

# **O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO URBANO E A GESTÃO DA MOBILIDADE NOS GRANDES CENTROS: OS IMPACTOS DA CIRCULAÇÃO EM ÁREAS TURÍSTICAS**

**Alina Gonçalves Santiago**

**Anderson Luiz Moraes Izzi**

Departamento de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
Universidade Federal de Santa Catarina

**Kellyn Vieira**

Departamento de Pós-Graduação em Antropologia Social  
Universidade Federal de Santa Catarina

## **RESUMO**

A atividade turística é considerada em todo o mundo como uma grande propulsora na urbanização das cidades, e vem ganhando destaque como potencial na remodelagem da infraestrutura urbana do século XXI, atraindo investimentos públicos e a atenção do setor privado. Este artigo reúne a investigação de autores que relatam e avaliam a relação entre turismo urbano e a gestão da mobilidade nos grandes centros, na busca pelo entendimento da qualificação da circulação turística mundialmente. Os resultados demonstraram que quando bem conduzidos os planos de desenvolvimento que se apoiam na atividade turística, deixam marcas positivas na estrutura das grandes cidades em diferentes realidades, e que conhecer os padrões de conduta dos usuários pode contribuir para o atendimento das demandas. Acredita-se que a criação de espaços mais harmônicos, tranquilos, silenciosos, e de fácil localização, possam representar qualificadores para qualquer área de interesse turístico.

**Palavras-chave:** Planejamento urbano; Gestão da mobilidade; Turismo urbano; Acessibilidade turística.

## **ABSTRACT**

The tourism activity is considered as a major driving force in the urbanization of the cities worldwide, and it has gotten attention as a potential remodeling of urban infrastructure in the twenty-first century, attracting public investments and the attention of the private area. This article assembles the research of authors who report and evaluate the relationship between tourism and urban mobility management in large centers, reaching for qualification of tourist transports worldwide. The results show that when the development plannings that are supported by the tourism activity are well done, they leave positive marks on the structure of large centers in different realities, and that knowing the behavior patterns of users can contribute to attend the demand. It is believed that the creation of spaces more harmonious, peaceful, quiet, and easy to find, may represent qualifiers for any tourist area.

**Keywords:** urban planning, mobility management, urban tourism, tourist accessibility.

## **1 INTRODUÇÃO**

Com destaque no atual processo de urbanização das cidades, o turismo surge no cenário nacional e internacional do século XXI como um fenômeno social de grande impacto, que atua em diferentes âmbitos da sociedade, firmando-se como um grande mobilizador de recursos nas políticas públicas de gestão urbana, e na aglutinação de interesses no setor privado.

O turismo tem sido considerado pela gestão pública como um propulsor para o desenvolvimento econômico, melhoria da infraestrutura urbana e a geração de mais postos de trabalho. Para tanto, se fazem necessários investimentos e planos de atuação que permitam que o setor obtenha êxito, contemplando de forma satisfatória alguns aspectos como segurança, disponibilidade de serviços e comércio, condições de hospedagem, variedade nos deslocamentos, confiabilidade nas rotas, mas primordialmente aspectos relativos à circulação. Estudos apontam que os gestores das cidades consideram ao máximo os benefícios atraídos pela demanda turística, entretanto acabam muitas vezes por manter o fornecimento dos serviços no mesmo nível que o oferecido à população local, admitindo certa tolerância a congestionamentos nos períodos de temporadas turísticas. (Albalade & Bel, 2010).

Para acontecer à atividade turística pressupõem-se deslocamentos. Dessa forma, este artigo será conduzido por estudos que apontem a relação entre o planejamento urbano, a mobilidade e a acessibilidade turística e de que forma as grandes cidades podem planejar seus espaços, reduzindo os impactos da atividade turística na mobilidade cotidiana da população, possibilitando condições mais favoráveis de acesso aos pontos de interesse, considerando ainda a diversidade dos transportes como atrativo turístico. Para Feng e Hsieh (2009) a diversidade dos transportes pode promover a qualidade de vida, em função do impacto que representam no nível de satisfação dos usuários. A experiência demonstra que não dispomos de uma única solução para atingir a excelência e a satisfação das partes interessadas, entretanto há que se investir em medidas de moderação para a circulação de meios de transportes motorizados/particulares/individuais, e tornar mais atraentes e seguras as modalidades como deslocação a pé, de bicicleta, e transportes coletivos em geral. Os cidadãos devem dispor sempre de alternativas para aperfeiçoar suas deslocações por meio de ligações eficazes entre os diferentes meios de transportes. (Livro Verde, 2007, p.6).

Foram consideradas abordagens que contemplem visões defendidas por grupos distintos como de urbanistas, gestores, pesquisadores em mobilidade e turismo urbano, com o intuito de melhor entender *que forma as grandes cidades podem planejar o meio urbano no que tange à mobilidade, atendendo às demandas turísticas, facilitando a circulação dos visitantes, sem prejuízos à população local, com a gestão dos espaços de interesse coletivo e turísticos, de forma igualitária e acessível?*

Para tanto, foi utilizado como procedimento metodológico de investigação uma revisão sistemática da literatura, segundo orientações de *Cochrane Handbook* e *NHS/York* (Castro, 2001) que procurou reunir elementos que pudessem elucidar e fornecer subsídios para as discussões. A investigação foi realizada por meio da base de dados *Scopus*, onde os resultados mais relevantes foram analisados em duas linhas: sob o ponto de vista do planejamento urbano e da gestão da mobilidade, levando em consideração a acessibilidade em áreas turísticas e a circulação turística nos grandes centros com vistas ao acesso à informação que proporcione autonomia nos deslocamentos. Estas informações serão apresentadas e analisadas nas seções três e quatro respectivamente.

## **2 O POTENCIAL DO TURISMO EM ÁREAS URBANAS**

O turismo ganha destaque pelo fato de ser uma atividade essencialmente composta pela prestação de serviços, participando da receita das cidades como uma importante fonte de arrecadação, além de inserir na comunidade oportunidades de atividades econômicas mais justas, menos exaustivas e impactantes ao meio ambiente, integrando culturas e povos. O olhar sobre o turismo como alternativa propulsora para requalificação dos espaços urbanos vem se popularizando na gestão pública, e atraindo investimentos.

A requalificação dos espaços urbanos propicia, sob o ponto de vista de alguns autores, uma nova dinâmica de atividades econômicas, considerando uma melhor condição de convivência para a população, onde espaços mais harmônicos sejam oferecidos. O estímulo aos transportes ativos, por exemplo, com o objetivo de facilitar a circulação humana, acaba por proporcionar maior oportunidade de encontros e por consequência melhor usufruto do espaço. (Feng & Hsieh, 2009; Whitehead, Simmonds & Preston, 2006; Halseth & Meiklerjohn, 2009). Cabe às autoridades (planejadores, gestores públicos, equipes técnicas) proporcionar as condições ideais para uma melhor distribuição do espaço, onde o planejamento tenha foco na circulação

pela percepção do pedestre, impondo restrições e limites à circulação dos veículos particulares motorizados e de cargas.

A atividade turística pode ser considerada como um fenômeno complexo que mobiliza outros fenômenos sociais, culturais e econômicos da sociedade contemporânea. Conflitos cotidianos a serem gerenciados em grandes centros urbanos podem em algum momento refletir na atividade turística, revertendo todo esse quadro positivo potencial da atividade, deixando cicatrizes na história local. No que tange à circulação humana a importância de planejar cidades com vistas na diversificação modal, fortifica a intenção de ampliar a autonomia de escolha pela forma de deslocamento, e assim, facilitar o acesso aos destinos desejados tanto pela população local, visitantes e prestadores de serviços. Whitehead, Simmonds & Preston (2006) atentam sobre a melhoria da qualidade urbana e seus reflexos nas atividades econômicas, onde os espaços requalificados, a partir da percepção dos pedestres, indivíduos com restrição de mobilidade, idosos, gestantes, crianças, entre outros, favoreçam a circulação e facilitando o consumo de bens, serviços e paisagens.

Para Kim (2011), a expansão dos meios de transporte é importante para garantir a mobilidade e a acessibilidade de passageiros, mas a operação dos sistemas de transporte é tão importante quanto à expansão desses meios. No caso de Yeosu, na costa sul Coreia do Sul, por exemplo, a realização de um grande evento internacional, *EXPO 2012*, se apresenta como uma importante estratégia para a requalificação local, principalmente no que tange à mobilidade urbana. A cidade, localizada numa região portuária, possui população de aproximadamente 300.000 habitantes, e apresentava uma série de dificuldades estruturais que foram determinantes para a decisão de sediar um importante evento internacional, até então sem precedentes na localidade. A área para a realização do evento, que explora o tema sustentabilidade, abrange cerca de 250.000 m<sup>2</sup>, e espera receber aproximadamente 8 milhões de visitantes. O comitê internacional considerou que mega eventos como este, a exemplo dos grandes eventos internacionais esportivos, seriam decisivos na aglutinação de interesses e melhoria da estrutura local. A *EXPO 2012*, um projeto audacioso, é organizada acima de tudo com o interesse de que as novas instalações se transformem em bens permanentes para a cidade anfitriã. Neste caso, o legado deixado pelo evento qualifica sua realização, principalmente em relação ao sistema de gerenciamento dos transportes que foi considerado como um grande desafio e com o objetivo de ser o grande atrativo. Foram priorizadas alternativas que propiciem a baixa produção de carbono, em conjunto com um sistema de governança para a supervisão das medidas adotadas e o acompanhamento da progressão na construção da infraestrutura necessária, que três anos antes da sua realização começou a ser entregue e testada pela população. Dessa forma, ainda segundo Kim (2011) “o sucesso da *EXPO 2012* vai depender em boa parte dos transportes ambientalmente amigáveis e a garantia da total acessibilidade dos visitantes.”

Este não é um exemplo isolado a ser citado sobre a organização de grandes eventos como forma de melhorar o planejamento urbano das cidades. Iniciativas anteriores reforçam este potencial em grandes centros urbanos como, por exemplo, a requalificação dos espaços públicos de Barcelona na Espanha para receber os Jogos Olímpicos de 1992, o Projeto *Expo 98 em Lisboa - Portugal*, que oportunizou uma profunda transformação urbana, onde áreas abandonadas e marginalizadas da cidade foram recuperadas, ou ainda as conquistas e incertezas da infraestrutura para realização da primeira Copa do Mundo de Futebol em solo africano, como na África do Sul em 2010, além de considerar toda a expectativa gerada pelos eventos esportivos que acontecerão no Brasil em 2014 e 2016.

A gestão da mobilidade, atualmente, é vista na agenda das cidades como um dos principais indicadores de qualidade urbana. No que se refere à gestão da mobilidade turística a intenção é permitir que o visitante possua alternativas para escolha de diferentes formas de deslocação até o local desejado, e que as pessoas estejam cientes dessas alternativas por meio de sistemas de informações eficientes. Para a real transformação das cidades o planejamento urbano deve ser pautado num plano do espaço gerido, onde os investimentos sejam empregados com responsabilidade de forma a facilitar os padrões de deslocação das pessoas. Este plano deve ser composto por um pacote de medidas que permitam planejar o espaço no sentido de atender às expectativas de específicos grupos da sociedade, como por exemplo: trabalhadores, escolares, comerciantes, atletas, onde também se incluem os turistas, permitindo que os indivíduos sem distinção atinjam com facilidade e segurança aos seus destinos.

## **2.1 Impactos da atividade turística na gestão da mobilidade**

A gestão da mobilidade pode ser entendida como a forma de promover e organizar o transporte sustentável nas cidades, com o intuito de gerir e reduzir a procura pela utilização de veículos particulares automotivos, modificando o comportamento dos usuários, ofertando ambientes mais seguros e tranquilos, com estímulo às práticas menos impactantes de deslocamentos, tais como transporte ativo, transporte coletivo rodoviário, sobre trilhos, por cabos, marítimo, entre outros. Neste processo de gestão devem-se considerar medidas de informação e comunicação, além da organização de serviços e infraestruturas, e a interação entre os mais diferentes parceiros. Autores destacam a importância de se ter um planejamento mais eficiente, e a necessidade da gestão da mobilidade ser pensada visando atender as necessidades tanto dos turistas quanto da população local, de forma a facilitar a interação entre os povos, e a valorização do patrimônio cultural, natural e social (Kim, 2011; Ashworth & Page 2011; Albalade & Bel 2010; Walter & Scholz, 2007; Wilhelm & Posch, 2003).

Os turistas formam um grupo de usuários do transporte urbano, e devem ser considerados por suas exigências e rotinas próprias, pelos padrões e conduta adotados, e também pelas especificidades de suas necessidades e as conseqüentes demandas. Wilhelm & Posch (2003) explicam que a gestão da mobilidade compõe uma das principais diretivas da União Européia. Apresentam um projeto orientado pela gestão da mobilidade (*management mobility – MM*), como uma abordagem inovadora que em 13 países europeus busca direcionar seus esforços para promover sistemas de transporte sustentável, com base em informações, coordenação, motivação e complementação da infraestrutura dos transportes tradicionais. Neste projeto as ações são dirigidas a áreas temáticas e grupos alvo específicos, dentre eles o turismo. A orientação para a gestão da mobilidade apresenta-se como uma qualificação da oferta de serviços nas cidades, beneficiando a acessibilidade e promovendo verdadeiras mudanças de atitude. Podem iniciar temporariamente, mas demonstraram adquirir um caráter permanente ao longo de seu desenvolvimento. (Wilhelm & Posch, 2003)

Albalade & Bel (2010) afirmam que muitos estudiosos e planejadores apresentam cada vez mais interesse nas contribuições econômicas da atividade turística. Exemplificam que nas cidades européias com maior número de visitantes os governos locais têm promovido ativamente o transporte entendendo a dimensão do impacto da mobilidade no setor turístico. Já a expectativa dos turistas reflete a mobilidade como questão prioritária, considerada fundamental para garantir conforto e satisfação. Neste estudo os autores utilizaram um banco de dados internacional de cidades européias, a fim de verificar como os gestores e planejadores estruturaram as cidades atendendo a esta demanda adicional, principalmente nos

transportes públicos urbanos. Gimeno & Vila (2006) contribuem com a avaliação de cinco serviços de prestação de transportes em uma área de recepção turística intensa na Espanha, com o objetivo principal de conhecer as percepções dos usuários de serviços do transporte público. Os resultados apontaram para grandes esforços das prestadoras para que os serviços estejam adequados às necessidades dos usuários, no entanto, nem todas as empresas demonstraram a mesma dedicação para a satisfação do cliente. Conseqüentemente estas mesmas empresas foram as que apresentaram menor impacto de inovação em suas atividades.

A Europa, objeto de muitos estudos como exemplo de um importante destino turístico mundial, movimenta inúmeros visitantes todos os anos por suas vilas e cidades. As investigações apontam para uma grande preocupação com a gestão da mobilidade nas últimas décadas. O planejamento urbano com vistas à facilitação da circulação humana constitui um tema muito explorado pelos membros da União Européia por meio de discussões e publicações que fornecem subsídios teóricos e críticos para a requalificação dos espaços urbanos, propiciando experiências locais mais adequadas e harmônicas à população. (Livre Verde, 2007)

## **2.2 Circulação em áreas turísticas: acessibilidade e informação**

Presenciar a autonomia na circulação nas grandes cidades permite ao visitante desfrutar de todo o potencial local, explorando alternativas para usufruir as condições culturais, sociais e naturais de forma plena. Acredita-se que se o visitante chega a experimentar a condição autônoma de deslocamento, muito provavelmente esta comunidade local também disponha de boas condições para sua circulação. O planejamento de transportes nas áreas turísticas possibilita que a comunidade local utilize melhor os espaços públicos, vivenciando novas experimentações e integrando sua rotina aos pontos de interesse turístico na cidade, a partir do momento que experimenta e conhece o local, pode colaborar no sentido da preservação da história e o resgate para valorização do patrimônio. A comunidade local não pode ser vista no plano de mobilidade das grandes cidades apenas nos seus deslocamentos *casa – trabalho/escola - casa*, mas sim considerados em sua integralidade como indivíduos produtivos, com direito ao descanso e lazer, de forma facilitada, e livre, assim como o visitante.

Algumas das limitações encontradas tanto por visitantes quanto pela comunidade acontece pela ausência de cuidados dos planejadores e gestores públicos, que não investem igualitariamente em múltiplos modais, empenham grandes quantias de recursos públicos em obras que beneficiam apenas segmentos do trânsito, não participam as tomadas de decisões, estabelecem suas próprias prioridades de investimentos e ainda permitem que barreiras físicas, estruturais e informacionais estejam presentes na circulação das grandes cidades. A atenção da gestão pública deve ser explícita aos indivíduos nos cuidados com o preparo e manutenção dos pontos de acesso, calçadas, sinalizações, terminais e pontos de paradas, controle dos ruídos urbanos, acesso a infraestrutura básica de serviços, e comunicação facilitada aos mais diferentes públicos com restrição ou não de deslocamentos e/ou sentidos. Os projetos precisam ser pautados na ferramenta do desenho universal, enfatizando o conceito da ausência de barreiras para que se alcance satisfatoriamente aos destinos desejados, onde a acessibilidade pode ser descrita como o acesso integral ao destino: informações, deslocações, bom atendimento, e segurança.

Os usuários se baseiam em seu próprio comportamento e percepções para as tomadas de decisões quanto ao uso de um sistema de transporte no destino visitado. A necessidade de

entender quais são os aspectos relativos à qualidade, conforto e segurança, estabelecidos por esse público fornecem subsídios aos gestores, a fim de conduzirem a um padrão de atendimento, que proporcione uma melhoria na oferta de serviços de mobilidade. (Tiru *et al.*, 2010; Lew & McKercher, 2006; Gimeno & Vila, 2006; Szivas, Riley & Airey, 2003).

Lew e McKercher (2006) apresentam modelos que descrevem padrões de movimentos de turistas com base no transporte urbano e características dos próprios usuários. Os autores acreditam que “compreender o movimento dos turistas dentro de um destino tem aplicações práticas na gestão dos destinos, no desenvolvimento de produtos, na ofertas de serviços e na divulgação das atratividades.” (Lew e McKercher, 2006)

As transformações tecnológicas inserem, quase que diariamente, novos conceitos e ferramentas na rotina dos indivíduos, proporcionando grandes descobertas e subsídios informacionais. Assim como as tecnologias de monitoramento e posicionamento geográfico (GPS), muitos sistemas em redes vem sendo utilizados a fim de gerar dados e facilitar a criação e distribuição de informações fundamentais para o bom desenvolvimento dos serviços e produtos. Por serem caracterizados primordialmente pela prestação de serviços, os autores consideram que a organização das informações em rede constitui um dos grandes beneficiadores do setor turístico para melhor interação e atendimento das demandas. O uso de novas tecnologias permite, embora ainda não satisfatoriamente, a localização e distribuição da informação aos envolvidos na atividade. (Inkinen, 2010; Antikainen *et al.*, 2006)

Inkinen (2010) analisa as redes tecnológicas e sua contribuição na compreensão das demandas turísticas. Afirma que é necessário o interesse do setor público em parceria com o privado, para promover as condições ideais para o bom entendimento da movimentação turística. Segundo o autor as universidades desempenham papel fundamental no aprimoramento de ferramentas tecnológicas que estarão a serviço do processamento do conteúdo urbano. Aponta ainda que os resultados dessas iniciativas possam representar implicações para as estratégias de marketing e desenvolvimento de novos projetos nas cidades, além de melhor criar e distribuir os serviços de informações (Inkinen, 2010).

### 3 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

A revisão sistemática da literatura foi o procedimento metodológico adotado para realização desta investigação, com o intuito de identificar, selecionar e avaliar criticamente estudos científicos. A pesquisa foi feita em títulos, palavras-chave e resumos na base de dados *Scopus* no período compreendido entre abril e maio de 2011, e foram conduzidas em duas principais linhas de investigação (Figuras 1 e 2), primeiro partindo do *planejamento urbano nas cidades e os aspectos relativos às questões de mobilidade e acessibilidade diante da atividade turística*, e em seguida partindo da *concepção do turismo urbano com foco na informação como facilitadora da circulação turística*.

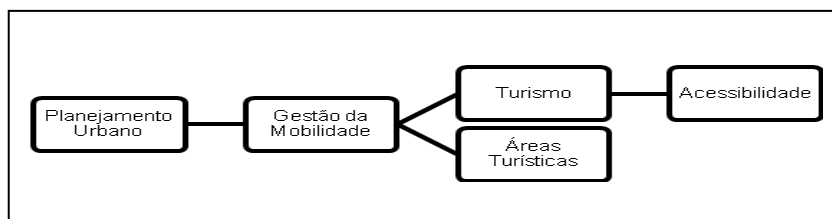


Figura 1 – Linha de pesquisa I. Elaboração do autor.

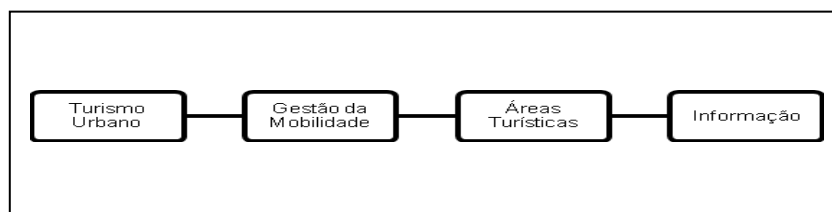


Figura 2 – Linha de pesquisa II. Elaboração do autor.

A busca principal da primeira linha de investigação foi feita com o termo *planejamento urbano (urban planning)*, com refinamento para *gestão da mobilidade (management mobility)* apresentando *1044 resultados*. A partir daí a condução da pesquisa foi feita de duas formas distintas: (a) *Turismo (tourism)* com refinamento para *acessibilidade (accessibility)* obtendo um total de 43 e 7 publicações respectivamente, e na sequência utilizando o termo (b) *áreas turísticas (tourist areas)* onde foram encontrados 18 resultados. Essa divisão a partir do primeiro refinamento se fez necessária na intenção de explorar perspectivas diferentes de publicações, conduzidas por pesquisadores de áreas distintas, e com percepções variadas. A segunda linha principal de investigação seguiu conduzida pela influência do turismo urbano na mobilidade dos grandes centros, especialmente quanto à disponibilidade da informação. A pesquisa iniciou com o termo *turismo urbano (urban tourism)* apresentando 1810 publicações, sendo refinado com o termo *gestão da mobilidade (management mobility)* obtendo como resultado 55 estudos. Em seguida foi utilizado o termo *áreas turísticas (tourist areas)* afunilando os resultados ao número de 32 artigos, especificando ainda com a palavra *informação (information)* obtendo finalmente 11 resultados.

Uma primeira análise foi feita por meio da leitura dos resumos visando entender a relação de cada artigo com o tema de pesquisa. Desta forma, de 36 publicações inicialmente consideradas mais relevantes, 22 artigos foram descartados. Estes estudos mais relevantes em cada linha de investigação receberam um segundo tratamento, mais completo e reflexivo por meio da leitura do texto completo.

Quatro principais linhas de pensamentos foram identificadas, compondo os principais eixos da fundamentação teórica. Estas informações foram organizadas conforme a área de investigação, a autoria, e o ano de publicação (quadro 1).

Subáreas de Investigação	Autores	Ano
Planejamento e gestão da mobilidade sustentável	Kim, K.S.	2011
	Ashworth, G.; Page S.P.	2011
	Albalade, D.; Bel, G.	2010
	Walter, A.I. ; Scholz, R.W.	2007
	Wilhelm, A.; Posch, K.-H.	2003
Requalificação do espaço urbano para o desenvolvimento econômico e social da comunidade local	Feng, C.-M.; Hsieh, C.-H.	2009
	Halseth, G.; Meiklejohn, C.	2009
	Whitehead, T.; Simmonds, D.;	2006
	Preston, J.	

	Tiru, M. <i>et al.</i>	2010
Comportamento e percepções da circulação turística	Lew, A.; McKercher, B.	2006
	Gimeno, C.; Vila, N.	2006
	Szivas, E.; Riley, M. / Airey, D.	2003
Sistemas de informações turísticas e as novas tecnologias de comunicação	Inkinen, T.	2010
	Antikainen, H. <i>et al.</i>	2006

Quadro 1 – Subáreas de investigação. Elaboração do autor.

O quadro 2 destaca as publicações que adotaram os estudos de caso como procedimento metodológico, este foi organizado por autor e ano de publicação, região foco da investigação e o objeto de estudo. Os estudos de caso são considerados por alguns autores como mais indicados para investigação de fenômenos quando há uma grande variedade de fatores e relacionamentos que podem ser diretamente observados em uma única ou poucas unidades de observação. Esta análise foi feita de forma a melhor apresentar como os projetos de gestão da mobilidade são desenvolvidos em distintas realidades. Gil (2002) descreve um estudo de caso como sendo um estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento.

<b>Autor(es), Ano</b>	<b>Região do Estudo</b>	<b>Objeto do Estudo</b>
Kim, 2011	Yeosu, Coreia do Sul	O planejamento e gestão da mobilidade em eventos turísticos de grande porte.
Albalade & Bel, 2010	Cidades Europeias	A relação entre o turismo e as demandas adicionais no sistema de transporte urbano público.
Inkinen, 2010	Helsinque, Finlândia	A tecnologia de rede sem fio e suas aplicações na distribuição da informação para circulação turística.
Halseth & Meiklejohn, 2009	Fouriesburg, África do Sul	A experiência de reestruturação econômica e social de pequenas cidades por meio do turismo.
Walter & Scholz, 2007	Gotemburgo, Suécia; Londres, Reino Unido; Milwaukee, Estados Unidos; Tóquio, Japão; Cidade do México, México	As condições críticas para o sucesso de projetos de planejamento de transporte urbano colaborativo.
Whitehead, Simmonds & Preston, 2006	Manchester, Inglaterra	As melhorias na qualidade do ambiente urbano com foco na circulação dos

		pedestres e os efeitos sobre as atividades econômicas locais.
Gimeno & Vila, 2006	Espanha	As percepções dos usuários dos diversos serviços de transportes públicos em área metropolitana de recepção turística.
Szivas & Riley & Airey, 2003	Reino Unido	As experiências em regiões urbana e rural quanto aos padrões de mobilidade e a orientação para a atividade profissional em mobilidade turística.

Quadro 2 – Estudos de caso. Elaboração do autor.

#### 4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os resultados encontrados nesta investigação demonstram que existe uma grande diversidade de publicações científicas relacionadas à pesquisa da mobilidade urbana nos grandes centros, mas ainda pouco aprofundadas no que diz respeito à circulação turística pela perspectiva dos pedestres e usuários do transporte ativo. Grande parte das publicações se concentra no turismo como propulsor de investimentos para os centros urbanos e a necessidade de gerenciar e estimular o uso do transporte público coletivo. O cruzamento dos termos principais de pesquisa foi realizado com vistas ao entendimento de como as grandes cidades podem gerir o acesso às áreas de interesse turístico de forma igualitária, reduzindo impactos e barreiras, oportunizando esclarecimento e disseminação adequada das informações.

Das quatro principais linhas de pensamentos identificadas destaca-se: na primeira a importância de se ter um planejamento mais eficiente voltado à atividade turística e a gestão da mobilidade, de forma a atender as necessidades tanto dos visitantes quanto da população local. (Kim, 2011; Ashworth & Page 2011; Albalade & Bel, 2010; Walter & Scholz, 2007; Wilhelm & Posch, 2003). Na segunda a retratação da diversificação modal, como forma de ampliar a autonomia e qualidade dos sistemas de transporte urbano, propiciando facilidade para se alcançar aos destinos desejados. Enfatiza a requalificação dos espaços urbanos como motivador de uma nova dinâmica de atividades econômicas, com foco na circulação das pessoas e estímulo às relações, com vistas a um maior uso e aproveitamento do espaço urbano. (Feng & Hsieh, 2009; Whitehead, Simmonds & Preston, 2006; Halseth & Meiklerjohn, 2009). Na terceira visão a compreensão do comportamento dos turistas e os fatores que influenciam na tomada de decisão quanto ao uso de um sistema de transporte no destino visitado. Qual é a percepção que o turista tem da qualidade, conforto e segurança que estes transportes oferecem. (Tiru *et al.*, 2010; Lew & McKercher, 2006; Gimeno & Vila, 2006; Szivas & Riley & Airey, 2003). E na quarta e última visão analisada, a abordagem da organização de informações em rede como um dos maiores beneficiadores das atividades turísticas, atendendo as necessidades para a melhor interação e atendimento das demandas. O uso de novas tecnologias permite, embora ainda não satisfatoriamente a localização, entendimento e melhor distribuição da informação. (Inkinen, 2010; Antikainen *et al.*, 2006).

Os estudos de caso foram analisados em separado por representarem uma parte maior dos artigos considerados mais relevantes. Muitos pesquisadores adotaram a observação de realidades específicas para a condução de seus estudos, grande parte deles realizadas no continente europeu. Considero ainda que bons conhecimentos de informação e comunicação possam levar a escolhas mais eficientes sobre modos de transporte e as rotas de deslocamento, facilitando e conduzindo a interação turística entre o visitante e o local explorado.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O turismo vem sendo abordado nos mais diferentes discursos e planos de gestão pública como o principal propulsor de projetos urbanos, movimentando muitas pessoas e elevadas quantias de dinheiro por todo o mundo. Sem um bom planejamento e sistema de gestão, a atividade turística pode representar pontos contrários aos benefícios pretendidos. Para o bom desempenho da atividade há que se garantir autonomia e liberdade nos deslocamentos, que propiciem ao visitante boas condições para explorar aos destinos desejados, sem barreiras físicas ou informacionais, sem representar impactos à rotina da população local.

O desenvolvimento do turismo nas grandes cidades atrai eventos esportivos, comerciais, culturais e acadêmicos, mobilizando parcerias e investimentos sem fronteiras. Muitas cidades, consideradas como grandes potenciais turísticos apresentam dificuldades quanto à gestão do patrimônio natural e cultural, e na satisfação ao atendimento às demandas turísticas, em face às ineficiências do gerenciamento dos sistemas de transportes locais, principalmente no que tange à garantia de facilidade e ausência de obstáculos na circulação humana. O planejamento e gestão da mobilidade devem promover primordialmente os meios de transportes coletivos, dos mais variados tipos, como por exemplo, os metros de superfície e trens, os transportes marítimos e fluviais, os funiculares e teleféricos, considerando todo seu potencial como atrativo turístico aos visitantes e apresentando a cidade por outro ponto de vista valorizando novas paisagens, além de incentivar os meios de locomoção à propulsão humana.

Neste contexto, deve-se investir numa requalificação dos espaços urbanos com foco na circulação de pedestres e ciclistas, proporcionando ambientes mais harmônicos e propícios aos encontros e relações humanas, bem como ao consumo de bens e serviços. Nas grandes cidades, se fazem necessários ainda restrições e controle do fluxo de automóveis particulares, com o objetivo de disciplinar e limitar seu uso e assim diminuir os impactos dos veículos motorizados nas cidades, criando um circuito de tráfego calmo, planejado e sustentável.

Muitos países, incluindo o Brasil apostam em sediar grandes eventos turísticos, no intuito de atrair investimentos para melhoria de infraestruturas urbanas. Os projetos relacionados à Copa do mundo de Futebol 2014 e às Olimpíadas no Rio de Janeiro 2016, por exemplo, foram considerados pela gestão pública como a possibilidade de grandes transformadores da realidade brasileira nesta década, principalmente em termos de mobilidade urbana e circulação. Infelizmente desvios e problemas de gestão já foram noticiados e registrados na literatura. Sendo assim, sugere-se para futuras investigações a verificação dos impactos da realização destes eventos na reestruturação da gestão da mobilidade no país e seus principais reflexos para os visitantes, além dos benefícios herdados pela população brasileira.

## REFERÊNCIAS:

- Albalade, D., & Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31(3), 425-433.
- Antikainen, H., Rusanen, J., Vartiainen, S., Myllyaho, M., Karvonen, J. T., Oivo, M., et al. (2006). Location-based services as a tool for developing tourism in marginal regions. *Nordia Geographical Publications* 35 (2), 39-50.
- Ashworth, G., & Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), 1-15.
- Castro AA. Revisão sistemática: análise e apresentação dos resultados. in: Castro AA. *Revisão sistemática com ou sem metanálise*. São Paulo: AAC; 2001. Disponível em URL: <http://www.metodologia.org>, acesso em 10/mai./ 2011.
- Feng, C. -, & Hsieh, C. -. (2009). Implications of transport diversity for quality of life. *Journal of Urban Planning and Development*, 135(1), 13-18.
- Gil, A. C. (2002). Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Ed. Atlas. 175p.
- Gimeno, C., & Vila, N. (2006). Competitive group analysis of public transport services. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 21(1), 13-29.
- Halseth, G., & Meiklejohn, C. (2009). Indicators of small town tourism development potential: The case of fouriesburg, South Africa. *Urban Forum*, 20(3), 293-317.
- Inkinen, T. (2010). Urban travel information and wireless technologies in Helsinki, finland. *Journal of Urban Technology*, 17(2), 57-75.
- Kim, K. S. (2011). Exploring transportation planning issues during the preparations for EXPO 2012 yeosu korea. *Habitat International*, 35(2), 286-294.
- Lew, A., & McKercher, B. (2006). Modeling tourist movements: A local destination analysis. *Annals of Tourism Research*, 33(2), 403-423.
- Szivas, E., Riley, M., & Airey, D. (2003). Labor mobility into tourism attraction and satisfaction. *Annals of Tourism Research*, 30(1), 64-76.
- Tiru, M., Saluveer, E., Ahas, R., & Aasa, A. (2010). The positium barometer: A web-based tool for monitoring the mobility of tourists. *Journal of Urban Technology*, 17(1), 71-89.
- União Européia. Livro verde: por uma nova cultura de mobilidade urbana. Bruxelas, 25 set. 2007. 24 p. Disponível em: <[http://europa.eu/documentation/official-docs/green-papers/index\\_pt.htm](http://europa.eu/documentation/official-docs/green-papers/index_pt.htm)>. Acesso em 20/mai./2011.
- Walter, A. I., & Scholz, R. W. (2007). Critical success conditions of collaborative methods: A comparative evaluation of transport planning projects. *Transportation*, 34(2), 195-212.
- Whitehead, T., Simmonds, D., & Preston, J. (2006). The effect of urban quality improvements on economic activity. *Journal of Environmental Management*, 80(1), 1-12.
- Wilhelm, A., & Posch, K. -. (2003). Mobility management strategies for the next decades: Findings and recommendations from largest European mobility management project. *Transportation Research Record*(1839), pp. 173-181.