



INSTITUTO FEDERAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE PERNAMBUCO

Campus Recife

Departamento de Cursos Superiores

Curso de Gestão em Turismo

MARIA EDUARDA GONÇALVES GOMES
MARIA EDUARDA VERGUEIRA DE OLIVEIRA
TÂNIA MARGARIDA BARBOSA COSTA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL INTEGRADO DE
PASSAGEIROS**

Recife

2022

MARIA EDUARDA GONÇALVES GOMES
MARIA EDUARDA VERGUEIRA DE OLIVEIRA
TÂNIA MARGARIDA BARBOSA COSTA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL INTEGRADO DE
PASSAGEIROS**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Cursos Superiores, Curso de Gestão em Turismo do Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de Pernambuco, como requisito para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão de Turismo.

Orientador: Prof. André Luís J. Silva, Ph.D

Recife

2022

G633
2022

Gomes, Maria Eduarda Gonçalves.

Projeto de requalificação do terminal integrado de passageiros / Maria Eduarda Gonçalves Gomes; Maria Eduarda Vergueira de Oliveira; Tânia Margarida Barbosa Costa. --- Recife: O autor, 2022.

74f. il. Color.

TCC (Curso Superior Tecnológico em Gestão de Turismo) – Instituto Federal de Pernambuco, Departamento Acadêmico de Cursos Superiores - DACS, 2022.

Inclui Referências e apêndice.

Orientador: Professor Dr. André Luís J. Silva

1. Turismo. 2. Turismo – meios de transporte. 3. Terminal Integrado de Passageiros - requalificação. I. Título. II. Silva, André Luís J. (orientador). III. Instituto Federal de Pernambuco.

CDD 338.4791 (21ed.)

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL INTEGRADO DE
PASSAGEIROS**

Trabalho aprovado. Recife, 26/04/2022

André Luís J. Silva, Ph.D

Professor Orientador

Thales Ramon, Ph.D

Professor Orientador

Fernando Lins, EsP

Professor Orientador

Recife

2022

AGRADECIMENTOS

AGRADECIMENTOS – MARIA EDUARDA GONÇALVES GOMES

É uma sensação inexplicável estar escrevendo esse agradecimento para encerrar um ciclo tão importante da minha vida. Fiquei imaginando diversas vezes como seria e cá estou eu, tentando encontrar palavras para definir a gratidão pelas pessoas que me apoiaram em todo esse processo. Primeiramente, agradeço a toda minha família, em especial aos meus pais, que tiveram suma importância para minha chegada até aqui. E ainda falando em família, um agradecimento muito importante ao meu tio, Antônio D' Pádua que foi a pessoa que me apresentou o curso de Turismo, me incentivou a fazer a prova além disso, é o meu confidente particular. E claro, agradeço imensamente às minhas companheiras de trabalho, nós construímos uma amizade genuína desde o primeiro período e estamos encerrando o curso juntas com muita dedicação, cumplicidade e amizade. Por último, mas não menos importante, agradeço ao nosso orientador, que foi excepcional em todos os momentos para o desenvolvimento deste trabalho. A todos, muitíssimo obrigada!

AGRADECIMENTOS – MARIA EDUARDA VERGUEIRA DE OLIVEIRA

Realizar essa etapa em um momento tão difícil que foi a pandemia do COVID-19, foi um processo de muita adaptação e bravura. Me sinto orgulhosa de todo o meu trajeto até aqui, apesar dos momentos difíceis, não ter me deixado abalar diante situações que me ocorreram foi primordial para a conclusão de mais uma fase da minha vida. Sou extremamente grata por cada aprendizado, por cada amizade que conquistei no instituto e por ter professores excelentes que fizeram toda a diferença. Agradeço a deus, a minha família, ao meu falecido padrasto, as minhas amigas de projeto que tenho consideração enorme desde o começo da nossa trajetória, ao nosso orientador André e a banca examinadora pela disponibilidade e por estar presente neste momento especial. Creio que cada um deles esteja feliz com a minha conquista assim como eu estou. Muita obrigada por fazerem parte da minha história.

AGRADECIMENTOS – TÂNIA MARGARIDA BARBOSA DA COSTA

“A felicidade só é real quando compartilhada.” -Thoreau. Compartilho esta felicidade primeiramente com minha mãe. Quero agradecer a ela todo apoio em que ela me deu nesta graduação e na vida. No 3º período da faculdade a COVID-19 se expandiu e mudou todos nós, e concluir esta graduação neste período de crise foi difícil e doloroso para mim, mas uma pessoa em especial me ajudou e motivou nos momentos certos, ele tornou as coisas mais fáceis. Também agradeço as minhas companheiras de curso onde a conexão surgiu desde o primeiro dia de aula no Instituto, sem elas essa graduação não seria a mesma. Um agradecimento especial ao nosso orientador que desvendou o TCC para a gente, tornando algo mais leve e dinâmico, ele fez a diferença neste trabalho. Encerramento de um ciclo nunca é fácil, mas sempre preciso.

*A verdadeira viagem da descoberta consiste
não em buscar novas paisagens, mas em ter
olhos novos.*

(Marcel Proust)

RESUMO

Tendo em vista que os meios de transporte são primordiais para um deslocamento mais rápido e eficaz, é perceptível que eles sofreram diversas evoluções ao longo dos anos, no qual acredita-se que a revolução industrial foi um marco principal para proporcionar uma melhor qualidade de locomoção no cotidiano. Sendo assim, os transportes em relação às atividades turísticas possuem papel essencial para execução das viagens, com isso é notório perceber a extrema importância em oferecer para os usuários, sejam eles turistas ou residentes. Se faz necessário disponibilizar esses serviços e estruturas com qualidade e segurança. Na cidade do Recife o TIP foi fundado em 1986, com sua localização no bairro da Várzea, tendo aproximadamente 18 km de distância do centro da capital de Pernambuco. Possui uma vasta infraestrutura com o térreo e o primeiro andar, e diante dos dados coletados, o terminal chega a receber uma média de 10 mil passageiros por dia. Porém, a construção é antiga e apresenta suportes que precisam de adaptações para melhor aproveitamento. Pensando nisso, foram realizadas pesquisas e elaborado este trabalho com o projeto de requalificação do terminal rodoviário do Recife, a fim de tornar o ambiente mais agradável, seguro e um ponto turístico com atrativos para a população (local ou turística). Diante disso, verifica-se que a reformulação de alguns pontos abordados neste trabalho se faz necessário para que o turismo local seja beneficiado.

Palavras-chave: Transporte Rodoviário; Turismo; Requalificação.

ABSTRACT

Considering that the means of transport are essential for a faster and more efficient displacement, it is noticeable that they have undergone several evolutions over the years, in which it is believed that the industrial revolution was a major milestone to provide a better quality of life. locomotion in everyday life. Thus, transport in relation to tourist activities has an essential role for the execution of trips, with this it is notorious to realize the extreme importance of offering to users, whether tourists or residents. It is necessary to provide these services and structures with quality and safety. In the city of Recife, TIP was founded in 1986, with its location in the Várzea neighborhood, approximately 18 km away from the center of the capital of Pernambuco. It has a vast infrastructure with the ground floor and the first floor, and based on the data collected, the terminal receives an average of 10,000 passengers per day. However, the construction is old and has supports that need adaptations for better use. With this in mind, research was carried out and this work was elaborated with the requalification project of the Recife bus terminal, in order to make the environment more pleasant, safe and a tourist spot with attractions for the population (local or tourist). In view of this, it appears that the reformulation of some points addressed in this work is necessary so that local tourism is benefited.

Keywords: Road Transport. Tourism. Requalification.

LISTA DE TABELAS/ FIGURAS/ GRÁFICOS

Figura 1	45
Figura 2	46
Figura 3	47
Figura 4	48
Figura 5	48
Figura 6	48
Figura 7	49
Figura 8	49
Figura 9	50
Figura 10	55
Figura 11	55
Figura 12	56
Figura 13	56
Figura 14	57
Figura 15	57
Figura 16	58
Figura 17	58
Figura 18	59
Figura 19	59
Figura 20	60

LISTA DE ABREVIATURAS

IFPE – Instituto Federal de Pernambuco

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 Justificativa	13
1.2 Objetivos	15
1.2.1 Objetivo geral	15
1.2.2 Objetivos específicos	15
1.3 Metodologia	16
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
2.1 Tópico 1	19
2.1.1 Subtópico	17
2.2 Tópico 2	24
2.2.1 Subtópico	27
2.2.1.1 Subtópico do Subtópico	30
3 METODOLOGIA	40
4 RESULTADOS e análise	45
4.1 Tópico	46
4.2 Tópico	50
4.2.1 Subtópico	51
5 CONSIDERAÇÕES	66
REFERENCIAS	70
Apêndice (opcional)	74

1 INTRODUÇÃO

Sabe-se a potência que o turismo possui dos tempos antigos até os dias atuais, e é evidente que o mesmo só é possibilitado com o auxílio do meio de transporte. Tendo em vista esse fator, é possível notar a proeminência do mesmo e o quão necessário se faz para os turistas e para sociedade.

É possível assemelhar o uso do meio de transporte a água que flui pelo nosso corpo diariamente sendo imperceptível, mas possui extrema importância para o funcionamento do nosso cotidiano. No caso do transporte, ele participa do cotidiano diversas vezes, transportando os cidadãos. Ou seja, sem a existência do transporte, as cidades, estados e países tornam-se inoperacionais. Assim como, a falta de água no corpo humano.

Tendo em vista que o transporte é um meio primordial para a sociedade desde sempre, e por consequência disso é necessário que o mesmo tenha qualidade no seu serviço prestado. Assim como nos tempos antigos, Thomas Cook, pioneiro e revolucionário na era do transporte, mostrou a importância de um serviço diferenciado e com qualidade.

Analisando o cenário atual e comparando com outros terminais, o TIP surge como a problemática deste projeto, pois de fato, para ter a qualidade na qual foi citada acima, é necessário que o mesmo passe por algumas alterações significativas.

Dentro dessa perspectiva, após a análise e pesquisas com foco no problema, os objetivos a serem cumpridos neste projeto é a requalificação de uma potência turística e cultural. Sendo assim, por meio de ações e propostas o sucesso do projeto é algo contundente.

1.1 Justificativa

De acordo com o site do G1, o TIP da cidade do Recife acumula diversos problemas que desde 2014, ano em que foi feita a matéria, ainda persistem pelo local. Esses problemas vão de acúmulo de sujeira, poucos acessos a acessibilidade, pedintes em excesso, falta de iluminação, segurança tanto dos lojistas como dos passageiros e entre outros que exigem reparações imediatas.

O TIP funciona desde o ano de 1986, sendo o maior terminal do estado de Pernambuco e segundo maior do Brasil, cerca de 10 mil passageiros passam por dia (dados do período antes da pandemia) na rodoviária, por esse motivo deveria ganhar mais visibilidade e investimentos, já que é uma porta de entrada para muitos turistas e os passageiros que passam pelo TIP têm a percepção dos descasos que estão presentes no local.

O terminal é administrado por uma empresa privada chamada SOCICAM, o que deveria ser um ponto positivo já que a empresa tem recursos para investir em melhorias na sua infraestrutura e serviços. A falta de segurança e iluminação é um dos principais fatores que mais geram preocupação, pois os viajantes e demais usuários afirmam que se sentem amedrontados em estar em certos horários pelo ambiente, já que ocorreram alguns episódios de roubos e vítimas que foram feitas de refém. Além disso, o excesso de pedintes e animais soltos no TIP causam constrangimento nos passageiros, segundo a matéria citada nessa justificativa.

No que se refere a acessibilidade, o terminal apresenta apenas duas vagas no estacionamento para os deficientes e cinco para idosos. Além disso, os banheiros localizam-se no segundo piso, o que gera transtorno, visto que o terminal detém somente duas cadeiras de rodas. Sabe-se que o número de usuários é maior do que o previsto. Ademais, o espaço precisa de mais placas em outros idiomas para aqueles que vêm de fora e tem a necessidade de se situar.

No que diz respeito à tecnologia, o terminal precisa de inovações. Uma vez que, na atualidade é possível acessar quase tudo por aparelhos tecnológicos, tendo em vista que essa facilidade tende a melhorar e facilitar o atendimento ao cliente, tornando-se um diferencial no terminal.

Dessa maneira, esse projeto visa colaborar e apresentar ações e propostas para melhoria do processo de recepção de turistas que chegam ao Recife utilizando o meio de transporte.

1.2 Objetivos

Nesta parte serão apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos que foram perseguidos neste trabalho com base na pesquisa empírica e fundamentação teórica.

1.2.1 Objetivo geral

Realizar um projeto de requalificação do terminal integrado de passageiros do Recife – TIP, focado na qualidade do atendimento dos turistas e moradores.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Realizar um diagnóstico de como se encontram as condições de operacionalidade e acessibilidade do TIP;
- b) Realizar uma pesquisa onde possa ser manifestada a visão dos usuários em relação ao uso do TIP;
- c) Propor ações para requalificação da estrutura do local para melhor atender aos turistas e moradores;

1.3 Estrutura do TCC

Esse TCC está organizado em cinco capítulos, sendo o primeiro destinado a se elencar os aspectos introdutórios da pesquisa, contexto, ambiente teórico, justificativa, metodologia e objetivos. O segundo capítulo se dedica aos aspectos teóricos e à revisão de literatura nacional e internacional acerca do turismo e dos atributos para gestão de um terminal rodoviário

No terceiro capítulo, é apresentada a diagnose necessária para a fundamentação das ações e propostas apresentadas nesse TCC, as quais serão a base dos instrumentos de pesquisa utilizados em campo, além de seus resultados e análises.

No quarto capítulo, são apresentadas as ações e propostas necessárias para a melhoria do Terminal Integrado de Passageiros, motivo principal da elaboração desse trabalho.

No quinto e último capítulo são apresentadas as considerações finais, onde as autoras apresentam o pensamento comum delas, e fazem uma discussão da importância do TIP para os turistas e os moradores das diversas regiões da RMR.

Finaliza-se esse TCC com as referências e o apêndice.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nessa etapa serão apresentadas as principais teorias e conceitos que nortearam a presente pesquisa.

2.1 Conceito de Turismo

Segundo Fuster (1971), a palavra turismo surgiu em 1800 com a tradução “para quem faz tour ou tours”, e em 1811 foi introduzida ao dicionário sempre ligada ao deslocamento.

O conceito que a OMT aceita é a do autor Torre (1992) que seria: “A soma de relações e de serviços resultantes de um câmbio de residência temporária e voluntário motivado por razões alheias a negócios ou profissionais.”

O conceito de Torre (1992) é formal, mas que não abrange toda a importância e elementos envolvidos. Já para J.I. Arrillaga:

O turismo é o conjunto de deslocamentos voluntários e temporais determinados por causa alheias ao lucro; conjunto de bens, serviços e organização que determinam e tornam possíveis estes deslocamentos e as relações e fatos que entre aqueles e os viajantes têm lugar. (ARRILLAGA, 1976).

Com o conceito de Arrillaga (1976), podemos perceber que o turismo abrange mais do que a própria OMT aceita no âmbito geral. O turismo tem conceitos vastos, aberto a interpretação, e muda de acordo com a sociedade e suas necessidades.

Definir turismo, como demonstrado, é algo complexo. Cada autor pode criar a sua definição. O mais importante, portanto, é ter uma visão geral que compreende o turismo como fenômeno de saída e retorno do ser humano do seu lugar habitual de residência. (NETTO, 2013.)

Já para os considerados “pais” do turismo moderno Walter Hunziker e Kurf Krapt definem o turismo como: “Turismo é o conjunto das relações e fenômenos decorrentes das viagens e estada de forasteiros, desde que não vinculadas a

alguma atividade produtiva nem com residência permanente no destino” (Hunziker e Krapf, 1942, p.21). No livro de Barretto (2003) ela mostra uma visão convergente com os “pais” do turismo moderno, pois, ela explica como: não desempenhar uma atividade lucrativa, o tempo de permanência, e o lazer que o turista busca no momento estão sempre atreladas nos inúmeros conceitos de turismo que os autores discorrem em seus estudos.

Sabe-se que o turismo está diretamente ligado ao tempo livre dos indivíduos, segundo o autor Elsevier (2009): “Para que a atividade turística aconteça, é necessário que o indivíduo tenha tempo livre.” O autor Santos (2016) traz essa temática em seu artigo, e mostra a importância do tempo livre e do lazer na sociedade antiga. Segundo Santos (2016), o lazer sempre ficava para os nobres ou pessoas com grande poder aquisitivo, e hoje na sociedade contemporânea trabalhamos para termos um pouco de lazer, e talvez poder praticar o turismo. Então, o lazer vem com grande esforço, as pessoas buscam justamente para fugir da realidade dinâmica que temos.

O estresse e as tensões vivenciadas nos centros urbanos colaboraram para que seja valorizada e destacada, como necessidade básica das pessoas, o lazer. É um período que beneficia a reposição das energias, o descanso mental, o crescimento pessoal e a fuga do cotidiano. (SANTOS, *Et al.*, 2016)

2.2 História do Turismo

Assim como é difícil ter um conceito único do turismo, também é bastante diversificado as versões da sua história de origem até os dias atuais. Sabe-se que a evolução do turismo foi gradativa, assim como o processo evolutivo do homem. Com o tempo, notam-se grandes conceituações desde a antiguidade aos tempos atuais. Como afirma Barretto:

Há autores que situam o começo do Turismo no século VIII a.C., Na Grécia, porque as pessoas viajavam para ver os jogos olímpicos a cada quatro anos (De La Torre 1991, p.12); outros acreditam que os primeiros viajantes foram os fenícios, por terem sido os inventores da moeda e do comércio (McIntosh 1972, p. 09), e é muito provável que, se fosse realizada uma pesquisa em tempos anteriores, e em outras culturas, além da greco-romana, encontrar-se-iam antecedentes ainda mais remotos, chegando-se ao porque o ser humano sempre viajou seja definitivamente (migrando) ou temporariamente (retornando). As pesquisas arqueológicas revelam, por exemplo, a 13000 anos, os grupos humanos habitantes da caverna de Mas-d' Azil, Nos

Pirineus franceses, viajavam até o mar e retornavam. (BARRETTO, 2008, p.44).

Dentro disso, podemos observar que a história do turismo pode ser explicada de diversas formas de acordo com o ponto de vista de cada pensador. Um exemplo disso é a afirmação de Balanza e Nadal (2002), evidenciando que as viagens já aconteciam a bastante tempo, na China e no Egito antigo, a viagem que seria de prazer, de aventura e de descanso era bastante comum entre os reis e os faraós e as pessoas de camadas altas da sociedade.

Contudo, nota-se que o turismo tem o seu início marcado por diferentes versões e conceituações de diferentes autores e por isso, para ser possível o maior entendimento sobre a história do turismo, precisa-se ter conhecimento sobre alguns termos neles estabelecidos. Dentre eles, é essencial ressaltar a diferença entre a migração e o turismo, que conforme Barretto (2008) desde sempre o homem migrava para encontrar melhores condições de vida e isso não tem o mesmo significado de turismo. Desde a era primitiva, o homem saía em busca de outros locais no mundo que fosse melhor para conseguir viver e isso não se caracteriza turismo. Pois o seu real intuito é somente se deslocar para buscar melhoria na qualidade de vida, sem o seu intuito de voltar para o local onde o mesmo habitava anteriormente.

Além disso, é deveras importante a noção sobre a diferença de viagem e turismo, que são pontos importantes para definir a história do turismo e os seus conceitos. Para aprimorar o entendimento sobre essa particularidade, a visão de Barretto afirma que é essencial retornar à diferença entre o conceito de viagem, que implica apenas deslocamento, e o conceito de turismo, que implica a existência também de recursos, infraestrutura e superestrutura jurídico-administrativa.

Segundo Ramos e Costa (2017) a evolução do Turismo está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento mundial. A transmissão de cultura entre os povos, o conhecimento da história e a língua são fundamentos de um paradigma moderno de gestão e planejamento baseado nas pessoas, no património e na cultura. Mas, conforme visto, nem sempre o turismo foi o que é hoje.

Com isso, sabe-se que as pessoas sempre deixam o lazer por último na sua escala de prioridade, mesmo sendo primordial para sua qualidade de vida. Como diz Melo (2003): "O lazer é muito importante e está diretamente ligado à saúde, à

educação e à qualidade de vida.” A prática de conhecer novos lugares vem ganhando mais força a cada dia. Porém, para que isso aconteça o mercado precisa oferecer. Dessa forma, hoje o turismo é mais do que apenas lazer, é de fato um negócio, como afirma Leite e Turolla:

O turismo vem adquirindo grande importância como atividade econômica mundial. Para muitos países, como México, Estados Unidos e França, essa é uma atividade relevante em diversas dimensões da economia, pois contribui significativamente para a geração de renda e de empregos de forma capilarizada e eficiente. Para muitas nações, as divisas estrangeiras propiciadas pelo turismo receptivo são importantes fontes de financiamento externo (LEITE E TUROLLA, 2007).

Com isso, se torna notório a importância do turismo nos dias atuais, hoje ele é evidenciado em diversos países, como a França, México e Estados Unidos, tornando-se uma potência financeira, além de um símbolo de status, logo, acaba sendo algo extremamente requisitado como afirma Urry (1996) “Ser turista é uma das características da experiência ‘moderna’. Não ‘viajar’ é como não possuir um carro ou uma bela casa. É algo que confere status, nas sociedades modernas, e julga-se também que seja necessário à saúde”.

Sendo assim, o turismo é um fenômeno social e complexo, sendo necessário entender não só o seu conceito e sua história ao longo dos anos, mas também as tipologias que envolvem essa prática. Nesse viés, a motivação para a atividade turística acontecer é um objetivo individual de cada viajante, pois existem diversas razões para isso, e as causas mais comuns são o lazer, eventos, trabalho, religião, entre outros tipos. O Brasil oferece uma gama de atrações turísticas, seja ela no seu contexto histórico-cultural ou natural, que agregam nas belezas que o país possa oferecer. Ademais, serão citados alguns tipos de turismo que ocorrem ao redor do mundo, inclusive no território brasileiro.

2.3 Tipos de Turismo

2.3.1 Turismo doméstico

Conhecido também como turismo interno, é denominado desse jeito quando praticado dentro dos limites do território de residência do turista (IGNARRA, 1999). Segundo a OMT:

O turismo interno compreende as atividades de um visitante residente no país de referência. O tamanho dos mercados do turismo doméstico é geralmente o resultado de vários fatores, incluindo dados demográficos, níveis de rendimento e infraestruturas de transporte e hotelaria. (OMT, 2020).

Assim como para Caroso e Rodrigues:

[...] o turismo, tanto o doméstico quanto o internacional, que pode ser representado pelo turismo étnico, turismo cultural, turismo histórico, turismo ambiental/ecológico, o turismo recreativo [...]. (CAROSO E RODRIGUES, 1998).

Sendo assim, é possível fazer outros tipos de turismo dentro deste modal, contando que seja feito nos limites do país. Diante de dados oferecidos pela Embratur (2021), foi lançada a campanha “Ser brasileiro é estar sempre perto de um destino incrível” a fim de fomentar o turismo doméstico no país, visto que a pandemia devido ao coronavírus, voos para fora do território brasileiro estavam suspensos. Para a Agência Brasília (2021): O turismo interno é o principal motivo do setor ter começado essa retomada gradual. É o despertar de um olhar da população para a cidade.

2.3.2 Turismo de sol e praia

Do ponto de vista do MTUR (2010), o turismo de sol e praia é relacionado às atividades turísticas referentes à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor. Lembra Almeida:

O ambiente litorâneo é, na porção terra, considerado humanamente seguro e privilegiadamente agradável, quando nos oferta o espaço da conjunção da terra, do mar e do sol, tornando inegável a vocação dessas áreas para o turismo, especialmente aquelas urbanizadas, pois ficam distantes do desconforto e dos inconvenientes insetos voadores, como os borrachudos, muriçocas encontradas nas praias e localidades ainda não exploradas. (ALMEIDA, 2000).

Portanto, essas características acabam sendo os principais fatores que levam os turistas à beira-mar. Esclarece o MTUR:

Historicamente, o segmento tem sido associado ao turismo de massa, por concentrar um grande número de pessoas na mesma época e em um só lugar. Apresenta altas taxas de sazonalidade, o que traz como consequência uma demanda concentrada nos meses de verão ou estiagem (no caso das praias fluviais) e em períodos de férias ou feriados prolongados. (MTUR, 2010).

Ademais, as atividades propostas no mar são surf, o 'kitesurf', o mergulho e dentre outras. Na areia as atividades como o futebol, o vôlei, a atividade física em si, e entre outras recreações que são comuns de serem vistas.

2.3.3 Turismo cultural

O turismo cultural é bastante importante para diversos países, pois é capaz de atrair milhares de turistas interessados em conhecer a riqueza cultural do local. Para a OMT:

O turismo cultural é um tipo de atividade turística em que a motivação essencial do visitante é aprender, descobrir, vivenciar e consumir os atrativos/produtos culturais, materiais e imateriais, de um destino turístico. (OMT, 2019).

Segundo o MTUR:

São bens culturais, de valor histórico, artístico, científico, simbólico, passíveis de atração turística: arquivos, edificações, conjuntos urbanísticos, sítios arqueológicos, ruínas; museus e outros espaços destinados à apresentação ou contemplação de bens materiais e imateriais; manifestações, como música, gastronomia, artes visuais e cênicas, festas e outras. (MTUR, 2006).

Juntamente como diz Rodrigues:

Além do valor cultural específico, do ponto de vista do turismo cultural, esses bens materiais possuem outro valor, o de serem objetos indispensáveis, cujo consumo contribui a base de sustentação da própria atividade. (RODRIGUES, 2012).

Existem localidades com bastante riquezas culturais que acrescentam valor à história dos países. No Brasil, de acordo com o site do IPHAN (2014), algumas delas

são os centros históricos de Ouro Preto (MG), Olinda (PE), São Luís (MA), Goiás (GO) e dentre outros lugares que agregam ao patrimônio cultural mundial.

2.3.4 Turismo de aventura

Tem como objetivo oferecer ao turista desafios e adrenalina de caráter recreativo e não competitivo, de acordo com o MTUR (2006). Pois, quando há competitividade se denomina turismo de esporte. Para a OMT:

O turismo de aventura é uma modalidade que normalmente ocorre em destinos com características geográficas e paisagísticas específicas e tende a ser associado à atividade física, ao intercâmbio cultural, à interação e à proximidade com a natureza. Esta experiência pode envolver algum tipo de risco real ou percebido e pode exigir um esforço físico e/ou mental significativo. (OMT, 2019).

Sendo assim, algumas das atividades realizadas são o rapel, 'bungee jump', asa delta, balonismo, tirolesa, safari como é conhecido na África, dentre outras. Para o MTUR:

As atividades de aventura pressupõem determinado esforço e riscos assumidos, que podem variar de intensidade conforme a exigência de cada atividade e a capacidade física e psicológica do turista. "Riscos assumidos" significa que ambas as partes têm conhecimento e corresponsabilidade sobre os riscos envolvidos. Isso requer que o turismo de aventura seja tratado de modo particular, especialmente quanto aos aspectos relacionados à segurança. MTUR (2010).

2.3.5 Turismo de negócios e eventos

Na definição da OMT:

O turismo de negócios é um tipo de atividade turística em que os visitantes viajam com um propósito profissional e/ou comercial específico para um local fora do seu local de trabalho e residência com o objetivo de participar de um encontro, uma atividade ou um evento. (OMT, 2019).

Ambas as atividades promovem giros na economia dos países. Segundo o MTUR (2010), o turista desta modalidade não é responsável pela escolha do

destino, pois depende da decisão da empresa e da cidade onde será o evento. Durante essas viagens são realizadas as missões empresariais, congressos, 'workshops', visitas técnicas, reuniões de negócios, feiras, convenções e outras atividades. Para o MTUR:

A globalização, a formação de blocos econômicos, a aceleração da economia mundial e o crescimento das multinacionais são alguns dos fatores que configuraram um movimento internacional sem precedentes para a efetivação de transações e relacionamentos de caráter comercial, e a realização de eventos com finalidades e interesses diversos. O Brasil vem se posicionando como um destino de negócios, com destaque para as áreas de telecomunicações, biotecnologia, finanças, moda, entre outras. (MTUR, 2010).

De acordo com o Sebrae (2015), o turista estrangeiro que vem ao Brasil a fim de fazer negócios gasta, em média, quatro vezes mais que o turista que visita o país à procura de lazer.

2.3.6 Ecoturismo

É uma tipologia que visa utilizar de maneira sustentável os recursos naturais e culturais do país. O MTUR reconhece como:

Sob esse enfoque, o ecoturismo caracteriza-se pelo contato com ambientes naturais, pela realização de atividades que possam proporcionar a vivência e o conhecimento da natureza e pela proteção das áreas onde ocorre. Ou seja: O ecoturismo assenta-se no tripé: interpretação, conservação e sustentabilidade. (MTUR, 2010).

Ademais, continua reconhecendo as atividades de maneira que haja o menor número de riscos possíveis, por isso, em muitos passeios deste modal deve ser acompanhado por guia de turismo ou condutores especializados. Esclarece Layrargues:

O ecoturismo é tradicionalmente considerado um veículo da educação ambiental, encarregado sobretudo da sensibilização e aquisição de conhecimentos ecológicos. Por outro lado, considerando os riscos do ecoturismo que podem comprometer sua própria sustentabilidade, a educação ambiental se transforma em veículo do ecoturismo. Assim, a educação ambiental no contexto do ecoturismo, assume novos contornos no que diz respeito às suas metas, pois agora, a importância de uma eficaz sensibilização do turista com relação à proteção ambiental cultural espaço

visitado, necessária para a natureza, a comunidade local, também se refere à sustentabilidade do próprio negócio turístico. (LAYRARGUES, 2004).

Com base em informações do MTUR (2010), algumas atividades do ecoturismo são: a observação da fauna e flora, visitas a cavernas, trilhas, caminhadas, observação astronômica e dentre outras. Certas atividades podem ser consideradas do turismo de aventura, porém se cumprir as medidas e comportamentos são do âmbito do ecoturismo.

2.3.7 Turismo religioso

Para o MTUR (2006), pode ser definido como atividades ligadas à busca espiritual e a prática religiosa em espaços e eventos relacionados às religiões institucionalizadas. Ainda de acordo com O MTUR:

O Turismo Religioso está relacionado às religiões institucionalizadas tais como as afro-brasileiras, espírita, protestantes, católica, as de origem oriental, compostas de doutrinas, hierarquias, estruturas, templos, rituais e sacerdócio. (MTUR, 2006).

Outrossim, de acordo com ARNT:

A modalidade turístico-religiosa pode ocorrer de forma individual ou organizada, programas como romaria, peregrinação e pertinência, de acordo com os objetivos religiosos, dogmáticos e morais de fiéis visitantes. A romaria ocorre quando o indivíduo, por disposição própria e sem esperar recompensas materiais ou espirituais, visita lugares sagrados. Já a peregrinação se dá através da visita a lugares sagrados para cumprir promessas ou pedidos anteriores feito a divindade ou a espíritos bem-aventurados. É considerado um ato de pertinência quando fiel se desloca a locais sagrados com a intenção de redimir-se de seus pecados e culpas de forma livre ou por meio de conceitos religiosos. (ARNT, 2006).

2.3.8 Turismo de estudos e intercâmbio

Ou conhecido como turismo pedagógico, tem como objetivo fornecer viagens em prol da educação, no qual os estudantes viajam em busca de experiências por atividades afins de qualificação pessoal e profissional com base em outras culturas, línguas e vivências. Para a OMT:

O Turismo educativo representa uma ampla gama de produtos e serviços relacionados a estudos acadêmicos, férias de aperfeiçoamento, viagens

escolares, treinamentos esportivos, cursos de desenvolvimento de carreira e cursos de idiomas, entre outros. (OMT, 2019).

De acordo com o MTUR:

Hoje, com o aparecimento de diversas associações especializadas em viagens educacionais/culturais internacionais, poucas instituições pedagógicas ainda mantêm essa prática. No Brasil, a maioria dos intercâmbios é feito por estudantes de segundo e terceiro grau que buscam aprender uma língua estrangeira e os programas são desenvolvidos e oferecidos das mais diversas formas e pelas mais diversas empresas. (Ministério do Turismo, 2010).

2.3.8 Turismo cemiterial

É notório a importância histórica que os cemitérios possuem, como afirma Figueiredo (2015):

No âmbito da organização do espaço, os cemitérios efetivam-se como artefatos de significativa relevância e suscetíveis a diversas análises e interpretações. Marcas impressas pelo homem, refletem a estrutura social, cultural, religiosa, identitária da comunidade que os criaram, sendo impregnados de valores e significados, compondo, desta maneira, um rico e denso quadro cultural e de experiências.

Neste viés, pode-se afirmar que a herança histórica que os cemitérios são capazes de propagar é de extrema peculiaridade e importância. Por isso, vale salientar sobre a busca pelo Turismo cemiterial que, segundo Queiroz (2007) afirma que houve um aumento na procura pelo espaço cemiterial, a partir da década de 1990.

Desde então, o turismo cemiterial vem sendo bem requisitado e desmistificado dentre os turistas mais dispostos a quebrarem um certo “tabu” e conhecerem ainda mais os grandes modelos arquitetônicos, como por exemplo, o Cemitério da Recoleta em Buenos Aires.

A potencialização do turismo cemiterial pode ser percebida, por meio de uma busca de sites especializados em turismo, seja de agências turísticas, blogues de viagens ou blogues especializados em cemitérios/turismo cemiterial. As ofertas vão se multiplicando, assim como os relatos de visitas às necrópoles, com destaques para a valorização de diversos aspectos a serem conhecidos pelos turistas. (PUERTO, *Et al.*, 2013. p.02)

Com isso, consegue-se entender a potência que o turismo cemiterial tem evidenciado, mesmo não sendo tão frequente a sua assiduidade como os outros tipos de turismo.

2.3.9 Turismo de esporte

O turismo esportivo tem um potencial incrível e vem sendo cada vez mais requisitado, o motivo pelo qual é que os turistas além de assistirem algo de seu gosto, conseguem praticar o esporte em questão. A plataforma online, 'Observatório do Esporte' traz uma visão adequada disso, da seguinte forma:

É importante ressaltar que no turismo esportivo, o turista vem com a intenção de praticar o esporte por lazer ou treinamento, sem o intuito de competir, num local onde a disponibilidade física se caracteriza como permanente. (APUD GOIDANICH e MOLLETTA, 2004).

Sabe-se que o esporte é um meio determinante para uma boa qualidade de vida, para estabelecer uma boa saúde e conseguir se manter numa boa forma física.

Como afirma Piéron (2004): "A participação frequente e regular em atividades físicas e esportivas muito diversas constitui um elemento chave que permite provocar efeitos benéficos para a condição física e a saúde."

E por isso, percebe-se a junção de dois fatores importantes, sendo eles a qualidade de vida e o turismo, ambos conseguem produzir uma potência neste meio turístico, o turismo esportivo. Nota-se que é determinante essa fusão para o aprimoramento desse tipo de turismo.

2.3.10 Turismo gastronômico

Sabe-se que é de extrema importância uma boa alimentação para que o seu dia seja ainda melhor, então, uma gastronomia de qualidade em uma viagem é a junção de fatores primordiais e bem adequados. Com isso, consegue-se analisar a importância do turismo gastronômico que vem com o seguinte conceito, segundo Martins (2018):

O conceito de gastronomia possui associação com o ambiente (geografia e clima) e cultura (história e influências étnicas), prevalecendo os componentes de gosto, sabor e textura de alimentos e bebidas. Neste contexto, Correia et al. (2009) complementam afirmando que os turistas parecem ser atraídos para a experiência do turismo gastronômico por uma combinação de diferentes fatores: alguns enfatizam gastronomia e serviços, outros o ambiente e, ainda, a qualidade e preço.

Ademais, consegue-se avaliar a potência do turismo gastronômico e como ele pode ser bem aproveitado por diversos públicos, em vários locais, de acordo com a regionalidade em questão. Segundo Gândara e Gimenes (2009):

O turismo gastronômico pode ser operacionalizado a partir de atrativos como culinária regional, eventos gastronômicos e oferta de estabelecimentos de alimentos e bebidas diferenciados, bem como roteiros, rotas e circuitos gastronômicos.

Ou seja, é possível notar a amplitude do mercado do turismo gastronômico, sendo extremamente requisitado, por ser uma necessidade básica e de planejamento já existente.

2.3.11 Turismo de saúde

O turismo de saúde é pouco conhecido em comparação com os tipos de turismo mais comuns, porém, também é de extrema importância. A definição do mesmo foi bem explicada no site 'Turismo IG', que afirma:

O turismo de saúde envolve o deslocamento de pessoas que estão interessadas na prevenção de doenças, na manutenção da saúde ou na recuperação e até na cura e reabilitação de problemas de saúde. Na prevenção, há pessoas buscando aliar o estresse do dia a dia, por exemplo. Buscando novas possibilidades, patamares na sua saúde física, mental, emocional e espiritual. (JORDÃO, 2021).

Com isso, é possível entender que o turismo de saúde promove além do conhecimento de novas culturas para o turista, uma melhoria na sua qualidade de vida e no seu tratamento.

Um exemplo assíduo do estudo e prática do turismo de saúde é em Portugal, onde a Universidade Católica Portuguesa promove ações de conhecimento de causa para que este tipo de turismo ganhe ainda mais força.

O importante estudo, que agora se publica, assume-se como resposta a um oportuno desafio lançado pelas Confederação do Turismo Português e Associação das Termas de Portugal e surge na sequência do PENT – Programa Estratégico Nacional do Turismo 2006-2015, que seleciona a «Saúde e Bem-Estar» como produto inovador e um dos dez produtos estratégicos que importa decisivamente implementar em Portugal. (MEDEIROS, 2008)

2.3.12 Turismo de pesca

Segundo Lima e Silva (2014):

A pesca esportiva é praticada justamente por aquelas pessoas que têm como motivações o 'lazer', a 'recreação', as 'viagens', e as 'atividades' que fogem à tradicional 'praia', 'mar', e 'sol'(...) Além da sua importância como atividade alternativa econômica para vilas de pescadores profissionais, deve-se acrescentar ainda que a 'pesca esportiva' tem uma significativa relevância ecológica devido ao seu baixo impacto nas espécies pescadas.

O turismo de pesca está atrelado ao 'hobby' de pescar, mas as pessoas se deslocam com o intuito de praticar essa atividade, e a maioria não sabe que está praticando esse modal. Isso ocorre principalmente em regiões como o Amazonas. Ou seja, este turismo é considerado de minoria pois não existe um grande fluxo quanto um turismo de massa para o litoral Pernambuco, por exemplo. Com isso, o turismo de pesca se torna pouco explorado no âmbito geral.

2.3.13 Turismo cívico

O turismo cívico ocorre em locais com memórias ou atual situação política e histórica, como na Alemanha pelos grandes eventos cívicos como a 2ª Guerra Mundial. Assim como no Brasil, que possui a cidade de Brasília no Distrito Federal.

Segundo a SETUR-DF (2019):

Assim como Washington D.C e Berlim, Brasília se destaca no cenário mundial como um dos principais destinos de Turismo Cívico. Com ações voltadas para esse segmento, a Secretaria de Turismo do DF promove a conscientização cidadã, política, econômica e cultural dos visitantes que o praticam, promovendo, desta forma, o patriotismo.

Essa tipologia de turismo carrega o patriotismo dos países, e mantém a sociedade ciente da política e história.

2.3.14 Turismo étnico

Segundo a OMT (2003) o turismo étnico “é voltado para as tradições e estilo de vida de um grupo e utilizado, principalmente, para destacar o turismo nas comunidades ou enclaves específicos, em processo de desenvolvimento”. Essa tipologia de turismo está atrelada ao turismo cultural, mas com enfoque nos grupos sociais e suas comunidades.

Com os estudos antropológicos voltados para o turismo e seu impacto na cidade, pode-se perceber a importância desta tipologia, o enriquecimento e intercâmbio cultural. Mas, também surge preocupações quanto a perda da identidade do local explorado.

A aculturação dos povos locais acontece principalmente na prática do turismo de massa, esse que é uma problemática atual pelas suas novas formas de interação no turismo. Segundo Funari e Pinsky (2012) todo turismo é cultural, já que a essência dele é a troca cultural. Precisa-se de maior envolvimento social para ser possível cultivar a cultura local, e cobrar dos governantes a fiscalização para a preservação dele.

2.4 Transportes

2.4.1 História e Evolução dos Transportes

É perceptível os avanços que transformaram os transportes, mas antes de tudo, é necessário entender esta evolução e como deu-se origem aos meios de deslocamento. Para Júnior (2014), os pés humanos foram os primeiros meios de transporte utilizados para o deslocamento, percorrendo longas distâncias, e logo após, o homem nômade sentiu a necessidade de usar outros recursos, como os animais para a mobilidade de suas cargas. Na antiguidade, aconteceu um marco importante para a história dos meios de transporte, a criação da roda. Para Júnior:

Com invenção da roda e utilização anterior da técnica de rolagem, o surgimento dos primeiros carros foi natural. Puxado por animais domesticados e com duas ou quatro rodas, esse meio de transporte passou a exigir superfícies mais lisas para uma melhor locomoção. Surgiram, assim, as primeiras estradas. (JÚNIOR, 2014).

E desde então, foram sendo criados mais artifícios que facilitariam a locomoção no cotidiano, como as antigas balsas e barcos. Para Palhares:

Até o período pré-revolução industrial, a força motriz dos modos de transporte era apenas aquela considerada como “natural”, tais como animais, velas (utilizando o vento), etc. A Revolução Industrial trouxe o motor a vapor e, com ele, o surgimento dos trens, com velocidades de 100 km/h na época, e os navios, alcançando 25 km/h. (PALHARES, 2002).

Para Salgado (2015), “Todo o processo de evolução das civilizações está diretamente ligado aos deslocamentos ao redor do globo e à conseqüente evolução dos meios de transporte, que também são causa desses fenômenos.” Com isso, os novos meios de transporte surgiram. De acordo com o site Portogente:

A revolução industrial permitiu um salto tecnológico nos modais e no transporte de cargas. A descoberta de novas formas de locomoção e a criação de motores trouxe os caminhões e o trem, os principais meios de transporte terrestres. (PORTOGENTE, 2020) .

Para Júnior (2014), o autor acredita que a revolução industrial foi considerada o marco principal para a história da evolução dos transportes, com a descoberta da máquina a vapor, e com isso, cada vez mais próximo de avanços significativos, como o desenvolvimento dos transportes aquaviários. E a partir destas experiências foi possível acompanhar toda evolução dos transportes que são muito utilizados até os dias de hoje.

2.4.2 Transportes e Turismo

Nesse viés, o transporte em prol das atividades turísticas possui papel essencial para execução das viagens. Segundo Palhares:

Intuitivamente, a grande maioria das pessoas consegue perceber a relação existente entre transporte e turismo. Qualquer um que já tenha saído em viagem, de férias ou a negócios, sabe que para alcançar seu destino, precisa utilizar um meio de transporte: automóvel, ônibus, avião, trem, navio, etc. É fato, portanto, que o turismo não existe sem o transporte. (PALHARES, 2002).

Ademais, essa prática teve um importante marco inicial com Thomas Cook, pois foi o responsável por organizar a primeira viagem charter de trem, dando início a ideia empreendedora que fez seu nome ficar muito conhecido no setor do turismo.

Para Filho:

Cook cria o turismo de massa ferroviário, com tarifas reduzidas, viagens em grupo, pacote de viagens, fez campanhas publicitárias, promoções para conquistar clientela. Sua ação vai permitir que a classe operária imite os comportamentos da nobreza e passem a frequentar as praias e os balneários do momento, antes tidos como redutos dos ricos. (FILHO, 2004).

E desde então, os meios de transporte ganharam evoluções. Hoje, possui uma gama de possibilidades para realizar as viagens. Para Junior:

Ainda precisamos considerar que em determinados casos a modalidade de transporte será, dependendo da viagem turística, seu maior motivador, o principal atrativo turístico - por exemplo, os cruzeiros marítimos, uma viagem nostálgica de trem ou um avião supermoderno. (JÚNIOR, 2014).

De acordo com Júnior (2014), “pode-se considerar que o transporte é o componente mais importante do produto turístico. Claro que os meios de transporte raramente são considerados assim [...]”. Portanto, sem o transporte o turismo dificilmente aconteceria e é graças a ele que os viajantes vão de um lugar a outro conhecendo novos locais e culturas, seja por meios terrestres, aéreos ou marítimos.

Para Palhares:

De forma mais precisa, o transporte turístico pode ser definido como o serviço que interliga a origem de uma viagem turística a determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundário) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro do destino (PALHARES, 2005).

O tipo de locomoção vai de acordo com a necessidade e condições financeiras. E no tempo atual, existem diversos meios de transportes que permitem e facilitam que possamos fazer nossas atividades e necessidades do cotidiano com mais rapidez.

2.4.3 Tipos de transportes turísticos

Conforme visto anteriormente, sabe-se a importância do transporte para o acontecimento do turismo, como afirma Palhares:

Como forma de definir a atividade de transporte, mas especificamente para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ser tido como a atividade, meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundário) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário. (PALHARES, 2002).

Por isso, vale salientar os tipos de transportes turísticos e suas determinadas conceituações.

2.4.3.1 Aquaviário

No que se refere ao transporte aquaviário ou hidroviário, vale salientar a importância deste meio e as definições que o abrange. Por isso, de acordo com o site Toda Matéria, o seu surgimento está presente desde as civilizações antigas:

As hidrovias fazem parte da história das civilizações antigas, que já utilizavam rotas pelos rios e mares para deslocar cargas ou pessoas. No início, o transporte era feito em grandes troncos de árvores, até que surgiram as primeiras embarcações. (Toda Matéria, 2015)

Com isso, pode-se notar a importância e abrangência desse tipo de transporte. Além disso, é importante ressaltar a seguinte conceituação de acordo com a CNT:

A CNT (2012) define o sistema de transporte hidroviário como qualquer tipo de deslocamento feito utilizando rios, lagos e oceanos para a movimentação de pessoas e mercadorias, seja ele feito em âmbito nacional ou entre diferentes nações. Dentro dessa classificação, a CNT afirma que o transporte hidroviário é dividido em dois subsistemas: o fluvial e o marítimo. O primeiro abrange a utilização de embarcações em rios navegáveis, enquanto o segundo refere-se às navegações no mar e a circulação na costa atlântica. (Apud SCHEID, 2017).

Com isso, torna-se notório a importância deste tipo de transporte para o acontecimento do deslocamento do turismo. Contudo, com o avanço iminente e a atualização das embarcações aquaviárias, também é possível notar a melhoria desses transportes com os navios, barcos e diversos modais que implementam a

atividade turística. Um exemplo claro disto é o passeio de gôndola em Veneza, que se tornou bastante cobiçada, como afirma Discacciati:

Símbolo universal da cidade de Veneza, a gôndola no imaginário coletivo remete ao romantismo e às belezas arquitetônicas e paisagísticas da cidade. Sua imponência desfila ao longo de seus 11 metros pelos canais de Veneza desde 1094. Da história da gôndola de Veneza, sabemos que no passado, era o principal meio de transporte da população da ilha. Para se ter uma ideia, em 1580 circulavam por Veneza 10.000 embarcações, hoje, as cerca de 500 gôndolas que navegam pela cidade são de uso exclusivo do turismo. (DISCACCIATI, 2013).

Ademais, nota-se que o passar dos anos efetuou o desenvolvimento não só das pessoas, mas também dos seus meios de transporte aquaviários, tornando-os hoje uma potência turística.

2.4.3.2 *Ferroviário*

É notório a importância do transporte ferroviário (por ser também um bem público) como condição social para o cotidiano das pessoas. De acordo com o IPEA (2020) “a pesquisa sobre mobilidade urbana indica que 44,3% da população brasileira tem no transporte público seu principal meio de deslocamento.”

Além de ser primordial nesse aspecto, o transporte ferroviário também é muito valioso para o meio turístico. O surgimento dessa notoriedade no ramo do turismo foi iniciado numa excursão idealizada pelo honroso Thomas Cook, como afirma Palhares:

Cook sugeriu que um trem especial pudesse levar simpatizantes antialcoólicos para um congresso que iria acontecer na cidade de Loughborough dentro de quatro semanas. A ideia foi muito bem-aceita e, no mesmo dia, Cook apresentou-a à Midland Railway Company. No dia 5 de julho um trem foi especialmente designado para transportar mais de 500 pessoas entre as duas cidades, retornando no mesmo dia para Leicester. Surgia aí não só a primeira viagem charter de trem, mas também o início de uma grande ideia que iria definitivamente associar o transporte com o turismo e posteriormente dar forma àquela que seria uma das maiores empresas do segmento turístico. (PALHARES, 2002).

Desde então, a evolução desse tipo de transporte foi algo notável para os profissionais de turismo. Um exemplo claro desta crescente até hoje, são as viagens pela Europa onde é possível conhecer diversas cidades e culturas

viajando somente de trem, com o bônus de uma bela paisagem pela janela, como afirma o site 'ViajaNet' (2018).

2.4.3.3 Aéreo

É evidente como o transporte aéreo é muito utilizado e evidenciado no ramo turístico, a sua evolução também foi gradativa, desde os balões até os aviões que são uma potência até hoje. A sua importância foi sinalizada no início do século XX, como assim declara Parra:

É notório que o transporte aéreo é de suma importância para o desenvolvimento econômico e social da humanidade. Desde o seu surgimento, no início do século XX, os aviões e todas as infraestruturas necessárias para efetuar voos passaram por grande desenvolvimento e aperfeiçoamento, em termos de maior segurança, maior capacidade e maior rapidez, todos esses atributos fizeram do modal aeroviário um dos grandes concorrentes das demais modalidades de transporte. (PARRA, 2008).

A grande mente brilhante por trás dos primeiros passos para proporcionar o que hoje são os belos aviões, está diretamente ligada ao Sir Cayley, conhecido também como “o grande pioneiro da aviação mundial”. (Palhares, 2002)

Desde então, com o passar dos anos a comercialização do transporte aéreo e assim também a potencialização do turismo nesse meio foi uma consequência assertiva, de acordo com Palhares:

A atividade do transporte aéreo, por sobrevoar o território de vários países (no caso dos voos internacionais), pelo fato de empregar tecnologia de ponta, por utilizar o ar como via de transporte, o que exige altos padrões de segurança, e por ter, desde a sua criação, tornando-se símbolo de desenvolvimento e representatividade de vários países, é um modo de transporte altamente regulamentado. (Palhares, 2002).

Com isso, é importante mencionar que com esse impulso do mercado aéreo, surgiram diversas empresas interligadas ao turismo, sendo elas, companhias aéreas que estão presentes até hoje neste ramo, fazendo com o que as pessoas consigam visitar diversos locais com o seu determinado tipo de turismo. De acordo com a ABEAR:

A ABEAR tem a missão de estimular o hábito de voar no País. Suas estratégias de atuação compreendem planejar, implementar e apoiar ações e programas que promovam o crescimento da aviação civil de forma

consistente e sustentável, tanto para o transporte de passageiros como para o de cargas. (ABEAR, 2020).

Ainda de acordo com a ABEAR (2020), hoje são associadas as seguintes empresas: Abaeté, Boeing, Gol, Itapemirim, Latam, Latam Cargo, Rima e Voepass, que conseqüentemente são as que possuem maior impulsionamento neste mercado.

Com isso, fica claro a notoriedade do transporte aéreo e como o mesmo evoluiu até os dias de hoje, sendo um meio facilitador para o acontecimento do turismo.

2.4.3.4 Rodoviário

O sistema rodoviário brasileiro é a principal engenharia de locomoção do país, sendo assim, a dependência que o país criou com esse sistema é preocupante, mas pouco se é investido neste modal, o que acarretam problemas a longo prazo. Segundo a CNT (2017) O transporte rodoviário no Brasil ainda é responsável por 61% da matriz de transporte de cargas e 95% da de passageiros. Além disso, é também o principal responsável pela integração de todo o sistema de transporte no país.

Souza (2010) traz um estudo sobre o transporte rodoviário no Brasil, onde nele explica que:

O fato de ser um país de dimensões continentais, devido ao interesse de se integrar o território nacional, fisicamente e economicamente, através de políticas de desenvolvimento de grandes projetos de desenvolvimento, como os Pólos de Desenvolvimento e os Complexos Industriais. Tem-se, assim, o modal rodoviário enquanto sistema de engenharia ideal para realizar tal coesão espacial, pois possui um traçado menos...influindo na consolidação da rede urbana brasileira e na atualidade enquanto estimulador da localização das atividades produtivas, comerciais e de serviços, embasado na pretensão de se adotar paradigmas de desenvolvimento integrado para este recorte espacial.

O sistema rodoviário influencia diretamente o turismo interno, onde as pessoas se movimentam através de carros, ônibus, vans, e todo transporte que utiliza a malha rodoviária do país. Segundo Lohmann e Duval (2015):

Um estudo realizado no Canadá mostra que enquanto os turistas contam apenas para 3% dos passageiros urbanos que usam transporte urbano ou

quase 30% dos passageiros de táxi, aéreo, marítimo, ferroviário e as locadoras de veículos têm pelo menos 80% dos turistas em sua clientela.

Já no âmbito internacional segundo a Comissão Europeia (2003):

O setor dos transportes rodoviários de mercadorias oferece aos seus clientes serviços rápidos, eficientes, flexíveis e a preços acessíveis. Cerca de 44% das mercadorias transportadas na UE são-no por estrada. Mas o sector enfrenta uma concorrência feroz, que tenta alguns transportadores a reduzir os preços ilegalmente para ganhar quota de mercado ou a ignorar a legislação no domínio social e da segurança.

O setor de transportes rodoviários na União Europeia é bastante competitivo, pois existem transportes ferroviários tão eficientes quanto os rodoviários. Com isso, a competitividade tende a aumentar, os serviços melhoram para competir de 'igual para igual' e os preços ficam mais atraentes para o passageiro.

A existência de sistemas de transportes eficientes é essencial para manter a competitividade da economia europeia e o bom funcionamento do mercado único. Mas os transportes constituem também, só por si, um sector económico, representando cerca de 10% da nossa riqueza em termos de produto interno bruto (PIB). Trata-se de uma indústria que vale cerca de um trilhão de euros por ano e que emprega mais de 10 milhões de pessoas. (COMISSÃO EUROPEIA, 2003).

2.5 Terminais rodoviários

2.5.1 Conceito e história

É notório a importância do conhecimento amplo sobre os terminais rodoviários, pois de fato, a sua notoriedade é clara. Como afirma Lemos (2020): “uma atividade econômica manifestou-se como fundamental à mobilidade da população: o transporte rodoviário de passageiros.”

Além disso, vale salientar que de acordo com Alpuim (2009) a sua conceituação é defendida da seguinte forma:

Um terminal constitui-se como parte integrante do complexo sistema de transportes e da própria malha urbana, sendo em muitos dos casos atuais, uma componente física do sistema de envergadura tal, que não se pode dissociar a vivência natural da sociedade sem a presença da mesma. (ALPUIM, 2009).

Ainda de acordo com Alpuim (2009) a definição dos três principais atributos relacionados a importância dos terminais de transporte são: localização, acessibilidade e infraestrutura.

Com isso, vale ressaltar que conforme visto anteriormente, sabe-se a importância do transporte rodoviário para o cotidiano dos seus usuários e para o desenvolvimento do turismo, com isso, a consequência de bons terminais rodoviários é primordial para que haja uma continuidade de sucesso neste processo.

No entanto, vale salientar que, segundo o ANTT (2018) os transportes rodoviários, sobretudo os terminais rodoviários seguem um manual de fiscalização cometido pelo governo para que exista uma padronização do conhecimento das leis referente a este meio. Isso faz com que haja teoricamente uma regulação de ideais que deve ser seguido de acordo com a Agência.

Visto isto, é importante mencionar um exemplo prático de um dos maiores terminais rodoviários no Brasil, que seria o Terminal Tietê em São Paulo, ele é considerado o segundo maior do mundo. De acordo com o próprio site, Socicam Terminais (2021).

Além disso, vale destacar os terminais mundialmente conhecidos, como por exemplo em Paris, o Arts et Métiers, na China, a estação de Wuhan e no Estados Unidos, o terminal rodoviário de Port Authority NY NJ.

2.5.2 Terminais rodoviários pelo mundo

A importância dos terminais rodoviários é imprescindível para a sociedade e a prática do turismo. Com isso, o planejamento deste setor é extremamente necessário para o funcionamento dinâmico dele.

A prática de planejamento de trânsito diz respeito principalmente à otimização de rotas de trânsito, enquanto a distribuição espacial dos terminais de ônibus é geralmente negligenciada. As grandes cidades têm um sistema de trânsito em grande escala e suas distribuições de terminais de trânsito são complexas. (HUANG, Et Al, 2013).

Uma característica marcante das estações e terminais rodoviários ao redor do mundo é, sem dúvidas, a arquitetura. Rica em arquitetura, monumentos, decoração

e limpeza, as estações são verdadeiras atrações turísticas. Exemplo desta riqueza é a Estação Arts et Métiers em Paris, França.

Estação da linha 11, no 3eme de Paris, é coberta com placas de cobre, criando uma atmosfera de “Vinte mil Léguas Submarinas”, evocando o Musée des Arts et Métiers, ali perto. Toda a estação, desde as placas com o nome até os assentos e as latas de lixo, é apropriada à decoração. (Paris sempre Paris, 2015).

Construída em 1904, a estação quer causar ao passageiro a sensação de estar dentro de um submarino quando se entra no local. A estação fica num ponto estratégico da cidade perto do museu que tem o mesmo nome da estação, tornando-se ponto de referência e turístico para muitos.

Um sistema de organização de metrô subterrâneo é uma coleção de trens e trilhos que existem em diferentes níveis. O sistema precisa satisfazer certas condições como horários, escalas, sequencial ordenação de viagens, tempo de espera mínimo - máximo. (STAINES, 2012).

O próximo terminal que será citado é o terminal rodoviário da Port Authority NY NJ localizado em Nova Iorque nos Estados Unidos. Segundo Alpuim:

Localizado bem no coração da cidade, o principal terminal rodoviário de Nova Iorque é considerado o terminal mais movimentado no Mundo (na informação que precisa de confirmação oficial), o principal acesso ao transporte terrestre da região e ainda o maior terminal rodoviário dos Estados Unidos da América. Inaugurado a 15 de dezembro de 1950, o terminal encontra-se localizado um quarteirão a oeste da famosa Times Square, sendo constituinte integrante do plano de revitalização da zona e considerado essencial para a vivência diária de milhares de trabalhadores, turistas e outros. (ALPUIM, 2009).

De acordo com Port Authority NY NJ:

Em 1981, a capacidade do terminal de ônibus foi expandida em 50 por cento com a adição da Asa Norte, que se estendeu até a 42nd Street. A nova expansão ofereceu 52 novas plataformas de carregamento de ônibus, bem como 200 vagas adicionais de estacionamento de passageiros. A nova fachada, com vigas diagonais, mudou a aparência do terminal de ônibus para o mundo. (PORT AUTHORITY NY NJ, 2021).

Ainda, segundo o Port Authority NY NJ pode ser considerado o terminal de ônibus mais movimentado do mundo, operando com aproximadamente 260.000 viagens. Em seguida será citado o terminal rodoviário do Tietê, localizado no estado de São Paulo. De acordo com a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô (2019), o terminal tem sua nomenclatura oficial como Terminal Governador Carvalho

Pinto, porém ficou conhecido como Tietê, no qual foi inaugurado em 1982. Segundo Tolezano, Et al.:

Situado na zona norte da cidade de São Paulo, o Terminal Rodoviário Tietê, com mais de 120 mil metros quadrados, figura como o segundo maior terminal rodoviário do mundo e o maior da América Latina. (TOLEZANO, Et al, 2011).

Para o acervo do jornal Estado de São Paulo:

A nova rodoviária vai centralizar todas as viagens interestaduais que chegam à capital, correspondendo a 23% do movimento da atual. Será uma grande estação para 3.000 operações diárias de ônibus, entre partidas e chegadas. (ESTADO DE S. PAULO, 1978).

Segundo o site Buson (2021): a sua construção foi motivada pela descentralização do transporte rodoviário no centro de São Paulo e facilitada pela proximidade com a Marginal Tietê.

Neste terminal, com dados divulgados pela Socicam (2021), operam cerca de 300 linhas de ônibus, chegando e partindo diariamente, com aproximadamente 90 mil usuários por dia. Atendendo a demanda de 1.033 cidades, 21 estados brasileiros e 5 países do Cone Sul, sendo eles, a Argentina, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Além do mais, conta com os serviços de achados e perdidos, sanitários, bancos, estacionamento, acessibilidade, informações e entre outros. De acordo com Tolezano, Et al:

A rodoviária permanece aberta 24 horas por dia e possui 89 plataformas por onde embarcam e desembarcam cerca de três mil veículos diariamente. Em 2002 o terminal passou por uma revitalização e desde então apresenta uma estrutura similar aos dos balcões de check-in dos aeroportos. As 63 empresas rodoviárias que atendem o Tietê comercializam suas passagens através das mais de 120 bilheterias espalhadas pelo terminal. (TOLEZANO Et al, 2011).

A Socicam, juntamente com a Termini, é a empresa responsável pela administração do terminal desde 1989 e permanece até hoje.

3 METODOLOGIA

Antes de mais nada, é válido lembrar como a ideia do projeto teve início, o surgimento foi em uma das aulas do segundo período, onde em um debate em grupo, foi pensado sobre o TIP e suas possíveis melhorias. Desde então, a ideia persistiu e se tornou o que é hoje, porém, vale destacar que este trabalho foi realizado em diversas etapas, com muita pesquisa, reuniões e discussões sobre o que seria de fato, a melhor opção para requalificação.

Essa pesquisa, a princípio, apresentou um cunho interpretativo, em que retratou os assuntos relevantes com relação ao tema do presente trabalho fundamentando, explicando e discutindo o tema escolhido com base em autores e referências já publicadas (GIL, 2002).

Há vários tipos de pesquisas científicas, portanto é de suma importância que o pesquisador através de seu poder de observação alicerçado por uma boa investigação escolha a mais coerente a um dado projeto. Segundo Vergara (2016) as pesquisas são divididas de acordo com dois critérios:

Quanto aos fins:

- Exploratória;
- Descritiva;
- Explicativa;
- Metodológica;
- Aplicada;
- Intervencionista.

Quanto aos meios:

- Pesquisa de campo;
- Pesquisa de laboratório;
- Telematizada;
- Documental;
- Bibliográfica;

- Experimental;
- Ex post facto;
- Participante;
- Pesquisa-ação;
- Estudo de caso

Quanto à natureza da pesquisa, essa se caracteriza como aplicada, uma vez que, por meio de pesquisa de campo, buscou-se retratar a realidade de funcionamento do TIP e a sua dificuldade de operacionalização, dentro dos parâmetros de conforto, rapidez e segurança. De acordo com Cervo e Bervian (1996) neste tipo de pesquisa o investigador é movido pela necessidade de contribuir para fins práticos mais ou menos imediatos, buscando soluções para problemas concretos existentes.

Quanto aos objetivos essa pesquisa caracteriza-se por ser descritiva ao exigir do investigador uma série de informações sobre o que deseja pesquisar. Esse tipo de estudo pretende descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade, que nesse estudo se refere a forma como é realizada a prestação de serviços do TIP (TRIVIÑOS, 1987). Também possui como objetivo a descrição das características de determinada população e estabelecer relações entre variáveis do objeto de estudo (GIL, 2002).

Ainda quanto aos objetivos propostos é também classificada como explicativa, que segundo Gil (2002), pode ser a continuação de outra descritiva, posto que a identificação de fatores que determinam um fenômeno exige que este esteja suficientemente descrito e detalhado.

No caso desse TCC, que consiste na apresentação de um projeto intervenção no TIP, foi aplicada a pesquisa intervencionista, pois, não apenas levantou-se um dado problema, que é a ineficaz visão holística dos equipamentos turísticos recifenses, como foi elaborada soluções para ele. De acordo com Vergara (2016) este tipo de pesquisa objetiva principalmente interferir na realidade do local estudado, a fim de modificá-lo. Não deseja apenas explicar, mas também ajudar a enxergar soluções comuns.

Outro tipo de pesquisa aplicada ao trabalho foi a pesquisa de campo, pois, tudo foi observado in loco, no próprio TIP. A pesquisa de campo, segundo Vergara (2016, p. 45) “É a investigação empírica realizada no local onde ocorre ou ocorreu um fenômeno ou que dispõe de elementos para explicá-lo. Pode incluir entrevistas, aplicação de questionários, testes e observação participante ou não”.

As técnicas de coletas de dados utilizadas na presente pesquisa foram: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, observação participante e entrevista estruturada.

Para DENCKER (1998, p.125), a pesquisa bibliográfica “permite um grau de amplitude maior, economia de tempo e possibilita o levantamento de dados históricos”. É realizada, segundo a autora, utilizando-se um material já elaborado como livros e artigos científicos. Tal pesquisa foi desenvolvida a fim de levantar dados a respeito do assunto estudado: turismo e transportes.

A pesquisa documental “tem por finalidade reunir, classificar e distribuir os documentos de todo gênero dos diferentes domínios da atividade humana” (MARTINS,1994, p.28) e, segundo DENCKER (1998, p.125), “difere da pesquisa bibliográfica por utilizar material que ainda não recebeu tratamento analítico ou que pode ser reelaborado”.

A observação participante, apesar da pandemia da Covid-19, foi adotada devido a necessidade de se conhecer a fundo as necessidades do TIP e permitiu a coleta de determinados dados, dentro das regras de distanciamento social definidas pelas autoridades estaduais. Para MARTINS (1994, p.29), essa técnica de pesquisa “trata-se de um processo no qual a presença do observador numa situação social é mantida para fins de investigação científica. [...] o papel do observador pode ser uma parte integrante da estrutura social, ou ser simplesmente periférica com relação a ela.” A observação participante, nesse estudo, teve como principal utilidade confirmar ou negar as informações adquiridas através das demais técnicas utilizadas.

Como instrumento de coleta na pesquisa foi aplicado um questionário (ver modelo no apêndice A) que para Marconi & Lakatos, (2021) “instrumento de coleta de dados constituído por uma série de perguntas, que devem ser respondidas por escrito”. Para facilitar a coleta foi usada a plataforma digital Google Forms, pois

dessa forma foi possível, em decorrência da pandemia da Covid-19, manter o isolamento, social o que permitiu uma celeridade e segurança dos respondentes e das autoras.

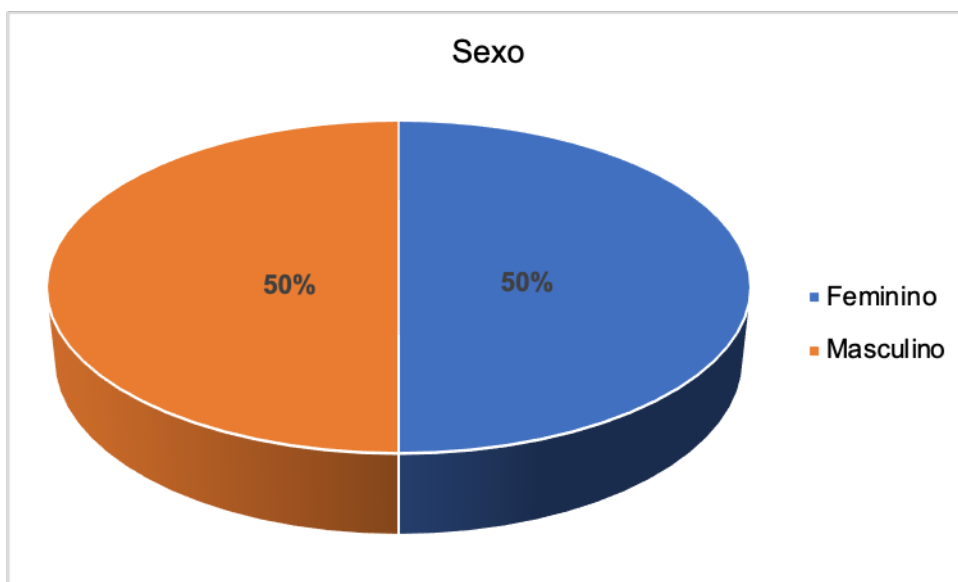
4 DIAGNOSE

4.1 Análise da Pesquisa

Após aplicação do formulário da pesquisa referente ao TIP e seus usuários, será apresentado para conhecimento o perfil das pessoas que usufruem deste transporte e qual a opinião delas sobre o local.

Gráfico 3.1: Sexo dos passageiros.

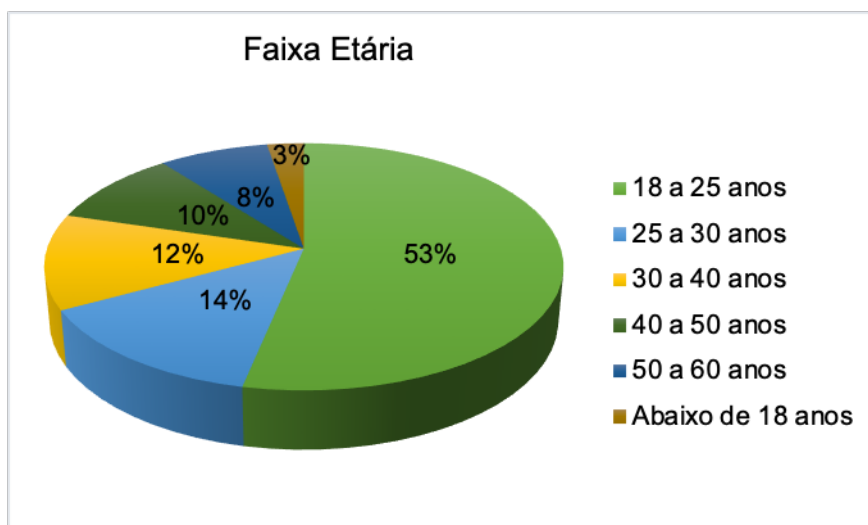
Figura 1



Neste gráfico, foi possível analisar que tanto homens quanto mulheres frequentam igualmente o TIP, resultando em 50% do sexo feminino e 50% do sexo masculino.

Gráfico 3.2: Faixa etária dos passageiros do TIP.

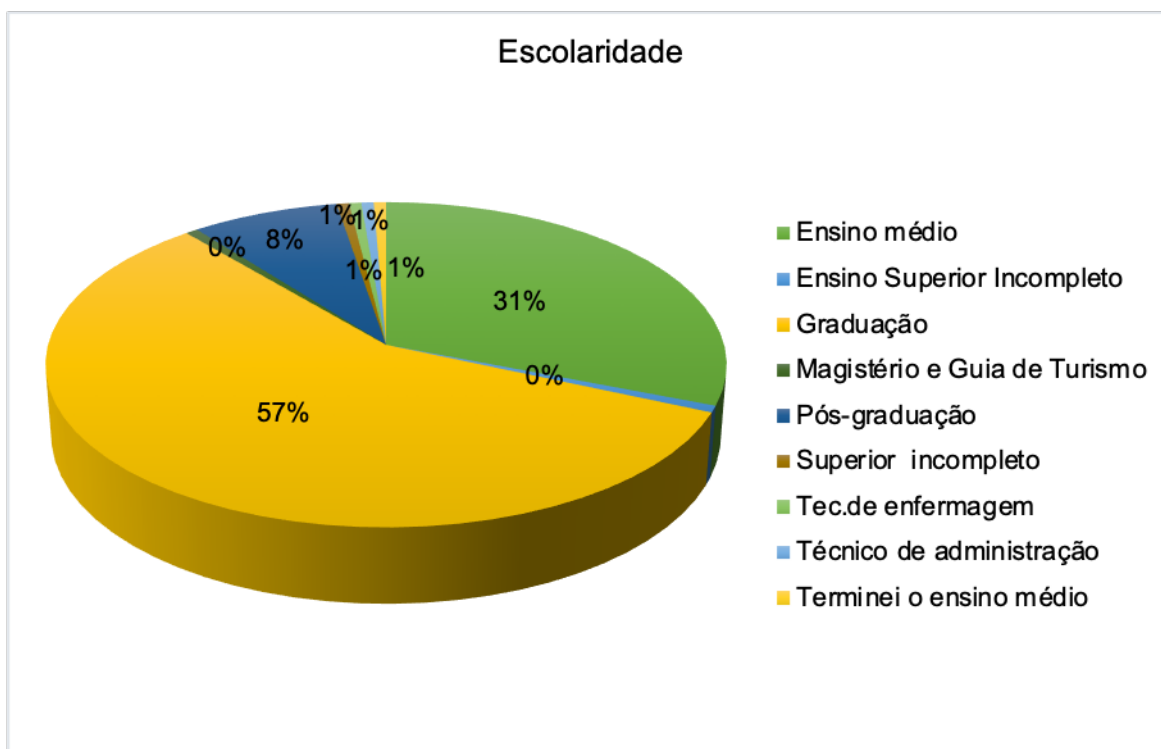
Figura 2



Nesse gráfico foi analisado a faixa etária dos passageiros do TIP, onde percebemos que 53%, a maior parte de seus usuários, são adultos entre 18 e 25 anos, pessoas mais jovens que frequentam a faculdade, trabalham, ou ainda estão na escola, seguido por 14% de adultos dos 25 aos 30 anos. Por outro lado, temos uma boa porcentagem de 12% de adultos dos 30 aos 40 anos, seguidos de 10% dos 40 a 50 anos. Também temos 8% de idosos na faixa dos 50 e 60 que utilizam a rodoviária. Logo em seguida temos menores de 18 anos com 3%.

Gráfico 3.3: Nível de escolaridade dos passageiros da rodoviária.

Figura 3

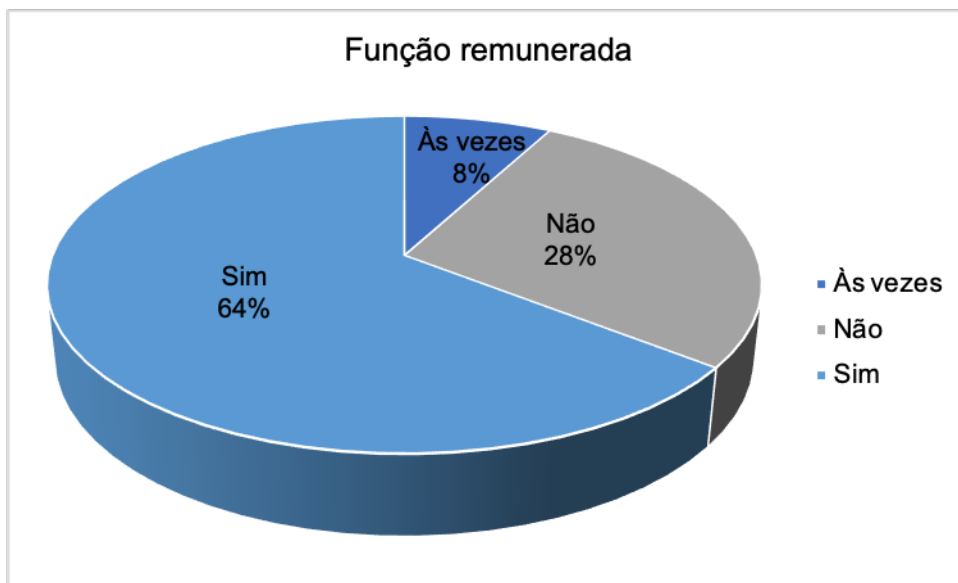


O gráfico 3.3 mostra que 57% das pessoas que frequentam o TIP estão fazendo graduação, 31% possuem o ensino médio, 8% ensino superior incompleto, 8% pós-graduação, 1% Magistério e Guia de turismo, 1% Técnico de enfermagem, 1% Técnico de administração. 1% não terminou o ensino médio.

Gráfico 3. 4: Se os passageiros do TIP exercem alguma atividade remunerada.

Figura 4

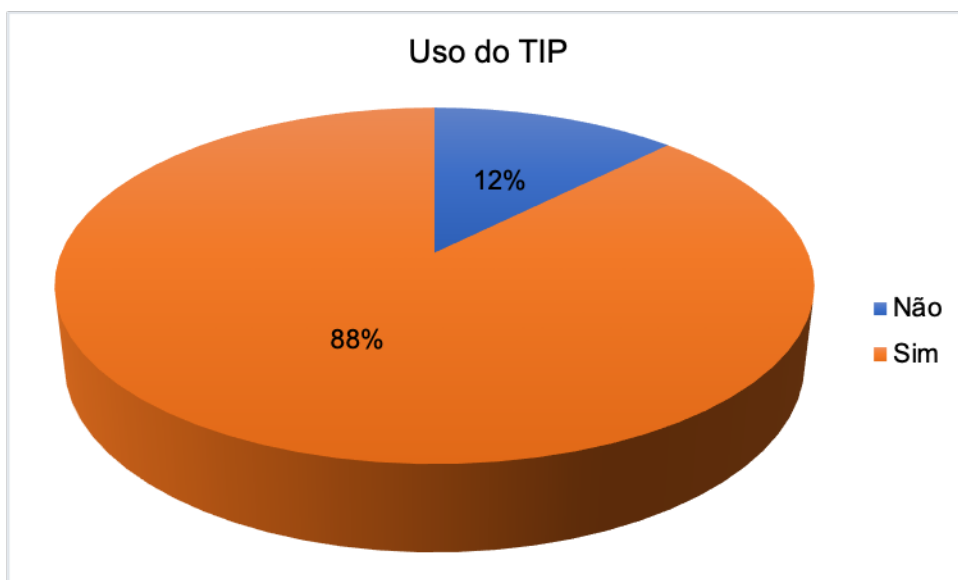
Figura 5



No gráfico 3.4, 64% dos passageiros do TIP responderam que exercem sim uma atividade remunerada, já 28% responderam que não e os outros 8% que as vezes. Pode-se concluir que a maior parte do fluxo de passageiro deste local são por pessoas que trabalham.

Gráfico 3.5: Se os passageiros utilizam ou não o TIP.

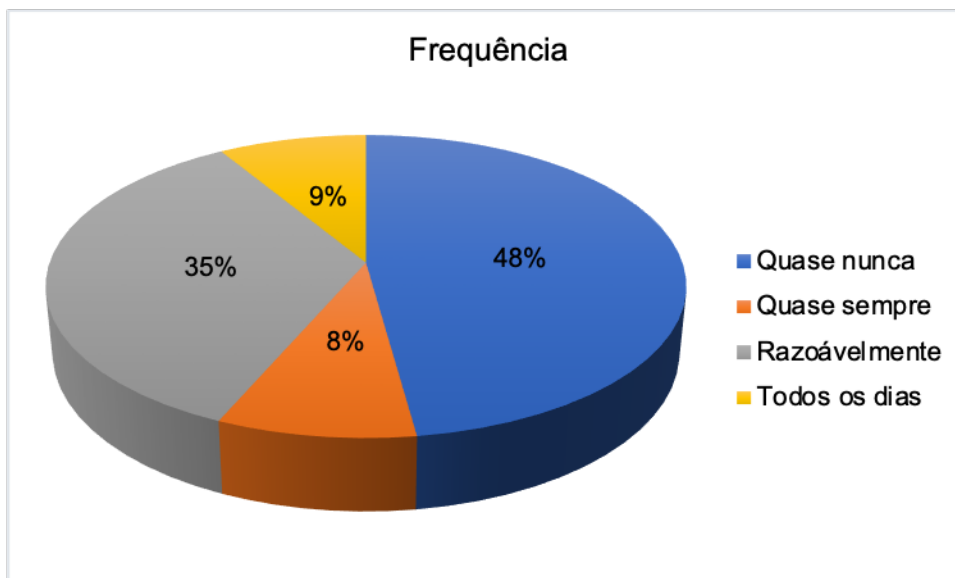
Figura 6



Neste gráfico buscou-se saber quem de fato utiliza o TIP, sendo assim 88% respondeu que frequentam, e 12% responderam que não utilizavam.

Gráfico 3.6: Qual a frequência com que os passageiros utilizam o TIP.

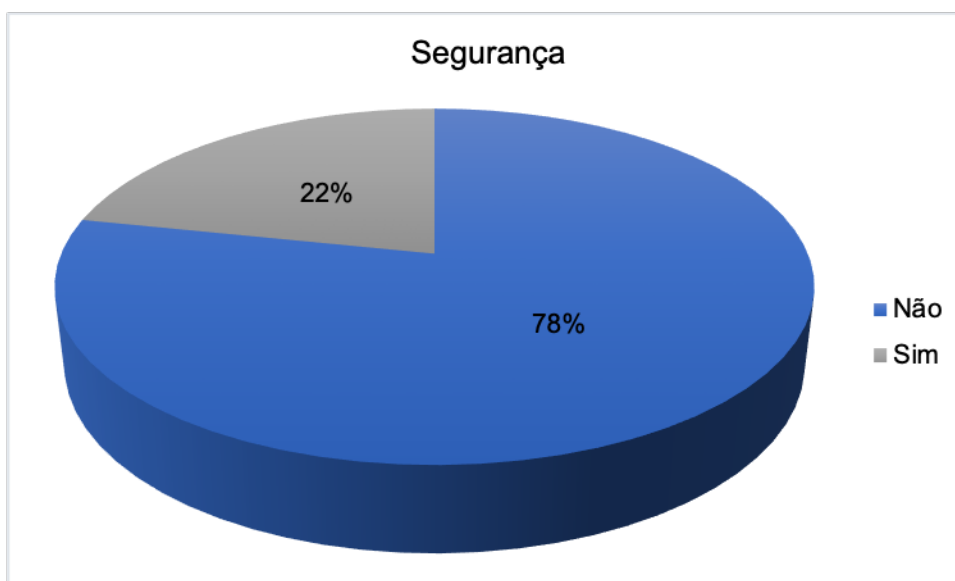
Figura 7



No Gráfico 3.6 a intenção foi saber quantas vezes o passageiro utiliza o TIP, seja pelo metrô, linhas de ônibus municipais ou interestaduais. 48% responderam que quase nunca utiliza o TIP, 35% respondeu razoavelmente, 9% relatou que todos os dias, e os 8% restante respondeu que quase sempre.

Gráfico 3.7: Se os passageiros do TIP se sentem seguros no local.

Figura 8

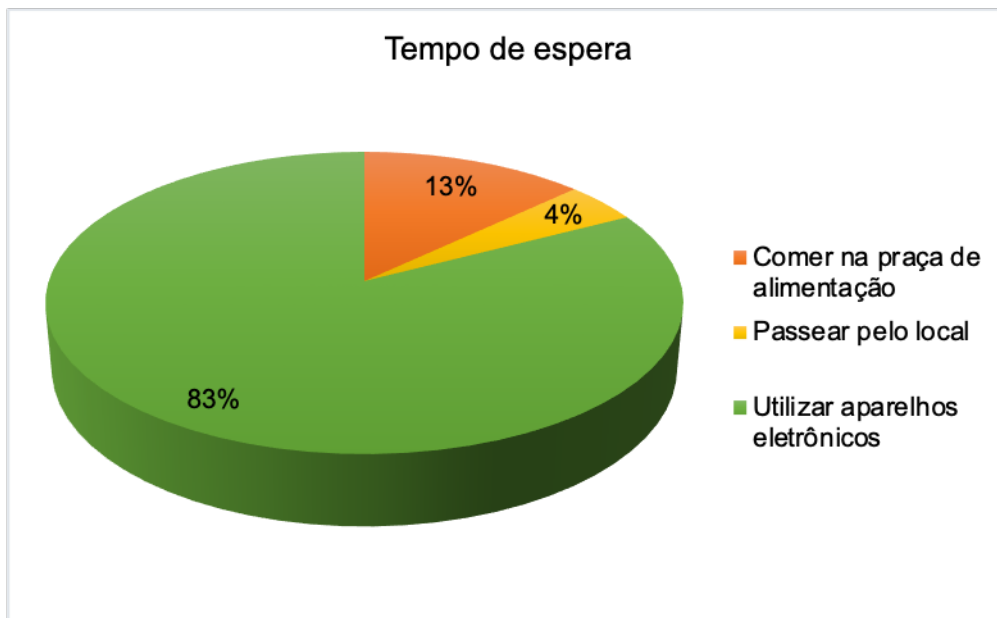


No gráfico 3.7 percebeu-se que mais da metade dos passageiros do TIP, 78% não se sentem seguros no local, gerando assim insegurança e frustração de

frequentá-lo, não tendo assim outra opção. Outros 22% se sentem seguros quanto ao TIP.

Gráfico 3.8: O que os passageiros fazem no tempo de espera do TIP.

Figura 9



Neste gráfico 3.8, 83% dos passageiros que frequentam o TIP utilizam aparelhos eletrônicos para passarem o tempo enquanto esperam seu ônibus ou metrô. Outros 13% responderam que comer na praça de alimentação é seu passatempo, e os outros 4% preferem passear pelo local.

4.2 Terminal Integrado de Passageiros – TIP

O TIP é composto por dois andares, onde o primeiro é a porta de entrada tanto de passageiros quanto de ônibus, motoristas de aplicativo e também pelos taxis onde existe uma cooperativa de taxi no primeiro piso.

O térreo conta também com:

- 3 caixas eletrônicos;
- Guarda-volumes;
- 3 lanchonetes pequenas;
- Algumas lojas de mala, souvenirs, entre outras;
- Barbearia (fechada no momento);
- Ponto para testagem da covid-19 para viagens interestaduais;
- Base da Socicam;

- CAT (fechado no horário da visita);
- Box da empresa Progresso.

O térreo possui um espaço consideravelmente grande, onde se percebe que não é bem explorado e utilizado da maneira adequada. Tanto por falta de comércio, restaurantes, algum ponto turístico para os visitantes das linhas interestaduais que chegam, também por falta de lojas locais, e afins.

Outro ponto a ser abordado é a falta de fiscalização no ambiente térreo, local que antes era um terminal de ônibus, e atualmente está abandonado, gerando assim: lixos, falta de sinalização, a noite a situação piora por falta de iluminação e faixas de pedestres apagadas que pode causar um acidente. Além disso, o terminal não possui estacionamento para carros dos trabalhadores, passageiros e visitantes. Outras problemáticas são a falta de segurança na área, moradores de rua dormindo no meio do terminal, e animais abandonados.

Um exemplo que temos no estado de Pernambuco é o Aeroporto Internacional Gilberto Freyre que é referência nacional e internacional, possuindo prêmios, reconhecimento e elogios dos que utilizam este local. O TIP não deveria ser diferente do aeroporto, pois ambos têm objetivos similares, o terminal também recebe turistas internacionais e nacionais. E por qual razão existe o descaso e abandono deste local?

O aeroporto conta com diversos restaurantes qualificados, lojas locais e nacionais, pontos de câmbio, sinalização, fiscalização, pontos turísticos dentro do próprio ambiente, e muitos outros aparatos para melhor recepção e acolhimento do seu passageiro.

Tendo em vista a abordagem realizada referente ao primeiro piso do TIP, vale destacar também os pontos do segundo piso que são considerados importantes para o desenvolvimento deste trabalho.

Existe a possibilidade de entrar no TIP diretamente pelo segundo piso, além da sua entrada no térreo. Geralmente existem alguns passageiros entrando e saindo com motoristas de aplicativo, neste segundo piso, esse fluxo de entrada é monitorado por um profissional que ajuda as pessoas com informações e neste momento pandêmico afere a temperatura das pessoas na entrada.

Nesse mesmo local onde o trabalhador se encontra, existe uma placa de localização em braile e piso adequado para deficientes visuais, com intuito de melhoria da inclusão, porém, a placa em questão está desatualizada, tendo em vista

que não houve uma manutenção de acordo com a evolução e reformas do TIP ao decorrer dos anos. Ainda no sentido da inclusão social, existe um ponto fixo com cadeiras de rodas para os usuários, porém, o uso é pago. Ou seja, não existe uma inclusão, apenas um comércio com falta de conscientização. Neste mesmo aspecto, também existe uma rampa para os cadeirantes, porém é mal estruturada com faixas antiderrapantes totalmente desgastadas que já não possuem mais utilidade para os possíveis usuários.

No que se refere a segurança do local, existe um ponto policial também localizado na entrada, para dar mais segurança aos usuários, porém, não tinha nenhum policial dentro deste ponto em nossa visita.

A Socicam, empresa responsável pelo terminal, também fica localizada no centro do TIP, com acesso pelo segundo piso, e em frente a sua entrada tem uma placa notificando os valores de estacionamento como também o de guarda-volumes.

Tendo em vista todas as informações acima, ainda vale destacar que o segundo piso é conhecido de forma geral por dois pontos importantes, que são: praça de alimentação e venda de passagens. Dessa forma, neste ambiente é possível que os passageiros façam suas refeições em diversos tipos de restaurantes, a comida é realmente versátil e tem alguns nomes conhecidos de empresas como: Burger King, Subway, Giraffas e Bob's. Esse é um ponto positivo, a alimentação que o ambiente fornece faz toda a diferença para os usuários, e por já ser algo reconhecido mundialmente, torna a escolha mais prática para os mesmos.

Além disso, conforme mencionado acima, neste mesmo andar, em uma área oposta à praça de alimentação, há diversas lojas empresariais com vendas de passagem, o interessante é que não existe uma padronização visual das lojas, cada uma tem o direito de deixar a sua mais aconchegante, visualmente mais bonita e outras fogem desse padrão, tornando o ambiente irregular.

No que diz respeito a qualidade dos serviços, vale destacar alguns pontos importantes, são eles: a limpeza do ambiente é qualificada, com lixeiras de reciclagem por todo ambiente, extintores de incêndio em seus devidos lugares, orelhão para um telefonema de emergência, todo o TIP tem uma boa assistência nesses serviços citados acima. Porém, vale notificar que existe a entrada de animais sem nenhum tipo de fiscalização, o que pode acarretar alguns problemas com os passageiros, isso não aconteceria se os animais estivessem devidamente vacinados.

As placas de sinalização estão colocadas em lugares estratégicos, porém, apenas em português e em inglês, não abrangendo para o espanhol. Existem câmeras de monitoramento em todo percurso do TIP, mas não é possível ter a certeza de quantas e quais estão funcionando. Além disso, na parte de entrada para realizar o embarque, o controle é feito por uma catraca e um funcionário para dar a devida assistência.

Um dos pontos mais importantes a serem notificados é a questão do acesso aos banheiros do local, antes da pandemia do Covid-19 todos os banheiros tinham uma taxa para o uso, tornando assim, algo extremamente limitado para os passageiros de poder aquisitivo baixo. Isso só demonstra que, o que importa não seria a qualidade do serviço aos passageiros, mas sim o lucro que eles poderiam oferecer. Logo no período de pandemia, por não ter condições financeiras de manter esse tipo de serviço taxado, a organização do TIP resolveu liberar o uso dos banheiros gratuitamente, com exceção da parte de banho, dessa forma, fazendo o mínimo para os usuários.

Um ponto importante que deve ser mencionado trata-se de prestadores de serviço, devidamente uniformizados com coletes de identificação, para efetuar uma pesquisa na extensão do TIP, questionando a alguns passageiros qual o seu local de destino, isso ajuda nas métricas do sistema.

Com base nisso, é possível verificar que os passageiros que geralmente participam dessa pesquisa estão sentados aguardando o horário do seu embarque, porém, a cadeira que é disponibilizada por todo ambiente é extremamente desconfortável para uma pessoa que passa no mínimo uma hora aguardando o ônibus de seu destino. Além disso, em alguns pontos existem algumas televisões de forma estratégica para os que estão aguardando, mas todos os pontos principais não são dessa forma, muitas vezes as pessoas ficam sem ter o que fazer, pois até mesmo a quantidade de tomadas para carregamento dos seus aparelhos eletrônicos é bastante limitada. Ou seja, numa potência enorme que o TIP se encontra, não ter um conforto adequado e um atrativo turístico de qualidade para chamar atenção dos usuários, e conseqüentemente promover ainda mais o terminal, é algo preocupante. O único ponto que foi possível ver seria algumas lojinhas com produtos que remetem a cidade do Recife, mas não é o caso de um atrativo qualitativo para o terminal.

O Terminal fica localizado no bairro da Várzea na cidade do Recife em anexo a estrutura do terminal rodoviário do Recife, o início de suas atividades começou no ano de 2013 e de acordo com dados do Grande Recife atende cerca de 12 mil pessoas por dia. Ao todo, o terminal oferece linhas para onze localidades, sendo elas:

1. TI TIP / CAXANGÁ
2. TI TIP /DERBY
3. TI TIP (CONDE DA BOA VISTA)
4. TI JABOATÃO(SANCHO) /TI TIP
5. PARQUE CAPIBARIBE / TI TIP
6. CURADO II / TI TIP
7. CURADO IV (AV. 01) / TI TIP
8. CURADO IV (RUA 14) / TI TIP
9. CURADO V / TI TIP
10. TI TIP / TI AEROPORTO
11. TI TIP / MORENO (BR - 232)

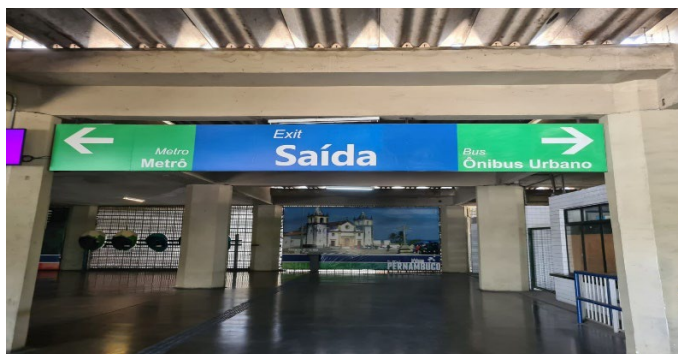
Além das linhas que possuem na integração, há presente na estrutura do terminal dois caixas eletrônicos, um guichê de informações, um ponto de recarga para o cartão VEM, cestos de lixos distribuídos no terminal, bancos e pias disponíveis para os passageiros.

Diante das observações feitas no local, as problemáticas que envolvem esse ponto são: a má iluminação, falta de funcionários no guichê de informações para os passageiros, falta de capinação, excesso de pichações, algumas grades remendadas e falta de segurança.

A imagem abaixo mostra a saída do embarque intermunicipal da rodoviária, informando as direções para o terminal integrado e para o metrô tanto em português quanto no inglês.

Figura 3.1: Placa de saída do embarque intermunicipal

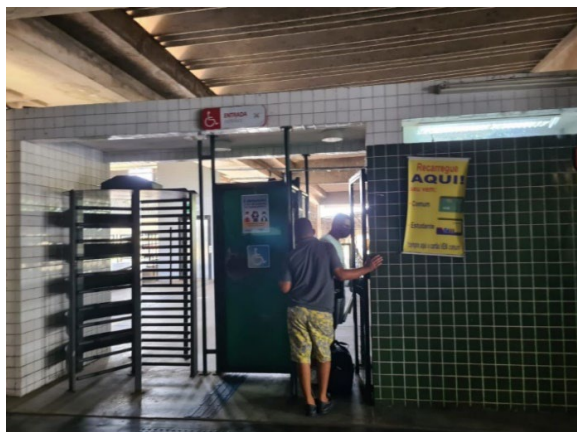
Figura 10



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Figura 3.2: Entrada para o terminal

Figura 11



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

A foto acima mostra por onde se dá a entrada ao terminal integrado através da rodoviária. Outrossim, a imagem abaixo mostra a dificuldade para visualização da placa sobre a integração, tanto para quem vem da rodoviária, quanto quem vem no sentido saída do metrô e certamente um turista ou passageiro que nunca esteve no local teria dificuldade em localizar.

Figura 3.3: Placa informando acesso a integração

Figura 12



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

A baixa luminosidade do terminal faz com que mesmo durante o dia o local fique escuro, ocasionando a falta de segurança e desconforto dos usuários.

Figura 3.4: iluminação do terminal

Figura 13



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

As pichações feitas e a falta de cuidados com a capinação ao redor do terminal foram fatores que deixaram a desejar. Como pode-se visualizar, o excesso

de grama pode ser um agravante para o surgimento de alguns animais e insetos, colocando os passageiros em risco.

Figura 3.5: falta de limpeza do terminal ao fundo, caixas eletroeletrônicos e guichê de informações.
Figura 14

Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Figura 3.6: acúmulo de grama e lixo.

Figura 15



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Na fotografia apresentada acima, é possível observar que, além da falta de limpeza do gramado, há presença de lixo no local.

4.3 Estação do Metrô Rodoviária

Segundo o site da CBTU (2018), a estação recife-rodoviária foi fundada em 1986. A estação fica entre as paradas do Curado e Cosme e Damião, compõe a linha centro do metrô e segue sentido Camaragibe.

Figura 3.7: Embarque para Camaragibe e catracas.

Figura 16



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Figura 3.8: Painel de informações.

Figura 17



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Assim que adentra na área do metrô, é visto as catracas, o painel de informações e a bilheteria. Quando um vagão chega à plataforma da estação, a

movimentação na estrutura aumenta e com isso o deslocamento fica mais intenso. A partir disso, conseguimos analisar alguns contratemplos como a falta de capinação, excesso de lixo e ambulantes, travessia perigosa através da plataforma, falta de segurança, ausência de funcionários fiscalizando sobre o uso da máscara e distanciamento social.

Figura 3.9: lixo entre a plataforma do metrô

Figura 18



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Figura 3.10: travessia perigosa feita por passageiro

Figura 19



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

No momento em que foi registrado essa imagem, foi visto um dos passageiros fazer uma travessia irregular para chegar à plataforma, colocando em risco sua própria vida e por consequência, risco de um acidente. Foi possível notar pedintes e ambulantes irregulares na área do metrô, o que gera incertezas sobre a segurança no local, e também a procedência dos alimentos vendidos. Além disso, foi visto apenas um policial, o que não é suficiente para a estrutura do terminal.

Figura 3.11: Aviso sobre o uso de máscaras.

Figura 20



Fonte: Maria Eduarda Gonçalves Gomes (2021)

Apesar de existir um aviso na entrada da estação, muitos dos usuários que estavam no local encontravam-se sem o uso da máscara e não havia nenhum fiscal para alertá-los do perigo da ausência da proteção à sua vida e a dos demais passageiros.

Com base na análise feita referente ao terminal, considera-se um local que tem bastante potencial para ser desenvolvido, pois mesmo sendo o segundo maior terminal do Brasil, o mesmo não possui assistência. Neste viés, nota-se que de fato o TIP deve ser mais explorado pelos turistas e passageiros, tendo em vista que essa é uma das portas de entrada para milhares de pessoas durante todo o ano. Mas isso requer um olhar crítico dos administradores para a situação atual do terminal.

5 AÇÕES

Antes de mais nada, é importante destacar quais pontos precisam ser reavaliados e conseqüentemente requalificados no TIP, pois de fato, a melhoria do terminal precisa ocorrer para que haja uma qualificação adequada nos serviços. No que se refere à inclusão social, o fato de ser obrigatório efetuar o pagamento de uma taxa para utilização de objeto um como a cadeira de rodas é um desserviço ao real sentido da inclusão.

Realmente não faz sentido cobrar uma taxa para utilização de um produto que seja para incluir, agregar e suprir a necessidade de alguém que está em uma

condição de necessidade. Porém, antes de mais nada, é preciso destacar dois pontos também nesse sentido que devem ser revistos e repensados ao se tratar da inserção social, a qualidade do elevador e a rampa de acesso.

Primeiramente, o elevador não possui uma manutenção adequada e pelo que foi possível observar ao decorrer dessa pesquisa, o mesmo não funciona por questões técnicas em dias que são primordiais para o seu uso, como os finais de semana, que conseqüentemente tem o seu pico mais alto. Além disso, conforme notado acima, as rampas de acesso devem ser requalificadas o quanto antes, pois de fato, o que seria para ter um fácil 'acesso' não está sendo.

Os problemas são notórios até mesmo para quem não depende de uma cadeira de rodas, a rampa tem um ângulo não favorável para os usuários e muito menos para quem possui alguma deficiência física, em complemento, as faixas antiderrapantes que estão presentes no local já estão gastas e precisam de uma manutenção mais rígida, contando com a organização do terminal.

Além disso, conforme mencionado anteriormente, é comum encontrar animais como cachorros e gatos circulando ao redor do terminal. Para que haja um melhor controle desses animais, é primordial que o terminal juntamente com a Prefeitura do Recife introduza campanhas de vacinação para que os animais do local estejam protegidos e conseqüentemente os usuários também.

Em outro aspecto, com base no que foi abordado referente ao acesso gratuito dos banheiros, por uma questão de saúde pública, de empatia e igualdade é necessário que haja a continuação da abertura gratuita dos mesmos, e que mesmo com o fim da pandemia, prevaleça a utilização sem custos. Tendo em vista a adesão dessa política, provavelmente a avaliação dos usuários do TIP teria um avanço significativo, pois faz com que o cidadão se sinta bem cuidado dentro do ambiente organizacional.

Além disso, ao adentrar na rodoviária, foi possível notar um grande número de carros estacionados ao redor do prédio ao invés de estarem no local apropriado que seria no pátio do estacionamento. Logo após isso, foi descoberto que a única forma de pagamento seria no dinheiro. Visto que existem outros meios de pagamento viáveis, a rodoviária deveria permitir que seus usuários escolhessem aquela forma que se adapta a sua situação no momento, visando evitar o acúmulo de carros ao redor da estrutura do terminal. Sendo assim, as formas de pagamento

como cartão de crédito ou débito e o PIX deveriam estar incluídas como método de pagamento, pois são um dos meios mais utilizados atualmente.

Nesse viés, a iluminação da rodoviária foi um dos pontos que mais chamou a atenção. Ao caminhar no terminal, notamos que certos pontos apresentam baixa luminosidade, seja no piso inferior, superior ou no terminal integrado de passageiros, o que acarreta na incerteza de segurança no local e no desconforto que pode ser para alguns a ausência de iluminação em certos pontos. Sendo assim, algumas soluções para essa problemática para tornar o ambiente mais claro e com aspecto de mais limpo, seria apostar em luzes mais fortes por todo o terminal, pintar certos pontos com a cor branca e o piso com cores claras e investir em superfícies transparentes, para iluminação zenital com os 'shades' ou domos.

De acordo com o que foi visto no terminal, algumas placas que servem de informações ao usuário estavam colocadas em lugares não estratégicos, o que dificulta a visualização das mesmas. Sendo assim, adaptá-las e organizá-las melhor nos lugares seria uma solução adequada, colocando de maneira mais visíveis e com cores mais vivas. Outra questão que deixa a desejar é a ausência de outros idiomas, visto que se recebe muitos turistas de diversos lugares do mundo e nem todos sabem o inglês ou português, dessa forma, a aplicação do espanhol e o francês seria uma medida cabível, já que nas placas são utilizadas palavras chaves para compreensão mais objetiva da informação. Em outro ponto, achamos algumas placas de cunho importante, como o uso obrigatório da máscara escritas em papel ofício com caneta, nesse viés, investir em placas que apresentem seriedade é primordial para a qualificação do Terminal.

Também foi possível perceber na pesquisa de campo, aspectos que podem enriquecer a rodoviária e também trazer conforto para seus passageiros. Um desses exemplos são os assentos de espera, onde turistas e passageiros diários esperam a chegada do seu ônibus de viagem. Tendo em vista que o tempo de espera pode ser grande, ou que numa eventualidade o turista precise ficar um pouco mais no local, é de se esperar que ele busque algo mais confortável para passar o tempo. Com isso, a rodoviária acaba pecando neste ponto, pois possuem assentos duros e desgastados, isso afetará na experiência do local como um todo.

Sabe-se que equipamentos e acessórios digitais numa era tecnológica influenciam e melhoram a experiência do turista num local, principalmente quando se tem uma "vida" dentro de um aparelho telefônico, que possui acesso a

documentos, mapas, aplicativos de hotéis, reservas, e com isso é normal dar importância a locais com acessórios para manter este aparelho ligado. Assim sendo, observa-se a carência de tomadas nos dois andares da rodoviária, e isso dificulta o acesso do turista num local que ele não tem conhecimento. Na rodoviária poderia ter também a disponibilidade de carregadores para eventuais situações em que falta este acessório. Assim também seria ampliado a satisfação do turista e passageiro que utiliza este local como meio para suas viagens.

Outro ponto analisado são as câmeras de segurança, com a falta de fiscalização nas câmeras, onde foi possível perceber que a grande maioria estava desligada, em pleno sábado, dia de movimento para um local de deslocamento de pessoas.

Conforme citado anteriormente, o aeroporto é uma referência na qualidade e satisfação do turista, onde existe um local que recebe e acolhe seu turista. Um dos pontos favoráveis do aeroporto, é a eficácia do guarda-volumes, este equipamento é de suma importância em locais turísticos, pois numa parada longa onde o turista tem tempo para fazer uma breve visitação por alguns locais da cidade, ele consegue guardar seus objetos pessoais dentro do compartimento, facilitando a locomoção e segurança do mesmo. Na rodoviária existe guarda-volumes, porém é um local aberto, onde tem pouca segurança, todos que passam tem acesso visual aos objetos, e assim o turista pode ficar à mercê de um eventual assalto. Por isso, é essencial que haja uma reformulação do guarda-volumes para melhor segurança do turista e visitante.

5.1 Propostas

Tendo em vista todas as questões abordadas acima com o fim de uma melhoria para os problemas já existentes no terminal, é válido ressaltar a introdução de propostas nesse projeto. Pois, com base em todo o estudo voltado para o terminal, é possível notar pontos fortes que podem ser utilizados para sua melhoria. Com base nisso, atendendo a importância do conforto de todos os passageiros, é importante a implementação de sistemas que auxiliam nesse processo, visando isso,

a proposta da criação de uma cabine de descanso é primordial para que tenha uma melhoria significativa neste meio.

Essa proposta permite ao viajante descansar, dormir, trabalhar e estudar no tempo de espera da sua viagem. Para agregar ambos os lados, a cabine de descanso deve ter um custo por hora para o passageiro interessado, assim, o mesmo pode descansar em um ambiente particular com todo conforto que o cerca. A estrutura contaria com uma cama de solteiro, uma TV, um frigobar com utensílios pagos, um lavabo e climatização adequada. Dessa forma, com mais conforto, as pessoas poderão utilizar os serviços para descansar da longa espera de uma viagem, e o TIP a longo prazo, teria lucro com esse investimento. Além disso, seria avaliado de forma significativa, como também serviria de referência para os outros.

Outrossim, ao visualizar o antigo terminal localizado na frente do TIP que se encontra desativado, surgiu a ideia de reformulá-lo por completo e sugerir a proposta para transformá-lo em um ambiente para as crianças e em um pequeno espaço para uma feira gastronômica com comidas regionais do Nordeste para aqueles que gostam de desfrutar os diferentes sabores oferecidos no nosso país.

Conforme foi visto, é notório um grande número de passageiros que viajam acompanhados de crianças ou adolescentes, nesse viés, observa-se que não há um local para entretenimento dos mesmos no tempo de espera do terminal. Sendo assim, transformar uma parte do espaço em uma brinquedoteca, com brinquedos, livros e atividades curtas tornaria o tempo de espera mais agradável. Em segundo, a outra parte seria reservada para uma pequena praça com comerciantes locais, para oferecer diversidades de comidas relacionadas a nossa região, com várias opções de preços e sabores, visando valorizar a culinária e profissionais gastronômicos do Recife.

Ademais, tem-se um equipamento que pode ter um grande potencial turístico para a rodoviária, o mirante. Onde atualmente é utilizado como armazenamento de uma caixa d'água. Originalmente o mirante que é um dos pontos mais altos do Recife e tem uma vista panorâmica fantástica da cidade, seria aberto para visitaçã o de turistas, passageiros e visitantes locais. Todavia, não foi finalizado desta maneira e o projeto original não foi para frente. O local tem potencial turístico, atrairia visitantes para a rodoviária, causando assim um efeito dominó: onde as pessoas conheceriam o local e assim poderiam se motivar a viajar pela rodoviária. Impulsionando a economia do local, mostrando que possui uma rodoviária que

atende muitos estados do Brasil, de norte a sul do país, e que o aumento do fluxo de turistas atraem olhares para investimentos e melhoras do ambiente.

Ademais, pensando em datas comemorativas (Carnaval, Páscoa, São João, Natal e Ano Novo) onde existem um fluxo intenso de turistas transitando pela rodoviária nestes períodos, é interessante planejar a decoração temática do ambiente para melhor acolhimento aos passageiros.

Por fim, num local onde se recebe diversas pessoas, dentre elas turistas, passageiros, funcionários e visitantes, percebe-se que existe uma carência de atrativos turísticos neste ambiente para entretenimento deste fluxo de usuários diários. Com isso, a proposta principal para enriquecimento da rodoviária é a inserção de esculturas históricas do estado de Pernambuco, assim o primeiro contato do usuário seria com a cultura pernambucana e seus principais representantes, como por exemplo: Alceu Valença, Elba Ramalho, Luiz Gonzaga, Ariano Suassuna, Chico Science, Clarice Lispector, Lia de Itamaracá, Mestre Vitalino, Francisco Brennand, Lenine, Maria Bonita.

Essas esculturas vão contribuir para o enriquecimento cultural do terminal, como também para o entretenimento de todas as pessoas que frequentam o mesmo. Pensando nisso, no viés da inclusão, a ferramenta do 'QRCode' seria de suma importância para ampliar a acessibilidade, e trazer maiores informações sobre o artista local, gerando um intercâmbio cultural e dando visibilidade para o mesmo.

6 CONCLUSÃO

Em suma, desde o andamento do projeto até a aplicação da pesquisa para análise de dados, foi possível mensurar a importância do uso da rodoviária para o estado de Pernambuco e de modo consequente para a cidade do Recife. No qual tem sua localização estratégica e estrutura ampla para comportar milhares de passageiros, fazendo viagens interurbanas e interestaduais diariamente. Porém, ao decorrer dos anos carece de assistência conforme mencionado acima. A finalidade deste projeto visa requalificar toda a estrutura do terminal a fim de torná-lo um ambiente mais agradável, seguro e mais atrativo 'turisticamente' falando. Sendo assim, fica nítido através dos levantamentos feitos na visita técnica e das respostas

disponibilizadas pela pesquisa, que é de extrema relevância relatar os pontos negativos e a melhorar abordados neste projeto, para que haja ações e por conseguinte a execução das soluções, que foram propostas neste trabalho, resultando na melhoria do terminal e a experiência do usuário.

Ademais, a análise a partir das visitas técnicas não só como estudantes de turismo, mas também como usuárias, nos fez perceber erros no qual desencadeiam uma série de problemas para os demais passageiros. Pois, desde pequenos detalhes a carências de alguns serviços fazem parte da viagem do visitante, ou seja, obstáculos notáveis que foram mencionados acima como estrutura, infraestrutura, segurança, hipossuficiência de atrativos turísticos e o conforto acarretam uma péssima experiência para os indivíduos e gera uma má reputação para o terminal. Sendo assim, é primordial que a gestão do TIP tenha o conhecimento de que o local só é bom para o turista, se for bom para o morador. E de fato, o entusiasmo de obter um terminal conhecido honrosamente no estado que reside faz com que o cidadão se orgulhe, utilize, indique para as pessoas e por consequência a rodoviária obtém uma notabilidade de extrema importância.

O terminal apresenta uma série de fatores que desfavorecem a sua utilidade, acarretando em problemas na sua reputação como por exemplo, baixa classificação nas plataformas digitais, ser a última opção de escolha para viagens e em sequência os comentários negativos que geram incerteza sobre a qualidade do TIP. Vale salientar que a pesquisa foi um material indispensável para o resultado final do projeto, no qual a opinião dos passageiros tiveram valor significativo para o desenvolvimento das propostas de soluções. Pois, ter conhecimento sobre a visão das pessoas que utilizam a rodoviária com frequência, é deveras importante para o desenvolvimento de um projeto qualitativo.

Desse modo, vale frisar que o turismo só ocorre por meio de locomoção realizada através dos meios de transporte. Neste caso, o terminal rodoviário é a ferramenta em questão. Sendo assim, utilizar essa potência como um atrativo turístico é uma grande estratégia para chamar a atenção de olhares diversos. Com isso, investir na requalificação e aperfeiçoamento da rodoviária do Recife, partindo dos princípios citados acima, gerará uma melhor experiência para o usuário, o residente e o trabalhador do local. Indubitavelmente, tornar o ambiente mais atrativo, utilizando produtos turísticos que foram propostos ao decorrer do projeto, adicionando riquezas culturais que atraíram a atenção daquele usuário que só

utilizaria o terminal a fim de se locomover. Como efeito, poderá acarretar em vantagens para o estado de Pernambuco.

REFERENCIAS

ACERVO ESTADÃO. **O Estado de S. Paulo: páginas da edição de 29 de agosto de 1978 - PAG. 48.** Disponível em:

<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19780829-31734-nac-0048-999-48-not/busca/rodovi%C3%A1ria+Tiet%C3%AA>. Acesso em: 18 fev. 2022.

AGENCIA BRASÍLIA. **Turismo interno é o principal motivo de retomada do setor.** Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/02/05/turismo-interno-e-principal-motivo-de-retomada-do-setor/>. Acesso em: 18 fev. 2022.

ALPUIM, F. A. C. D. G. **Terminal Rodoviário De Passageiros.** 1. ed. [S.l.: s.n.], 2009.

ALMEIDA, Érico M. de. **Turismo litorâneo: ocupação urbana e formação de ilhas de calor.** Revista Turismo em Análise, [S. l.], v. 11, n. 2, p. 71-89, 2000. DOI:

10.11606/issn.1984-4867.v11i2p71-89. Disponível em:

<https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63519>. Acesso em: 18 fev. 2022.

ANTP. **Revista dos Transportes Públicos.** Disponível em:

<http://files.antp.org.br/2016/4/5/revista-completa-100.pdf#page=101>. Acesso em: 18 fev. 2022.

ARNT, Lionara. **Peregrinação x turismo religioso: um estudo de caso no santuário de Azambuja - BRUSQUE SC.** 2006.

ARRILLAGA, José Ignacio de. **Introdução ao Estudo do Turismo: Turismo e Sociedade.** Rio de Janeiro: Editora Rio, 1976.

BARRETTO, Margarita. **Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo.** Campinas: Papyrus, 1995.

BOTTCHER, Lara. SFERRA, Luis. JÚNIOR, Marco. **A Importância do Lazer para a Qualidade de Vida do Trabalhador.** Conexão: 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Ecoturismo: orientações básicas.** / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. 2. ed. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Sol e Praia: orientações básicas.** / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 2. ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo De Aventura: Orientações Básicas.** Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura: orientações básicas.** / 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. Ministério do Turismo. **Turismo de Negócios e Eventos: orientações básicas.** / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – 2. ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BUSON. **Rodoviária Tietê - São Paulo.** Disponível em: <https://www.buson.com.br/rodoviaria/sao-paulo-tiete-sp>. Acesso em: 18 fev. 2022.

CARNEIRO, L.G. **Influência da infraestrutura rodoviária no desenvolvimento econômico por turismo.** Monografia de Projeto Final, Publicação 2018, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, vii, 48 p.

CAROSO, C.; RODRIGUES, N. **Nativos, veranistas e turistas: identidades, mudança e deslocamento sócio cultural no Litoral Norte da Bahia.** Revista Turismo em Análise, [S. l.], v. 9, n. 1, p. 61-75, 1998. DOI: 10.11606/issn.1984-4867.v9i1p61-75. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63425>. Acesso em: 18 fev. 2022.

CNT. **Somente 12,4% da malha rodoviária brasileira é pavimentada.** Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/somente-12-da-malha-rodoviaria-brasileira-pavimentada>.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Terminal Rodoviário Governador Carvalho Pinto (TIETÊ).** Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/terminais-rodoviarios/terminal-tiete.aspx#:~:text=O%20Terminal%20Rodovi%C3%A1rio%20Governador%20Carvalho,Esta%C3%A7%C3%A3o%20Portuguesa%2DTiet%C3%AA%20do%20Metr%C3%B4>. Acesso em: 18 fev. 2022.

DE LA TORRE. Oscar. **El turismo- fenómeno social México,** Fondo de Cultura Económica, 1992.

EMBRATUR. **Ser brasileiro é estar sempre perto de um destino incrível e seguro.** Disponível em: <https://embratur.com.br/2021/03/18/turismo-domestico/>. Acesso em: 18 fev. 2022.

EMPETUR. **O que fazer: sol e praia.** Disponível em: http://www2.setur.pe.gov.br/web/empetur_old/sol-e-praia. Acesso em: 18 fev. 2022.

FIGUEIREDO, Olga. **Turismo e Lazer em Cemitérios: Algumas Considerações.** Rio de Janeiro: Revista de Cultura e Turismo, 2015.

FILHO, J. D. S. **Thomas Cook: Marco da historiografia dominante no turismo: Ensaio sociológico sobre o surgimento e preconceito ao fenômeno turístico na história.** 1. ed. [S.l.: s.n.], 2004.

FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY., Jaime. **Turismo e patrimônio cultural.** 5. ed. São Paulo: contexto, 2012.

FUSTER, Luís Fernandez. **Teoría y Técnica Del Turismo**: Tomo Li. Madri: Mundo Científico, 1971.

HUNZIKER, Walter; KRAPF, Kurt. **Grundriß der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre**. Berna University: Zúrique, 1942.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. 3. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

JUNIOR, Oswaldo Dias dos Santos. **Transportes turísticos [livro eletrônico]**. Curitiba: InterSaberes, 2014.

KEMP, Sônia. **A Evolução Histórica do Turismo: da Antiguidade Clássica a Revolução Industrial**. São Paulo: Revista Científica Eletrônica De Turismo, 2008.

LAYRARGUES, Philippe Pomier. **A função social do ecoturismo**. 1. ed. [S.l.: s.n.], 2004.

LE MOS, João. **Por uma geo-história do transporte rodoviário de passageiros: contextos de operação na região Oeste de Santa Catarina**. Universidade Federal da Fronteira Sul, 2020.

LOHMANN, G; DUVAL, D. T. **Tourism and transport**. Contemporary tourism reviews, v. 1, p. 129-182, 2015.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Marcos Conceituais**. Disponível em: <http://antigo.turismo.gov.br/assuntos/5292-caderno-e-manuais-de-segmenta%C3%A7%C3%A3o.html>. Acesso em: 18 fev. 2022.

NETTO, Alexandre Panosso. **O que é Turismo**. São Paulo: Brasiliense, 2010.

OMT. Organização Mundial do Turismo. **Introdução ao turismo**. Trad. de Dolores Martin Rodriguez Cóler. São Paulo: Roca, 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PALHARES, G. L. **Transporte para turistas: conceitos, estado e tópicos atuais**. 1. ed. SÃO PAULO: ROCA, 2005. p. 641-669.

PIERON, Maurice. **Estilo de vida, prática de atividades físicas e esportivas, qualidade de vida**. Bélgica: Fitness Performance, 2003.

PORT AUTHORITY NY NJ. **História do Terminal Rodoviário da Autoridade Portuária**. Disponível em: <https://www.panynj.gov/bus-terminals/en/port-authority/pabt-history-.html>. Acesso em: 1 jan. 2022.

PORTOGENTE. **Evolução Histórica do Transporte de Carga**. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/111710-evolucao-historica-do-transporte-de-carga>. Acesso em: 18 fev. 2022.

RIBEIRO, Martins. DE SOUZA, Clarissa. SILVEIRA, Elvis. **Turismo gastronômico: uma pesquisa bibliométrica em bases de dados nacionais e internacionais.** Universidade do Vale do Itajaí, 2018.

RIO QUENTE. **Turismo doméstico: entenda o que é e quais são os melhores destinos para conhecer no Brasil.** Disponível em: <https://www.rioquente.com.br/blog/turismo-domestico-entenda-o-que-e-e-quais-sao-os-melhores-destinos-para-conhecer-no-brasil#:~:text=Ideal%20para%20quem%20deseja%20explorar,nacionais%20em%20vez%20de%20internacionais>. Acesso em: 18 fev. 2022.

SABRAE. **Turismo de negócios e eventos.** Disponível em: [http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/fc664c6f5670e0c36bd14c8831dc659a/\\$File/5848.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/fc664c6f5670e0c36bd14c8831dc659a/$File/5848.pdf). Acesso em: 18 fev. 2022.

SALGADO, Hebert Canela. **Meios de Transporte e Roteiros.** 1. ed. [S.l.: s.n.], 2015.

SANTOS, Adelcio Machado dos. *Et al.* **Turismo e Lazer na era do conhecimento.** Revista Inteligência Competitiva, 2016.

SILVA, Odair. PARRA, Cecília. **A Importância do Transporte Aéreo para o Turismo e a Economia Mundial.** São Paulo: Revista Científica Eletônica de Turismo, 2008.

SOCICAM. **SOBRE O TERMINAL.** Disponível em: <https://www.terminalrodoviariodotiete.com.br/sobre-o-terminal/>. Acesso em: 18 fev. 2022.

SOUZA, Vitor Helio Pereira. **O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade.** La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.* [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (21). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-21.htm>>.

STAINES, Anthony Spiteri. **Um modelo de rede de Petri colorida para o sistema de metrô França Paris.** Departamento de Sistemas de Informação, Universidade de Malta.

TOLEZANO, Beatriz Regina; ARROJO, G. C. R. G; WADA, Elizabeth Kyoko. **Acessibilidade em terminais de passageiros em São Paulo: Tietê e Cumbica.** 1. ed. [S.l.: s.n.], 2011.

UNWTO. **UNDERSTANDING DOMESTIC TOURISM AND SEIZING ITS OPPORTUNITIES.** Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422111>. Acesso em: 18 fev. 2022.

URRY, John. **O Olhar do Turista.** São Paulo: Stuido Nobel, 2001.

APÊNDICE

PESQUISA REFERENTE AO TERMINAL RODOVIÁRIO DE RECIFE (TIP): PARA COLABORAÇÃO DO TCC

Olá, pessoal! Tudo bem? O nosso trio composto por: Eduarda Gomes, Eduarda Vergueira e Tânia Margarida está desenvolvendo o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) referente a Requalificação do Terminal Integrado de Passageiros, por isso montamos esse questionário para aplicarmos as respostas em nosso projeto, de forma que enriqueça ainda mais com as métricas. Todas as informações pessoais serão confidenciais. Desde já, muito obrigada por fazer parte do nosso trabalho! :)

Sexo:

Feminino

Masculino

Prefiro não declarar

Faixa Etária:

Abaixo de 18 anos

18 a 25 anos

25 a 30 anos

30 a 40 anos

40 a 50 anos

50 a 60 anos

Acima de 60 anos

Em qual município você reside?

Abreu e Lima

Cabo de Santo Agostinho

Camaragibe

Igarassu

Jaboatão dos Guararapes

Olinda

Paulista

Recife

São Lourenço da Mata

Outro:

Qual o seu nível de escolaridade?

Ensino fundamental

Ensino médio

Graduação

Pós-graduação

Outro:

Você exerce alguma função remunerada?

Sim

Às vezes

Não

Se sim, qual?**Quanto em média é a sua renda mensal?**

Abaixo de 1 salário-mínimo

De 1 a 3 salários-mínimos

De 3 a 6 salários-mínimos

De 6 a 10 salários-mínimos

Acima de 10 salários-mínimos

Já utilizou o Terminal Integrado de Passageiros? Se não utilizou, siga para última pergunta.

Sim

Não

Com que frequência você utiliza o Terminal Integrado de Passageiros?

Quase nunca

Razoavelmente

Quase sempre

Todos os dias

Você se sente seguro no Terminal Integrado de Passageiros?

Sim

Não

O que você melhoraria no Terminal Integrado de Passageiros?

Infraestrutura

Estrutura

Segurança

Praça de alimentação

Lojas

Pontos de apoio

Outro:

No tempo de espera, o que costuma fazer no Terminal Integrado de Passageiros?

Utilizar aparelhos eletrônicos

Assistir a programação de TV do terminal

Passear pelo local

Comer na praça de alimentação

Fazer compras

Outro:

O que você acha que pode melhorar no Terminal Integrado de Passageiros baseado na sua experiência?

Infraestrutura

Estrutura

Segurança

Praça de alimentação

Lojas

Pontos de apoio

Outro:

Por qual motivo você nunca utilizou o Terminal Integrado de Passageiros?