 anos, pois caso fossem inseridas pessoas abaixo desta faixa etária, os dados poderiam ser interpretados de maneira incorreta. A determinação da idade mínima possui também um efeito positivo na análise da percepção do modo de transporte mais utilizado e nos motivos que levam as pessoas a optarem por um modo de transporte.

5.3 Tratamento dos Dados

Para a realização da pesquisa prática junto aos usuários de transportes, foi escolhida a aplicação de um questionário onde, baseando-se no pensamento de Schlüter (2003), foram utilizadas somente perguntas de múltipla escolha pela sua fácil tabulação além de obter-se um menor risco de distorções devido ao fato de eliminar a influência do pesquisador.

O questionário foi escolhido também pela sua praticidade que, como Dencker (1998:148) afirma, “pode ser enviado por correio e cobrir áreas mais extensas”. No entanto, ao invés da utilização do correio, foi escolhido o uso da internet pela sua agilidade.

Dessa forma, a finalidade do questionário aplicado é obter, de maneira sistemática e ordenada, informações sobre as variáveis que intervêm no nível de mobilidade urbana existente na cidade de São Luís pelo ponto de vista da amostra.

5.4 Limitações do Método

O método escolhido apresentou alguns entraves, já previstos por Schlüter (2003) dos quais se pode citar a dificuldade de realizar a verificação e o controle das respostas. Já que o questionário foi enviado pela internet, não houve qualquer tipo de

interação pessoal com o pesquisador. Houve a necessidade de manter um número reduzido de questões para evitar desistência por parte dos questionados. Além disso, também houve um grande desinteresse no momento de responder o questionário já que muitas vezes, na falta da presença do pesquisador, o indivíduo não se interessa em responder. Porém, para que essas barreiras não se tornassem um problema, medidas foram tomadas para que fosse possível alcançar o número satisfatório de respostas acerca do assunto do presente trabalho.

5.5 Realidade Urbana em São Luís

São Luís, entre outras cidades espalhadas pelo mundo, mantém-se em constante desenvolvimento que é regido pelos poderes público e privado. Para uma eficiência satisfatória, esse cenário deve estar organizado territorialmente e vinculado funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no espaço urbano, para assim, suprir a necessidade de movimento dos cidadãos.

No entanto, a falta de infraestrutura para a utilização de meios de transportes alternativos aliados aos crescentes congestionamentos que incluem os modais motorizados, tornam as vias da cidade em uma grande ameaça à qualidade de vida dos cidadãos ludovicenses bem como para a economia da cidade que entra num processo de estagnação e se torna cada vez menos atrativa para futuros investimentos.

Em um cenário em que países europeus desencorajam o uso do automóvel e dão valor para a convivência urbana, no Brasil são vistas ações das políticas públicas para incentivar a compra de um transporte individual, como a redução do imposto para produtos industrializados (IPI). Mesmo com suas vias visivelmente saturadas, a cidade de São Luís acompanha essa tendência e até então, segundo o site do Detran-MA (2013)⁶, a cidade conta com uma frota de 310.422 veículos, excluindo-se desta contagem, os outros municípios da ilha.

⁶ Fonte: PORTAL DETRAN-MA (2013). <http://www.detrان.ma.gov.br/> – Acesso em: 01/03/2013.

Além disso, atualmente os projetos destinados a melhorar os sistemas viários são resumidos em construções de mais avenidas e ruas que resultam numa falsa resolução do problema quando na verdade, este foi apenas empurrado para um futuro próximo, pois nada foi feito para reduzir a demanda por automóveis.

Nesse contexto de priorização do carro, assim como os casos gerais citados no trabalho, as administrações públicas de São Luís não levaram em consideração os outros meios de transporte. Como consequência, o transporte público divide espaço com o transporte particular e só consegue manter o cronograma, caso as vias não estejam congestionadas.

A situação converge com o pensamento de Duarte (2012:34) quando o autor diz que “o ciclista brasileiro não tem a possibilidade de realizar seus trajetos de forma contínua em ciclovias, pois elas possuem traçados pouco extensos, normalmente ligando pontos de lazer da cidade [...], e não, de fato, integradas ao sistema viário da cidade”. Na capital maranhense, as bicicletas são vistas como meio de lazer devido a falta de conexões com outros modais, sendo usadas como meio de transporte apenas pela população de baixa renda e finalmente, ao se tratar das calçadas, estas são em sua maioria, irregulares, o que desencoraja os usuários e rejeita o seu uso por pessoas com deficiência física, deixando a cidade com apenas um tipo de via predominantemente usada caracterizada pelas ruas e avenidas, causando constantes sobrecargas do sistema viário.

6 RESULTADOS

A pesquisa identificou pontos positivos e negativos na utilização dos principais meios de transportes, além da frequência dos transtornos causados pelos congestionamentos e vivenciados pelos pesquisados. Os dados também indicam as possíveis razões causadoras da evasão de usuários do transporte público, o aumento do número de automóveis e a pouca utilização de outros meios de transportes.

Foram detectados problemas estruturais das vias assim como problemas relacionados à eficiência dos meios de transportes da cidade de São Luís, convergindo em pontos que influem na decisão do usuário de transportes e que eclodem na utilização predominante de apenas dois modais, o carro e o ônibus, pois estes utilizam vias de qualidade aceitável, na opinião dos questionados. No entanto, sabe-se que o uso quase exclusivo de transportes que utilizam a mesma via causa sobrecarga do sistema e um eventual entrave no fluxo de pessoas, causando também um automático entrave no fluxo de turistas.

Apresenta-se o resultado dos dados recebidos com a aplicação dos questionários.

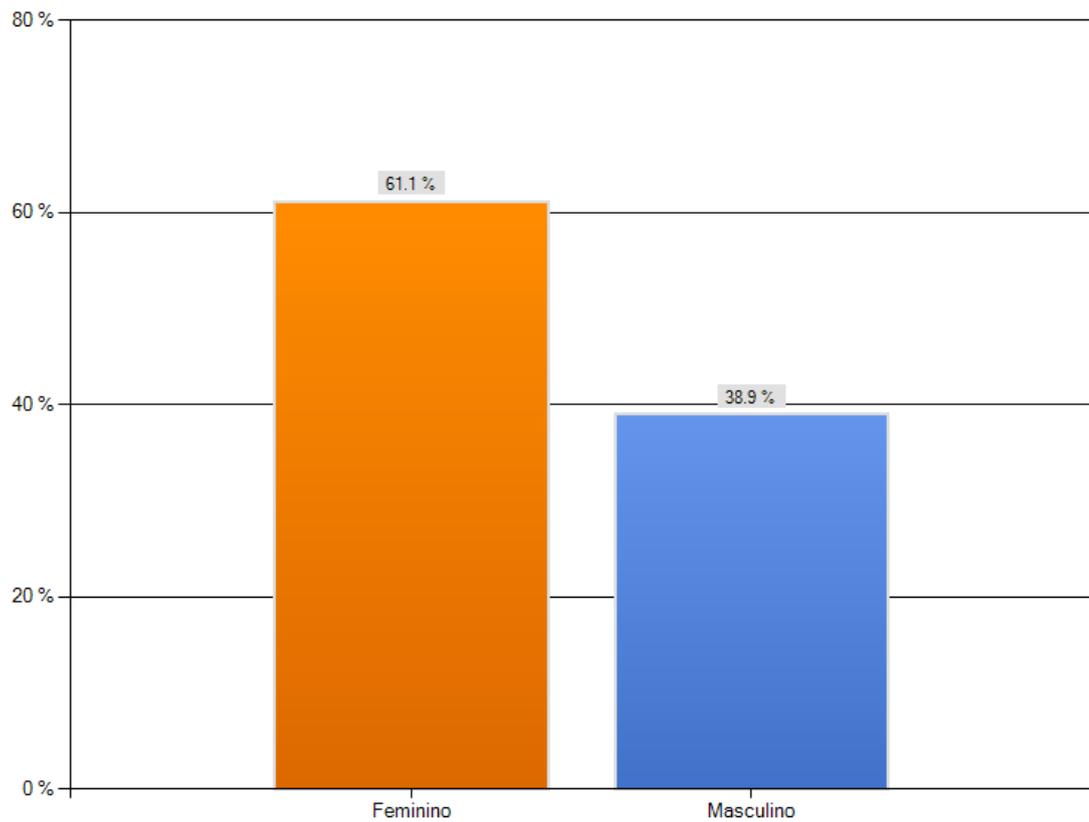


Gráfico 1 - Gênero dos pesquisados.

Para fins de precisão da pesquisa, a fim de conhecer mais o sujeito, foi questionado o gênero. O Gráfico 1 demonstra que a maioria (61,1%) das pessoas que responderam são mulheres enquanto 38,9% são homens.

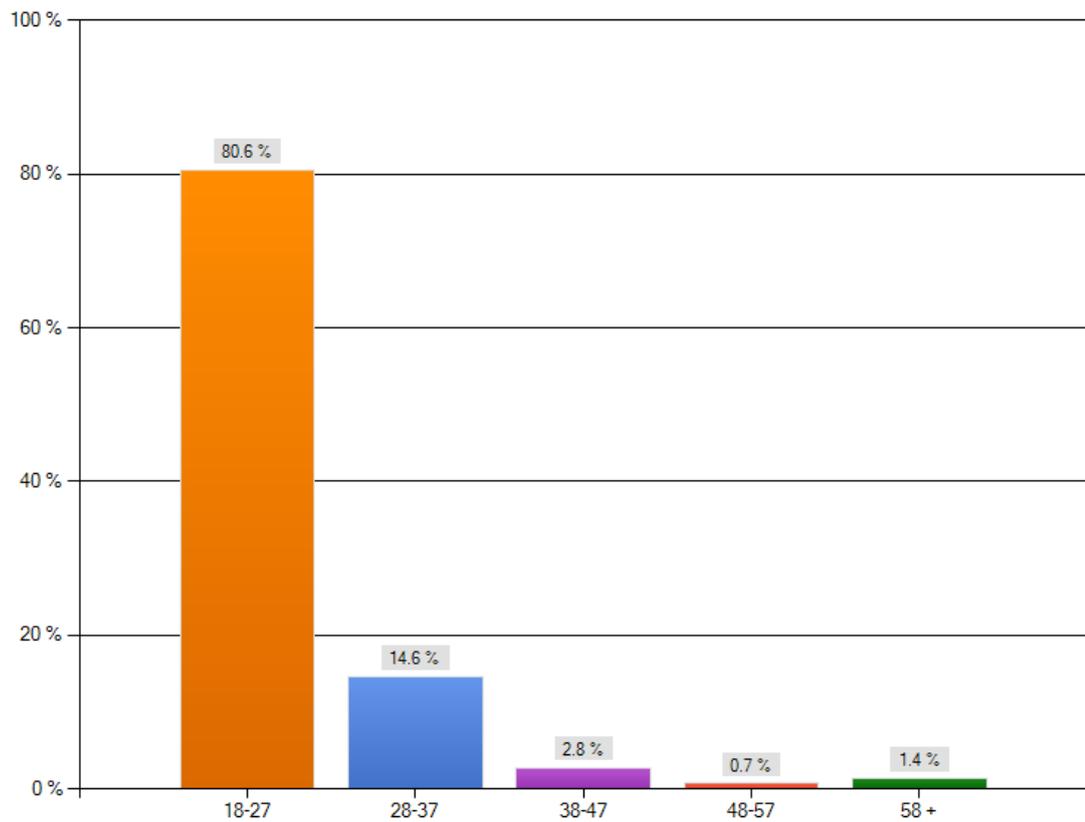


Gráfico 2 Faixa etária dos pesquisados.

Como dito anteriormente, a escolha de enviar questionários apenas para maiores de 18 anos para que todos os questionados se caracterizassem como motoristas em potencial e assim, fazer com que os gráficos refletissem de fato a realidade Ludovicense, já que pela lei, um menor de idade não pode conduzir um automóvel. Dessa forma, o gráfico 2 exibe que os pesquisados, em sua grande maioria (80,6%) tinham entre 18 e 27 anos seguidos pelos pesquisados que tinham entre 28 e 37 anos.

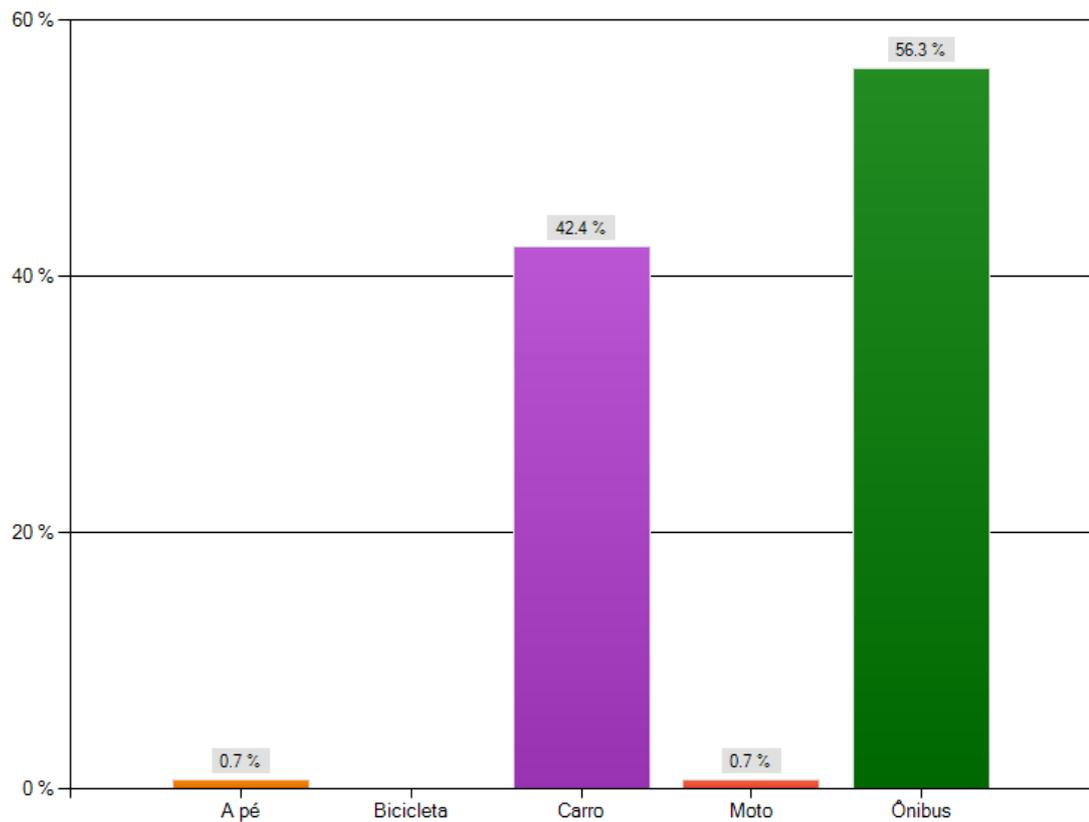


Gráfico 3 - Meio de transporte mais utilizado.

O terceiro gráfico inicia um apontamento sobre a rotina das pessoas questionadas. Há a predominância de apenas dois modais, onde 56,3% dos pesquisados utilizam o ônibus como principal meio de transporte e 42,4% veem o carro nesta posição. É possível também identificar a ausência de pessoas que veem a bicicleta como um meio de transporte prioritário, sendo inferior até ao andar a pé. Por fim, o gráfico evidencia o fato alarmante de que 99,4% dos questionados utilizam transportes que, em São Luís, utilizam a mesma via (carro, ônibus, moto), o que inevitavelmente causa sobrecarga. Para descrever essa situação, Castro (2007:49) afirma que quando as vias “são utilizadas de modo banalizado (aberta a todo tipo de tráfego), a velocidade comercial dos transportes coletivos é baixa [...] e seu ritmo irregular, pois dependem do estado do trânsito dos automóveis”. Essa sobrecarga, como foi visto nos capítulos anteriores, causa entraves no fluxo de pessoas, afetando o sistema como um todo. Os turistas, por participarem deste fluxo, também são afetados, o que pode interferir diretamente na percepção e experiência na cidade visitada.

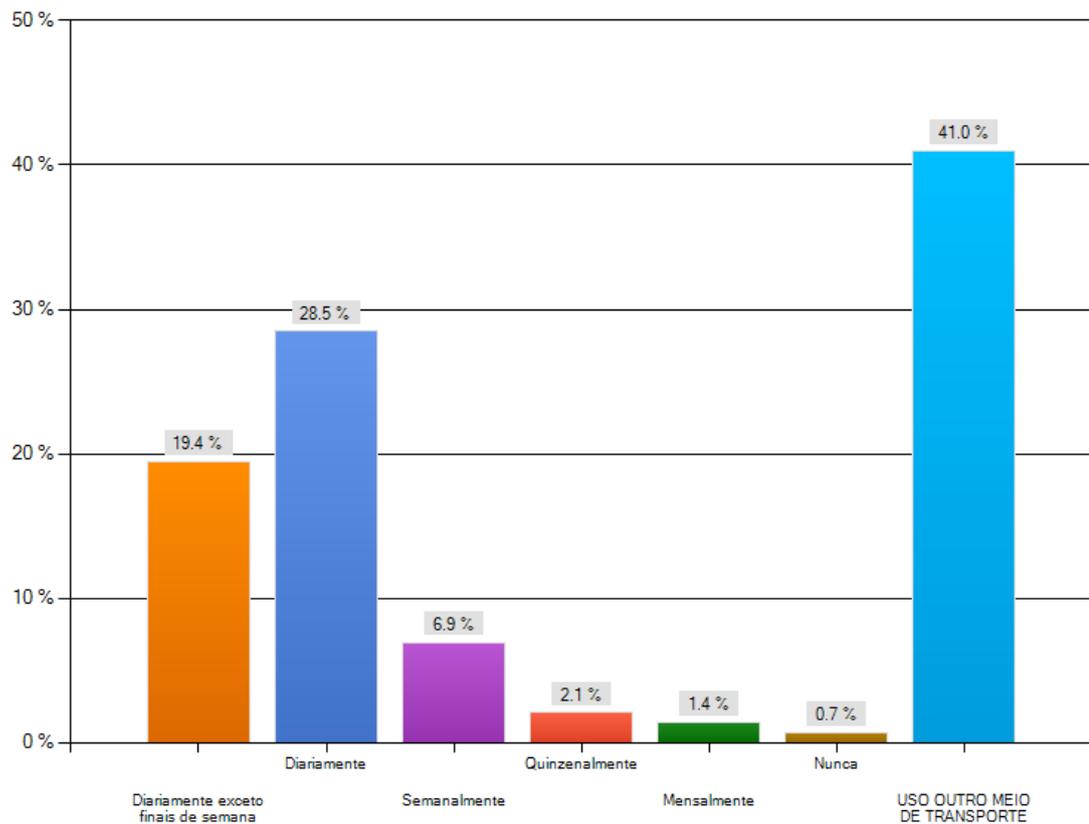


Gráfico 4 - A percepção de congestionamentos para usuários do automóvel.

Este gráfico representa uma questão que teve como objetivo, analisar a frequência com que o usuário do automóvel fica preso nos congestionamentos da cidade. Ao se retirar do gráfico os usuários de outros meios de transportes, conclui-se que 81,24% dos usuários de automóveis ficam presos em congestionamentos em uma alta frequência (diariamente e diariamente exceto finais de semana). Para Vasconcellos (2000:27) “a acessibilidade, vista como facilidade de atingir os destinos desejados, é a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte”. Além de ferir a fluidez, que é um dos objetivos da mobilidade urbana citados pelo mesmo autor, essa realidade obstrui o fluxo de veículos causando prejuízos à diversos setores, inclusive o turístico.

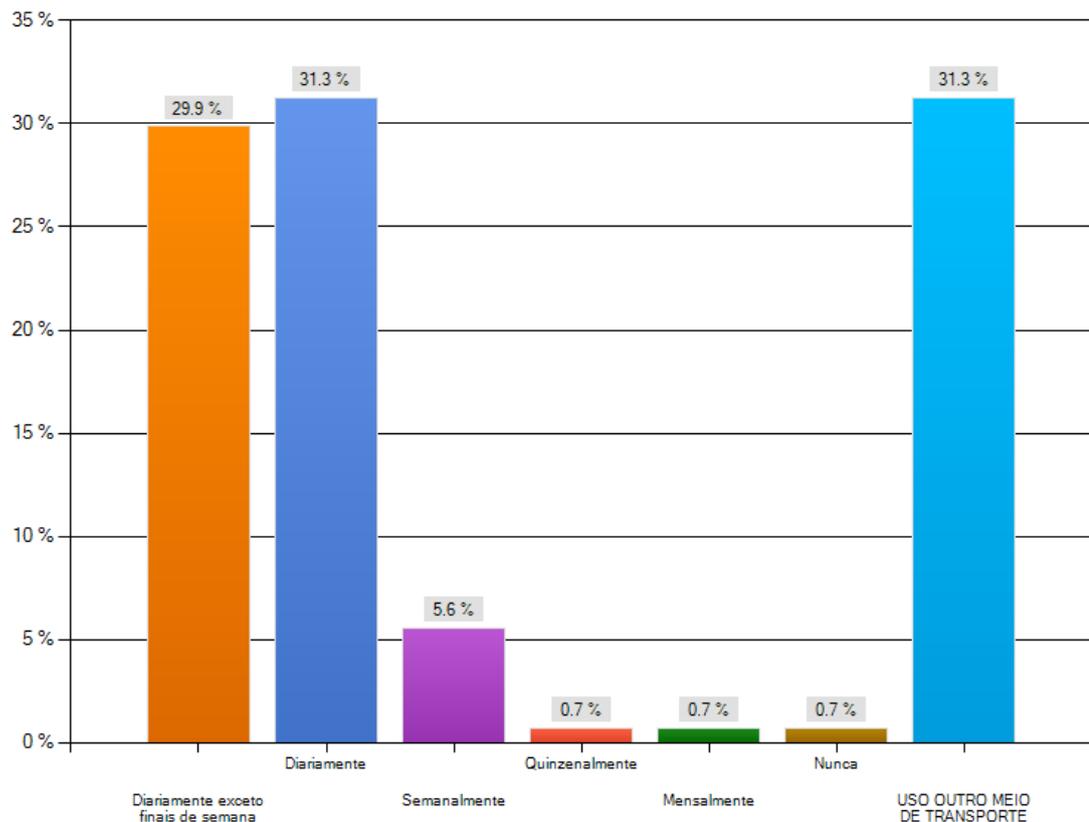


Gráfico 5 - A percepção de congestionamentos para usuários do ônibus.

Já no gráfico 5, foi buscado o ponto de vista do mesmo problema do gráfico anterior, porém através da percepção dos usuários do transporte público. Ao se retirar do gráfico os usuários de outros meios de transportes, conclui-se que 89,08% dos usuários de ônibus ficam presos em congestionamentos em uma alta frequência (diariamente e diariamente exceto finais de semana).

Através do estudo dos gráficos 4 e 5, é comprovada a afirmação de Affonso (2009) ao dizer que o automóvel, mesmo sendo o grande contribuidor dos congestionamentos, acaba por não sofrer as consequências destes tanto quanto os usuários do transporte público. Isso acontece pois enquanto o ônibus deve manter sua rota, o condutor do automóvel, ao identificar um congestionamento, tem a opção de seguir caminhos alternativos.

Dessa forma, pode-se afirmar que ao procurar meios de locomoção mais baratos como o ônibus, o turista pode ter mais problemas com o trânsito de São Luís, se comparado com a maioria dos condutores de automóveis da cidade.

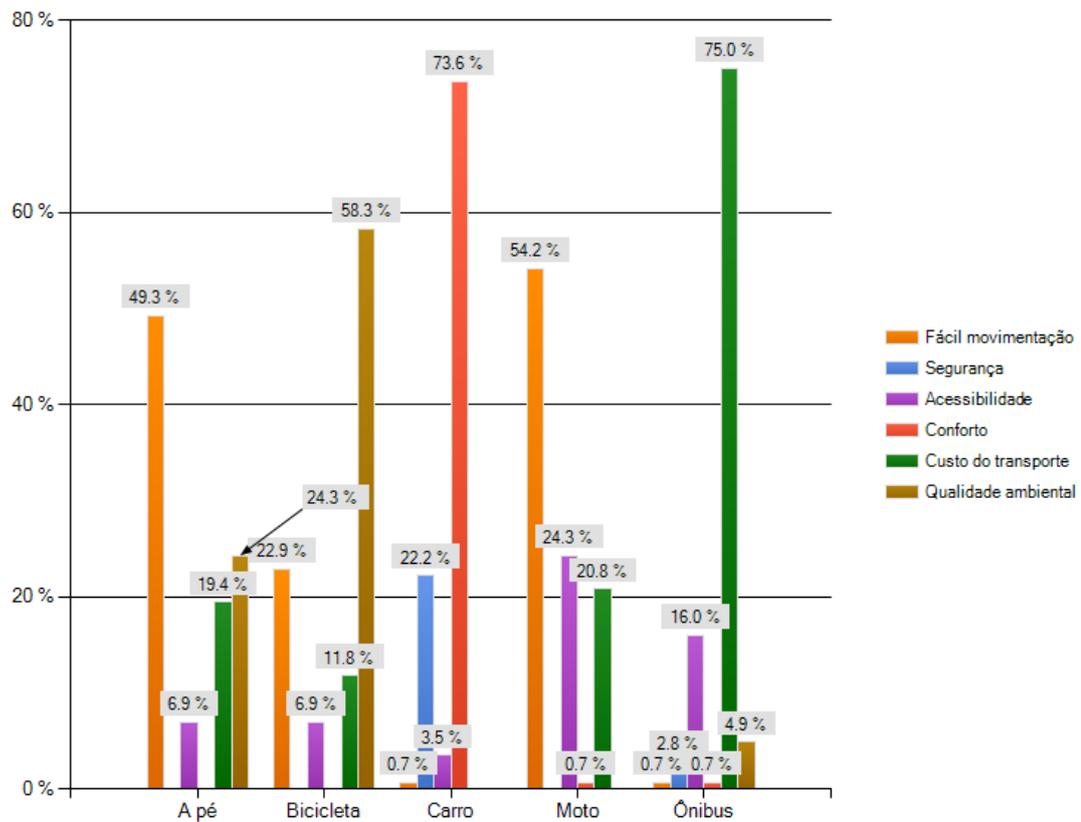


Gráfico 6 - O ponto forte de cada meio de transporte.

O gráfico 6 teve como objetivo extrair as qualidades dos principais meios de transporte utilizando como medidores, os seis objetivos do planejamento da mobilidade analisados por Vasconcellos (2012) que juntos, trazem a otimização da mobilidade urbana. Na maioria dos casos, houve apenas um ponto que se destaca entre os outros. Esse grande contraste de nivelamento entre os seis pontos de cada transporte mostra um mau desempenho destes nas vias de São Luís.

O gráfico também expõe a falta de conforto proporcionada pelo transporte público da cidade, caracterizando mais um ponto negativo no transporte que pode ser usado pelo turista.

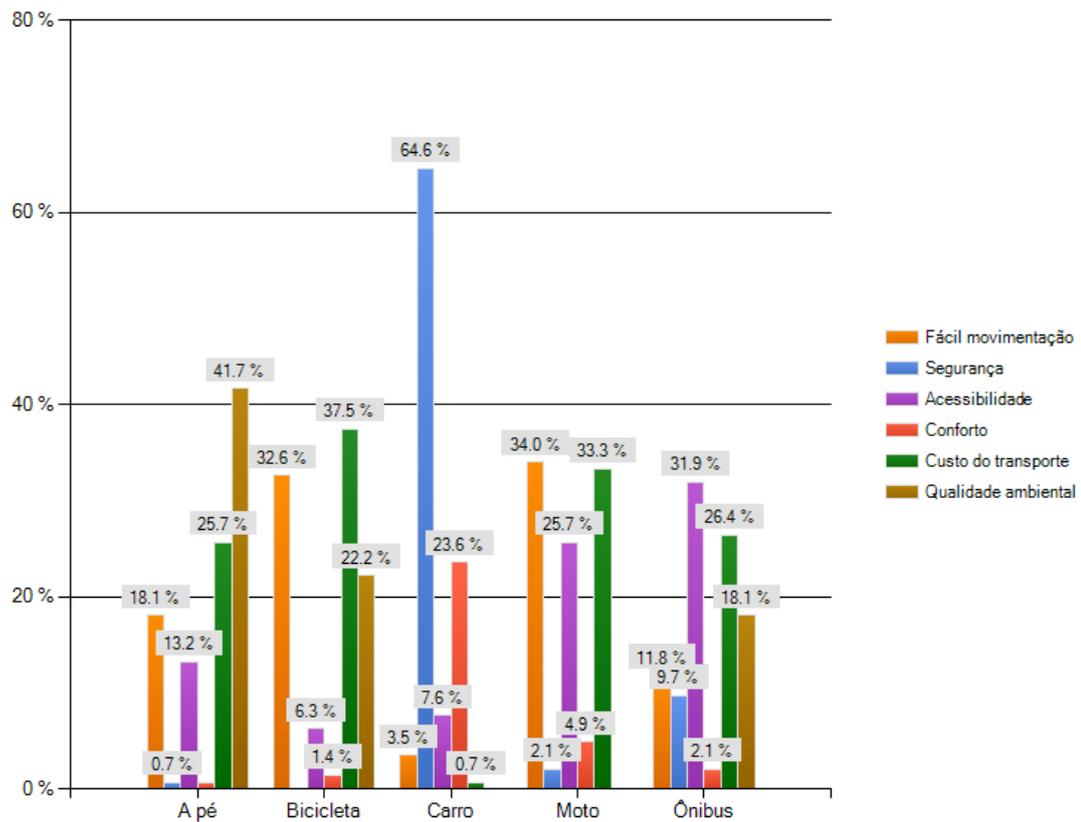


Gráfico 7 - O segundo ponto forte de cada meio de transporte.

O gráfico acima traz informações sobre o que os pesquisados acreditam que seja o segundo ponto forte dos meios de transporte seguindo os objetivos citados por Vasconcellos (2012). Este gráfico tem como objetivo completar o primeiro e assim, fortalecer as características transporte. É importante ressaltar dois dos seis pontos: O conforto e a segurança. Ao cruzar os dados dos dois gráficos, percebe-se que a amostra pesquisada, em sua grande maioria, vê apenas no carro um transporte seguro e confortável.

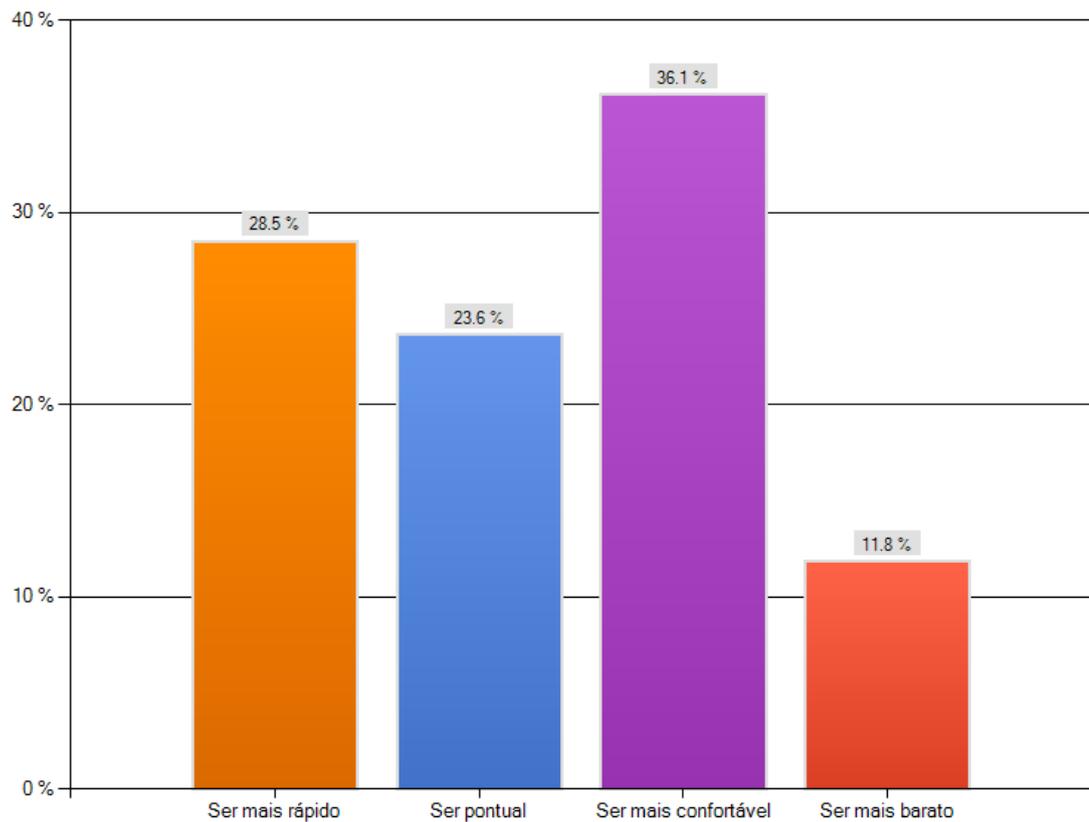


Gráfico 8 - Condição necessária para o transporte público se tornar primeira opção.

O gráfico acima expõe o que a amostra demanda do transporte público para que este seja a primeira opção para locomoção. Pode-se perceber que 36,1% buscam um transporte mais confortável seguido da rapidez e pontualidade, deixando o preço em último plano.

Dentre os quatro pontos do gráfico, a rapidez e a pontualidade estão diretamente ligados ao planejamento urbano e poderiam ser melhoradas caso os ônibus não dependessem do estado do trânsito dos automóveis, como mencionado no corpo do trabalho por Castro (2007), poderiam ser resolvidos com faixas exclusivas. A fácil circulação do transporte público ajuda não só no fluxo dos cidadãos, mas também no fluxo de turistas, retirando os entraves caracterizados no Sistr e melhorando a qualidade do serviço prestada à demanda turística.

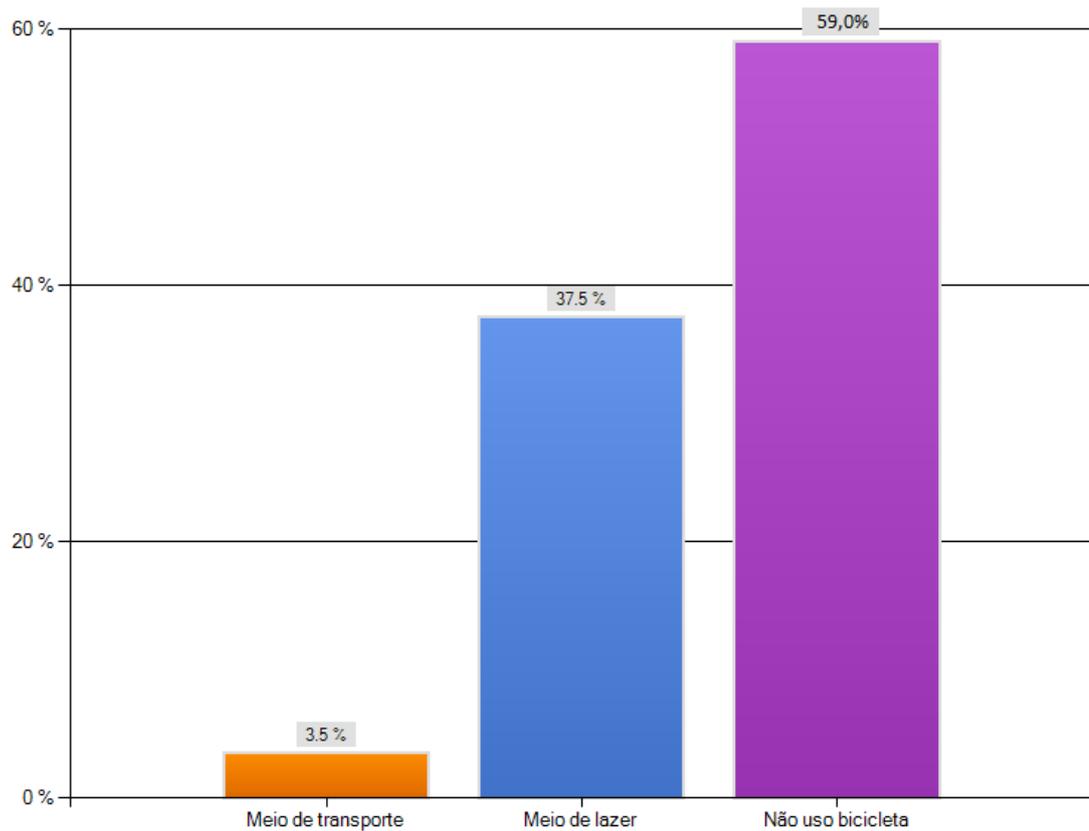


Gráfico 9 - O uso da bicicleta.

Este gráfico revela a visão que a amostra tem sobre a bicicleta. O resultado não é só previsto pelos vários autores já citados, que falam da carência de estruturas oferecidas para o incentivo a esse meio de transporte, como também reforça o conceito de bicicleta como meio de lazer, já que, de acordo com o que foi visto, a maioria das ciclovias disponíveis se localizam em torno de pontos de recreação, mas não são integradas ao sistema viário da cidade. É importante também lembrar a opinião exposta nos gráficos 6 e 7 onde a segurança relacionada à bicicleta não recebeu voto algum. O que remete à uma necessidade não apenas de infra estrutura, mas de segurança pública. O que é essencial para uma destinação turística.

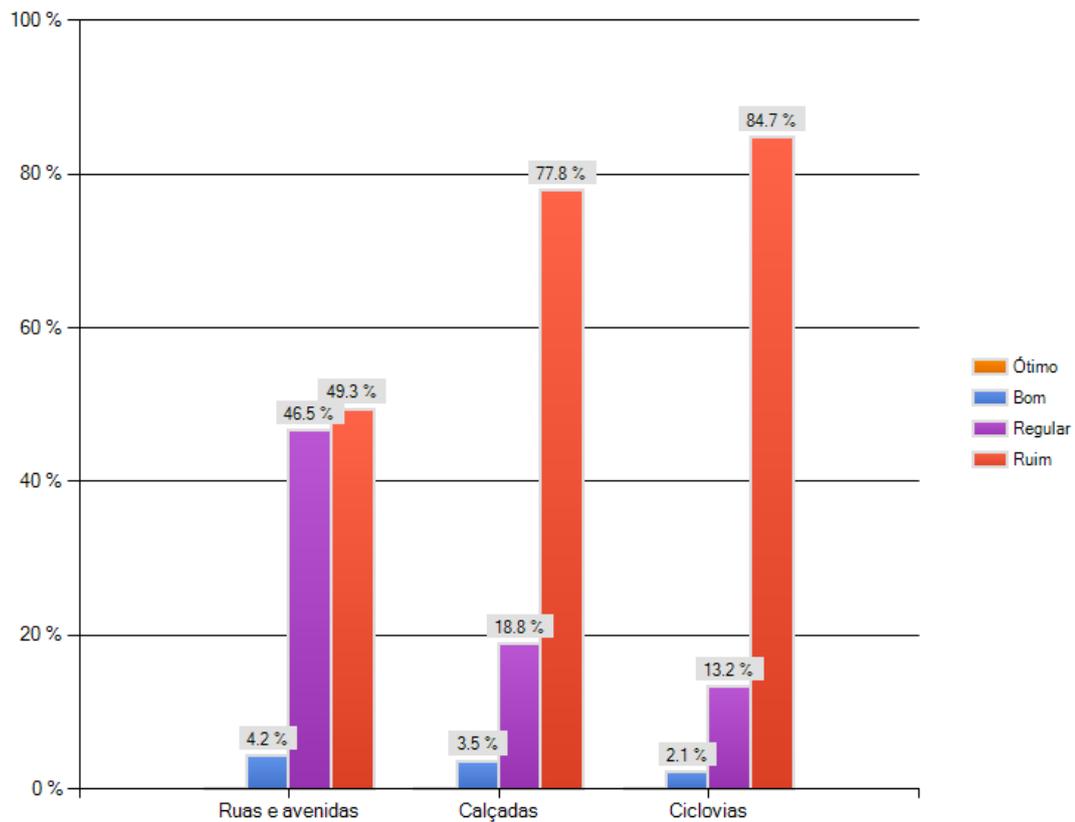


Gráfico 10 - A qualidade das vias de São Luís.

Por fim, o gráfico 10 retrata a visão que a amostra tem com relação às vias da cidade de São Luís, onde todos os três tipos citados tiveram, em sua maioria, votos para o quesito “ruim” seguidos de “regular” e “bom”. Nenhum dos tipos de vias recebeu classificação “ótimo”.

Mesmo com avaliações negativas nos três tipos de vias, 50,7% das respostas apontaram as ruas e avenidas de São Luís como sendo boas ou regulares. Já para as calçadas esse número foi de 22,3% e para as ciclovias 15,3%. Essas estatísticas deixam claro que as piores notas estão relacionadas às ciclovias e calçadas, o que remete aos teóricos citados neste trabalho, como Vasconcellos (2000) ao afirmar que “a desumanização causada pela era da motorização é tão profunda que o planejamento de transporte tradicional e muitos estudos e propostas ignoraram o mero ato de andar a pé”.

Essa falta de infraestrutura mostra não só a despreocupação com o cidadão que exerce a função de pedestre, mas o despreparo para receber a demanda

turística que busca por qualidade e boas experiências ao se locomover tanto nos pontos turísticos como no traslado entre estes e a hospedagem, que em determinados casos pode ser realizados a pé.

Em suma, pode-se identificar que a maior preocupação da administração pública de São Luís ainda é a de suprir a necessidade dos veículos motorizados. No entanto, com a ineficiência detectada pelos transportes públicos onde foi detectado que seus usuários são os que mais sofrem com os congestionamentos, a tendência continua sendo o aumento do número de automóveis em São Luís, resultando na saturação cada vez maior das ruas e avenidas e finalmente, num destino menos atrativo para a demanda turística.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os cidadãos se movimentam de acordo com a organização das cidades que em várias ocasiões cresceu em torno da cultura automobilística. Nesse contexto, atualmente são poucos os deslocamentos feitos a pé principalmente pelo fato de que os destinos normalmente estão muito longe do ponto de origem.

O automóvel que originalmente era caracterizado como solução para este problema, se tornou o próprio problema. O planejamento da mobilidade urbana surgiu para assegurar o desenvolvimento econômico das cidades criando estratégias para eliminar ou amenizar o problema causado pelos congestionamentos e aumentar a fluidez dos cidadãos e de todos os sistemas inseridos na cidade.

Para exemplificar essas ações, casos reais acontecem diariamente no intuito de melhorar a qualidade de vida daqueles que vivem ou visitam os centros urbanos. Dentre eles, encontram-se a separação das vias de transporte público das vias de transporte particular que é muito bem vista e é implantada em várias cidades; o sistema integrado de aluguel de bicicletas que já é popularizado na Europa e atualmente dá seus primeiros passos no Brasil além de ser modelo de sustentabilidade; A intermodalidade entre bicicletas, e transportes públicos que abrangem o raio de alcance dos usuários; e a iniciativa de diversos empreendimentos que valorizam o uso da bicicleta e incentivam o seu uso dando descontos aos clientes usuários desse modal.

O levantamento bibliográfico da área de planejamento urbano trouxe uma nova perspectiva referente à atual situação das vias e transportes da cidade de São Luis onde, através desta, foi possível identificar problemas de ordem crescente no setor turístico da cidade devido à escassez de planejamento urbano e a falta de políticas públicas que incentivam o uso de outros modais através da disponibilização de infraestrutura para que seja possível a prática da intermodalidade e assim, haver fluidez no tráfego onde cada modal é capaz de absorver os excedentes do outro.

Assim como qualquer outra empresa, o destino turístico objetiva fidelizar seu cliente. Para isso, esse cliente, aqui também conhecido como turista deve ser bem recebido e principalmente, ter boas experiências no local visitado. Para alcançar tal objetivo, diversos pontos devem ser revisados, dentre eles, a facilidade com que o

turista consegue se deslocar dentro da cidade seja com o carro, por meio de transporte coletivo ou mesmo de bicicleta.

Isso implica dizer que o desenvolvimento da mobilidade urbana se torna um facilitador para a prática do turismo. No entanto, a vontade de realizar uma visita a um ponto turístico pode diminuir após longos períodos de espera no trânsito, causando a frustração do turista e até mesmo à desistência da visita. O nível de interesse a respeito de uma visitação de atrativos turísticos de um destino pode ser maior ou menor de acordo com o tempo que o turista perde no deslocamento. Uma cidade turística que não consegue se manter bem vista aos olhos do seu visitante, ocasiona prejuízos para a cidade como um todo.

É devido a esses fatores que o setor turístico deve começar a dar maior atenção à administração urbana, pois esta normalmente tem em mente suprir as necessidades da população local. É de obrigação dos profissionais de turismo, atentar para a demanda turística e as necessidades de locomoção que serão encontradas no núcleo receptor.

Ações que visam a melhor mobilidade urbana trazem pontos positivos no âmbito socioeconômico como a redução dos congestionamentos, garantindo uma melhor qualidade de tráfego, uma diminuição dos custos com combustíveis; assim como benefícios ambientais, pela diminuição da poluição.

Dessa forma, o espaço urbano evolui na qualidade do espaço público que passa a ter menos carros e por consequência se torna mais atrativa devido ao incentivo do uso de modais públicos e não motorizados e pela ampliação do espaço do pedestre, aumentando as áreas de convívio urbano. Sempre lembrando que política como essas, assim como foi visto, exige uma completa reforma na infraestrutura.

Nos últimos anos os congestionamentos na cidade de São Luís vêm piorando, e o atual modelo de prestação dos serviços de transporte coletivo na cidade não atende às demandas da população local. Sendo assim, incapaz de oferecer transporte aos turistas.

Com base nessa premissa foi evidenciada a importância de um *feedback* da população local para que se fosse possível identificar os pontos fortes e fracos do sistema de transportes de São Luís, inclusive com relação à infraestrutura.

Os resultados da pesquisa demonstram que São Luís ainda carece de elementos que incentivem a utilização de outros modais, inclusive o mais antigo modal, caracterizado pelo caminhar. Esses elementos vão desde a falta de segurança sentida pela grande maioria dos pesquisados, até a qualidade das vias disponibilizadas para o uso de outros modais. Portanto, políticas de incentivos ao uso de diferentes modais aliadas à disponibilização de infraestrutura para que estes possam ser praticados fazem parte de um processo importante na busca pelo desafogamento das vias urbanas. É importante lembrar que todas essas ações precisam acontecer paralelamente ao fortalecimento da segurança pública, já que este se mostrou um fator determinante na pesquisa realizada.

Baseando-se no levantamento bibliográfico e aplicando-o na realidade da cidade de São Luís, notasse que falta um pouco mais de atenção por parte dos profissionais que planejam o espaço urbano da cidade assim como por parte dos profissionais de turismo que ao enfatizar um parque, uma praia ou um centro cultural, esquecem que este ponto é apenas uma ramificação do *Sistur*, e que para se produzir uma experiência com excelência, é preciso visualizar o sistema como um todo e se certificar de que cada peça da engrenagem se move em harmonia.

8 REFERÊNCIAS

ALMEIDA JR, Ataíde; FERRAZ, Renato. **Venda de automóveis dispara e 13 mil carros são vendidos por dia no país.** Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2012/03/31/internas_economia,295830/venda-de-automoveis-dispara-e-13-mil-carros-sao-vendidos-por-dia-no-pais.shtml> Acesso em: 12/10/2012.

ALMEIDA, Marco Antônio. **Mobilidade e adensamento urbano.** Urbs, São Paulo, p.7, jul.ago.set.2008.

AFFONSO, Nazareno Stanislau. Era pós-automóvel: os caminhos para este sonho. **Revista dos transportes públicos**, São Paulo, n.100, p.259-266, 2003. Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/biblioteca/> Acesso em: 20/01/2013.

AFFONSO, Nazareno Stanislau. Automóveis e sustentabilidade. **Revista desafios do desenvolvimento**, Distrito Federal, n.53, p.27, 2009. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios053_completa.pdf Acesso em: 30/01/2013.

BBC. **Holanda cria ciclovias com faixas que 'acendem' e pistas aquecidas.** 2013. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/videos_e_fotos/2013/01/130108_holanda_ciclovias_tecnologia_fn.shtml> Acesso em 05/02/2013.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo.** 10 ed. Atual. São Paulo: Senac São Paulo, 2004. 515p.

BIANCO, Sérgio Luiz. O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social. **Revista dos transportes públicos**, São Paulo, n.100, p.167-175, 2003. Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/biblioteca/> Acesso em: 20/01/2013.

CARMO, Marcia. **Bares e restaurantes argentinos dão descontos para ciclistas.** BBC. 2013. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2013/01/130124_bike_argentina_mc.shtml> Acesso em: 02/02/2013.

CASTRO, Maaria Beatriz de. **O bonde na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano.** São Paulo: Annablume. 2007. 146p.

CAVALCANTI, Francisco Antonio. **Planejamento estratégico participativo: concepção, implementação e controle de estratégias.** São Paulo: Senac São Paulo, 2008. 200p.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para bicicletas, Cidade de futuro. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias,** 2000. Disponível em: http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf Acesso em: 15/12/2012.

COMISSÃO EUROPEIA. **Livro Verde: Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana.** Documento de Trabalho da Comissão, Bruxelas, 25 set. 2007. Disponível

em:

<http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_pt.pdf> Acesso em: 20/12/2012.

COOPER, Chris. **Turismo, princípios e práticas**. 2 ed. Porto Alegre: Bookman. 2001. 559p.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998. 286p.

DUARTE, Fábio. **Introdução à mobilidade urbana**. 7 ed. Curitiba: Juruá. 2007. 108p

EURFORUM (2007). **Draft Paper State of the Art of Research and Development in the Field of Urban Mobility**. Disponível em: <http://www.emta.com/IMG/pdf/SoA_FinalDraft_160207_FINAL.pdf>. Acesso em: 15/12/ 2012.

JORDÃO, Claudia; SALVO, Maria Paola de. **Perdendo 30 bilhões de reais por ano por congestionamentos de trânsito, SP mira o exemplo do pedágio urbano de Londres**. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/blog/ricardo-setti/politica-cia/perdendo-30-bilhoes-de-reais-por-ano-por-congestionamentos-de-transito-sp-mira-o-exemplo-do-pedagio-urbano-de-londres/>> Acesso em: 12/10/2012.

KANIAK, Thais. **Serviço de aluguel de bicicletas é inaugurado em Curitiba**. G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/parana/noticia/2013/02/servico-de-aluguel-de-bicicletas-e-inaugurado-em-curitiba.html>> Acesso em 10/02/2013.

KARASSAWA, Newton S. **A qualidade da logística no turismo: um estudo introdutório**. 1 ed. São Paulo: Aleph, 2003. 106p.

LEIPER, Neil. **Tourism systems: An interdisciplinary perspective**. Palmerston North, New Zealand: Massey University Printery, 1990.

LEIVA, Guilherme de Castro; BARBOSA, Heloisa Maria. **Rota de ciclistas: um instrumento para o desenvolvimento urbano sustentável**. Revista dos transportes públicos, São Paulo, n.110, p.65-82, 2006. Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/biblioteca/> Acesso em: 20/01/2013.

LEMONS, Leandro de. **Turismo: Que negócio é esse?: Uma análise da economia do turismo**. 3 ed. Campinas: Papirus, 2001. 143p.

MANO, Maíra Kubík. **Mobilidade urbana – o automóvel ainda é prioridade**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2578:catid=28&Itemid=23> Acesso em: 30/01/2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana**. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/index.php/politica-nacional-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 10/10/2012.

MONTANER MONTEJANO, Jordi. **Estrutura do mercado turístico**; tradução de Andréa Fafano. 2 ed. São Paulo: Roca, 2001. 426p.

MOTA, Suetônio. **Urbanização E Meio Ambiente**. 3 ed. Rio De Janeiro: Abes, 2003. 356p.

NOVAES, Antonio Galvão. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição**. 6 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007. 400p.

PAIVA, Mariana de et al. Uso da configuração espacial na análise de localização e hierarquização cicloviária – o caso de samambaia (DF). **Revista dos transportes públicos**, São Paulo. n.131, p.89-106, 2012. Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/biblioteca/> Acesso em: 20/01/2013.

PETROCCHI, Mario. **Turismo – Planejamento e Gestão**. 7 ed. São Paulo: Futura, 1998. 381p.

SCHLÜTER, Regina G. **Metodologia da pesquisa em turismo e hotelaria**; tradução Tereza Jardini. São Paulo: Aleph, 2003. 192.

SILVA, Cláudio Oliveira da. Uso racional do automóvel. **Revista desafios do desenvolvimento**, Distrito Federal, n.58, p.33, 2010. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/PDFs/desafios058_completa.pdf Acesso em: 30/01/2013.

SILVA, Cleide. País tem 1 carro para cada 5 habitantes. **O estado de S. Paulo**. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,pais-tem-1-carro-par-a-cada-5-habitantes,109273,0.htm>> Acesso em 31/01/2013.

STM. **Bicycles are welcome in the metro, however stations are not a bicycle path...** Disponível em: < <http://www.stm.info/english/metro/a-velo-met.htm>> Acesso em 28/02/2013.

TCU. **Mobilidade urbana**. Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas_governo/contas_10/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf> Acesso em: 10/10/2012.

TORRE, Francisco de la. **Sistemas de transporte turístico**. São Paulo:Roca. 2002. 286p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. 3 ed. São Paulo: Annablume. 2000. 294p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac. 2012. 216p.

ZARDO, Eduardo Flávio. **Marketing aplicado ao turismo: ferramentas de parketing para empresas de turismo e destinos turísticos**. São Paulo: Roca, 2003. 173p.

APÊNDICE

APÊNDICE A - Questionário aplicado aos usuários de transportes em São Luís

Mobilidade Urbana em São Luís
Questionário para análise dos fatores que influem na mobilidade u...
<p>A seguinte pesquisa tem como objetivo analisar a mobilidade urbana em São Luís (MA). No entanto, ela é destinada apenas a maiores de 18 anos pois estes são potenciais usuários de automóvel. Obrigado pelo tempo e pela atenção!</p>
<p>*1. Gênero</p> <p><input type="radio"/> Feminino</p> <p><input type="radio"/> Masculino</p>
<p>*2. Faixa etária</p> <p><input type="radio"/> 18-27</p> <p><input type="radio"/> 28-37</p> <p><input type="radio"/> 38-47</p> <p><input type="radio"/> 48-57</p> <p><input type="radio"/> 58 +</p>
<p>*3. Que tipo de transporte você mais utiliza para se locomover em São Luís?</p> <p><input type="radio"/> A pé</p> <p><input type="radio"/> Bicicleta</p> <p><input type="radio"/> Carro</p> <p><input type="radio"/> Moto</p> <p><input type="radio"/> Ônibus</p>
<p>*4. Se você costuma usar o CARRO, com que frequência você fica preso em um congestionamento na cidade de São Luís?</p> <p><input type="radio"/> Diariamente exceto finais de semana</p> <p><input type="radio"/> Diariamente</p> <p><input type="radio"/> Semanalmente</p> <p><input type="radio"/> Quinzenalmente</p> <p><input type="radio"/> Mensalmente</p> <p><input type="radio"/> Nunca</p> <p><input type="radio"/> USO OUTRO MEIO DE TRANSPORTE</p>

Mobilidade Urbana em São Luís

***5. Se você costuma usar o ÔNIBUS, com que frequência você fica preso em um congestionamento na cidade de São Luís?**

- Diariamente exceto finais de semana
 Diariamente
 Semanalmente
 Quinzenalmente
 Mensalmente
 Nunca
 USO OUTRO MEIO DE TRANSPORTE

***6. Qual é o ponto forte de cada meio de transporte?**

	Fácil movimentação	Segurança	Acessibilidade	Conforto	Custo do transporte	Qualidade ambiental
A pé	<input type="radio"/>					
Bicicleta	<input type="radio"/>					
Carro	<input type="radio"/>					
Moto	<input type="radio"/>					
Ônibus	<input type="radio"/>					

***7. Qual é o SEGUNDO ponto forte de cada meio de transporte?**

	Fácil movimentação	Segurança	Acessibilidade	Conforto	Custo do transporte	Qualidade ambiental
A pé	<input type="radio"/>					
Bicicleta	<input type="radio"/>					
Carro	<input type="radio"/>					
Moto	<input type="radio"/>					
Ônibus	<input type="radio"/>					

***8. Qual a principal condição que o transporte público precisa ter para você vê-lo como primeira escolha ao se deslocar?**

- Ser mais rápido
 Ser pontual
 Ser mais confortável
 Ser mais barato

***9. Qual o principal uso que você dá para a sua bicicleta?**

- Meio de transporte
 Meio de lazer
 Não uso bicicleta

Mobilidade Urbana em São Luís				
*10. Na sua opinião, quais são as condições estruturais dos seguintes tipos de vias na cidade de São Luís				
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim
Ruas e avenidas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Calçadas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ciclovias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>