



INSTITUTO FEDERAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE PERNAMBUCO
CAMPUS RECIFE
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE ADMINISTRAÇÃO, FORMAÇÃO E GESTÃO -
DAFG
TECNOLOGIA EM GESTÃO DE TURISMO

EDUARDA LÉA LACERDA MEDEIROS
POLLYANNA KARLA ANDRADE LIMA

**LINHA TURÍSTICA CIRCULAR DE ÔNIBUS: do aeroporto a hotéis e pontos
turísticos**

RECIFE
2020

EDUARDA LÉA LACERDA MEDEIROS
POLLYANNA KARLA ANDRADE LIMA

**LINHA TURÍSTICA CIRCULAR DE ÔNIBUS: do aeroporto a hotéis e pontos
turísticos**

Projeto de pesquisa/ Trabalho de conclusão
de curso de Tecnologia em Gestão de
Turismo do Instituto Federal de Ciência e
Tecnologia de Pernambuco, como requisito
para obtenção do título de Tecnólogo em
Gestão de Turismo

Orientador: Prof. Dr. Ph. D André Luís

RECIFE

2020

M488I

2020 Medeiros, Eduarda Léa Lacerda.

Linha turística circular de ônibus: do aeroporto a hotéis e pontos turísticos. / Eduarda Léa Lacerda Medeiros; Pollyanna Karla Andrade Lima. --- Recife: O autor, 2020.

64. il. Color.

TCC (Curso Superior de Tecnologia em Turismo) – Instituto Federal de Pernambuco, Departamento Acadêmico de Formação Geral - DAFG, 2020.

Inclui Referências.

Orientador: Prof. Dr. André Luís J. Silva.

1. Ônibus - Linhas. 2. Meios de Transporte. 3. Mobilidade. 4. Turismo. I. Título. II. Silva, André Luís J. (Orientador). III. Instituto Federal de Pernambuco.

CDD 333.784 (19ed.).

Catálogo na fonte

Biblioteca Amanda Tavares CRB4 1751

EDUARDA LÉA LACERDA MEDEIROS
POLLYANNA KARLA ANDRADE LIMA

**LINHA TURÍSTICA CIRCULAR DE ÔNIBUS: do aeroporto a hotéis e pontos
turísticos**

Trabalho aprovado na plataforma do Google meet em 22 de Outubro de 2020

Orientador: Prof. André Luis, Ph.D – IFPE

Examinador Interno: Profa. Sônia Amorim, Ms.C - IFPE

Examinador Externo: Profa. Luciana Andrea Arruda, Ms.C - UNIFG

RECIFE

2020

AGRADECIMENTOS

Eduarda

Agradeço primeiramente a mim, pela vontade, coragem e paciência de chegar até o fim desse ciclo. Foram dias de ansiedade, estresse, descrença, mas enfim cheguei aqui. Também devo agradecimento aos meus pais Assis e Roberta, por estarem ao meu lado no dia de fazer a prova de ingresso, no dia da inscrição e pelo incentivo nesse processo, assim como Camila e Flávia, por tudo que fazem e fizeram por mim na vida. Devo também agradecer a minha parceira Pollyanna, que sofreu junto comigo. Nós nos motivamos, nos cobramos e apoiamos uma a outra, até nos dias em que uma estava passando por problema pessoal. E, por fim mas não menos importante, agradeço ao professor André, que nos auxiliou e fez com que nosso projeto se formasse. Enfim, agradeço de coração a todos que contribuíram direta ou indiretamente nessa minha fase.

Pollyanna

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado força, sabedoria e discernimento durante todo o projeto e por me permitir concluir mais essa etapa na minha vida. Agradeço também aos meus pais José Marinho e Sueleide, a minha irmã Mariana Karla e a meu namorado Manoel Neto que estiveram comigo em todos os momentos, me apoiando, incentivando, ajudando e torcendo por mim. Devo agradecer também a minha parceira Eduarda que desde o começo da ideia do projeto até o final lutou comigo essa guerra e foi uma excelente amiga/parceira durante todo esse período. E, por fim, agradeço a André por ter aceitado ser nosso orientador, ter nos auxiliando de todas as maneiras possíveis e impossíveis e por ter aguentado todo esse processo até o final junto com a gente.

RESUMO

Este projeto consiste em uma alternativa de transporte na cidade do Recife, visando uma melhor mobilidade e experiência turística para àqueles que visitam a cidade, partindo do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre. O projeto também favorece pontos turísticos e de hospedagem aos quais se encontram no percurso determinado. Para estabelecer tudo isso, foram realizadas pesquisas teóricas e de campo, foi traçada toda a operacionalidade do projeto, sendo colocado todo o percurso, pontos de origem e destino, possíveis gastos, possíveis lucros, dentre outras questões. Assim, chegou-se a conclusão de que o projeto é uma alternativa rentável, traz benefício não somente para os turistas, mas também para todos os envolvidos e contribui para aprimoramento no que tange o turismo da região.

Palavras-chave: Turismo. Meio de Transporte. Mobilidade.

ABSTRACT

This project consists of a transportation alternative in the city of Recife, aiming at a better mobility and tourist experience for those who visit the city, departing from the Recife / Guararapes International Airport - Gilberto Freire. The project also favors tourist spots and accommodation to which they are on the determined route. To establish all of this, theoretical and field research were carried out, the entire operational nature of the project was traced, placing the entire route, points of origin and destination, possible expenses, possible profits, among other issues. Thus, it was concluded that the project is a profitable alternative; it benefits not only tourists but also everyone involved and contributes to the improvement of tourism in the region.

Key words: Tourism. Means of Transport. Mobility.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Modelo de definição transporte- turismo _____	31
Figura 2 - Vista do Aeroporto Internacional dos Guararapes _____	43
Figura 3 - Trajeto do Aeroporto sentido Piedade _____	37
Figura 4 - Trajeto de Piedade sentido Boa Viagem _____	37
Figura 5 - Trajeto do Pina sentido Av. Via Mangue _____	38
Figura 6 - Trajeto da R. D. João VI até o aeroporto _____	38
Figura 7 - Modelo de Ônibus _____	39
Figura 8 - Parada de ônibus no Aeroporto Internacional dos Guararapes _____	40
Figura 9 - Avenida Via Mangue. _____	40
Figura 10 - Avenida Boa Viagem. _____	41
Figura 11 - Sinalização Piedade _____	41
Figura 12 - Rua Dom João VI _____	42
Figura 13 - Avenida Barreto de Menezes _____	42

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Custo do projeto	43
Tabela 2 - Lucro do projeto	44

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Sexo _____	45
Gráfico 2 - Renda _____	45
Gráfico 3 - Idade _____	46
Gráfico 4 - Escolaridade _____	46
Gráfico 5 - Lugar de Origem _____	47
Gráfico 6 - Lugar de Destino _____	47

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
1.1	Justificativa.....	11
1.2	Objetivos.....	14
1.2.1	Objetivo Geral.....	14
1.2.2	Objetivos Específicos.....	14
1.3	Metodologia.....	14
2	REFERÊNCIAL TEÓRICO.....	16
2.1	Turismo.....	16
2.1.1	História do Turismo.....	17
2.1.2	História do Turismo no Brasil.....	21
2.1.3	História do Turismo em Recife.....	23
2.1.4	Segmentos do Turismo.....	24
2.1.5	Aplicação do Turismo em Pernambuco.....	26
2.2	A História do Transporte.....	27
2.2.1	O Surgimento do Transporte no Brasil.....	29
2.2.2	Meios de Transporte.....	31
2.2.3	Sistema Rodoviário.....	33
2.2.4	O Sistema Rodoviário no Brasil.....	34
2.2.5	O Sistema Rodoviário na Cidade do Recife.....	36
2.3	Pesquisa de Origem e Destino.....	40
2.3.1	Aplicação da Pesquisa de Origem e Destino.....	41
3	APRESENTAÇÃO DO PROJETO.....	43
3.1	Diagnóstico.....	43
3.2	Apresentação e Análise dos Resultados.....	44
3.3	Operacionalidade.....	48
3.4	Custos.....	54
3.5	Lucro.....	55
4	CONCLUSÃO.....	57
5	REFERÊNCIAS.....	58

1 INTRODUÇÃO

O presente projeto buscou oferecer uma alternativa que ofereça uma melhor mobilidade aos turistas da cidade do Recife, sendo pensada as possíveis dificuldades que esses podem encontrar na visita à cidade, como: problemas com o idioma (em relação aos estrangeiros), falta de conhecimento em relação a preços, pontos de perigo, linhas de ônibus, dentre outras questões.

Desta forma, elaboramos uma linha de ônibus, que parte do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre e faz conexão com os principais pontos de hospedagem da cidade, incluindo também alguns pontos turísticos. Assim, busca-se facilitar a locomoção e garantir uma melhor experiência turística às pessoas que se hospedam na cidade, sendo o aeroporto o ponto de origem e destino.

Desta forma, para a elaboração deste projeto, foram realizadas pesquisas qualitativas que exploram essa carência e, como suporte, foram executadas pesquisas de campo, em que foi possível o contato direto com turistas que se hospedam em Recife, para assim entender suas reais necessidades e, a partir disso, direcionar o projeto.

Então, com as entrevistas, foi possível determinar o trajeto a ser percorrido, tendo como determinante do percurso os locais apontados como mais frequentados para hospedagem na entrevista realizada. Nessa ótica, o projeto não só beneficia os visitantes da cidade, assim como redes de hotéis e pontos turísticos específicos.

1.1 Justificativa

Vimos com autores como Silva e Kemp (2008), Acerenza (2006) e Badaró (2018), citados no decorrer deste trabalho, que o ser humano, desde a pré-história, obteve a necessidade de locomoção, seja para encontrar alimentos ou abrigo. Com o tempo, locomover-se tornou mais do que uma simples questão de subsistência, mas com a Revolução Industrial e as grandes navegações, tornou-se também uma ferramenta facilitadora de sociabilização e comercialização entre os povos. Assim, foram surgindo os meios de transportes, com suas diversas feições, até chegar ao que temos hoje. Entretanto, a evolução desses meios de transportes é interminável.

Com a progressiva evolução tecnológica, eles vão sendo cada vez mais aprimorados e modernizados. Vemos também que, com a globalização tem-se uma consequente ressignificação de conceitos como espaço, tempo, fronteiras e relação entre os diferentes povos. O ambiente internacional torna-se cada vez mais competitivo e interligado, tornando os negócios cada vez mais competitivos e assim valorizando e priorizando os produtos e serviços que possuem características como: agilidade, qualidade, valor que garanta vantagem ao consumidor e praticidade.

Segundo Escriche (2010), quando se pretende alcançar a funcionalidade turística, o ordenamento de um território exige estratégias de aproveitamento de sinergias presentes no espaço, como a inter-relação que se institui entre os três: Turismo, Território e Transporte. Sendo assim, como o turismo requer uma base territorial, ou suporte físico dotado de recursos, serviços e infraestrutura, que permitam criar uma oferta atrativa para a demanda, este projeto foi pensado visando a melhoria da mobilidade do turista na cidade do Recife, para que eles cheguem a seus destinos mais rápido, recebam informações e um atendimento qualificado. Logo, o turismo da cidade será aprimorado, possibilitando assim que os seus turistas vivam experiências positivas e as suas estadas recebam uma maior qualidade, com mais conforto e segurança.

Alguns autores como Lickorish e Jenkins (2000), ressaltam essa ligação do transporte com a experiência vivida pelos turistas, reafirmando que o transporte também é fator de importância na atividade turística, refletindo na sua imagem e qualidade. “O transporte fornece o meio de se chegar ao destino ou, em determinadas circunstâncias, pode ser a própria experiência de turismo”. (LICKORISH e JENKINS, 2000, p.138). Araújo e Moreira (2014) colocam que os visitantes querem conhecer um lugar que os agrade, cuja população os recebam de forma agradável e os serviços de infraestrutura sejam de qualidade, raciocínio este que também inclui os transportes. Assim, os autores enfatizam sempre a importância da oferta de serviços de transporte com qualidade, lazer e informação. Alves e Cavalcante (2011) expõem a importância dos meios de transportes para o turismo, que são definidos pelos autores como:

Agente facilitador, com função básica e imprescindível de aproximação, nesse caso, do mercado produtor (a oferta) com o mercado consumidor (a demanda). Ele é responsável pela dispersão e distribuição desta demanda, deslocando os viajantes dos núcleos emissores para os receptores, ou vice-versa, gerando um verdadeiro

fluxo humano sobre o globo terrestre. Como fenômeno socioeconômico, o turismo não seria factível sem a contribuição de uma estrutura específica para o traslado, a qual compreende um complexo processo que, no final, resulta na viagem. (ALVES; CAVALCANTE, 2011, p.3).

A partir dessas análises, vemos a relevância do projeto para o aprimoramento do turismo na cidade do Recife, com o foco voltado para a qualidade do produto turístico. Como colocado no Índice de Competitividade do Turismo Nacional, pelo Ministério do Turismo (2015), em Recife encontram-se diversas dificuldades enfrentadas pelos turistas —principalmente estrangeiros— em relação à mobilidade. No índice alguns fatores de desafio são citados: péssima sinalização; congestionamento; sensação de insegurança; falta de acessibilidade; dentre outros pontos. Ainda de acordo com o Índice de Competitividade, em uma ótica nacional, a mobilidade em relação ao acesso rodoviário, deixa a desejar:

A maioria ainda não conta com linha regular de transporte turístico com roteiros pré-definidos para atender aos turistas. Um desafio que precisa ser trabalhado por boa parte dos destinos é em relação à mobilidade urbana: cerca de um terço dos destinos sofre com congestionamentos o ano todo, e parte deles na alta temporada. Além disso, de acordo com pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), as principais rodovias que dão acesso à maior parte dos destinos avaliados encontram-se em estado regular – a menor parte dos destinos conta com rodovias com boa avaliação (ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO NACIONAL, 2015, P.37).

Esses pontos de carência no que tange a mobilidade rodoviária, segundo Santos (2017), são fatores que fazem com que as pessoas optem por transportes particulares. Também vai citar os roubos nas cidades que compõem a Região Metropolitana do Recife (RMR), mostrando que, nas últimas estatísticas de 2015 divulgadas pela Secretaria de Defesa Social do estado de Pernambuco (SDS-PE), os índices só aumentam.

Sendo assim, como consequência do fator segurança e qualidade, os turistas optam por meios de transportes privados como Táxi, Uber e 99Pop. Esses transportes são bastante úteis, porém dependendo da distância são meios caros; não são transportes com foco no turismo, sendo assim, não estão preparados para receber o turista, especialmente se esse for estrangeiro; e no caso do Uber e 99Pop é necessário acesso à internet e o aplicativo de celular.

Logo, pensando em todos esses pontos citados acima, o projeto busca atender todas essas carências e demandas, com foco na otimização da experiência turística. Para isso, foram realizadas pesquisas referentes aos temas voltados para transporte e Turismo, que deram embasamento ao projeto. Com base nas pesquisas efetuadas chegamos à conclusão de que esta linha circular de ônibus é altamente relevante no sentido de que: oferece uma melhor qualidade de deslocamento, atende às demandas do consumidor, busca providenciar um atendimento de qualidade, fornece maior segurança e oferece uma alternativa mais acessível de locomoção.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

- Elaborar um projeto de criação de uma linha de ônibus, tendo como ponto de origem e destino o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, a fim atender às demandas dos turistas que se hospedam na RMR.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Realizar uma pesquisa de origem e destino junto aos turistas que chegam no Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre;
 - Delimitar a zona hoteleira que irá receber o fluxo da linha de ônibus;
 - Definir os pontos turísticos a serem beneficiados pelo trajeto da linha;
 - Realizar estudo de viabilidade rodoviária na área definida;
 - Definir o tipo de ônibus a ser utilizado;
 - Definir os parâmetros operacionais do projeto.

1.3 Metodologia

Como aponta Gil (2008), este trabalho consiste em um caráter exploratório, pois segundo o autor, nesse tipo de pesquisa são realizados levantamentos bibliográficos, entrevistas com pessoas que vivenciaram o problema em questão e análise de exemplos. No projeto foram realizados levantamentos bibliográficos,

documental, estudos de caso e foram realizadas entrevistas em campo, como forma de fundamentar a relevância do projeto.

Primeiro foram realizados os levantamentos bibliográficos e documental, que consistem em um apanhado geral sobre os principais trabalhos já realizados, revestidos de importância, por serem capazes de fornecer dados atuais e relevantes relacionados com o tema (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.158). Sendo assim, o projeto foi embasado a partir de fontes primária, pois os materiais coletados partiram de dados históricos, bibliográficos e estatísticos; informações, pesquisas e material cartográfico; arquivos oficiais e particulares; registros em geral; documentação pessoal (diários, memórias, autobiografias); correspondência pública ou privada etc. (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.159).

Em seguida, foi realizada a coleta de dados, na qual se inicia a aplicação dos instrumentos já elaborados e das técnicas selecionadas, para se efetuar a coleta dos dados previstos (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.165). Nesta etapa, usou-se questionários como instrumento de coleta de dados, em pesquisa de campo realizada no Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre. Assim, a partir do resultado referente ao perfil dos turistas e pontos de hospedagem frequentado por eles, obteve-se os dados necessários para a delimitação da rota na qual consiste o projeto. Essas entrevistas foram realizadas no período de 15 a 30 de Julho, nos turnos da manhã, tarde e noite. Nos questionários foram colocadas questões abertas e fechadas, com perguntas referentes ao sexo, idade, escolaridade, renda e lugar de origem e destino.

Depois, após toda coleta de dados, partiu-se para a elaboração dos dados que, segundo Lakos e Marconi (2003), é o momento em que é feita a seleção, codificação e tabulação das informações coletadas. Nessa parte, os dados obtidos foram analisados de forma minuciosa, classificados em renda, idade, sexo, escolaridade e locais de origem e destino e submetidos a uma tabulação. Com isso, permitiu-se com que encontrássemos o perfil e necessidade dos turistas da cidade. Com todos esses dados coletados, foi feita a interpretação dos resultados, unindo-os com o que já havia sido pesquisado na parte teórica e, assim, pôde-se determinar toda a parte operacional do projeto, como: a rota, custos, lucros, hotéis e pontos turísticos inclusos na rota e valor cobrado ao consumidor.

2 REFERÊNCIAL TEÓRICO

2.1 Turismo

Como aponta Badaró (2018) e Acerenza (2006), o Turismo como uma atividade organizada surge com Thomas Cook. Marcava-se então o início do Turismo Moderno, com a expansão de negócios voltados para o turismo, aumentando as viagens de longa distância, assim como as ofertas da mesma, também devido à evolução dos transportes, que facilitaram as locomoções.

Segundo a Organização Mundial do Turismo – OMT (2001) a prática do turismo são as atividades que as pessoas realizam em suas viagens e estadas, em lugares diferentes ao seu habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras. Desta forma, é uma atividade bastante rentável, pois movimenta recursos públicos e privados, como coloca Roberto Boullon:

A sua existência deve-se a um movimento espontâneo pelo qual a iniciativa privada, em primeiro lugar, e o poder público, depois, resolviam as necessidades dos viajantes, incorporando um número crescente de serviços destinados a aumentar o conforto do turista e a multiplicar as suas oportunidades divertidas. Assim, em torno do turismo tem vindo a formar um padrão de relações que caracterizam o seu funcionamento. Essas relações formam um sistema. (BOULLON, 2006, p. 31).

Como consequência disso, o Turismo gera emprego e renda, em arrecadação fiscal e contas externas. Assim, em uma perspectiva econômica, o Turismo é visto como um produto e, como qualquer outro produto no comércio, deve satisfazer uma demanda, ofertando serviço, experiência e infraestrutura de melhor qualidade para satisfazer o seu consumidor (turista), que se torna cada vez mais exigente. Nesse contexto, pode-se dizer que o Turismo não é autossuficiente, pelo contrário, depende da cooperação e articulação de estruturas privadas (Iniciativas privadas), sociais (Sociedade civil) e públicas (Estado), orientadas para melhorar a rentabilidade e a atratividade do destino turístico (VIGNATI, 2008, P.15).

O Estado é responsável pela política, legislação e planejamento da atividade turística, seja em âmbito federal, estadual ou municipal. À sociedade civil cabe a colaboração na política do turismo e receptividade para com os turistas. E a setor

privado é responsável pela dinamização econômica e comercial do destino turístico. (VIGNATI, 2008, P.16).

Vignati (2008) vai dizer que então que, para que a atividade turística seja bem-sucedida, é necessária toda uma ampla infraestrutura que suporte toda demanda de um turista, que se torna cada vez mais exigente, dependendo também da receptividade, limpeza, segurança, qualidade dos serviços públicos e a conservação do meio ambiente e da cultura em geral:

Turismo compreende um sistema de serviços com finalidade única e exclusiva de planejamento, promoção e excursão de viagem. Mas é preciso que se tenha infraestrutura adequada para atender ao desejo e/ou necessidade da pessoa que adquiriu o serviço, a saber: a recepção, hospedagem, consumo e atendimento às pessoas e/ou grupos oriundos de suas localidades residenciais. (SANTOS, 2010, P.12).

É criado assim o Sistema de Turismo (Sistur), que analisa a atividade de forma estrutural, definindo o setor como sendo dependente de aspectos culturais, ecológicos, econômicos e sociais. Esses, quando levados em conta de forma balanceada, são responsáveis pelo o sucesso da atividade turística em seu destino.

Desta forma, o Turismo é entendido como “Turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento temporário e voluntário de um ou mais indivíduos que, por uma complexidade de fatores que envolvem a motivação humana, saem de seu local de residência habitual para outro, no qual não exerçam atividades lucrativas ou remuneradas, gerando múltiplas inter-relações de importância cultural, socioeconômica e ecológica entre os núcleos emissores e receptores”. (MOTA, 2001, p. 43).

2.1.1 História do Turismo

Como vamos ver no decorrer desse trabalho, as atividades voltadas para o turismo, assim como o seu conceito em si, são resultados de um processo histórico, que evoluiu na medida em que as pessoas passaram a ter cada vez mais a necessidade de se locomoverem por motivos diversos, realizando viagens de longa duração e distância.

Abaixo, vemos que a necessidade de viajar sempre existiu e, essas viagens realizadas mesmo na antiguidade, serão fundamentais para o que mais tarde seria o

Turismo. Nos diferentes períodos como a pré-história, a idade média, o renascimento, a Revolução Industrial e a Segunda Guerra Mundial, pode-se perceber o desenvolvimento em relação à atividade turística, até chegar ao século XXI, cuja atividade ganha conceito e forma estruturada e sistematizada, entendida como fenômeno de grande importância, no qual discutiremos mais adiante.

Silva e Kemp (2008) colocam que é nas civilizações clássicas, como Grécia e Roma, que as viagens foram tomando relevância. Na Grécia, os gregos davam ao tempo livre um sentido de honra, cujo tempo dedicavam à cultura, esportes, religião e diversão. Já o trabalho era visto como algo negativo, deixado aos escravos. Nesse contexto, esse povo realizava bastantes viagens, seja por cunho religioso, cultural, etc. Os romanos por sua vez, a partir de conquistas militares, entram em contato com diversos povos, inclusive os gregos, fazendo assim com que eles fossem influenciados pelos mesmos.

Os romanos, por exemplo, exerceram um papel fundamental nas viagens, pois com frequência usavam-na como meio de lazer, prazer, comércio e descobertas realizadas apenas por uma parte da sociedade: os homens livres, aliás, é bom que se ressalte que muitas estradas foram construídas pelo Império Romano, possibilitando e determinando que seus cidadãos viajassem entre o século II a.C. e o século II d.C. De Roma saíam contingentes importantes para o mar, para o campo, as águas termais, os templos e as festividades. (BARRETO, 2001, s.p.).

Acerenza (2006) fala que na idade média as viagens diminuem como resultado do fim do império romano, que deixa uma enorme recessão econômica, conflitos e destruição, que tornam as viagens perigosas. Entretanto, como consequência, as viagens começam a ser realizadas em grupos, em especial pelos peregrinos, como forma de maior segurança. É destacado nesse período o aumento das peregrinações para Jerusalém, Terra Santa em Veneza e Caminho de Santiago, que surgem com a expansão do cristianismo e são apontadas como as primeiras viagens em massa, embora ainda não fosse uma atividade turística organizada, como vai acontecer com Thomas Cook mais adiante na idade moderna.

[...] foram migrações coletivas originais, pois não eram provocadas nem pelo medo (da fome ou de invasores), nem pelo lucro; elas só esperavam uma recompensa no além, desde que consiga atingir o objetivo que é um lugar sagrado [...] para o peregrino que chegou ao lugar sagrado, o passado se torna presente: ele revive a

Crucificação, a Hégira, tal milagre do santo. A dificuldade da caminhada tem, por si, um valor redentor. (BOYER, 2003, p.70).

Ignarra (2003) vai destacar que as viagens se tornaram mais seguras no século XI, surgindo novas vias terrestres que serviam para o transporte de pessoas e mercadorias. Lichorish e Lenkins (2000) vão relatar que o período conhecido como Renascimento (meados do século XIV e o fim do século XVI) é quando se desenvolve as grandes expedições marítimas, com cunhos mercantilistas e expansionistas. Neste contexto, permitia-se assim que as pessoas trocassem experiências, culturas, etc. Ainda nesse período, surge o costume da elite inglesa enviar seus filhos para praticarem intercâmbio, conhecido como "Grand Tour".

No século XVI, jovens da nobreza e da classe média inglesa eram recomendados viajar para o continente para complementar seu conhecimento e ganhar experiência pessoal. Viagem através destes motivos estavam se tornando normais e, em seu tempo, eles tinham uma duração perto de três anos, e é por isso que na segunda metade do século XVII, especificamente em 1670, a data mais antiga em que poderia verificar o uso do termo, eles já estavam identificados com o nome de grand tour. (ACERENZA, 2006, p.70).

Barreto (2001) vai falar sobre a melhora nos transportes, a partir do século XVII. Neste século surgem as primeiras linhas regulares de diligências. Do século XIX até a Segunda Guerra Mundial, com a Revolução Industrial, a classe média (a burguesia) ascende na sociedade. Foi um período marcado por diversas e intensas transformações na economia, política e na sociedade. Como consequência do processo de industrialização e modernização, surgiam invenções que contribuíram para o avanço do Turismo, como as ferrovias e o vapor na navegação, permitindo que a locomoção fosse realizada de forma mais rápida. Ainda nesse século, figuras como Thomas Cook, contribuíram para a formação do turismo como uma atividade organizada e lucrativa.

Cook fez várias contribuições que contribuíram para o desenvolvimento do turismo; o maior deles foi a introdução do conceito de "excursão organizada", que permitiu grande parte da população tinha acesso a viagens de férias. A inovação introduzida por Cook teve uma aceitação rápida, e já em 1851 os trens das empresas inglesas London e North Western chegaram para transportar 774910 pessoas em viagens de excursão de e para Londres. (ACERENZA, 2006, P. 76).

Como aponta Badaró (2018), ele criou as agências de viagem e criou a primeira viagem coletiva organizada, que levou 578 pessoas em um trem que partia

de Leicester à Loughborough, para um congresso contra o alcoolismo. A partir disto, Cook começou a trabalhar como agente de viagens, e o seu trabalho tornou-se importante, visto que seu produto era um pacote único de viagem. Com isso, em 1867, Cook criou o voucher hoteleiro no qual veio a ser obrigatório para todos os que trabalhavam como operadores e agentes de viagem e turismo. É nessa “época surge o conceito formal de turista, deixando, destarte, de ser apenas um neologismo. Diversos clubes são formados, diversos livros são lançados e surgem novos focos para o turismo, como os Estados Unidos e também a América do Sul”. (BADARÓ, 2018, s.p.).

Posteriormente, com a Primeira Guerra Mundial e a Segunda Guerra Mundial, as atividades turísticas foram suspensas, com efeito de paralisação. Entretanto, com a fabricação de automóveis, intensificados após esse período com a produção em massa advinda do chamado “fordismo” de Henry Ford, mais uma vez é facilitado o meio de locomoção e, conseqüentemente, o Turismo. Isto pode ser visto por Badaró:

Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, a internacionalização da economia ocidental através dos investimentos feitos pelos Estados Unidos visando a reconstrução da Europa (plano Marshall e outros), bem como a adoção do fordismo como sistema de produção, trouxeram à tona os mercados de consumo de massa globais, incrementando, pois, diversas atividades internacionais, entre elas o turismo (BADARÓ, 2018, s.p.).

Como mostra Badaró (2018), nesse período, considerado como o “boom” do setor, evoluíam-se as condições laborais, com redução de jornada de trabalho, horas pagas, etc. Ademais surgem novas técnicas comerciais e de marketing, utilizadas pelas agências de viagem, surgindo assim o conceito de produto turístico, como vai colocar Acerenza (2006). Badaró (2018) vai ainda falar que, desde então, o setor turístico se desenvolveu de diversas maneiras. Seja pela aviação, seja pelo estabelecimento da OMT (Organização Mundial do Turismo), etc. Ele aponta que o número de agências de viagens aumentou em detrimento do crescimento das companhias aéreas e, como consequência, as receitas do turismo internacional começaram a crescer a cada ano, entre a década de 60-90 e, com isso, o turismo passou a representar cerca de 8% das exportações mundiais e 180 milhões de empregos.

A partir disso, percebe-se então que o transporte sempre foi um fator fundamental para o fomento da atividade turística, assim como sua acessibilidade,

que deixou de ser exclusiva de um grupo pequeno e seletivo e, aos poucos, englobou uma massa maior de indivíduos, que fazem parte da classe média.

1.1.2 História do Turismo no Brasil

“No Brasil, o ato de viajar é intensificado com a vinda da Família Real e pela abertura dos portos às nações amigas em 1808, quando uma maior quantidade de viajantes estrangeiros passa a visitar as terras brasileiras com intuito comercial, trazendo a influência de alguns costumes europeus e impulsionando enormemente as atividades ligadas ao comércio de importação e exportação.” (MACHADO, 2010, P.25). Assim, aumentou-se o fluxo de estrangeiros devido às transações comerciais e, como consequência, permitiu um maior intercâmbio cultural naquela época.

Nesse período, como a monarquia portuguesa havia se instalado no país, vários foram os esforços para modernizar o Rio de Janeiro, que foi o local de sede da coroa. “O Príncipe Regente, interessado em dar à sede monárquica feições mais civilizadas, mandou construir pontes, instalar um abastecimento de água, reparar calçamentos, colocar iluminação, abrir novas estradas. Os estabelecimentos comerciais se multiplicaram de maneira considerável, todos lotados de mercadorias importadas de várias origens” (MACHADO, 2010, P.25).

O setor de transportes ainda deixava a desejar. As estradas da época eram péssimas, haviam poucos transportes e ainda eram puxados por animais. “Somente a partir do II Reinado é que começou a haver uma significativa melhora nos transportes. Dom Pedro II incentivou a navegação a vapor no Brasil. No início da década de 1850, os estaleiros de Mauá, localizados em Niterói, construíram embarcações que navegaram em nosso litoral, na Bacia Amazônica e na do Prata. Nessa última, transportavam pessoas e mercadorias” (MACHADO, 2010, P.26).

O Turismo ao qual conhecemos hoje se estabeleceu no Brasil no século XX. O país, diferente de como era na Europa, não possuía um Turismo de cunho educativo ou de aventura, mas sim de lazer. Segundo Brum (1999), no início da década de 1970 o Brasil vivia o chamado “milagre econômico brasileiro”, pois foi quando a economia do país teve um crescimento acelerado, com taxas médias anuais superiores a 10% e inflação com índices relativamente baixos, com média anual inferior a 20%. Devido a esse cenário de otimismo econômico, como coloca Muller et al (2011), o país começa a receber vários investimentos nos setores

voltados para o turismo. Assim, as atividades turísticas contribuíram muito para o fomento econômico do país. Como consequência, a EMBRATUR (Empresa Brasileira de Turismo, criada pelo Decreto-Lei 55 de 18 de novembro de 1966) investiu fortemente no marketing da imagem do país no exterior, voltado para a natureza, a mulher brasileira e o futebol. A EMBRATUR foi criada com o objetivo de:

Objetivo explícito de coordenar o desenvolvimento do turismo brasileiro. E, implícito de refazer a imagem do Brasil no exterior, assim, nada melhor que uma entidade através da qual se divulgassem as belezas naturais de um país exótico, pró-americano [...] (SANTOS FILHO, 2005, p.1).

Como aponta Marroquim (2015), no governo de Getúlio Vargas foi criado, em 1939, o chamado DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda), ligado diretamente ao governo e utilizado como ferramenta de imprensa e propaganda no território nacional. Para um melhor direcionamento das demandas, o departamento era dividido em: divulgação; radiodifusão; cinema e teatro; imprensa; serviços auxiliares e turismo. Seus serviços preocupavam-se com a fiscalização e promoção da atividade turística, tanto no âmbito interno quanto externo:

O Regimento interno do DIP previa que esta divisão deveria, “organizar planos de propaganda no exterior e executá-los, organizar fichários e cadastro de informações turísticas, corresponder-se com outras organizações no plano internacional”. E ainda, “deveria dividir o Brasil em zonas turísticas, mantendo correspondências com delegações estaduais que fossem criadas; (...) fiscalizar e controlar as organizações de turismo nacionais, estaduais e locais”⁴⁸. Possuía um serviço de distribuição de fotografias para fins de propaganda, que servia de fonte para diversas publicações sobre o Brasil. Também editava folhetos em diversas línguas, e revistas como a *Travel in Brazil* e *Brasil Novo* (MARROQUIM, 2015, p. 38).

Solha (2002) diz que, a partir de 1950, surgiram instituições e órgãos normativos e executivos voltados ao Turismo, tudo para melhor desenvolver a atividade. Surgem então órgãos municipais do Turismo, a COMBRATUR (Comissão Brasileira de Turismo, instituída no governo de Juscelino Kubitschek, em 1958), a EMBRATUR (1966) e a CNTUR (Conselho Nacional de Turismo). Surgem também a FUNGETUR (Fundo Geral de Turismo) e Fiset (Fundo de Investimentos Setoriais), como forma de incentivo fiscal através na construção, que ampliaram as redes hoteleiras, assim como a construção de hotéis de luxo.

Solha (2002) informa que o desenvolvimento turístico do país, de 1950 a 1969, se deu devido a fatores como a melhoria nos equipamentos e no sistema de transportes; ampliação dos sistemas de comunicação; urbanização e crescimento das cidades; e o crescimento de uma classe média propensa a viajar. Isto tudo foi incentivado em prol do turismo, este que também foi influenciado pela Ditadura Militar que, por exemplo, criou a EMBRATUR como forma de “maquiar” a situação política interna do país e mostrar um Brasil festivo e alegre, para assim atrair turistas estrangeiros.

Assim, segundo Muller et all (2011), o Turismo passa a ser visto como uma atividade séria e profissional. Surge no país a necessidade de qualificar a mão-de-obra voltada ao ramo e, como consequência, tem-se um incentivo na educação, com Congressos e cursos voltado à área. O país criou os primeiros cursos superiores em Turismo, sendo a Faculdade de Turismo do Morumbi (atual Universidade Anhembi Morumbi de São Paulo) a pioneira.

2.1.3 História do Turismo em Recife

Marroquim (2011) fala sobre a história da atividade turística em Recife ser uma lacuna, mas que em meados da década de 30 pode-se perceber uma cobrança a respeito do desenvolvimento turístico da região.

Marroquim (2015) diz que, em 1935 foi publicado pela Prefeitura Municipal o Guia da Cidade do Recife, em inglês, português e francês. O guia foi enviado para diversos países e teve bastante procura. Devido a essa repercussão positiva, o prefeito passou a incentivar o desenvolvimento do turismo. Em 1935, com a chegada de um representante da Wagon Lits —empresa de gerenciamento de viagens com sede em Nova York— surgiram demandas como a criação de um hotel, que já estava em andamento com a criação do Grande Hotel. Desta forma, Marroquim (2011) afirma que se necessitava ainda mais que a atividade turística fosse impulsionada na cidade, surgindo assim, concomitantemente, algumas instituições de cunho privado como o Automóvel-Clube (1935), Touring Club do Brasil (1938) e o Rotary Club, que promovia excursões pela cidade.

Então, segundo Marcelo (2011), foi criada a DEPT (Diretoria de Estatística e Propaganda de Turismo) em 1939. A diretoria era pertencente à Prefeitura do Recife, mas possuía dimensão estadual. Ela “tinha como finalidade desenvolver

atividades no âmbito da estatística (a instituição era comporta por estatísticos em sua maioria) e promover a atividade turística, sendo, no entanto, a ferramenta principal para tal intuito a propaganda” (MARROQUIM, 2011, P.3).

Marroquim (2011) relata que no dia 24 de julho de 1939, portava em Recife o navio holandês Rotterdam, à serviço das organizações Wagon Lits, com 790 turistas, que passavam na cidade em um intervalo de quatro horas, em sua viagem pela América do Sul. Tudo havia sido preparado para a chegada do cruzeiro, que seria recebido pelo prefeito Novaes Filho. Entretanto, como os turistas estavam apenas de passagem, era difícil a elaboração de um projeto voltado à vivência na cidade. Assim, o governo cria um plano para que os navios, assim como seus turistas, desejassem uma estada na cidade, com o intuito de gerar renda para a população, para a cidade e para o Estado.

...dificuldade maior desses cruzeiros é que a sua demora é sempre insignificante. As grandes companhias não têm nenhum interesse em retardar os seus navios em portos como o do Recife que não são fim de escala e com os quais, às vezes, não se fazem outras transações comerciais. (...) O próprio Rotterdam, em cruzeiro Turístico, somente esteve no porto, por um espaço de seis horas, não podendo haver grandes vantagens para o turismo na cidade e no Estado, se esses navios continuam a ter no nosso porto uma pequena demora. Os turistas limitam-se a receber favores oficiais, mas, não se integram na vida da cidade, não fazem despesas, não vão a pontos de interesse no interior, não ocupam hotéis, etc (BARROS, 1942, p.243).

Esse acontecimento foi fundamental para que o Estado se voltasse para o desenvolvimento do Turismo em Recife, assim como uma forte propaganda do mesmo. Percebe-se então uma relação entre o meio de transporte com a evolução do turismo na cidade do Recife. Com a vinda do cruzeiro, outros setores também foram impactados e impulsionados em prol desse evento específico.

2.1 4 Segmentos do Turismo

A segmentação do turismo é uma “forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. Os segmentos turísticos podem ser estabelecidos a partir dos elementos de identidade da oferta e também das características e variáveis” (CAMPOS, 2010, P.31).

Segundo Campos (2010), a segmentação serve como uma ferramenta de marketing, utilizada como forma de atrair turistas para um destino específico e,

assim, gerar renda local. Essa ferramenta é bastante utilizada por agências de viagens, que divulgam os atrativos de forma segmentada, ou seja, direciona cada tipo de turismo (sol e praia, cultural, religioso, etc.) a grupos e perfis específicos. “Com a variação da oferta e da demanda, a localidade pode passar a receber os turistas em épocas diferentes, evitando a sazonalidade, muito comum nas localidades turísticas” (CAMPOS, 2010, p.31).

“Segmento, do ponto de vista da demanda, é um grupo de clientes atuais e potenciais que compartilham as mesmas características, necessidades, comportamento de compra ou padrões de consumo. (Ministério do Turismo, 2010, P.61).

No Brasil, por meio das atividades desenvolvidas pelo Ministério do Turismo e da EMBRATUR, utiliza-se essa ferramenta para divulgar o Brasil no exterior, assim como para formatar roteiros específicos que caracterizam determinada região como forte no tipo de turismo escolhido (CAMPOS, 2010, p. 32).

Algumas das modalidades de turismo e, também, uma das principais em Recife são: (I) Turismo de Sol e Praia, (II) Turismo Cultural, (III) Turismo Religioso, (IV) Turismo de Negócio e (V) Turismo de Eventos. Sendo assim, será explanado mais concisamente sobre esses segmentos:

I. Turismo de Sol e Praia:

Turismo de Sol e Praia constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor. (Ministério do Turismo, 2010, p.14)

II. Turismo Cultural:

Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura. (Ministério do Turismo, 2010, p.15)

III. Turismo Religioso:

O turismo religioso tem a fé como principal motivador dos turistas, mas também pode ter cunho cultural, no qual o turista viaja para conhecer outras manifestações religiosas. Desta forma, o “turismo religioso é aquele empreendido por pessoas que se deslocam por motivações religiosas e/ou para participarem em eventos de caráter religioso. Compreende romarias, peregrinações e visitações a espaços, festas, espetáculos e atividades religiosas” (DIAS, 2003, p.17).

III. Turismo de Negócios e eventos:

Turismo de Negócios & Eventos compreende o conjunto de atividades turísticas decorrentes dos encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social (Ministério do Turismo 2010, p.15).

2.1.5 Aplicação do Turismo em Pernambuco

No Plano Estratégico de Turismo de Pernambuco (2008), o estado é caracterizado por ter uma imagem consolidada, com o público nacional e internacional, sendo colocado como um dos três principais estados do Nordeste brasileiro no que tange a receptividade, ficando atrás da Bahia e Ceará.

Ainda segundo o Plano Estratégico, é destacado que a principal modalidade do turismo na região é o de massa, sendo os principais atrativos os mais visitados, em um tempo curto. Assim, o perfil do turista é apontado como de classe média, que visitam a região a partir da compra de pacotes de viagens, portanto mantendo uma estada de entre cinco a sete dias. Nesta ótica, provoca-se uma superlotação nos pontos em que se encontram os atrativos turísticos, sendo um ponto negativo no que diz respeito ao turismo de Pernambuco. Esse tipo de turismo de massa impacta na qualidade da experiência e vivência dos turistas, que passam maior parte do tempo em grandes hotéis e com atrativos acessíveis e entre eles (em grupo), inibindo a interação com os cidadãos locais.

Os principais pontos visitados, segundo o Plano Estratégico são: Porto de Galinhas, Recife, Olinda e Fernando de Noronha. Sendo Recife e Olinda tratadas conjuntamente, como um destino único. A área litorânea, principalmente a que se encontra próxima à capital do estado (Recife) —em especial o Litoral Sul— é a mais frequentada, sendo o interior pouco explorado, com exceção de Caruaru em épocas de São João.

O Plano Estratégico destaca Porto de Galinhas como o principal destino de Sol e Mar, com ênfase em suas piscinas naturais e resorts. Recife e Olinda são voltadas para o turismo cultural e de negócios. Em adição, é destacado que em Recife cresce o turismo de eventos, sendo um grande potencial. Fernando de Noronha também se destaca como turismo de Sol e Mar, sendo o destino mais

paradisíaco do Brasil. E Caruaru, como foi dito anteriormente, se limita ao São João e também à recepção de turistas de negócio.

Em suma, o Plano Estratégico diz que a época de maior fluxo de turistas é em alta estação, em que se encontram as férias escolares, durante o verão. Ou seja, de dezembro a fevereiro. Nesses períodos tem-se uma superlotação nos empreendimentos, e um efeito inverso na sazonalidade, sendo visto como ponto negativo. Outros problemas também colocados sobre Pernambuco fazem referência à infraestrutura básica precária, com problemas como saneamento e poluição; e problemas ambientais, como o aumento do nível do mar e presença de tubarões.

2.2 A História do Transporte

Como vamos ver adiante, os meios de transporte surgiram com a necessidade de locomoção e os avanços tecnológicos, passando por vários momentos na história. Desde a pré-história, cuja domesticação de animais foi substituída pela busca de alimentos, realizada a pé pelos nômades. Em seguida, descobriu-se a água como forma viável de realizar viagens com a construção de transportes marítimos.

A descoberta da roda é um ponto fundamental na invenção do transporte terrestre, substituindo o transporte a cavalo e tornando o meio sendo essa uma peça de relevante importância. Deste modo, pode-se observar que a roda ganha destaque como algo que serve como divisor de águas:

Existem diversas teorias acerca do surgimento da roda, mas nenhum achado arqueológico provou sua origem pré-histórica. Pode-se supor que está tenha existido antes do período histórico, talvez antes do domínio das técnicas metalúrgicas pelo homem, ou durante esta fase. Os primitivos instrumentos de pedra ou metal poderiam ter sido utilizados para se lavar ou talhar as primeiras rodas. Os primeiros testemunhos de seu aparecimento, contudo, ligam sua origem a civilização suméria, aproximadamente e, (3000 a. C.) (BORGES, 2014, p. 3).

No período da antiguidade com o surgimento das primeiras civilizações humanas e as construções dos seus impérios, formando assim Estados cada vez maiores, tornou-se necessário o desenvolvimento dos transportes terrestres através da roda e o surgimento dos carros que prevalecem até os dias de hoje (RONÁ, 2002).

Durante esse período, é possível destacar a utilidade atribuída à roda que tinha sua utilidade destacada especialmente em locais planos e coberto de plantas rasteiras, sendo um instrumento facilitador no transporte de pesos e contribuindo para a atividade econômica, sendo seu surgimento atribuído aos povos sumérios (BORGES, 2014).

Na Idade Média Europeia existia a preferência por utilizar cavalos como meio de transporte, dando origem ao uso da basterna (liteira que era transportada por mulas ou cavalos). Por volta do século XV, surgiu na Hungria o coche, veículo mais leve com as rodas traseiras mais altas que as dianteiras e suspensão de carroceria por meio de correntes e correias. Com o êxito do coche, no século XVII surge a carruagem e a sua difusão na Itália.

A carruagem não era mais só um meio de deslocamento, era também a expressão da condição social de seu proprietário. Nuances refinadas e sutis contribuíram para fazer se sentir a diferença do nível social. Assim, os filhos e netos da família real tinham o privilégio particular de poder colocar, sobre o teto de sua carruagem, a cobertura vermelho escarlate, que só os duques podiam estender. (BORGES, 2014, p. 11).

Segundo GETRAM, Organização Corixo 2004, o marco da implementação do sistema rodoviário ocorreu quando Benz, em 1885, e Daimler, em 1886, concluíram na Alemanha os primeiros modelos de automóveis com motor de combustão interna a gasolina. Em pouco tempo as vendas desses veículos alcançaram cifras impressionantes. Utilizado como símbolo de prestígio social, assim como no século XVII com a carruagem, o automóvel se fez presente com rapidez não só nas estradas como, principalmente, nas grandes cidades.

O transporte rodoviário na Europa começou a ficar evidente através da primeira guerra mundial, pois a produção de veículos militares ocorria na mesma época em que se transportava soldados e apetrechos para as diversas frentes de guerra. Porém, foi nos Estados Unidos que o transporte rodoviário alcançou a sua máxima difusão e a partir disso, deu origem a uma poderosa indústria que obteve repercussão imediata no crescimento demográfico urbano, através de Ford que, em 1917, deu início à produção comercial em série do invento (Fordismo) (GETRAM, 2004).

Não é possível dizer sobre a natureza dos meios de transporte ou de suas relações com a organização de roteiros turísticos sem revisitar

a história da humanidade. É preciso pesar que a condição de lazer e recreação, quase sempre atribuída aos roteiros, só é possível porque, em tempos remotos, as viagens se efetivaram com finalidades nada prazerosas. Imerso em muitos sacrifícios na conquista da própria sobrevivência, humanos se aventuraram nas mais incríveis travessias que registram o sofrimento humano e a glória da perpetuação de sua existência no planeta. (SALGADO, 2015, p. 19).

Assim, o transporte foi um processo evolutivo que serviu de impulso para que a humanidade desenvolvesse suas principais necessidades e conseguisse ir e vir sem maiores dificuldades. Em seguida observamos como essa evolução no meio de transporte se deu no Brasil.

2.2.1 O Surgimento do Transporte no Brasil

O desenvolvimento do transporte no Brasil surge com a partir da necessidade por uma locomoção mais efetiva e confortável, que possibilitasse a execução de viagens de longas distâncias, que eram realizadas em dias e tornavam-se cansativas.

Pode-se dizer que essa necessidade surge a partir de 1808, com a chegada de D. João VI no Brasil, acompanhado da família real e mais 15 mil pessoas e, trazendo consigo as primeiras carruagens. Este período é marcado por grandes transformações no Rio de Janeiro, capital do Brasil na época. A cidade já comportava nesse período 57 mil pessoas, sendo a chegada dos portugueses um salto que fez com que a cidade sofresse grandes mudanças com o confisco de casas para acomodar toda essa nobreza vinda da corte de Portugal. (GETRAM, 2004). Diante de todo esse cenário verifica-se que:

Surge no Brasil a primeira demanda por transporte público, pois os moradores que foram obrigados a ir para os bairros afastados precisavam vir ao centro para trabalhar. Em 1817, Dom João VI faz a concessão das duas primeiras linhas de transporte urbano. O concessionário é o sargento-mor Sebastião Fábregas que passa a operar as linhas Passo Imperial da Praça XV ao Palácio Imperial de São Cristóvão, e do Paço Imperial à Fazenda dos Jesuítas de Santa Cruz. O objetivo das linhas de ônibus era facilitar a ida da nobreza ao rei para o tradicional “beija-mão”. A revolução no sistema de transporte rodoviário, porém, acontece com Dom Pedro II. Ele implanta o sistema de bondes com tração animal dando impulso ao desenvolvimento iniciado por seu avô, Dom João VI. (GETRAM, 2004, p. 2-3).

Até esse momento o que se verifica é que toda estrutura de transporte se dava através de animais, que serviam de instrumento para puxar carroças ou carregavam em seus lombos todos os materiais necessários para o abastecimento de vilas mais distantes. Desta forma, percorriam caminhos tortuosos e perigosos que levavam dias para serem concluídos. Este era o único meio de transporte disponível para quando as pessoas queriam se deslocar. Assim, “a distribuição geográfica dos transportes no início do período colonial, estava intimamente ligado aos rumos em que fez o povoamento do país, ou seja, a penetração do território pelo colonizador”. (SOUZA, 2005, p. 27). Deste modo:

O ano de 1852 marca o ponto de partida da viação férrea no Brasil. Durante o ano de 1873 foram construídos 732.397 quilômetros de linhas férreas nas seguintes estradas: Estrada de Ferro de Petrópolis (Mauá), D. Pedro II, Recife ao São Francisco, Estrada de Ferro Cantagalo (Vila Nova – Friburgo), Santos - Jundiáí, Bahia ao São Francisco, Estrada de Ferro Paulista, Estrada de Ferro Itaúna, Estrada de Ferro Valenciana e Estrada de Ferro Campos – São Sebastião. (SOUZA, 2005, p. 29).

Com a necessidade de escoamento da produção cafeeira a evolução do transporte toma outras proporções no Brasil. Ele crescia e demonstrava a urgência no que tange a modernização no país. Assim, o desenvolvimento dos meios de transportes se caracterizavam como um ponto essencial e de relevância para que o país pudesse ser cada vez mais forte e se inserisse na economia internacional. Com o passar do tempo toda essa necessidade pode ser observada com a chegada de indústrias e a conseqüente geração de trabalho.

Até a década de 50, o transporte ferroviário era valorizado, de certa forma, pelo governo brasileiro. Mas, através das democracias desenvolvimentistas de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek que surgiu a ideia de criar uma rede de transportes ligando todo o país e devido ao interesse político que existia na época de trazer a indústria automobilística. No entanto, foi no período de governo dos militares que houve um declínio bastante gradativo no transporte ferroviário, o que causou quase que sua extinção. Outros motivos que causaram esse fato foram os diversos problemas que existiam nas estradas férreas, como, a diferença das bitolas, o traçado das curvas muito sinuoso e a dispersão, e isolamento das estradas de ferros. (LUÃ, 2010, p.1).

Atualmente, o sistema de transporte no Brasil possibilita que sejam utilizados os meios fluviais, ferroviários, aéreos e rodoviário. Sendo este o de maior utilização e extenso comparado aos outros. Assim, o transporte rodoviário se destaca como o

principal responsável pelo transporte da maior parte das cargas e de pessoas por todo país (LUÃ, 2010).

Toda esta explanação se antecede ao tema principal no sentido de se demonstrar a necessidade do transporte na vida contemporânea, considerando que este não serve apenas a uma funcionalidade, e sim, é essencial em todos os ramos da sociedade moderna, visto a locomoção ser um fator primordial nos tempos de hoje. Assim é preciso entender um pouco dos modos de transportes existentes, como será visto no próximo capítulo.

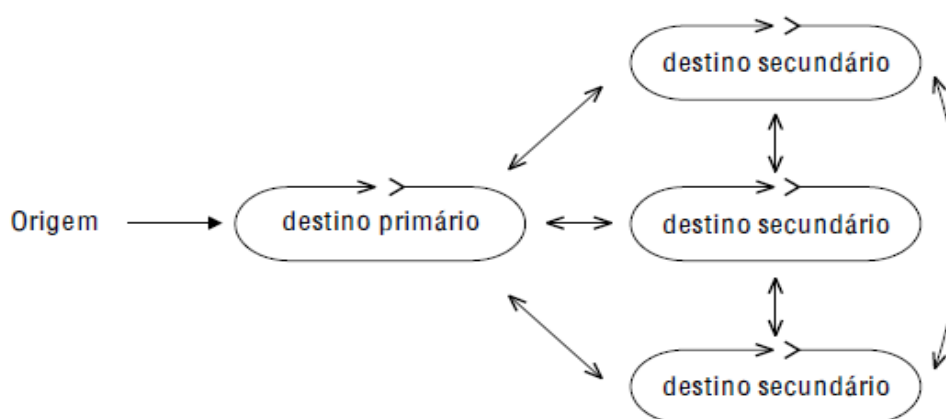
2.2.2 Meios de Transporte

Como forma de definir a atividade de transporte voltada para o turismo, o mesmo pode ser definido como:

Atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino, que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário. (PALHARES, 2002, p.27).

Para exemplificar o exposto acima, temos o Modelo da definição transporte-turismo:

Figura 1 - Modelo de definição transporte- turismo



Esquema de transporte aplicado ao turismo.

Fonte: Palhares (2002).

Como visto, o transporte é um dos componentes fundamentais do turismo, e em alguns casos a própria atividade de transporte é uma experiência de turismo, como no caso dos cruzeiros, dos trens panorâmicos, dos passeios de carro e de bicicleta. Porém, em

algumas situações o transporte prevalece sobre o próprio destino turístico e muitas vezes influi na escolha do local a ser visitado. (PALHARES,2002, p.28).

O transporte apresenta quatro elementos constituintes para sua formação, como: a via – o meio pelo qual o transporte se desenvolve (natural ou artificial), veículo – são construídos para operarem nas vias e influenciam a escolha do modo de transporte pelos viajantes, força motriz – tecnologia propulsora dos veículos e o terminal – lugar ao qual se tem acesso aos meios de transporte. (PALHARES,2002).

Em função desses quatro elementos essenciais para a formação do transporte, os modos de transportes estão associados à tecnologia do veículo transportador e ao tipo de via que ele opera. São classificados como: (I) rodoviário, (II) ferroviário, (III) aéreo e (IV) aquaviário. Sendo assim, será explanado mais concisamente sobre esses modos:

I. Rodoviário: Usualmente utilizado em vias, seu tipo de veículo são os carros e os ônibus. Sua importância para o turismo, se dá pela flexibilidade porta a porta que permite o turista escolher sua rota de preferência e funciona também como ligação entre os terminais de transportes e os destinos finais.

II. Ferroviário: Utilizado em vias com trilhos, seus tipos de veículos são carros e vagões. É importante para o turismo, pois a partir do século XIX abriu caminho para áreas até então não acessíveis para o turismo e suas rotas transcontinentais e panorâmicas transportam um volume significativo de turistas.

III. Aéreo: Sua via natural é o ar, veículo que caracteriza esse transporte é o avião. Por ser um veículo rápido e possuir uma alta capacidade de passageiros, tornou-se possível através dele, o turismo mundial em massa.

IV. Aquaviário: Utilizado nos mares, rios e lagos, possui como veículo os navios, barcos e ferries. É adequado para viagens longas e curtas, oferece grande conforto para os passageiros e facilidade no transporte de pessoas e veículos através dos ferries, sendo assim importante para o turismo. (PALHARES, 2002).

A partir dessa definição e relação dos transportes, será visto em seguida a característica do sistema rodoviário, no qual é a abordagem principal do tema.

2.2.3 Sistema Rodoviário

Um sistema é caracterizado por ser um conjunto ordenado de elementos que se encontram interligados e que interagem entre si, de modo a atingir um determinado fim. Desta forma, o sistema rodoviário é caracterizado pelo conjunto dos meios de transporte rodoviário e pelo conceito do sistema de transporte. Sendo definido como:

Um sistema de transporte pode ser definido como um conjunto de componentes associados com determinado modo de transporte. De forma básica, um sistema de transporte é constituído de quatro elementos físicos (também conhecidos por componentes ou essenciais). Eles são (Faulks, 1965; Boniface e Cooper, 2001): a via; o veículo; a força motriz e o terminal (PALHARES, 2005, p. 644).

Diante disso, de acordo com Borgueti (2011):

Para que os turistas possam se locomover de um núcleo emissor para um receptor, e até dentro dos mesmos, compreende-se a necessidade da utilização de um ou mais meios de transportes. A grande utilização do transporte rodoviário para viagens turísticas resultou na construção de rodovias mais modernas, que interligam cidades, Estados e até países (BORGUETTI e SILVA, 2011, p.2).

Com isso, observa-se que as rodovias e os tipos de transportes usados na locomoção de pessoas caracterizam o sistema rodoviário. Desta maneira, as rodovias se dividem em: federal, nacional e regional. As rodovias federais têm a sua nomenclatura definida pela sigla BR seguida de três algarismos (BR-101), e as rodovias estaduais e municipais em suas identificações apresentam a sigla do estado seguida de uma centena (PE-145) (LENDZION, 2013).

A história do transporte coletivo terrestre começa a partir das carruagens, nas quais só cabiam de sete a oito pessoas e eram puxadas por animais. Em seguida surgiram os bondes, que eram movidos à eletricidade e sobre trilhos, os quais transportavam um número maior de pessoas. E por fim, o ônibus com mais conforto e capacidade para aproximadamente 40 passageiros (BORGUETTI e SILVA, 2011, p.3).

Com base nisso, entende-se que o ônibus caracteriza o surgimento do modo coletivo rodoviário, o qual se deu para oferecer mais comodidade aos passageiros e transportar um maior número destes.

(...) já os ônibus oferecem a possibilidade de deslocamento de um maior número de pessoas, quer em serviços regulares ou fretados. No caso dos serviços regulares, oferecem comodidade para aqueles que não queiram dirigir seus próprios veículos (...). Ademais, em função de transportar várias pessoas ao mesmo tempo, sua tarifa pode ser menor do que de uma viagem de automóvel realizada apenas ou uma ou duas pessoas. Já no caso dos serviços fretados, os ônibus oferecem grande flexibilidade de roteiros para o transporte dos passageiros que encomendaram seus serviços (PALHARES, 2002, p. 186).

No transporte rodoviário, além dos ônibus como caracterizado anteriormente, o sistema possui também os automóveis particulares, no qual os proprietários possuem seus próprios veículos e podem utilizá-los na hora em que desejarem para realizarem suas atividades sem pagar nenhuma tarifa em sua utilização (BORGUETTI e SILVA, 2011).

Além dos mencionados acima, existe também os táxis que são muito utilizados para o deslocamento de pessoas e que complementam as viagens realizadas por outros meios de transporte como o avião, além de substituir o veículo particular, já que possui a mesma função, porém cobrando uma tarifa do indivíduo (BORGUETTI e SILVA, 2011).

Ainda baseado nos transportes já citados, o sistema rodoviário também possui a locação de veículos, em que os indivíduos podem usar determinado veículo durante certas horas e por determinado preço. E os veículos recreacionais, no qual são veículos que foram projetados somente para lazer, nos quais podem ser: trailers, motor-homes, campers, safari, carretas barracas e truck homes (GONÇALVES, 2008).

Os transportes anteriormente citados, em sua maioria, têm caráter turístico, porém, podem ser utilizados para fins habituais e diários. E, por fim, sem caráter turístico, tem-se o caminhão, no qual é um meio de transporte rodoviário que não possui o referido fim, pois é utilizado para transportar cargas, animais, automóveis.

2.2.4 O Sistema Rodoviário no Brasil

O surgimento do transporte rodoviário é algo que remete toda sociedade ao entendimento da necessidade de locomoção. Assim, fazendo com que surjam diversas modalidades de transporte para o desempenho das mais variadas

atividades, entre elas a locomoção de pessoas de um lugar a outro. Assim, pode-se observar que:

O transporte rodoviário é o mais flexível dos modais, já que a estruturação básica dele é mais simples, tanto que nos tempos mais remotos sua estruturação era obtida através de trilhas formadas pelo uso contínuo do local. Nessa época o transporte era feito a pé ou montado em algum animal, até que surge uma das maiores invenções da humanidade, a roda (MAIA, 2015, p. 9).

Evidentemente, que com a necessidade de evolução e o surgimento da produção de veículos automotores, a necessidade da abertura de estradas se intensificou, o que deu ênfase ao modo rodoviário, surgindo com isso a necessidade de um departamento voltado a este tipo de assunto, assim, nasce o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, em 1937. (GETRAM, 2004).

Dessa forma, pode-se afirmar que em cada unidade da Federação se tem uma formação do sistema rodoviário nacional com rodovias federais, estaduais e municipais, e se definem a fim de que haja uma otimização no atendimento as necessidades do transporte rodoviário em todo país.

Neste sentido, entende-se que o valor que se atribui aos sistemas de transportes no que aduz ao desenvolvimento das cidades se verifica proporcionalmente na possibilidade que este condiciona as cidades em manter uma ligação entre elas de forma a se exteriorizarem, sendo assim, possível o fluxo de pessoas, ideias, mercadorias e capitais (ARAÚJO, et al., 2011).

O transporte coletivo é um serviço essencial nas cidades, pois democratiza a mobilidade, constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva, além de minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos. Contudo, é patente a constatação de que existem falhas na operação do sistema de transporte coletivo que tensionam a lógica de benefícios inerentes a sua existência planejada. (ARAÚJO, et al., 2011, p.580).

Observamos de tal forma que o transporte rodoviário é um sistema capaz de realizar inúmeras funções, podendo ir da possibilidade de locomoção do indivíduo a fluidez da produção industrial, gerando crescimento econômico e fazendo surgir às oportunidades necessárias ao desenvolvimento social de um país.

Neste contexto é que se pode afirmar que “a boa estruturação da malha rodoviária, conciliando a boa qualidade e a ampliação da estrutura, é fundamental para a economia, o que é destacado por alguns estudos” (MAIA, 2015, p. 10).

Nesse sentido, é possível entender e observar que, “a expansão das rodovias gera crescimento em nível macroeconômico e microeconômico”, considerando que o sistema rodoviário é um ponto relevante no deslocamento de pessoas nas mais diversas ordens, fazendo com isto que se verifique uma maneira de influenciar o turismo de cada região (MAIA, 2015, p. 10).

Como visto, o desenvolvimento do país passa necessariamente pela modalidade dos transportes, considerando que seja este o meio mais célere de se chegar a lugares ou de se transportar mercadorias, dando um levante nas necessidades de cada região, e fazendo com que sejam desenvolvidas políticas de aprimoramento no sentido de possibilitar a toda sociedade condições de uma vida melhor. Neste sentido, vislumbra-se que:

Os principais meios de transporte urbano motorizado de passageiros são o ônibus, o automóvel, o trem e o metrô. Na maioria das cidades brasileiras, o sistema de transporte coletivo por ônibus predomina no atendimento de grandes massas por possuir grande flexibilidade para conexão de pontos de origem e destino, custos baixos de implantação e oferta adaptável a incrementos na demanda. (BARAT & BATISTA, 1973, *apud*, ARAÚJO, et al., 2011, p. 579- 580).

Através desse contexto pode-se perceber que o ônibus tem uma função bastante específica no setor turístico, trazendo maior facilidade de locomoção de passageiros e possibilitando que haja um fluxo bem maior desses usuários. Assim, considera-se que tal processo tende a facilitar o aumento no número de viajantes, turistas em grupo, acelerando conseqüentemente a economia da região.

2.2.5 O Sistema Rodoviário na Cidade do Recife

Dentro do sistema de transporte rodoviário, como já citado anteriormente, encontra-se o transporte coletivo urbano, no qual é caracterizado por possuir veículos no qual os passageiros não são proprietários e os seus serviços são fornecidos por empresas públicas ou privadas. Os transportes característicos desse sistema são ônibus, trens e metrôs.

O transporte coletivo é um serviço essencial nas cidades, pois democratiza a mobilidade, constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva, além de minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos. (ARAÚJO et al., 2011, p. 580).

Um sistema de transporte coletivo além das qualidades já citadas, o mesmo também aperfeiçoa o uso dos recursos públicos, possibilita investimentos em setores de maior relevância social e uma ocupação mais racional e humana do solo (ARAÚJO et al., 2011).

“O transporte coletivo, permite flexibilidade para o turista escolher sua rota e funciona também como transporte de massa para excursões em áreas turísticas” (PALHARES, 2002, p. 31).

Diante de todas as explanações do sistema coletivo urbano acima, será abordado em seguida especificamente sobre o ônibus, no qual se remete ao tema principal.

Segundo Pamplona (2000), o ônibus possui papel fundamental no deslocamento das populações urbanas, devido ao crescimento desordenado das cidades, da necessidade de uma solução de baixo custo para o transporte coletivo, da facilidade de implantação e de flexibilidade necessária ao adequado atendimento das linhas de desejo de deslocamentos.

O ônibus é o modo de transporte público mais difundido em todo o mundo. Este fato está relacionado com sua flexibilidade, sua capacidade de adaptar-se à diferentes demandas, sua tecnologia simples, sua facilidade em trocar de rotas, além dos baixos custos de fabricação, implementação e operação quando comparados a outros modos. Tudo isto faz com que o ônibus seja, atualmente, o principal modo de transporte público disponível em cidades de pequeno e médio portes, além de ser um importante complemento para os modos de alta capacidade nas grandes cidades (BALASSIANO, 1997; SILVA & FERRAZ, 1991, *apud*, PAMPLONA, 2000, p.9).

Diante do exposto acima, nota-se que o ônibus é o modo de transporte mais expandido no mundo e o principal transporte público em países subdesenvolvidos e em desenvolvimento, por ser fundamental no deslocamento dos indivíduos principalmente no ramo turístico.

Em 1826 foi criado na França, uma linha de transporte público com um veículo denominado “omnibus” (significando “para todos”, em latim). A partir disso, veio o surgimento dos primeiros ônibus com tração mecânica, em seguida teve-se

os ônibus elétricos, depois os de dois andares e por fim o articulado (PAMPLONA, 2000).

“O veículo ônibus é constituído de uma parte mecânica, que corresponde à plataforma de sustentação e ao sistema motriz, e de uma carroceria, ambas fabricadas por empresas distintas” (CAMPOS E CALANDRO, 2003, p. 203).

O mesmo apresenta também algumas vantagens, como: serviço porta a porta, motorista próprio – no qual o turista pode dormir, descansar e contemplar a paisagem, sociabilidade – o turista pode se socializar com outras pessoas, custo – mais barato, meio ambiente – contribuição para causar menos engarrafamento (PALHARES, 2002).

No Brasil, as primeiras linhas de ônibus surgiram no Rio de Janeiro, os veículos usados eram chamados de “lotações” e eram movidos a gasolina ou motor elétrico a bateria. Depois, em São Paulo, surgiu o ônibus motorizado, seguido pelo micro-ônibus, em seguida o ônibus articulado e bi-articulado no qual são os utilizados atualmente (ROCHA, 1996, *apud*, PAMPLONA, 2000).

(...) no mercado brasileiro estão disponíveis ônibus de diferentes tamanhos e capacidades. As opções são basicamente as seguintes: micro-ônibus de 6,0 a 8,0m com capacidade entre 25 e 45 passageiros, ônibus comum de 10,0 a 12,0m com capacidade entre 80 e 105 passageiros, ônibus articulado de 18,0m com capacidade para transportar entre 170 e 180 passageiros e ônibus bi-articulado de 24,0m com capacidade para cerca de 240 passageiros” (FERRAZ, 1998, *apud*, PAMPLONA, 2000, p.1).

Em Pernambuco foi instituída a Região Metropolitana do Recife em 1973, quando o Governo Federal decidiu implantar uma política de desenvolvimento no entorno das capitais brasileiras, unindo os municípios ligados por problemas comuns. Na qual é composta por catorze municípios (Site do PE-AZ seu portal em Pernambuco).

Em 1975 institui-se a Fundação de Desenvolvimento da RMR (FIDEM) como órgão de apoio técnico e administrativo dos conselhos da RMR. Na qual é uma autarquia estadual responsável pelos serviços de interesse comum da RMR, como: saneamento, transporte públicos, entre outros, e está vinculada à Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAG) (BEST, 2011).

O início do uso do transporte coletivo em Recife deu-se nos anos 40 através dos bondes da Pernambuco TramWays (operada por companhias inglesas), e

também das caminhonetes, jipes, caminhões adaptados, que ofereciam, assim como o ônibus, o serviço de transporte de passageiros (Site do Urbana – PE, 2009).

Em 1944 nasce em Recife o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco, no qual tinha como objetivo formar um colegiado para coordenar ações, planejar e realizar interface com o poder público em referência às reivindicações dos usuários e empresas que utilizavam o transporte coletivo (Site do Urbana – PE, 2009).

Na década de 60, o poder público começa a administrar o sistema de transporte, e surge a Companhia de Transportes Urbanos (CTU) a empresa municipal de transportes. Em seguida foi criado o Departamento de Terminais Rodoviários de Pernambuco (DETERPE), no qual agora conta com efetiva organização do sistema e a regulamentação do serviço de transporte de passageiro (Site do Urbana – PE, 2009).

Em 1979 com o apoio do Sindicato, é criada a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), conhecida como Grande Recife Consórcio de Transportes, com a função de supervisionar, coordenar e controlar os serviços e operações do sistema de transportes urbanos e prevalece até os dias atuais (Site do Urbana – PE, 2009).

Atualmente a RMR, citada anteriormente, dispõe em operação de duas redes de transporte público: a rede convencional e a rede do Sistema Estrutural Integrado, na qual é administrada pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) e pelo Consórcio Metropolitano de transportes (SAMPAIO, et al., 2006).

A EMTU/Recife tem por missão: prover um sistema de transporte público de passageiros, no sentido de os usuários terem um transporte regular, confiável, seguro, com conforto e tarifa compatível com o seu poder aquisitivo (SAMPAIO, et al., 2006, p.111).

Dentre as redes já citadas acima, encontra-se também o Terminal Integrado de Passageiros – TIP, no qual é uma das mais importantes portas para viagens intermunicipais e interestaduais realizadas pelas principais empresas de viação brasileiras. Por fim, através de todas as explicações desenvolvidas, o tema proposto foi fundamentado.

2.3 Pesquisa de Origem e Destino

No âmbito dos transportes é imprescindível o levantamento de dados obtidos através da pesquisa origem e destino para o planejamento urbano de transportes. Essa pesquisa irá caracterizar os deslocamentos dos indivíduos em suas viagens diárias, e também os motivos e modos de transporte em seu deslocamento. Assim, entende-se que:

O objetivo principal de uma pesquisa O/D é obter informações sobre o padrão de deslocamentos de uma população, que permitam a caracterização dos deslocamentos diários e, por meio da formulação de modelos, a projeção das viagens em horizontes futuros, para planejamento de expansão ou reestruturação da rede de transportes (WOLF, OLIVEIRA E THOMPSON, 2003, apud, RIBEIRO, 2014, p.36).

As pesquisas de origem-destino são pesquisas de tráfego realizadas no local tido como objeto de planejamento. Elas podem ser realizadas de diversos modos, tais como a pesquisa domiciliar e a pesquisa de linha de contorno, buscando coletar dados que possibilitem o planejamento de sistemas de transportes (MELO, 1975).

A pesquisa O/D é um instrumento que fornece informações relevantes para a compreensão dos padrões de deslocamento das pessoas (hábitos de viagem, características de domicílio e características socioeconômicas das pessoas), informações estas que apoiam o planejamento fundamentado das redes de transportes, tanto ao nível de infraestruturas, quanto dos serviços que sobre elas operam. (GIUSTINA, 2005, p.62).

“No Brasil, a primeira pesquisa OD foi realizada em 1967, na Região Metropolitana de São Paulo e tinha como objetivo a coleta de dados para projetos e estudos da rede básica de metrô” (RIGOTTI, 2012, p.152).

Desde então, a pesquisa OD permanece com uma periodicidade de 10 anos. Em 1977 foi realizada uma nova pesquisa na RMSP e assim seguiu-se até 1997. Porém, em 2002, foi realizada uma pequena pesquisa OD na RMSP, com uma amostra reduzida, na qual tinha como objetivo avaliar a evolução de indicadores, como o índice de mobilidade e a divisão modal (Site da ANTP, 2017).

Além dessa pesquisa na cidade de São Paulo, outras cidades brasileiras também realizaram pesquisas OD para fundamentar estudos de melhoria no sistema de transportes, as quais participaram Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Goiânia, Natal, Recife, Rio de Janeiro e Salvador (ANTP, 1997).

2.3.1 Aplicação da Pesquisa de Origem e Destino

No planejamento e execução do sistema de transportes é precisa a análise da utilização da pesquisa origem/destino em determinado local, pois através dela podem ser obtidas informações vitais para o planejamento do transporte urbano das cidades.

A estrutura básica para estudos de transporte, segundo Bruton (1979), envolve uma etapa de pesquisas e análises que estabeleça a demanda atual por movimento, seu grau de atendimento, as relações entre essa demanda e o ambiente urbano; uma etapa de previsão e de formulação de um plano que projete a provável demanda por viagens – baseada nos dados coletados e nas relações estabelecidas na etapa de pesquisas e análise, e que formule proposições que venham atender a essa demanda; e uma etapa de avaliação (ABREU, 2013, p.10).

Na pesquisa O/D os tipos de pesquisas mais utilizados são as realizadas nas vias (pesquisa de linha de contorno) e as realizadas em domicílios (pesquisa domiciliar). A primeira é usada tanto para zona rural quanto urbana, enquanto a segunda é mais utilizada em planos de transportes urbanos. (MELO, 1975).

“A fase da pesquisa envolve a coleta de dados e o seu objetivo é possibilitar a determinação de rotas, dos fatores que influenciam a geração de viagens e o estabelecimento de locais com diferentes níveis de fluxo de tráfego” (ABREU, 2013, p.11).

Segundo Ortuzar e Willumisen (2001, *apud* GIUSTINA, 2005) a pesquisa domiciliar ou EDOM (entrevista domiciliar) é o método de levantamento de dados que permite a coleta do maior número de informações úteis em uma pesquisa O/D.

A pesquisa domiciliar consiste, basicamente, a realização de entrevistas nas quais os moradores dos domicílios, pertencentes à amostra, são questionados sobre as características das viagens realizadas dentro da área de estudo. Durante a entrevista, são coletados ainda os dados socioeconômicos dos entrevistados, permitindo, deste modo, registrar as demandas de deslocamento em conjunto com o perfil socioeconômico da população (ANTP, 1997, *apud*, ABREU, 2013, p.11).

A pesquisa da linha de contorno tem como objetivo alcançar as viagens que tem origem ou destino fora da área de estudo. Desta forma, realiza-se nas interseções das vias expressas, rodovias ou linhas de trem com os limites da área de estudo (GIUSTINA, 2005).

Por fim, ressalta-se que no planejamento de transportes, os resultados das pesquisas O/D permitem identificar o perfil diário de mobilidade da população residente na área de estudo e serve como base para propostas de intervenções no sistema de transporte urbano (GIUSTINA,2005).

3 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

O projeto visa a melhoria na locomoção dos turistas do aeroporto à hotéis e pontos turísticos mais frequentados na cidade do Recife. Ao analisar a atual situação desses indivíduos e sua forma de locomoção observa-se a precariedade de transportes com qualidade turística que circule na região metropolitana. Nesta sessão estão colocados gráficos resultantes das pesquisas e a operacionalidade do projeto, ou seja, como pretende ser desenvolvido, envolvendo também seus custos.

3.1 Diagnóstico

Figura 2 - Vista do Aeroporto Internacional dos Guararapes



Fonte: Infraero, s.d.

O diagnóstico desse projeto foi baseado na dificuldade que os turistas possuem para locomoverem-se do Aeroporto aos hotéis e alguns destinos turísticos em Pernambuco. Os turistas têm quatro opções:

A primeira opção é contratar o traslado do Aeroporto para o Hotel, serviço este oferecido por agências de receptivos —sendo a Luck Receptivos a mais procurada no Aeroporto Internacional do Recife— e solicitado antes de efetuar a viagem. Este serviço é cobrado, com o preço podendo variar entre adultos e crianças. Durante o seu processo são pedidas informações do cliente e da sua reserva de hotel.

A segunda opção é pedir um táxi. Para esta escolha é sempre aconselhável que o turista evite os táxis “piratas” e opte pelos táxis credenciados do aeroporto.

Entretanto este serviço pode custar caro e o turista pode não receber um atendimento de qualidade (como dificuldade de comunicação, por exemplo).

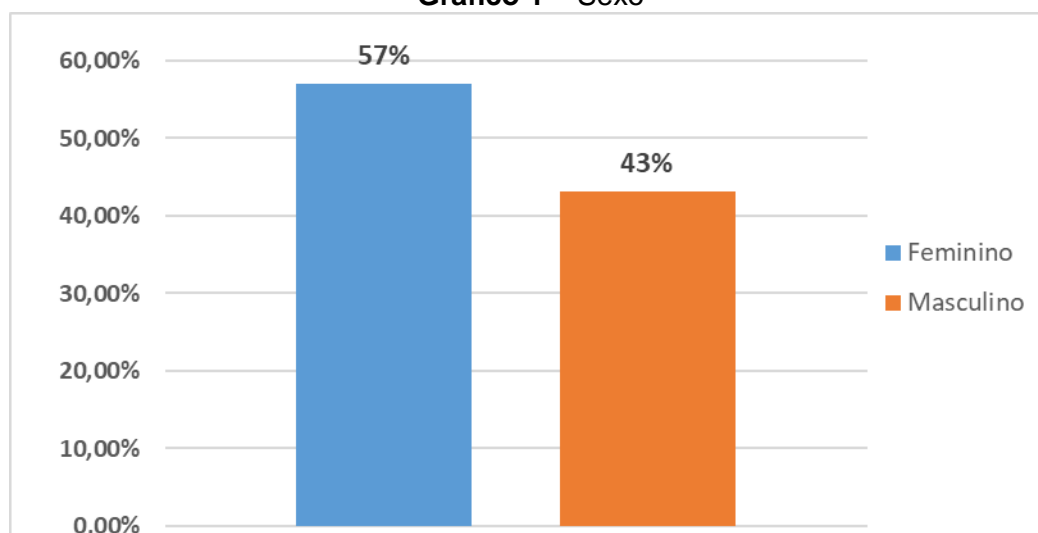
A terceira opção é alugar um carro. Esta é muito indicada para turistas que preferem locomover-se pela cidade por conta própria. Porém ela exige mais tempo no aeroporto para o preenchimento de papéis e até mesmo possíveis complicações.

A quarta opção é o transporte rodoviário público. Das quatro opções está é certamente a melhor pois para usá-la o processo é menos burocrático e barato. Para a sua utilização foi criada a passarela que liga o aeroporto ao metrô. Ela foi construída como projeto da Copa e a estrutura foi instalada em frente ao portão de embarque B6, cruzando a Avenida Mascarenhas de Moraes, pela Rua Barão de Souza Leão, entra na rua do colégio Maria Tereza e segue até o terminal integrado e à estação do metrô Aeroporto. Isto facilita bastante, já que não é mais necessário atravessar a avenida a pé para chegar à estação. Nesta opção, por outro lado, também se encontram problemas de informação, sinalização e profissionais qualificados para atender ao turista.

3.2 Apresentação e Análise dos Resultados

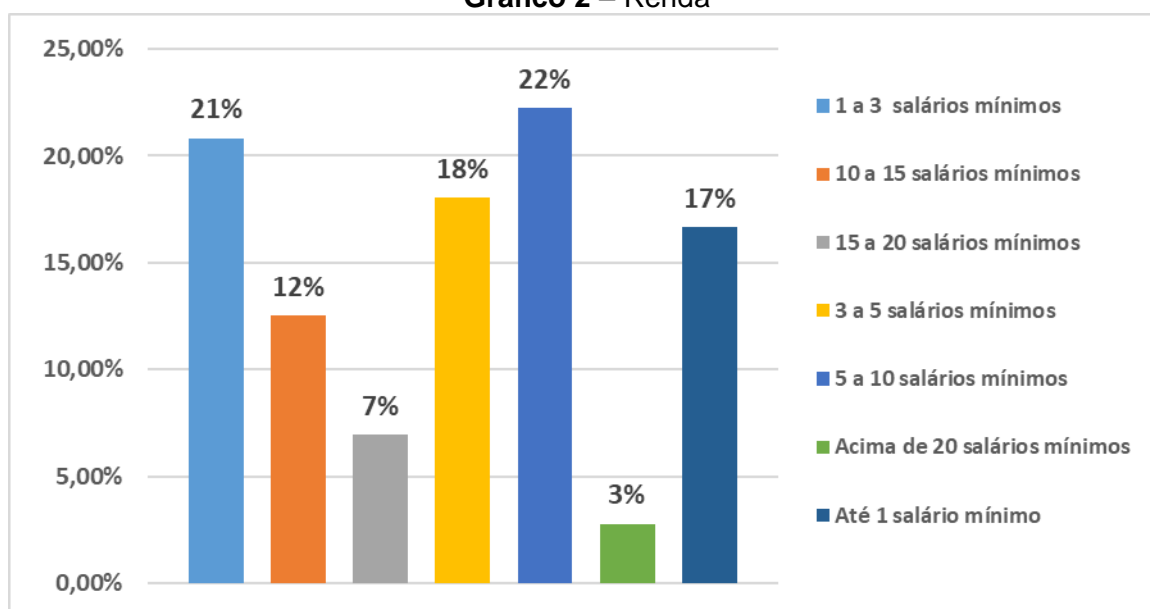
A partir de questionários objetivos realizados no Aeroporto Internacional do Recife, foi possível identificar quais pontos no Recife eram mais frequentados para hospedagem. Foram entrevistadas 104 pessoas, em dois sábados distintos em que fomos ao aeroporto, em horários distintos (manhã, tarde e noite). Entretanto, apenas pudemos utilizar 75 das respostas para dar base aos resultados apresentados na pesquisa, tendo em vista que apenas essas pessoas ficaram ou iriam ficar especificamente em Recife. As perguntas focaram em saber o sexo, a faixa etária, escolaridade, lugar de origem e lugar de destino desses turistas. Isto para saber mais ou menos o perfil do turista, seu poder aquisitivo e locais de preferência na cidade. Os resultados, no entanto, foram elaborados em gráficos colocados abaixo.

Em relação ao sexo desses turistas, as pessoas entrevistadas eram do sexo feminino e masculino, sem muita distinção, sendo o quantitativo quase proporcional, como pode ser observado no gráfico 1.

Gráfico 1 – Sexo

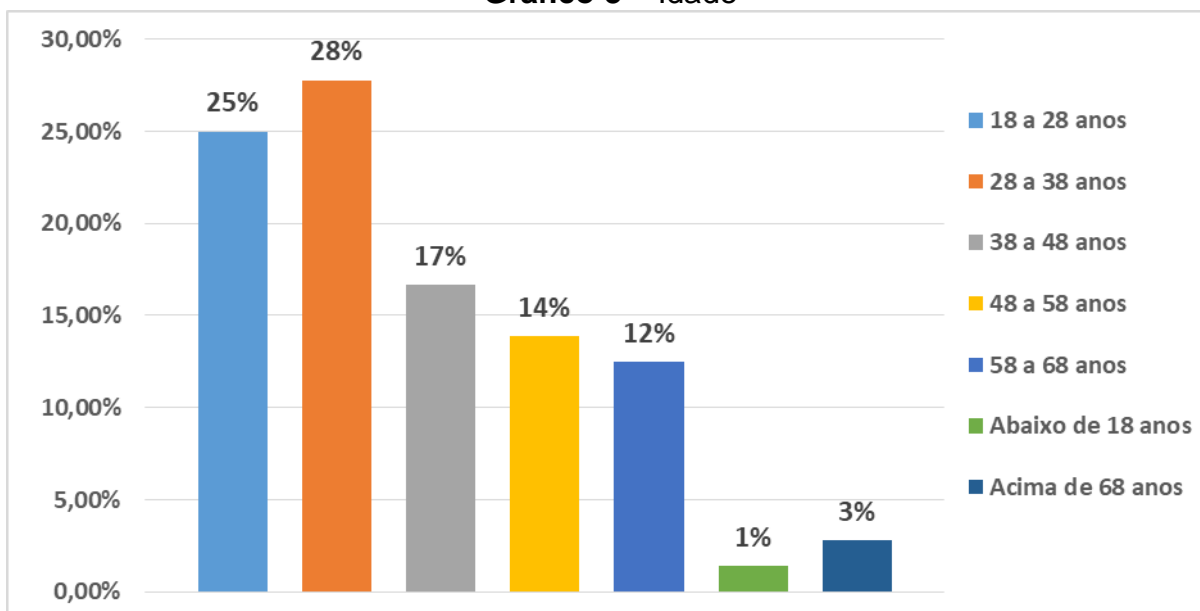
Fonte: Elaborado pelos autores, 2019.

Essas pessoas, em sua maioria, recebem de três a dez salários mínimos, como aponta o gráfico 2.

Gráfico 2 – Renda

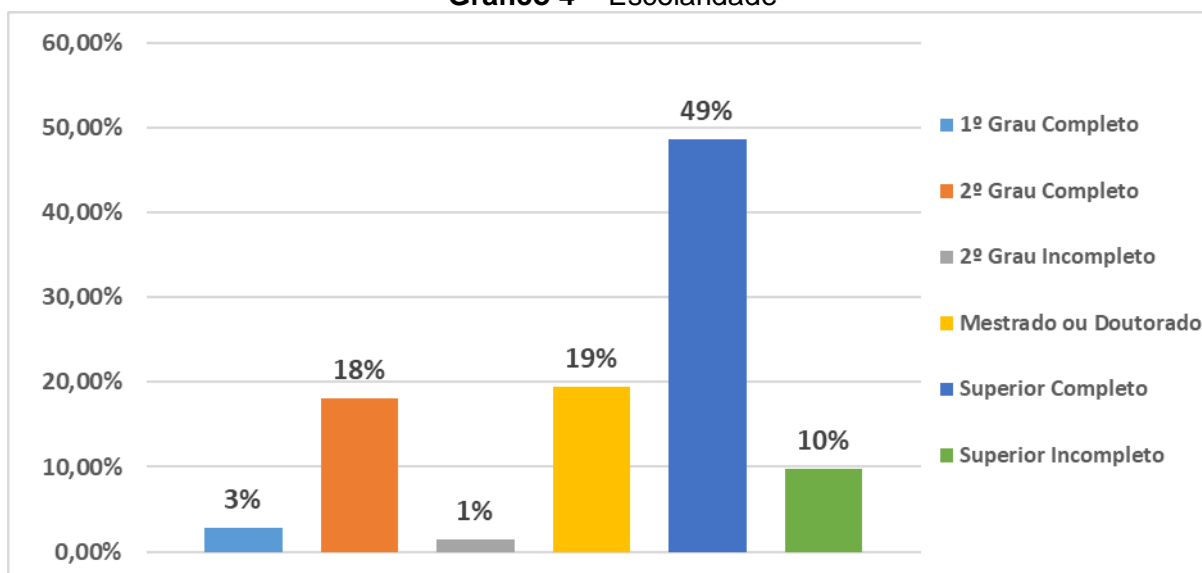
Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

A faixa etária varia, em geral, de 18 a 38 anos, como visto no gráfico 3.

Gráfico 3 – Idade

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Dentre as escolaridades, teve destaque as pessoas com o primeiro grau completo, como colocado no gráfico 4.

Gráfico 4 – Escolaridade

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Dentre os lugares de origem (gráfico 5), a maior parte veio da Argentina (25%), Ceará (18%), Bahia (11%) e Rio de Janeiro (10%). Desta forma percebe-se que a maior parte dos turistas são nordestinos pois, juntando Ceará e Bahia, fica 29% dos entrevistados.

turismo de lazer especificamente na cidade do Recife está pequena, comparada, por exemplo, à Porto de Galinhas, mesmo a cidade sendo a capital de Pernambuco e com tamanho atrativo que poderia ser aproveitado na cidade.

3.3 Operacionalidade

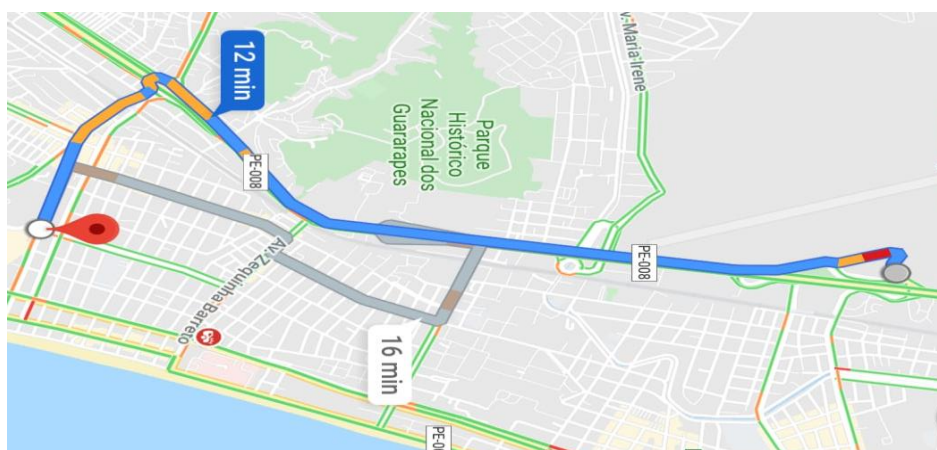
Com este projeto, buscamos estabelecer uma linha estratégica de ônibus que passe por pontos estratégicos no Recife, atendendo aos turistas que aqui se hospedam. No percurso então, pensamos ser fundamental privilegiar os pontos que se encontram grandes redes hoteleiras da cidade.

A partir dessa ótica, nossa pesquisa se fundou inicialmente a partir de pesquisas teóricas a respeito de aspectos gerais, como a história do turismo e do transporte, até chegarmos na parte mais técnica, em que foram realizadas pesquisas de campo. Na pesquisa teórica pudemos entender a importância do meio de transporte e como sua evolução foi contribuindo para o turismo ao longo do tempo, tanto no mundo como no Brasil e Recife. Na pesquisa de campo, entendemos quais são os locais mais frequentados para hospedagem em Recife e, a partir disso, pudemos pensar como estabelecer nossa rota, de maneira a melhor agradar nossos turistas e contribuir para uma experiência positiva na cidade.

Juntando todas essas perspectivas, entendemos que é fundamental que nosso roteiro tenha Boa Viagem e Piedade como pontos importantes na rota, tendo em vista que, a partir da pesquisa de campo, notamos que os turistas se hospedam majoritariamente nesses dois bairros. Também, tomando como pressuposto a grande gama de redes hoteleiras incluídas nessas regiões, as quais se beneficiam de forma recíproca da nossa proposta. Dito isso, utilizamos o Google Maps para analisar possíveis percursos e definir nosso roteiro.

Dessa forma, nosso roteiro parte do Aeroporto do Recife sentido Piedade, como pode ser visto na figura 3, passando pela Av. Mascarenhas de Moraes, Av. Dr. Júlio Maranhão, Av. dos Guararapes, Av. Barreto de Menezes, Rua Arão Lins de Andrade. Av. Bernardo Vieira de Melo. É importante salientar que esse primeiro percurso envolve a Estação Prazeres, sendo mais um ponto de conexão, de embarque e desembarque, que permite os turistas irem para diversas outras áreas, tanto de ônibus quanto de metrô. Também passa próximo ao Shopping Guararapes.

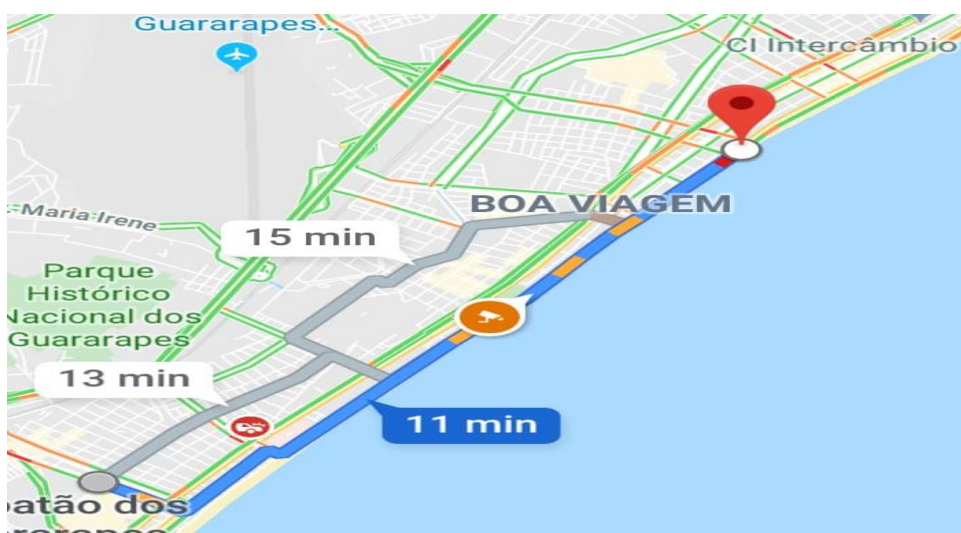
Figura 3 - Trajeto do Aeroporto sentido Piedade



Fonte: elaborado pelos autores, 2019.

Em seguida, entramos na Av. Bernardo Vieira de Melo seguindo em direção à Av. Boa Viagem, como pode ser visto na figura 4, passando pela Av. Zequinha Barreto, Av. Sen. Sérgio Guerra até chegar na Av. Boa Viagem.

Figura 4 - Trajeto de Piedade sentido Boa Viagem

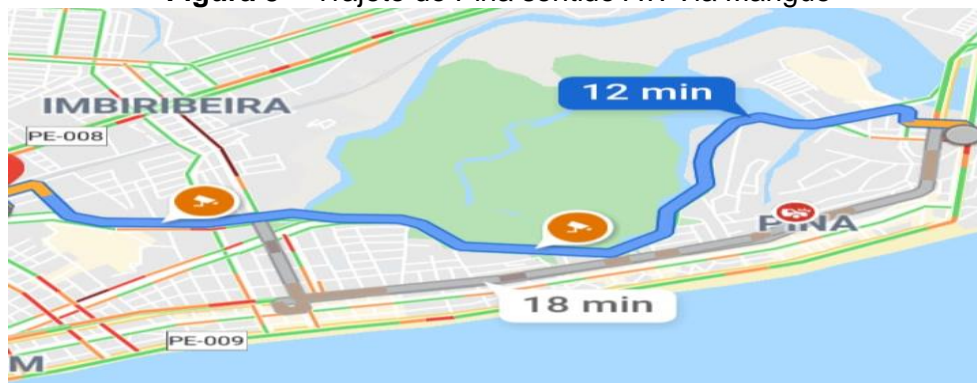


Fonte: elaborado pelos autores, 2019.

Depois da Av. Boa Viagem, nosso trajeto segue em direção ao Pina, para fazer o retorno pela via mangue. Desta forma, como colocado na imagem 5, passa pela Av. Antônio de Goes, R. Arquiteto Augusto Reinaldo, Av. República Árabe Unida, Av. República do Líbano, até chegar na Av. Via Mangue. Vale lembrar também que esse trajeto passa pelo Shopping Riomar, beneficiando também a empresa. Da mesma forma, esse trajeto beneficia pessoas que estão apenas em

conexão, já que esse Shopping além de um ponto turístico da cidade, possui diversas atrações, restaurantes, etc.

Figura 5 - Trajeto do Pina sentido Av. Via Mangue



Fonte: elaborado pelos autores, 2019

Da Av. Via Mangue, nosso trajeto segue de volta ao Aeroporto do Recife, como pode ser visto na imagem 3.3.4, passando pelo Viaduto D. João VI, R. Dom João VI, Av. Des. José Neves, R. Barão de Souza Leão, até chegar no aeroporto, passando também próximo ao Shopping Recife.

Figura 6 - Trajeto da R. D. João VI até o aeroporto



Fonte: elaborado pelos autores, 2019

Nosso roteiro como apresentado, privilegia diversas redes hoteleiras, pousadas e edifícios (partindo do pressuposto de que hoje, com aplicativos como airbnb, edifícios também são utilizados por turistas) que estão no seu caminho. Dentre elas estão: Ed. Príncipe de Segovia; Aparecida Monteiro; Hotel Dan Inn Mar Recife; Maravilhoso ap. a Beira Mar; Flat Hotel Golden Beach; Costa Mar Recife Hotel; Flat Luxo; Pousada do Mar; Hotel Barramares; Trip Inn Recife; Ed. André Luiz;

Ed. 19 de Abril; Boa Viagem Flat; Ap. Hotel em Recife; Hotel Golden Park Boa Viagem; Hotel Atlante Plaza; Kitnet Temporada Boa Viagem; Park Hotel; Pousada da Praça; Pousada Praia Boa Viagem; Ed. Walter Gropius; Canarius Palace; Aquamar Praia; Hotel Vila Rica; Grand Mercure; International Palace; Hotel Jangadero; Radisson Hotel Recife; Marante Plaza; Hotel Pousada da Praia; Flat Bela Vista; Betel Flat; Transamérica Prestige Beach Class; Nobile Suítes; Beach Class Residence. Vale lembrar que, todos esses tempos colocados nas imagens acima, são meras simulações.

A proposta do nosso ônibus é ser moderno, acessível e com profissionais qualificados da área de turismo, preparados para prestar qualquer tipo de informação e assistência. Na figura 7, pode-se ver mais ou menos o modelo de ônibus que queremos propor.

Figura 7 - Modelo de Ônibus



Fonte: Site Ônibus Brasil, s.d.

O ponto de embarque e desembarque pensado é o que se encontra em frente ao Aeroporto Internacional do Recife, cuja parada de ônibus já existe. Assim, facilitando a locomoção do turista, que não precisa andar muito e ainda tem por perto toda a infraestrutura e apoio do aeroporto. Abaixo, na figura 8, está a referida parada.

Figura 8 - Parada de ônibus no Aeroporto Internacional dos Guararapes



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Ainda realizamos um estudo de viabilidade rodoviária, referente ao percurso que criamos. Essa avaliação foi realizada de carro, no horário da tarde até início da noite. Desta forma, simulamos como seria o trajeto desses turistas, o tempo que levaria, se as pistas estavam de acordo, se os locais realmente seriam adequados. Baseado nisso, tivemos um resultado bastante positivo. Vimos que as pistas incluídas no percurso estão em perfeita ordem; passamos por pontos estratégicos; incluímos uma vasta gama de hotéis; as ruas são sinalizadas, informando pontos com hotéis; etc. No máximo, pelo que analisamos, levando em conta possíveis congestionamentos, o percurso ao todo duraria por volta de uma hora e meia, de ônibus e incluindo as paradas. Nas figuras 9, 10, 11, 12 e 13, pode-se ver um pouco do que foi dito acima.

Figura 9 - Avenida Via Mangue



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Figura 10 - Avenida Boa Viagem

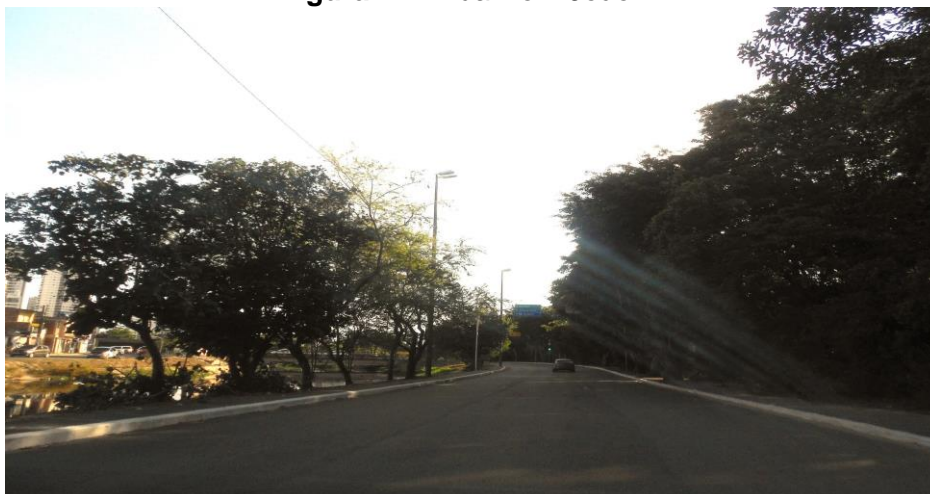


Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Figura 11 - Sinalização Piedade



Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Figura 12 - Rua Dom João VI

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

Figura 13 - Avenida Barreto de Menezes

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

3.4 Custos

Os custos para colocar em prática a linha de ônibus incluem o frete do ônibus e o salário do guia turístico. No frete estão inclusos motorista, assistência mecânica e gasolina. Para tirar uma média dos devidos valores foram realizadas pesquisas referente à média salarial dos guias turísticos e pesquisas de valores de frete em empresas do meio. Conseguimos entrar em contato com quatro empresas, mas as únicas que cederam informação de valores foram: RCR Locação e Trans Styles. A RCR Locação tem sua base localizada na Região Metropolitana do Recife. A diária de um ônibus executivo g7 que possui 46 lugares equivale a R\$750,00 (R\$3,50 para

km extra). A Trans Styles tem sua sede com base em Jaboatão dos Guararapes. A diária de um ônibus executivo de 46 ou 50 lugares é de R\$950,00 a diária com 110 km de franquia para ser rodado. A empresa também disponibiliza guia turístico, com diária de R\$150,00 a R\$ 250,00.

Tabela 1 - Custo do projeto

Custos Mensais	
Frete de ônibus	R\$850,00 x 30 = R\$25.500,00
Guia / Média salarial	R\$ 1.849,13
Gasto total:	R\$ 27.349,13

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

A média do frete, como mencionada anteriormente, foi tomada com base nas empresas entrevistadas Trans Styles e RCR Locação. Assim, para estabelecer a média do valor mensal, foi realizada a soma dos valores fornecidos de R\$750,00 e R\$950,00, em seguida dividiu-se por dois, para chegar na média de R\$850,00. Este valor foi multiplicado por 30 (um mês) em que o ônibus vai circular, o que equivale à uma média de R\$25.500,00. Já a média salarial do guia foi baseada no site Salário, que diz que um Guia-intérprete ganha em média R\$ 1.849,13 no mercado de trabalho brasileiro para uma jornada de trabalho de 27 horas semanais de acordo com pesquisa do Salario.com.br junto a dados oficiais do Novo CAGED, e Social e Empregador Web com um total de 410 salários de profissionais admitidos e desligados pelas empresas (SALÁRIO, 2020). Sendo assim, o valor total dos custos mensais equivaleria a uma média de R\$ 27.340,13, com a soma do frete mensal e o salário mensal do guia.

3.5 Lucro

Em relação aos meios de pagamento do consumidor, pensamos na utilização de maquinetas, ou compra prévia de tickets dentro do aeroporto, também como uma maneira de garantir maior segurança e praticidade aos turistas. Também pensamos

em cobrar um valor maior que os ônibus convencionais, porém não muito caro, já que estamos em competição com aplicativos de transporte, como Uber e 99pop, além de nosso foco ser nos turistas e não em nativos, que eventualmente passariam a usá-lo com mais frequência se fosse disponibilizado um valor compatível aos transportes convencionais. Sendo assim, nosso transporte oferece não somente uma experiência turística por meio do guia, mas conforto, acessibilidade, segurança, a um preço acessível.

Tabela 2 - Lucro do projeto

Lucro	
Passagem	R\$35,00 (por pessoa)
Lucro mensal	R\$ 35,00 x 30 = 1.050,00
Lucro mensal total (ônibus com 46 lugares)	R\$48.300,00
Lucro total - despesas	48.300,00 – 27.349,13 = R\$25.950,87

Fonte: Elaborado pelos autores, 2019

O valor a ser cobrado pensado é de R\$35,00 por pessoa. Sendo assim, o lucro mensal por pessoa seria de R\$1.050,00. Esse valor mensal multiplicado por 46 lugares de um ônibus executivo (por exemplo), equivale à R\$48.300,00. Sendo assim, se subtrair esse valor pelos gastos mensais com frete e guia, o lucro total mensal seria de R\$25.950,87. Desta forma, pode-se ver que o projeto traz um retorno financeiro bom, ainda mais se houver parceria dos hotéis que estão inclusos na rota.

4 CONCLUSÃO

A partir de todos os levantamentos teóricos, pudemos ver a importância do Turismo como fator de empregabilidade, modernização e gerador de divisas, que influencia fortemente na economia de um país. Mas, como foi visto, para o funcionamento da atividade, por sua vez, é preciso que diversos setores que a engloba estejam funcionando e forneçam serviços de qualidade, pois isso vai determinar o desenvolver do turismo, se terá resultados positivos ou negativos na experiência do turista. Dentre esses setores estão: hotelaria; meios de transporte; infraestrutura; e redes de alimentos e bebidas.

Em específico, nosso projeto focou na importância do meio de transporte, sendo o ônibus o objeto desta pesquisa. Estabelecemos então uma alternativa de traslado que otimize a experiência do turista que vem para a cidade do Recife, com um estudo voltado para uma alternativa que buscasse incluir na rota áreas práticas, com boa infraestrutura, meios de hospedagens e locais turísticos. Ou seja, o foco da rota foi passar por pontos estratégicos que englobassem todos aqueles setores do turismo, buscando também fornecer conforto, segurança e suporte de guias turísticos.

Desta forma, chegamos à conclusão de que o nosso projeto gera emprego, facilita a locomoção e experiência do turista, fornecendo uma viagem mais segura, com conforto e informação, pontos esses que vimos nas pesquisas teóricas e de campo serem culminantes e de otimização, sendo a segurança, por exemplo, uma das questões mais apontadas pelos turistas na pesquisa de campo. Também, o projeto promove a cidade do Recife com o guia turístico, que serve como uma forma de “marketing” da cidade e, assim, serve de instrumento de benefício e atração às redes hoteleiras e pontos turísticos inclusos na rota.

5 REFERÊNCIAS

ABREU, Bárbara Ribeiro Alves. **Avaliação da Taxa de Resposta de Pesquisas Digitais**: estudo de caso para a pesquisa origem/destino no campus UFMG.

Disponível em:

file:///C:/Users/Polly/Downloads/Avalia%C3%A7%C3%A3oTaxaRespostaPequioTaxaRespos%20(5).pdf. Acesso em out. 2018.

ACERENZA, M. A. **Conceptualización, origen y evolución del turismo**. México: Trillas, 2006.

ALVES, José Vicente Pontes; CAVALCANTE, Leila de Sena. Transporte Turístico: uma análise sobre a atuação das transportadoras turísticas rodoviárias do estado de Roraima/Brasil. **Revista Geográfica de América Central Número Especial EGAL**. Costa Rica, pp. 1-14, 2011. Disponível em:

file:///Users/user/Downloads/1824-Texto%20del%20art%C3%ADculo-4380-1-10-20111111.pdf. Acesso em 2018.

ANTP - Associação Nacional de Transporte Públicos. **Transporte humano - cidade com qualidade de vida**. Disponível em:

file:///C:/Users/Marinho/Downloads/Transporte%20Humano.pdf. Acesso em nov. 2018

ANTP - **Associação Nacional de Transportes Públicos**. Disponível em:

<http://www.antp.org.br/noticias/ponto-de-vista/os-50-anos-da-pesquisa-origem-e-destino-na-regiao-metropolitana-de-sao-paulo.html>. Acesso em mai. 2019

ARAÚJO, Aline Teixeira de; MOREIRA, Glauber Lima. **O transporte coletivo na cidade de Parnaíba-PI: afetações no turismo**. Disponível em:

file:///C:/Users/Polly/Downloads/turismo-transporte%20PARNAIBA.pdf. Acesso em jul. 2017.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de. et al. **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. Disponível em:

<http://www.redalyc.org/pdf/3093/309326607015.pdf>. Acesso em ago. 2018.

BADARÓ, Rui Aurélio de Lacerda. **O Direito do Turismo através da sua história e evolução**. Disponível em:

https://www.academia.edu/315698/O_Direito_Do_Turismo_Atrav%C3%A9s_Da_Hist%C3%B3ria_E_Sua_Evolu%C3%A7%C3%A3o. Acesso em 2018.

BALASSIANO, R. **Planejamento estratégico em transportes considerando sistemas de média e baixa capacidade**. XI Congresso Nacional da ANPET, Rio de Janeiro, 1997.

BARRETTO, M. **Turismo e Legado Cultural**. As possibilidades do planejamento. 6. ed. Campinas: Papirus, 2001.

BARROS, Líria Vieira et al. **Sistema de Transporte Rodoviário e Turismo**: uma análise na região turística do Vale dos Grandes Rios - TO. Disponível em: <file:///C:/Users/Polly/Downloads/8719-Texto%20do%20artigo-31870-2-10-20180913.pdf>. Acesso em jul. 2017.

BARROS, M. S. **Sobre agências de Turismo no Recife**. In. Boletim do Porto e da Cidade. Recife: Diretoria de Estatística Propaganda e Turismo, 1940, N°3.

BEST, Nina Juliette. **Cooperação e multi-level governance: o caso do grande Recife consórcio de transporte metropolitano**. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/8222/62090100007.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em mai. 2019

BIELENKI, Jr. C., et al. **O uso do geoprocessamento no planejamento de pesquisa origem – destino no município de São Carlos**. Disponível em: <file:///C:/Users/Polly/Desktop/tcc/conceito%20od%20-%20geoprocessamento.pdf>. Acesso em out. 2018.

BLASI, Gilza Fernandes, et al. **Apostila de sistemas de Transportes**. Disponível em: <http://www.dtt.ufpr.br/Sistemas/Arquivos/apostila-sistemas-2013.pdf>. Acesso em ago. 2018.

BORGES, Aílton. **A história do transporte no mundo dados técnicos da CTA estatística**. Disponível em: http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/9722.pdf. Acesso em jul. 2018.

BORGUETTI, Karina Caivano; SILVA, Odair Vieira da. **Turismo e transporte rodoviário**. Disponível em: http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/v9q9iaRu4icp5g4_2012-5-23-17-0-13.pdf. Acesso em ago. 2018.

BOULLÓN, R. C. **Planificación del espácio turístico**. 4ª ed. México: Trillas, 2006.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Bauru, SP: EDUSC, 2003.

BRASIL. **Índice de competitividade do turismo nacional**: relatório Brasil 2015 / Coordenação Luiz Gustavo Medeiros Barbosa. – Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2015.

BRASIL. **Segmentação de Turismo e o mercado**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. **Transporte Rodoviário**. Fonte: GETRAM. Disponível em: http://www.citamericas.org/imagens/files/livros/vol_4/livro_vol_4_cap_02.pdf. Acesso em jul. 2018.

BRASILEIRO, Anísio et al. **Viação Ilimitada. Ônibus das cidades brasileiras.**

Disponível em:

file:///C:/Users/Polly/Downloads/Viacao_ilimitada_Onibus_das_cidades_brasileiras.pdf. Acesso em set. 2018.

BRUM, A. J. **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro.** Editora UNIJUI, Ijuí/RS, 1999.

BRUTON, M. J. **Introdução ao Planejamento de Transportes.** 2006.

CALANDRO, Lucrécia Maria; CAMPOS, Silvia Horst. **Ônibus: um segmento industrial em expansão.** Disponível em: file:///C:/Users/Polly/Downloads/220-920-1-PB.pdf. Acesso em set. 2018.

CAMPOS, Suzana S. **Segmentos do Turismo.** Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010.

CISNE, Rebecca; GASTAL, Susana. Turismo e sua História: Rediscutindo Periodizações. **Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul.** Rio Grande do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2010. Disponível em: https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/09/Turismo%20e%20sua%20historia.pdf

ESCRICHE, Mercedes, Millán. **Planificación: transportes, turismo y territorio.** Escuela de Turismo, Universidad de Murcia.

FERRAZ, A.C.P. (1998). **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo.** São Caetano, SP.

GETRAN, Organização Corixo. **Capítulo II – transporte rodoviário.** Disponível em: http://www.citamericas.org/imagens/files/livros/vol_4/livro_vol_4_cap_02.pdf. Acesso em. ago. 2018.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** Disponível em: <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9nicas-de-pesquisa-social.pdf>

GIUSTINA, Cristiano Della. **Uma análise da demanda de shopping centers de Porto Alegre a partir de dados provenientes de pesquisas domiciliares de origem e destino.** Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/5035/000508899.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em nov. 2018.

GUIA-INTÉRPRETE - SALÁRIO 2020 E MERCADO DE TRABALHO. **Salário, 2020.** Disponível em < <https://www.salario.com.br/profissao/guia-interprete-cbo-261425/>>. Acesso em: 06 de jul. De 2020.

GONÇALVES, Daniele Cabral. **A relação entre transporte e turismo: o caso do Rio de Janeiro.** Disponível em:

file:///C:/Users/Polly/Downloads/daniele%20cabral%20gon%C3%A7alves.pdf.
Acesso em out. 2018.

GOVERNO DE PERNAMBUCO. **Plano estratégico de Turismo de Pernambuco.** São Paulo, jan. 2008.

IGNARRA, L. R. **Fundamentos do Turismo.** 2. ed. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos da Metodologia Científica.** 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LICKORISH, L. J.; Jenkins, C. L. **Introdução ao Turismo.** Rio de Janeiro: Campus.

LENDZION, Eloá; PEREIRA, Márcia de Andrade. **Apostila de Sistema de Transportes.** Disponível em:
http://www.udc.edu.br/libwww/udc/uploads/uploadsMateriais/06022018160438apostila-sistemas_material_complementar.pdf. Acesso em nov. 2018.

LUÃ, Ítalo. **Técnica e economia dos transportes e Sistemas de Transportes – UFAM.** Disponível em: <http://transportes-2.blogspot.com/2010/12/contexto-historico-dos-transportes-no.html>. Acesso em jul. 2018.

MAIA, Maikon Santiago. **Efeitos da infraestrutura do transporte sobre o crescimento econômico brasileiro de 2001 a 2012.** Disponível em:
<http://www.locus.ufv.br/bitstream/handle/123456789/7689/texto%20completo.pdf?sequence=1>. Acesso em ago. 2018.

MACHADO, J. P. **História aplicada ao Turismo.** Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010.

MARROQUIM, Dirceu S. M. Antecipações do Turismo em Pernambuco: Histórias de um Navio Holandês (1939). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH.** São Paulo, julho 2011. Disponível em:
[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1307464422_ARQUIVO_OSARGONAUTASNORECIF1\(1\)\(1\).pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1307464422_ARQUIVO_OSARGONAUTASNORECIF1(1)(1).pdf). Acesso em ago. 2019.

MARROQUIM, S. M. D. **Entre Sujeitos e Instituições: turismo no Recife entre os anos de 1939 e 1944.** Recife: o autor, 2015.

MELO, J.C. (1975). **Planejamento dos transportes.** Mcgraw Hill, São Paulo.

MOTA, K. C. N. **Marketing turístico: promovendo uma atividade sazonal.** São Paulo: Atlas, 2001.

MÜLLER, Dalila et all. O despertar do turismo no brasil: a década de 1970. Book of procedings Vol. I. **International Conference od Tourism & Management Studies.** Algarve, 2011.

OMT. **Tourism Sattelite Account: recomendado methodological framework.**

Commission of the European Communities, Organisation for Economic Co-operation and Development, United Nations and World Tourism Organization. Luxembourg, Madrid, New York, Paris, 2001.

ÓRTUZAR, J.D.; WILLUMISEN, L.D. **Modeling Transport.** 3rd ed. Chichester: John Willy, 2001. 499p.

PAGE, S. J. **Transporte e Turismo.** Bookman, Porto Alegre, 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais.** Disponível em: file:///C:/Users/Polly/Downloads/42_Trigo.pdf. Acesso em ago. 2018.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos.** Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1xvOpkPinKZ-x9XST5xHT9TsY6dhpjc9Z/view>. Acesso em mai. 2019.

PAMPLONA, Magda Rocha. **Considerações sobre o emprego dos diferentes tipos de ônibus no transporte público urbano.** Disponível em: file:///C:/Users/Polly/Downloads/Dissert_Pamplona_MagdaR.pdf. Acesso em out. 2018.

PAULA, Alex Alexandre et al. **A história e a importância do transporte para o turismo.** Disponível em: <file:///C:/Users/Polly/Downloads/a%20hist%C3%B3ria%20e%20importancia%20do%20transporte%20p%20turismo.pdf>. Acesso em jul. 2017.

PE-AZ seu portal em Pernambuco. Disponível em: <https://www.pe-az.com.br/o-estado/regioes/292-regiao-metropolitana-do-recife>. Acesso em mai. 2019

RIBEIRO, Marcelle Dorneles. **Tecnologia GPS em pesquisa de origem e destino.** Disponível em: <file:///D:/Polly/POLLY%20-%20TCC/Ribeiro%20-%20origem%20e%20destino.pdf>. Acesso em mai 2019.

RIGOTTI, José Irineu Rangel. **VII. Dados censitários e técnicas de análise das migrações no Brasil: avanços e lacunas.** Disponível em: <http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/mobilidade/cap7.pdf>. Acesso em nov. 2018.

ROCHA, E.C. da. (1996). **As planilhas tarifárias do transporte coletivo urbano por ônibus e os diferentes modelos de veículos.** Rio de Janeiro. 184 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COFFE/UFRJ.

RONÁ, Ronaldo Di. **Transportes no Turismo.** Barueri, SP: Manole, 2002.

SALGADO, Hebert Canela. **Meios de transportes e roteiros.** Disponível em: <http://ead.ifnmg.edu.br/uploads/documentos/rQE8uPcnzX.pdf>. Acesso em jun. 2018.

SAMPAIO, Breno, et al. **Eficiência na gestão do transporte público: lições para o planejamento institucional**. Disponível em: <file:///C:/Users/Polly/Downloads/45-148-1-PB.pdf>. Acesso em: out. 2018.

SANTOS FILHO, J. (2005), “Espelho da História: o fenômeno turístico no percurso da humanidade”, **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá/PR, V, 50, www.espacoacademico.com.br.

SANTOS, Marcia Maria Cappellano dos, et al. **Mobilidade e Turismo: hospitalidade no transporte coletivo em Caxias do Sul/RS**. disponível em: file:///C:/Users/Polly/Downloads/Mobilidade_e_Turismo_Hospitalidade_no_Transporte_e_C.pdf. Acesso em jul. 2017.

SANTOS, M. T. **Fundamentos do Turismo e Hospitalidade**. Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010.

SANTOS, Pâmela Roberta Gonçalves dos. **Análise da influência da segurança pública na escolha do uso do carro como modo de transporte pela população da região metropolitana do Recife**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, 2017.

SOLHA, K. T. **Órgãos Públicos e a Evolução do Turismo no Brasil**. In: Rejowski, M. (org.) *Turismo no percurso do tempo*, Editora Aleph, São Paulo, 2002.

MARCELO, Hernan Venegas. **Patrimônio Cultural e Turismo no Brasil em Perspectiva Histórica**. Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2011.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Segmentação do Turismo e o Mercado**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Segmentaxo_do_Mercado_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf. Acesso em jul 2019.

SILVA, Fábio Romero de Oliveira e. **Transportes Turísticos na Amazônia: problemas e soluções dos principais pontos de acesso para a região**. Disponível em: <file:///C:/Users/Polly/Downloads/trnsporte%20turistico%20na%20amazonia.PDF>. Acesso em jul. 2017.

SILVA, Odair Vieira; KEMP, Sônia Regina Alves. A Evolução histórica do Turismo da antiguidade clássica a revolução industrial – Século XVIII. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**. São Paulo, editora FAEF, Ano V, n. 9, jun. 2008.

SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues de. **As etapas de estruturação dos meios de transporte no Brasil e o desenvolvimento desigual**. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/geoambiente/article/viewFile/25871/14861>. Acesso em jul. 2018.

URBANA – PE: empresas de transporte integrado. Disponível em: <http://urbana-pe.com.br/sobre/historico>. Acesso em mai. 2019.

VIGNATI, F. **Gestão de destinos turísticos: como atrair pessoas para pólos, cidades e países.** Rio de Janeiro: Ed. Senac Rio, 2008.

WOLF, J.; OLIVEIRA, M.; E THOMPSON, M. Impact of underreporting on mileage and travel time estimates: results from global positioning system - enhanced household travel survey transportation research record. **Journal of the Transportation Research Board** 1854, 2003.