

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO

ANA CRISTINA COSTA SIQUEIRA

MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO
DE PONTA GROSSA

PONTA GROSSA
2019

ANA CRISTINA COSTA SIQUEIRA

MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO
DE PONTA GROSSA

Dissertação apresentada para obtenção do título de mestre na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Mestrado em Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza

PONTA GROSSA
2019

S618 Siqueira, Ana Cristina Costa
Mobilidade para fins turísticos: um estudo de caso do município de
Ponta Grossa / Ana Cristina Costa Siqueira . Ponta Grossa, 2019.
195 f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de
Concentração: Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade
Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza.

1. Lugar turístico. 2. Atrativos turísticos. 3. Redes geográficas. I.
Souza, Edson Belo Clemente de. II. Universidade Estadual de Ponta
Grossa. Gestão do Território: Sociedade e Natureza. III.T.

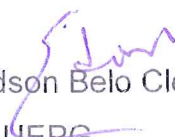
CDD: 910

TERMO DE APROVAÇÃO

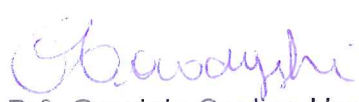
ANA CRISTINA COSTA SIQUEIRA

“MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA”

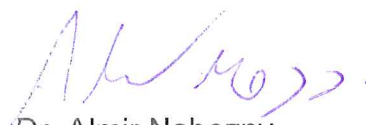
Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:


Orientador: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza

UEPG


Prof^a. Dr^a. Graziela Scalise Horodyski

UFPR


Prof. Dr. Almir Nabozny

UEPG

Ponta Grossa, 14 de Março de 2019.

Dedico aos meus pais Célis e Eloir

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço à Deus por sempre ser o guia do meu caminho.

Ao meu orientador Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza, pela dedicação e orientação, bem como confiança, apoio e amizade durante o desenvolvimento da pesquisa.

Ao meu pai Eloir Costa Siqueira e a minha mãe Célis Carmen Costa Siqueira por me apoiarem em todos os momentos do desenvolvimento desse estudo.

Aos minhas amigas do mestrado Carla Adriana Berdnachuk, Maiara Garbuio, Sandra Stocker Kremer Tadenuma e ao meu amigo Martin Ignacio Torres-Rodríguez, pela troca de conhecimento, amizade e companheirismo.

As minhas amigas Fernanda Karina Haura e Tatiane Ferrari do Vale pelo apoio durante o mestrado.

Aos professores, Prof. Dr. Almir Nabozny, Prof^a. Dra. Jasmine Cardozo Moreira, e a Prof^a. Dra. Graziela Scalise Horodyski que fizeram parte da banca de qualificação e trouxeram contribuições e apontamentos na minha pesquisa.

Aos professores novamente, Prof. Dr. Almir Nabozny e a Prof^a. Dra. Graziela Scalise Horodyski por aceitarem fazer parte da minha banca de defesa de mestrado.

As professoras do Departamento de Turismo da Universidade Estadual de Ponta Grossa, Prof^a. Dra. Valéria de Meira Albach e Prof^a. Dra. Mirna de Lima Medeiros pela amizade e troca de conhecimento.

Ao Programa de Pós Graduação em Geografia e aos professores pela oportunidade de cursar o mestrado.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa.

E a todos os outros que me deram apoio para que esse trabalho fosse possível.

O mais importante da vida não é a situação em que
estamos, mas a direção para a qual nos movemos.
Oliver Wendell Holmes

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar a estrutura espacial da mobilidade turística do município de Ponta Grossa- Paraná, no âmbito rural e urbano, a partir dos seguintes atrativos: Abadia da Ressurreição, Adega Porto Brazos, Museu dos Campos Gerais, Museu de Arqueologia e Parque Estadual de Vila Velha. A mobilidade passa a ser um aspecto imprescindível no cotidiano das pessoas e também em práticas relacionadas ao lazer, como é o caso do turismo. A escolha dos atrativos turísticos, se deu conforme as categorias do método geográfico – forma, função, estrutura e o processo, pois os atrativos mencionados possuem uma forma, bem como funções turísticas diferenciadas, assim como dependem de uma estrutura interna e externa e todos os atrativos passam pelo processo de turistificação. O uso de tais variáveis que incluem os agentes sociais, as firmas, as instituições, as infraestruturas e o meio ecológico, permite compreender a organização espacial. Enquanto variável técnica foram aplicadas entrevistas estruturadas com a finalidade de dar voz aos agentes sociais como o poder público, iniciativa privada e os moradores locais, além de observações em campo e consultas de documentos, sites e redes sociais. Pois, o deslocamento é subjacente à atividade econômica do turismo, que envolve pessoas e que, para tanto, necessita de meios de infraestrutura. Conforme o estudo realizado, a cidade de Ponta Grossa apresenta o uso de novas mídias na divulgação, porém ainda necessitam serem trabalhadas para que se tornem efetivas no processo de divulgação. Por outro lado, a infraestrutura de transporte com suas respectivas parcerias público e privadas necessita de maiores investimentos a fim de facilitar o acesso principalmente ao espaço rural e seus respectivos atrativos turísticos, tal qual a necessidade de pavimentação das vias que ligam os atrativos turísticos e a inserção da infraestrutura cicloviária nesses lugares. A respeito da sinalização também são consideradas insuficientes devido as poucas placas indicativas quando existentes dos atrativos que poderiam indicar a existência dos atrativos e estar em outros idiomas. A acessibilidade é insuficiente no que diz respeito, as poucas opções de atrativos que possuem uma infraestrutura que atenda ao público com dificuldade de locomoção. Dito isso, cabe então mencionar a importância da inter-relação de todos os elementos do espaço turístico, em que a mobilidade é parte integrante desse espaço, pois, para a sua perfeita funcionalidade, cada elemento, embora atue separadamente, relaciona-se com cada integrante, compondo um circuito, assim como o espaço turístico de Ponta Grossa.

Palavras-chave: Lugar turístico. Atrativos turísticos. Redes geográficas

ABSTRACT

The current research aims to analyze the spatial structure of the tourist mobility of the municipality of Ponta Grossa, in the rural and urban areas, from the following attractions: Resurrection Abbey, Porto Brazos Winery, Campos Gerais Museum, Archeology Museum and State Park of Vila Velha. Mobility becomes an essential aspect of people's daily lives and also of leisure-related practices, such as tourism. The choice of tourist attractions, relevant to location, visitation and nature in cultural terms, is based on the categories of the geographical method - categories such as form, function, structure and process - because the mentioned attractions have a form as well as distinguished tourist functions, depending on an internal and external structure and all the attractions go through the touristification process. The use of such variables that include the social agents, the firms, the institutions, the infrastructures and the ecological environment. It was verified the importance of mobility for tourism purposes, both in the urban space and in the rural area. While technical variable, structured interviews were applied with the purpose of giving voice to social agents of public power, private initiative and local residents, as well as field observations, documents' consultations, websites and social networks. According to the study, the city of Ponta Grossa presents the use of new media in disclosure, but they still need to be worked on so that they become effective in the dissemination process. On the other hand, the transport infrastructure with its respective public and private partnerships needs more investments in order to facilitate access mainly to the rural area and its respective tourist attractions, such as the need of pavement the roads that connect tourist attractions and the insertion of bicycle path infrastructure in these places. Regarding signage, they are also considered insufficient due to the few indicative signs when there are attractions that could indicate their existence and be in other languages. Accessibility is insufficient with regard, to the few options of attractions that have an infrastructure that attends the public with locomotion difficulty. That said, it is essential to mention the importance of the interrelation of all the tourist space elements, where mobility is an integral part of this space, because, for its perfect functionality, each element, although acting separately, relates to each member, composing a circuit, as well as the tourist space of Ponta Grossa.

Key words: Tourist place. Tourist attractions. Geographic networks.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Recorte Territorial da Pesquisa	18
Figura 2 - Elementos do espaço segundo Milton Santos	58
Figura 3 - Localização do município de Ponta Grossa	73
Figura 4 – Ônibus do Projeto Conhecendo PG	78
Figura 5 – QR Code	82
Figura 6 – Aplicativo Ponta Grossa Turística	83
Figura 7 – Placas de sinalização turística “Caminhos de Itaiacoca”	86
Figura 8 - Análise do atrativo Porto Brazos a partir do método geográfico de Santos (1997)	92
Figura 9 – Exterior da Adega Porto Brazos	93
Figura 10 – Interior da Adega Porto Brazos	93
Figura 11 – Campo de Minigolfe	94
Figura 12- Abadia da Ressureição – Fachada da Edificação	96
Figura 13- Análise do atrativo Abadia da Ressureição a partir do método geográfico de Santos (1997)	98
Figura 14 – Abadia da Ressureição – Loja de Artesanatos	100
Figura 15 - Análise do atrativo Museu Campos Gerais a partir do método geográfico de Santos (1997)	101
Figura 16 – Prédio do Antigo Fórum	102
Figura 17 – Prédio do Antigo Banestado	103
Figura 18 – Acervo Museu Campos Gerais	104
Figura 19 – Fachada do Museu de Arqueologia	105
Figura 20 - Análise do atrativo Museu de Arqueologia a partir do método geográfico de Santos (1997)	106
Figura 21 – Entrada do Museu	107
Figura 22 – Sala Egípcia – Objetos relacionados à religião funerária	108
Figura 23 – América Pré-Colombiana	108
Figura 24 - Análise do atrativo Parque Estadual de Vila Velha a partir do método geográfico de Santos (1997)	112
Figura 25 - Taça de Vila Velha	114
Figura 26 – Furna 2 de Vila Velha	115
Figura 27 – Lagoa Dourada de Vila Velha	115

Figura 28 - Elementos do espaço de Santos (1997) aplicados à mobilidade turística de Ponta Grossa	135
---	-----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Quantidade de visitantes dos atrativos de Ponta Grossa 2010 a 2016 ...	90
Gráfico 2 - Quantidade de passageiros do transporte regular do Aeroporto Sant'ana de 2016 a 2018	129
Gráfico 3 – Projeto Conhecendo PG – Forma de deslocamento dos entrevistados	154
Gráfico 4 - Motivo para uso da bicicleta	156
Gráfico 5 - Problemas que o entrevistado já enfrentou no uso da bicicleta como meio de transporte em Ponta Grossa/PR	157
Gráfico 6 - Deslocamento para os atrativos turísticos de Ponta Grossa/PR	158
Gráfico 7- Qualificação do uso da bicicleta para o turismo em Ponta Grossa.....	159

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Organização da pesquisa.....	19
Quadro 2 - Autores utilizados	24
Quadro 3 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	37
Quadro 4 - Roteiros do Projeto Conhecendo PG	79
Quadro 5 - Acesso para a Adega Porto Brazos	95
Quadro 6 - Linha Ponta Grossa X Curitiba.....	113
Quadro 7 - Percurso realizado através do aplicativo Moovit para a Porto Brazos...	118
Quadro 8 – Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para a Abadia da Ressurreição	120
Quadro 9 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Museu dos Campos Gerais.....	122
Quadro 10 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Museu de Arqueologia	123
Quadro 11 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Parque Estadual de Vila Velha	124
Quadro 12 - Voos realizados pelo Aeroporto Sant'ana	127
Quadro 13 - Linhas de transporte interestadual que se ligam a Ponta Grossa	130
Quadro 14 - Linhas do transporte rodoviário interestadual	132
Quadro 15 - CDPs e Diretrizes - Patrimônio histórico, cultural e turismo	149
Quadro 16 - Categorias do método geográfico de Santos relacionados aos atrativos de Ponta Grossa	162

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Entrevistados com questionário estruturado com perguntas abertas.....	21
Tabela 2 – Entrevistados com questionário estruturado com perguntas fechadas ..	22

LISTA DE SIGLAS

ABAV	Associação Brasileira de Agências de Viagens
ACIPG	Associação Comercial, Industrial e Empresarial de Ponta Grossa
AMBIENS	Ambiens Cooperativa
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APROVIVE	Associação de Moradores de Vila Velha
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
EMBRATUR	Instituto Brasileiro do Turismo
EPTA	Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aérea
FEB	Força Expedicionária Brasileira
FESTUR	Fundação de Esporte e Turismo
FUMTUR	Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa
IAP	Instituto Ambiental de Pesquisa
IAPAR	Instituto Agrônômico do Paraná
IATA	<i>Air Transport Association</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i>
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa
MTUR	Ministério do Turismo
NGTUR	Núcleo de Guias de Turismo de Ponta Grossa
OMC	Organização Mundial do Comércio
OMT	Organização Mundial do Turismo
PARANATUR	Empresa Paranaense de Turismo
RENAV	<i>Area Navigation</i>
UEPG	Universidade Estadual de Ponta Grossa
URBTEC	Engenharia, Planejamento e Consultoria Ltda
VCG	Viação Campos Gerais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1- MOBILIDADE URBANA E RURAL NO CONTEXTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA	24
1.1 A CIRCULAÇÃO, CENTRADA NAS REDES GEOGRÁFICAS E O DESLOCAMENTO GERADO PELA MOBILIDADE.....	26
1.1.1 Mobilidade Urbana e Rural.....	33
1.2 LUGARES TURÍSTICOS.....	42
1.3 CONCEITOS DE TURISMO.....	54
1.4 ELEMENTOS DO ESPAÇO TURÍSTICO.....	57
1.5 ANÁLISE DO ESPAÇO TURÍSTICO A PARTIR DAS CATEGORIAS DO MÉTODO GEOGRÁFICO: FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E PROCESSO.....	59
1.6 MOBILIDADE TURÍSTICA	61
CAPÍTULO 2 - DESTINO TURÍSTICO DE PONTA GROSSA.....	72
2.1 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA.....	72
2.2 GESTÃO DE PROJETOS TURÍSTICOS.....	76
2.2.1 Projetos vigentes:	76
2.2.1.1 Lei nº 12.066/2014 – Lei de Incentivo ao Turismo.....	77
2.2.1.2 Projeto Conhecendo PG.....	77
2.2.1.3 Observatório de Turismo	80
2.2.1.4 Promoção Ponta Grossa Turística	81
2.2.1.5 Outros recursos virtuais.....	84
2.2.2 Projetos parados	85
2.2.2.1 Caminhos de Itaiacoca	85
2.2.2.2 Coleção Ruas do Passado	87
2.2.2.3 Cicloturismo.....	88
2.3 ANÁLISE DOS ATRATIVOS TURÍSTICOS A PARTIR DO MÉTODO GEOGRÁFICO: FORMA, FUNÇÃO, PROCESSO E ESTRUTURA.....	89

2.3.1 Porto Brazos.....	91
2.3.2 Abadia da Ressurreição	96
2.3.3 Museu Campos Gerais.....	100
2.3.4 Museu de Arqueologia Ciro Flamarion Cardoso.....	105
2.3.5 Parque Estadual de Vila Velha.....	109
2.3.5.1 Atividades realizadas no Parque Estadual de Vila Velha	116
2.4 ACESSOS	117
2.4.1 Acessos pelo transporte coletivo municipal.....	118
2.4.2 Acesso pelo Aeroporto Municipal Comte. Antônio Amílton Beraldo	126
CAPÍTULO 3 - MOBILIDADE TURÍSTICA X AGENTES SOCIAIS.....	134
3.1 ELEMENTOS DO ESPAÇO APLICADOS A ANÁLISE DA MOBILIDADE TURÍSTICA DE PONTA GROSSA.....	134
3.1.1 Acesso.....	139
3.1.2 Transportes	140
3.1.3 Sinalização	142
3.1.4 Acessibilidade	144
3.1.5 Divulgação.....	145
3.1.6 A mobilidade turística de Ponta Grossa a partir do plano de mobilidade	147
3.1.7 Visão sobre a mobilidade turística a partir da perspectiva do turista-cidadão	151
3.1.7.1 Participantes do Projeto Conhecendo PG	152
3.1.7.2 Ciclistas de Ponta Grossa	155
3.2 ANÁLISE DOS ATRATIVOS A PARTIR DAS CATEGORIAS DO MÉTODO GEOGRÁFICO	161
CONSIDERAÇÕES FINAIS	167
REFERÊNCIAS.....	171
APÊNDICE A - Modelo de autorização para entrevistas gravadas	182
APÊNDICE B – Modelo de questionário aplicado com a Chefe de Divisão de Apoio da Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa (FUMTUR).....	183

APÊNDICE C – Modelo de questionário aplicado com o Presidente da Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa (FUMTUR).....	184
APÊNDICE D – Modelo de questionário aplicado com a Diretora de Projetos e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN).....	185
APÊNDICE E – Modelo de questionário aplicado com o Diretor de Operações Aeroportuárias do Aeroporto Sant’ana	186
APÊNDICE F – Modelo de questionário aplicado com os proprietários da Ecoturismo Itaiacoca e Aventura PG & Ecoturismo	187
APÊNDICE G – Modelo de questionário aplicado com os guias de turismo do Núcleo de Guias de Turismo (NGTUR).....	188
APÊNDICE H – Modelo de questionário aplicado com os Participantes do Conhecendo PG	190
APÊNDICE I – Modelo de questionário aplicado com os ciclistas da cidade de Ponta Grossa.....	191
APÊNDICE J - Modelo de quadro de apoio para observação em campo dos atrativos turísticos de Ponta Grossa.....	194
ANEXO A - Folder turístico de Ponta Grossa	195

INTRODUÇÃO

Neste presente estudo busca-se compreender a estrutura espacial da mobilidade turística de Ponta Grossa, considerando o período atual. *A priori* a mobilidade humana é versátil, constituída por elementos que fazem com que haja o deslocamento de um local para o outro. É versátil em razão de que possui uma dinâmica que envolve circulação, seja de bens, de informações, de produtos, de serviços, como também de pessoas, ou seja, a mobilidade é subjacente ao deslocamento.

No espaço urbano a mobilidade se torna essencial já que possui uma maior concentração de pessoas e transportes e, por isso, exige que o deslocamento seja facilitado a fim de suprir as necessidades dos indivíduos que habitam o urbano. A procura por bens e serviços está a cada dia mais intensa e ao respectivo consumo. Sendo assim, a mobilidade passa a ser um aspecto imprescindível no cotidiano das pessoas e também em práticas relacionadas ao lazer, como é o caso do turismo.

Sendo o espaço urbano e rural as bases territoriais da mobilidade também para a atividade turística, torna-se fundamental que visitantes/turistas possam deslocar-se livremente, bem como os respectivos prestadores do serviço. Tanto o espaço urbano quanto o espaço rural devem, portanto, conter infraestrutura de acesso para que o indivíduo que se desloca não encontre dificuldades, e assim possa desfrutar de todos os atrativos e equipamentos do turismo, como hotéis, pousadas, restaurantes e lanchonetes, cabendo aqui mencionar também equipamentos de apoio, como farmácias, hospitais e o comércio em geral.

Assim como a mobilidade urbana, a mobilidade turística envolve a circulação de pessoas e a presença de problemas que as cidades enfrentam com relação aos deslocamentos, problemas tais como os causados por congestionamentos, assim como os causados pela falta acesso, acessibilidade e meios de transportes que facilitem a locomoção de pessoas de forma a torná-la rápida e eficaz. Essa questão da circulação das pessoas e dos problemas envolvidos demanda, necessariamente, a atenção dos agentes do poder público para pensarem políticas e métodos que tornem o trânsito fluido nesses espaços.

A turistificação dos lugares implica em estabelecer condições de mobilidade. Por isso, pensar a mobilidade direcionada para o turismo se torna importante, não

somente pelo fato de a atividade ser considerada como a mobilidade propriamente dita, mas porque a atividade em si necessita da mobilidade para existir, já que implica deslocamento. Isso vale dizer que a mobilidade pode existir sem o turismo, mas o turismo não pode existir sem a mobilidade.

Nessa perspectiva, a atual situação da mobilidade turística no município de Ponta Grossa se torna motivação para análise, para se compreender como se dão os deslocamentos que ocorrem no município. O certo é que existem atrativos turísticos seja no espaço urbano, seja no rural do município e esses atrativos contribuem para a formação de uma paisagem notável, sendo os naturais constituídos por formações rochosas, das águas, flora e fauna, isto é, obras da natureza. Os atrativos artificiais, por sua vez, têm caráter histórico-cultural ou histórico-religioso por possuírem uma arquitetura original e que carregam consigo uma história e uma memória, tornando-os patrimoniais.

Nesse aspecto, tem-se a seguinte questão: *De que maneira a mobilidade turística está implantada para que haja um adequado fluxo turístico nos espaços urbano e rural do município de Ponta Grossa?* Para se responder a esse questionamento, tem-se, portanto, como objetivo geral, o seguinte: *Analisar a estrutura espacial da mobilidade turística de Ponta Grossa, considerando o período atual.*

Para alcançar esse objetivo geral, implementa-se os seguintes procedimentos/objetivos de pesquisa mais específicos: i) Verificar no destino de Ponta Grossa, as suas possibilidades de conexão com outros lugares, mostrando a sua relação com a mobilidade turística, através dos acessos, projetos e transportes., ii) Analisar a mobilidade turística a partir das opiniões dos agentes sociais (poder público, iniciativa privada e a comunidade local) associados aos elementos do espaço geográfico e iii) Relacionar as categorias do método geográfico a fim de compreender a organização espacial da mobilidade turística de Ponta Grossa.

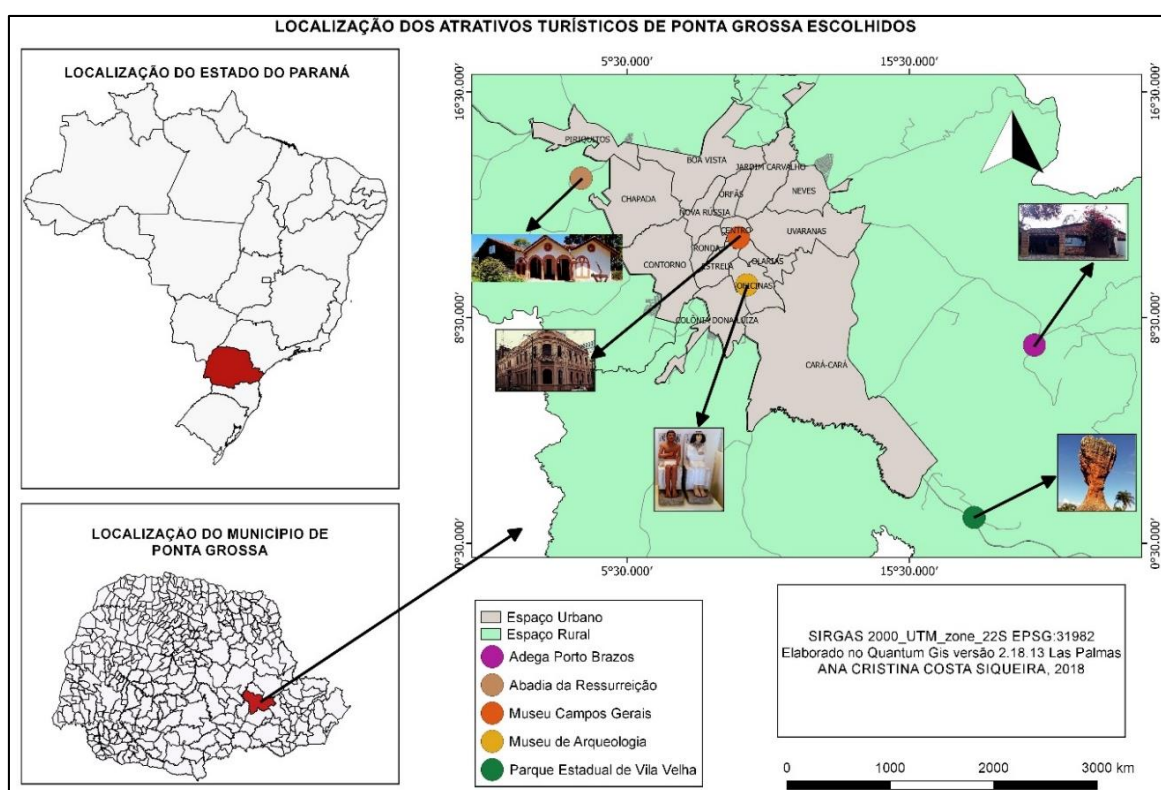
Procedimentos Metodológicos

Para se responder aos objetivos geral e específicos deste estudo, foi aplicada a seguinte metodologia: Do ponto de vista dos procedimentos técnicos, a pesquisa se caracteriza como estudo de caso. Uma pesquisa de estudo de caso, de acordo com Prodanov e Freitas (2013), busca a análise de informações sobre um indivíduo,

família, grupo ou comunidade, com o intuito de compreender aspectos da vida conforme a temática da pesquisa. O estudo de caso, geralmente ancorado em pesquisa qualitativa e quantitativa, é compreendido a partir de uma categoria de análise, categoria essa entendida como objeto de estudo, que pode se tratar de um sujeito, de um grupo de pessoas ou de uma comunidade.

Sendo assim, foi estabelecido como recorte espacial o município de Ponta Grossa para este estudo de caso que abrangeria os espaços urbano e rural do município de Ponta Grossa onde se localizam os seguintes atrativos turísticos: Abadia da Ressurreição, Adega Porto Brazos, Museu dos Campos Gerais, Museu de Arqueologia e Parque Estadual de Vila Velha, contidos no espaço urbano e rural do município de Ponta Grossa, estado do Paraná no Brasil, caracterizando o recorte territorial (Figura 1).

Figura 1 – Recorte Territorial da Pesquisa



Fonte: A autora

A escolha dos atrativos turísticos se deu por meio das categorias do método geográfico como a forma, a função, estrutura e processo buscou-se uma interpretação no sentido de compreender-se como a mobilidade turística está organizada

espacialmente. Os atrativos mencionados possuem uma forma bem como funções turísticas diferenciadas, assim como, dependem de um estrutura interna e externa e todos passaram pelo processo de turistificação agregando a função turística as suas antigas funções. E, como recorte temporal, optou-se pelos atrativos atuantes na atualidade.

O uso dos elementos do espaço, como os homens, as firmas, as instituições, as infraestruturas e o meio-ecológico foram determinantes para se compreender a importância de cada elemento e a interação deles na mobilidade turística de Ponta Grossa. Sendo os homens (os participantes do Conhecendo PG e os ciclistas), as firmas (empresas de receptivo como a Ecoturismo Itaiacoca, a Aventura PG & Turismo & Aventura, o Núcleo de Guias de Turismo- NGTUR e o atrativo Porto Brazos), as instituições (o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa- IPLAN e a Fundação Municipal de Turismo- FUMTUR, o Abadia da Ressurreição, o Museu Campos Gerais e o Museu de Arqueologia), as infraestruturas (os acessos, o transporte coletivo público, a sinalização, a divulgação e a acessibilidade baseados em aspectos tratados no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, com exceção da divulgação, porém se torna inerente a mobilidade do turismo, devido motivar o deslocamento de pessoas) e o meio-ecológico (Parque Estadual de Vila Velha e o espaço rural).

Com relação à coleta dos dados da pesquisa (Quadro 1), foi realizada em quatro fases, sendo que a primeira é a de pesquisa bibliográfica e documental, visando com isso captar dados para verificar no destino de Ponta Grossa as suas possibilidades de conexão com outros lugares, mostrando a sua relação com a mobilidade turística, por meio dos acessos, projetos e transportes.

Quadro 1 - Organização da pesquisa

(Continua)

Objetivos específicos	Fase da pesquisa	Tipo de pesquisa	Procedimento
Verificar no destino de Ponta Grossa, as suas possibilidades de conexão com outros lugares, mostrando a sua relação com a mobilidade turística, através dos acessos, projetos e transportes.	1ª fase	Bibliográfica e Documental	-Uso do Aplicativo Moovit- simulação dos deslocamentos utilizando o transporte público; - Consulta a documentos. sites, redes sociais

Quadro 1 - Organização da pesquisa

(Conclusão)			
Objetivos específicos	Fase da pesquisa	Tipo de pesquisa	Procedimento
Analisar a mobilidade turística a partir das opiniões dos agentes sociais (poder público, iniciativa privada e a comunidade local) associados aos elementos do espaço geográfico	2ª fase	Qualitativa	Aplicação de questionário: -Ecoturismo Itaiacoca; -Aventura PG Turismo & Aventura; -Iplan -Fumtur -NGTUR
	3ª fase	Qualitativa e quantitativa	Aplicação de questionário: -Projeto Conhecendo PG
			Uso da plataforma <i>Google Forms</i> para elaboração de questionário com ciclistas, distribuídas em ambiente virtuais como o <i>Facebook</i> e <i>Whatsaap</i> .
Relacionar as categorias do método geográfico a fim de, compreender os aspectos espaciais da mobilidade turística de Ponta Grossa	4ª fase	<i>In Loco</i>	Elaboração de quadro explicativo a partir da observação nos atrativos,

Fonte: Adaptado de VALE, 2017

A segunda fase foi constituída pela aplicação das entrevistas (Tabela 1) no período de junho de 2017 a maio de 2018. Essa técnica utilizada foi caráter qualitativo, com auxílio de questionário estruturado com perguntas abertas, com gravação de entrevistas mediante autorização (Apêndice A), com exceção do Núcleo de Guias de Turismo- NGTUR, devido à falta de tempo dos entrevistados optou-se pela aplicação de questionário impresso. Vale ressaltar que a elaboração das questões foi baseada em estudos anteriores realizados pela pesquisadora. Assim, portanto, essa técnica possibilitou inquirir, sobre mobilidade turística do município, a opinião de agentes sociais públicos atuantes nas seguintes instituições: i) Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa – FUMTUR (Apêndice B e C) com 2 entrevistados, ii) Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN (Apêndice D) e iii) o Aeroporto Sant’Ana (Apêndice E).

Tabela 1 – Entrevistados com questionário estruturado com perguntas abertas

Data	Instituição	Tipo	Nº de entrevistados
27/6/2017	Aeroporto Sant'Ana	Pública	1
11/7/2017	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN	Pública	1
2/8/2017 e 26/5/2018	Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa – FUMTUR	Pública	2
10/11/2017	Ecoturismo Itaiacoca	Privada	1
16/11/2017	Aventura PG Turismo & Aventura	Privada	1
23 a 28/11/2017	Núcleo de Guias de Turismo da cidade de Ponta Grossa – NGTUR	Privada	7

Fonte: A autora

Outro público entrevistado foi dos proprietários das agências de receptivo – Ecoturismo Itaiacoca e a Aventura PG Turismo & Aventura (Apêndice F) –, que realizam serviço de recepção turística no município, porém seus estabelecimentos não são físicos. Da mesma forma, os guias de turismo receptivo, pertencentes ao Núcleo de Guias de Turismo – NGTUR (Apêndice G) do município de Ponta Grossa, somando sete entrevistados, sendo compostos no total de oito membros. Nesse caso, a escolha dessas instituições se fez necessária, bem como relatar a opinião a respeito da mobilidade turística, já que são responsáveis pela gestão da atividade turística do município.

Durante a realização das entrevistas houve entraves que não permitiram que as entrevistas fossem todas realizadas. Dentre os motivos alegados, constam falta de interesse e indisponibilidade de tempo por parte dos agentes sociais inicialmente selecionados.

A terceira fase foi realizada mediante a aplicação de questionário estruturado fechado (Apêndice H), com 5 grupos participantes do projeto Conhecendo PG (Tabela 2), durante visita aos roteiros natural (Adega Porto Brazos) e o alternativo (Porto Brazos e Mosteiro da Ressurreição), buscou-se conhecer a opinião da comunidade local a respeito da mobilidade turística e incentivo por parte do poder público. A escolha da faixa-etária do público entrevistado foi o público adulto (maiores de 18 anos), embora o público mais frequente do projeto tenha sido o de jovens e de crianças. A escolha desses entrevistados se deu devido ao fato de ser o público adulto compatível com os dois atrativos turísticos presentes no recorte espacial estudado, a Porto Brazos e a Abadia da Ressurreição.

Tabela 2 – Entrevistados com questionário estruturado com perguntas fechadas

Data	Instituição	Tipo	Nº de entrevistados	Atrativo
3/9/2017	Unidade de Saúde Abrão Federman	Saúde	21	Porto Brazos
26/9/2017	Associação Divina Providência	Religiosa	15	Porto Brazos
19/10/2017	Curso Técnico de Meio Ambiente do Colégio Estadual Polivalente	Ensino	16	Porto Brazos
24/10/2017	Cras Vila XV	Saúde	23	Abadia da Ressurreição
14/11/2017	Cras Jardim Carvalho	Saúde	17	Abadia da Ressurreição

Fonte: A autora

Para a escolha das datas para a aplicação dos questionários seguiu-se o cronograma de realização dos agendamentos pela Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa. Com relação à quantidade de questionários aplicados –que totalizaram 92, seguiu-se o critério de saturação de respostas.

Saturação é o critério de finalização: investigam-se diferentes representações, apenas até que a inclusão de novos estratos não acrescente nada de novo. Assume-se que a variedade representacional é limitada no tempo e no espaço social. A identificação de mais variedade iria acrescentar desproporcionalmente os custos do projeto; então o pesquisador decide parar de investigar novos estratos. (BAUER; AARTS, 2002, p. 59).

Durante a aplicação dos questionários ocorreram alguns problemas com relação aos questionários, uma vez que a primeira versão era formada por questões semiabertas, contudo ficaram confusas para o entendimento dos entrevistados. Sendo assim, houve a necessidade de realizar um questionário estruturado com perguntas fechadas, tornando-as mais claras para o público. Mesmo assim, contudo, ainda houve três casos isolados, porém existentes de pessoas idosas que não conseguiam responder por não serem alfabetizadas. Sendo assim, para essas pessoas a própria pesquisadora prestou auxílio e assim foi possível superar esse problema.

Outra dificuldade que foi enfrentada foi o tempo dos pesquisados para a aplicação dos questionários com os grupos. Como esses grupos tinham horários estabelecidos para o retorno da visita, teve-se que distribuir os questionários para participantes e explicá-lo de forma geral. Aqueles respondentes que, por acaso, apresentavam dificuldade e erguiam a mão, eles foram atendidos individualmente.

Ainda nessa fase, foi aplicado questionário semiestruturado (Apêndice I) com os ciclistas de Ponta Grossa, disponibilizado através de link em redes sociais como o

Facebook e o *Whatsaap*, utilizando-se como ferramenta a plataforma do *Google Forms*, que obteve-se 38 respostas de ciclistas residentes de Ponta Grossa, mas que também fazem cicloturismo. O questionário foi baseado no documento organizado pelo Transporte Ativo (2018), que ficou disponível de 20 a 29 de outubro de 2018, até cessarem as respostas. Devido à dificuldade da pesquisadora de encontrar pessoalmente esse tipo de público para a aplicação do questionário, optou-se por esse recurso, visto que também os usuários desse meio de transporte conseguiram expor suas opiniões de maneira espontânea.

E, por fim, a última e quarta fase, composta pela observação (*in loco*) nos atrativos, utilizou-se como apoio um quadro para anotações das informações coletadas (Apêndice J), as observações foram realizadas no período de 13 a 15 de outubro de 2018, com a finalidade de obter informações a respeito da mobilidade turística existente e após foi elaborado um quadro explicativo relacionando os aspectos investigados as categorias do método geográfico de Santos (1997) sobre a mobilidade turística nos atrativos visitados.

A partir da metodologia empregada, o trabalho se estrutura da seguinte forma: o primeiro capítulo composto pela fundamentação teórica sobre a circulação vinculada as redes geográficas e a mobilidade urbana e rural. Evidencia-se também os lugares turísticos e conceitos do turismo relacionados aos elementos e ao método de análise do espaço turístico e por fim, a mobilidade turística. No segundo capítulo, trata-se da categorização do destino turístico de Ponta Grossa, mencionando os projetos vigentes e estagnados, bem como uma análise dos atrativos turísticos que fazem parte do recorte territorial, tendo como base as categorias do método geográfico e os principais acessos. No terceiro e último capítulo, é discutida a mobilidade turística a partir dos elementos do espaço geográfico opinião dos agentes sociais. E por fim, as considerações finais.

CAPÍTULO 1- MOBILIDADE URBANA E RURAL NO CONTEXTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA

A mobilidade é o componente essencial para que haja o deslocamento e a circulação e, por isso, necessita ser compreendida em diferentes dimensões (materiais e imateriais, mediadas por práticas e ações sociais), como também por diferentes áreas. Por isso, a seguir elencamos alguns pensadores que consideramos proeminentes nesse assunto, no Quadro 2.

Quadro 2 - Autores utilizados

(Continua)

AUTOR	ÁREA	RESUMO
Raffestin (1993)	Geografia	É uma obra que trata da circulação e comunicação a partir das redes tornando-se formas de poder.
Massey (2000)	Geografia	Trata das relações sociais enquanto redes geográficas
Santos (1997), (2006) e (2007)	Geografia	As obras buscam compreender o espaço geográfico através dos fixos e fluxos que modificam o lugar. O espaço também é analisado a partir das categorias como forma, função, processo e estrutura.
Corrêa (2012)	Geografia	Trata o fixos e fluxos como formas de mobilidade
Carlos (2005) e (2007)	Geografia	Realiza uma discussão do lugar geográfico a partir do turismo
Dantas (2017)	Geografia	Evidencia a categoria do lugar no entendimento dos circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação.
Augé (1994) e (2010)	Antropologia	O não-lugar é evidenciado e passa a ser visualizado como o lugar da circulação e da mobilidade.
Castells (2007)	Sociologia	Trata das redes como nós que conectam lugares uns aos outros
Bauman (1999)	Sociologia	Analisa a globalização a partir do espaço e tempo, a noção de local e global em um contexto pós-moderno.
Urry (2000)	Sociologia	O debate em torno da mobilidade como parte da sociedade que faz parte da vida de maneira complexa e desigual.
Cavaco (2013)	Turismo	É uma abordagem a respeito da existência da natureza dos territórios turísticos a partir da geografia.
Rodrigues (1999)	Turismo	A obra é uma provocação ao leitor a respeito da existência da Geografia do Turismo e como seus estudiosos ciência ou senso comum.
Costa (2018)	Turismo	Analisa os fluxos de turistas e meios de hospedagens, bem como trabalhadores do turismo na formação de redes geográficas em.

Quadro 2 - Autores utilizados

(Conclusão)

AUTOR	ÁREA	RESUMO
Costa (2018)	Turismo	Natal, proporcionando novas interações e conexões no espaço
Yázigi (2001)	Turismo	Busca compreender a alma de cada lugar em uma época de globalização.
Fratucci (2000)	Turismo	Realiza-se uma análise dos lugares turísticos compreendidos enquanto redes complexa a partir de destinos receptivos, lócus de produção e consumo da atividade turística.
Luchiari (2000)	Turismo	Analisa-se dois aspectos de enclaves turísticos contidos em áreas naturais, enfatizando divergências socioespaciais presente na mitificação de lugares turísticos.
Castrogiovanni (2007) e (2009)	Turismo	As obras buscam compreender a relação, bem como a existência do espaço geográfico e o espaço turístico.
Souza e Corrêa (2000)	Turismo	Traz um apanhado de conceitos, definições e siglas a respeito do turismo.
Souza (2013)	Turismo	A obra é uma discussão a respeito da influência do mobiliário urbano na transformação espaço urbano, enquanto espaço público e turístico.
Gândara (2004)	Turismo	Se refere a qualidade dos destinos turísticos levando em consideração seus atrativos e serviços enquanto empresas do ramo turístico.
Cunha (2011)	Turismo	Analisa-se o processo de renovação dos destinos turísticos maduros para se manter competitivos no mercado.
Beni (2008)	Turismo	A práxis do turismo compreendida e organizada, a partir de um sistema.
Flores e Mendes (2014)	Turismo	Trata das considerações a respeito do conceito de destinos turísticos.
Acerenza (2002)	Turismo	Discute a diferença entre o lado técnico e conceitual do turismo.
Albach (2010)	Turismo	Busca compreender os assuntos abordados no ramos turístico nos mestrados em geografia
Sheller e Urry (2004)	Turismo	O debate em torno dos lugares que oferecem serviços turísticos, analisando os deslocamentos ocasionados pela atividade.
Tinhinane e Fouzia (2017)	Turismo	O estudo busca analisar a mobilidade turística a partir dos transportes na cidade de Bejaia na Argélia.
Koglin (2017)	Turismo	A partir das mobilidades presente no espaço urbano, analisa-se o planejamento urbano que envolvem práticas insustentáveis.
Allis (2016)	Turismo	Discute as mobilidades do turismo no contexto do brasileiro diante das transformações econômicas e sociais.
Coriolano e Fernandes (2014)	Turismo	Compreender as construções teóricas centrada nos fluxos turísticos a partir das mobilidades temporárias
França Júnior (2014)	Turismo	A mobilidade turística discutida a partir do planejamento dos transportes em Santa Catarina.
Portuguéz (2001)	Turismo	Traz um debate a respeito do consumo, do lazer e do turismo a partir de questões socioespaciais.

Fonte: Organizado pela autora

Alguns autores aqui citados entendem que uma cidade que consegue promover a fluidez das diferentes formas de locomoção existentes também consegue incrementar o turismo.

Portanto, o turismo ocorre pela mobilidade e está vinculado à mobilidade urbana e mesmo rural, já que ambas envolvem circulação, seja de pessoas, produtos, mercadorias, e, também comunicação, sob o aspecto da informação, entre outras maneiras. Procura-se trazer essa temática à discussão, principalmente relacionando aos lugares turísticos, devido estarem diretamente associadas às redes geográficas.

Associando os lugares turísticos às redes geográficas, bem como a necessidade de discutir alguns conceitos a respeito do turismo para que posteriormente relaciona-los aos elementos e análise do espaço geográfico discutidos por Santos (1997) e por de Rodrigues (1999) aplicados ao turismo, para por fim, mencionar a mobilidade turística, assunto principal deste estudo.

1.1 A CIRCULAÇÃO, CENTRADA NAS REDES GEOGRÁFICAS E O DESLOCAMENTO GERADO PELA MOBILIDADE

A perspectiva das redes geográficas está centrada na circulação, que se torna fundamental para compreender as dinâmicas das mobilidades. Por isso, a ciência geográfica procura explicar esse processo, que se iniciou com os primeiros deslocamentos humanos realizados. A partir do conhecimento de Corrêa (2012) pode-se dizer que as redes geográficas estão atreladas à mobilidade, isso ocorrendo na medida em que é relatado o nomadismo que se estabelecia no mundo. Os povos nômades não possuíam uma localização fixa. Em razão disso, estabeleciam a sua localização mediante a identificação de locais nas próprias redes geográficas, redes que se formavam mediante os itinerários percorridos cotidianamente e por paradas junto a poços de água.

Ainda segundo as palavras de Corrêa (2012), nas sociedades nômades existia o conhecimento dos locais "fixos" como paradas de descanso e existiam os "fluxos" compondo uma rede de trilhas na região e isso em paralelo ao conhecimento religioso, ou seja, às crenças, de cada agrupamento humano. Para este autor, desde os primórdios, o deslocamento humano nos espaços geográficos era uma realidade, principalmente quando os suprimentos de um local se esgotavam, o que obrigava a uma locomoção em busca de novos espaços com disponibilidade de suprimentos,

além do inerente desejo humano de ultrapassar fronteiras para conquistar outros territórios. Assim também, Santana (2014) salienta que a mobilidade pertence a essência do ser humano, como também era uma forma de sobrevivência desde os tempos remotos.

No começo da história social do planeta havia tantos sistemas técnicos quantos eram os lugares e os grupos humanos. Estes, servidos apenas pelas técnicas do corpo, carentes de mobilidade, eram dependentes de áreas geográficas restritas, onde os recursos de sua inteligência e os recursos naturais combinados permitiam a emergência de modos de fazer dependentes do entorno imediato. Cada ponto habitado da superfície terrestre constituía, então, um conjunto coerente, formado sobre uma dada fração do planeta, por uma população local, pelas técnicas locais, um sistema político local, um regime económico local. (SANTOS, 2006, p. 123).

A existência de limites e de encruzilhadas separava certas culturas. Essas fronteiras eram, contudo, naturais, estabelecidas em forma de montanhas, de rios, de desfiladeiros, como também fronteiras linguísticas, culturais ou políticas. Mesmo assim, no entanto, devido ao expansionismo, alguns grupos violavam as fronteiras para impor as suas leis a outros grupos, desencadeando consequências como se podem citar as do período da Antiguidade Clássica. Augé (2010) afirma esse fato quando menciona que a Grécia civilizou Roma e a influenciou intelectualmente também através do aspecto urbano.

Segundo Augé (2010), a urbanização do mundo teve início com a mudança do nomadismo caçador para o sedentarismo, porém a presença da mobilidade é uma contradição ao sedentarismo. Por isso, nesse contexto, podem-se destacar duas características, sendo a primeira o progresso dos avanços urbanos e a segunda o surgimento dos filamentos urbanos que ligam as cidades umas com as outras, mediante as vias de circulação, sejam rios, sejam costas marítimas ou caminhos terrestres.

Compreender as sociedades é também entendê-las como formadas por espaços geográficos de fluxos, sejam fluxos de capital, fluxos de trabalho, fluxos de tecnologia, fluxos de interação organizacional, sejam fluxos de imagens, de sons e de símbolos. Dessa maneira, os fluxos podem ser compreendidos a partir do ordenamento da sociedade, sob o ponto de vista da vida económica, política e simbólica (CASTELLS, 2007).

Consequentemente, faz-se pertinente a compreensão desses mencionados "fluxos", como também dos "fixos" que estão informados por Santos (2006, p. 40):

Os elementos fixos e os fluxos, sendo eles: fixos, fixado em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações que atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor ao mesmo tempo em que também se modificam.

Pode-se dizer que as redes geográficas seriam formadas por pontos fixos, em que cada fixo pode ser considerado um nó formado pelo entrelaçamento de dois ou mais fluxos, formando uma teia de conexões e promovendo a circulação. Silva Júnior (2012) afirma que a circulação estaria relacionada com uma forma de ação do homem, sendo constituída pela função da produção, pela função política ou por um mero deslocamento no espaço.

A redução das distâncias na atualidade deve-se à velocidade da difusão das informações e também à instantaneidade das comunicações entre os agentes, constituindo um “novo modelo” de circulação capitalista, referindo-nos em específico aos fluxos praticamente instantâneos de capitais financeiros e/ou capitais especulativos. Desse modo, tornam-se mais significativos os discursos, as análises e as narrativas a respeito da mobilidade e da fluidez presentes no contexto atual (SILVA JÚNIOR, 2012).

Essa fluidez proporciona a circulação que permite que haja a mobilidade entre diferentes espaços, possibilitando deslocamentos. As redes são consideradas a partir de fluxos de mercadorias e de tecnologia, onde há uma conexão mediada através de nós que seriam lugares de poder e de referência, onde a rede passa a ser considerada a partir da noção de sistema (DIAS, 1995).

A ocorrência do sistema capitalista mundial impulsionou a formação de linhas e redes técnicas que permitiu o transporte veloz de bens e de serviços, bem como o campo das engenharias elétrico-eletrônicas, para tratamento virtual de dados, além dos avanços das telecomunicações. Dessa maneira, as redes foram e têm sido objeto de estudo, pois desempenham e desempenham função na organização do território, como o surgimento das estradas de ferro, das rodovias e dos canais de informação (telefonia e internet) constituindo um sistema global de comunicações (CORRÊA, 2012).

A partir disso, o movimento passou a fazer parte da necessidade das pessoas relacionando-se com a mundialização, tal qual a globalização. Desse modo, a mobilidade torna-se uma característica da sociedade tecnológica contemporânea com seus meios avançados de transporte para suprir questões relacionadas ao

deslocamento e ao consumo. Assim, Tosta e Kunz (2014) asseveram que a mobilidade constituiu-se uma ferramenta de poder, como também de domínio, isso por gerar a exclusividade de acesso aos meios de locomoção, assim como à rapidez do transporte. Então, a mobilidade é um elemento importante a ser estudado nas Ciências Sociais.

Santos (2006) revela que a globalização permite o acesso à fluidez como uma percepção do corpo:

Na verdade, a globalização faz também redescobrir a corporeidade. O mundo da fluidez, a vertigem da velocidade, a frequência dos deslocamentos e a banalidade do movimento e das alusões a lugares e a coisas distantes, revelam, por contraste, no seu humano, o corpo como uma certeza materialmente sensível, diante de um universo difícil de apreender. (SANTOS, 2006, p. 212).

A urbanização expressa uma negação ao sistema da globalização, pois seu ideal está contido na circulação de bens, ideias, mensagens e de seres humanos, sendo dominado pela realidade de relações de força que o mundo apresenta (AUGÉ, 2010). Desse modo, pode-se dizer que as cidades surgiram, com algumas exceções, devido a um segmento da mobilidade chamado de urbanização e que se constituiu devido o estabelecimento de indivíduos em locais diferenciados daqueles que lhes ofereciam possibilidade de sustento, como também de administrar e comercializar o excedente agrícola. A migração rural para a área central (cidade) teve aumento devido ao surgimento de novos modos de organização social e de produção (SANTANA, 2014).

Para mencionar a cidade, primeiramente se devem compreender as suas dinâmicas no século XXI, como também entender a sua história anterior à industrialização. Naqueles tempos anteriores, as cidades tinham forma e função diferenciadas com relação ao século atual. Após a industrialização, a imagem que se tinha da Inglaterra era de caos urbano, principalmente devido a fatores como o êxodo rural, que motivava os moradores do campo a se deslocarem em direção às cidades, havendo, assim, um inchaço populacional. Assim, Londres, que possuía 400 mil habitantes, passou a conter 4 milhões em um curto período de tempo (PEREIRA, 2014).

A globalização também impulsionou o surgimento de meios de comunicação e de informação como a internet. Por intermédio desses meios, as informações passaram a ser transmitidas de maneira mais rápida, o que teve implicação na

mobilidade, já que muitas atividades passaram a ser realizadas de maneira virtual. O uso de redes sociais, de *sites* e blogs passou a ser crucial para a intensificação do deslocamento e circulação, assim surgindo a oportunidade de que o consumo passasse a ser realizado sem que o indivíduo precisasse sair de sua casa, ou seja, sem ter a necessidade de se deslocar.

Dessa maneira, a circulação, a aproximação, bem como a ação impulsionam a ampliação dos cenários espaciais, que proporcionam a expansão das relações entre os lugares, constituindo-se por redes complexas. E as redes são responsáveis por diminuir as distâncias, no sentido do tempo. Pode-se, porém, afirmar que, para os agentes hegemônicos, circular é expandir os contextos, sendo com o intuito de controle, de dominação ou até mesmo para trocas. Também se pode dizer que o significado, para todos em geral, tem também o objetivo de sobrevivência com fins de reprodução social (mobilidade de trabalho) e de refúgio. Nessas duas situações citadas, a evolução das técnicas de circulação contribuiu para a redução das distâncias-tempo. Essa contribuição, mesmo não sendo de forma linear, fez com que as técnicas adentrassem a sociedade em geral (SILVA JÚNIOR, 2012).

Raffestin (1993) compara a comunicação e a circulação como duas perspectivas da mobilidade. Por serem uma inerente à outra, e presentes em estratégias de atores, os atores os utilizam como forma de dominação dos espaços e dos pontos por intermédio de gestão e de controle de distâncias. "Circulação" é a transferência de seres e bens, enquanto "comunicação" consiste na transferência de informação. Pode-se dizer, contudo, que é uma distinção ambígua, uma vez que pode dar a entender que, se uma existe a outra não estaria presente e vice-versa. Efetivamente, em todo o "transporte" há existência da circulação e comunicação de forma simultânea, isto é, assim como os homens, os bens conduzem informações e, por consequência, comunicam algo. A informação se iguala nesse aspecto, pois ela, ao ser comunicada, ao mesmo tempo se torna um "bem" que "circula".

Como os fluxos estão presentes em todas as partes, seja nas mercadorias e até na informação, presume-se a existência das redes geográficas, pois sua essência é a conectividade em que há algum vínculo, ligação. Compostas por nós, as redes se constituem de mobilidade e de lugares de conexão (DIAS, 1995).

A circulação e a comunicação são resultantes de estratégias. As redes de circulação e comunicação são componentes que delineiam o quadro espaço-temporal de todo o território. Ambos se compõem de sistemas materiais e de uma ideologia em

vários níveis quando traçadas, construídas e utilizadas e/ou consumidas. A construção de uma rede necessita de meios (energia e informação) e de códigos técnicos, sociopolíticos e socioeconômicos, tal qual o objetivo dos atores (RAFFESTIN, 1993).

Bauman (1999) afirma que fatores técnicos da mobilidade foram a influência no surgimento do transporte da informação, movimento realizado sem a presença de corpos físicos. Esses meios foram determinantes para a separação entre os movimentos da informação e os movimentos dos objetos, assim como de seus portadores, propondo uma distinção de suas velocidades, ou seja, permitiram que chegasse ao destino de maneira rápida, sendo muito mais rápida que a velocidade dos corpos. Enfim, a informação passou a ser algo instantâneo com a chegada das redes de computadores, ultrapassando as barreiras físicas, já que as informações estão instantaneamente disponíveis em todo o planeta.

Desse modo, com o passar do tempo, outras formas de comunicação surgiram e os aplicativos para aparelhos móveis – como celulares, *smartphones* e *tablets* – passaram a ser utilizados com frequência, aumentando a velocidade das informações como também a da mobilidade. Alguns aplicativos estão voltados diretamente à maximização da mobilidade, como é o caso dos *softwares* desenvolvidos para a gestão dos transportes, que são os mais utilizados no cotidiano pela sociedade consumidora desses serviços.

Guimarães (2016) declara que, com a chegada dos telefones, vieram os aplicativos acessíveis, onde a vida no mundo não existe mais sem a existência dos aplicativos. Talvez para as pessoas idosas a utilização de aplicativos ainda seja um processo de transição, mas, para os mais jovens, uma lista telefônica, por exemplo, é algo ultrapassado, assim como o atendimento por cooperativas de rádio táxi. Outro exemplo ainda seria a espera pelo ônibus no seu ponto de embarque, já é algo visto como do passado em muitos países. Isso se deve, principalmente, ao avanço tecnológico proporcionado pela mobilidade que os aplicativos oferecem.

O usuário que detém de aplicativos voltados para o consumo dos meios de transporte tem reduzido o tempo de espera desses modos, facilitando o dia a dia, sobretudo quando o indivíduo necessita desses meios como formas de deslocamento. A internet, assim como outras formas de comunicação (e de informação), traz a perspectiva de um mundo de movimento e de circulação, só que numa velocidade muito mais rápida, onde o deslocamento físico não se torna necessário.

Outras facilidades geradas pela internet e que estão além da utilização dos meios de transporte também devem ser citadas, como o consumo de produtos e de serviços que podem ser adquiridos em qualquer momento sem sair do local de residência. As compras e as negociações por *sites*, por blogs e por redes sociais se tornam cada vez mais comuns, já que se podem adquirir mercadorias sem as impossibilidades geradas pelas distâncias, vale dizer, gerados pelas restrições territoriais. Além disso, esses meios constituem oportunidades para as empresas que se utilizam deles para divulgarem seus produtos, bem como para distribuí-los para as mais diversas localidades.

Trocando em miúdos: em vez de homogeneizar a condição humana, a anulação tecnológica das distâncias temporais/espaciais tende a polarizá-la. Ela emancipa certos seres humanos das restrições territoriais e torna extraterritoriais certos significados geradores de comunidade — ao mesmo tempo que desnuda o território, no qual outras pessoas continuam sendo confinadas, do seu significado e da sua capacidade de doar identidade. Para algumas pessoas ela augura uma liberdade sem precedentes face aos obstáculos físicos e uma capacidade inaudita de se mover e agir a distância. Para outras, pressagia a impossibilidade de domesticar e se apropriar da localidade da qual têm pouca chance de se libertar para se mudar para outro lugar. Com “as distâncias não significando mais nada”, as localidades, separadas por distâncias, também perdem seu significado. Isso, no entanto, augura para alguns a liberdade face à criação de significado, mas para outros pressagia a falta de significado. Alguns podem agora se mover para fora da localidade — qualquer localidade — quando quiserem. Outros observam impotentes, a única localidade que habitam movendo-se sob seus pés (BAUMAN, 1999, p. 19).

Pode-se refletir, através das palavras de Bauman (1999), que as fronteiras geradas pelas longas distâncias podem ser um benefício para determinadas pessoas. Para outras, contudo, o rompimento significa o rompimento daquilo que conhecem (perda de significados), como é o caso da mudança acontecendo rapidamente demais e que não conseguem acompanhar nem podem impedir.

Castells (2007) indica o desenvolvimento da comunicação e dos sistemas de informação como a causa para a separação da proximidade espacial e do desempenho de atividades do cotidiano, como: trabalho, compras, entretenimento, assistência à saúde, educação, serviços públicos, governo, entre outros. Nesse aspecto, os futurologistas preveem o fim das cidades, isto é, das características das cidades que conhecemos, devido à perda das necessidades funcionais.

Dias (1995) afirma que as redes de telecomunicações permitiram o tratamento de dados que favoreceram e ganharam uma potencialidade muito maior, permitindo a

redução entre distâncias pelo fato de as informações serem transmitidas de maneira instantânea. Embora haja a redução entre distâncias mediante a utilização de tecnologias, ainda os deslocamentos físicos são necessários. Para tanto, é papel da mobilidade fornecer estruturas para que os deslocamentos físicos sejam realizados de forma adequada e com menor tempo possível.

Diante de um cenário onde a informação e a tecnologia se tornaram fundamentais no desenvolvimento de atividades, o deslocamento adequado e a transmissão plena de informações se tornam possíveis. Ocorre, contudo, que, juntamente com os benefícios que as redes geográficas de informações trazem à sociedade, também podem trazer impactos negativos.

Apesar dos benefícios da globalização, da informatização, do aumento do número de veículos de transporte físico e informacional, além do crescimento geométrico das populações, esses fatores também trouxeram impactos negativos para a sociedade, como, por exemplo, o estímulo para o reposicionamento de atividades comerciais, como também serviços para partes periféricas da cidade, por exigência do seu crescimento acelerado. Devido a esses fatos, há uma predisposição para a disputa pelo espaço urbano entre pessoas e meios de transporte intensificados (ALMEIDA; GIACOMINI; BORTOLUZZI, 2013).

Por isso, pensar a mobilidade no ambiente urbano e rural ainda se torna um desafio para os gestores municipais, pois investir nesse aspecto significa pensar em medidas de planejamento, recursos e ferramentas eficazes, ou seja, uma gama de requisitos necessários para que haja sucesso em projetos envolvidos para a melhoria da mobilidade urbana nos territórios urbanizados.

Sendo assim, para se compreender a mobilidade urbana, bem como a rural, é necessário entender que essa mesma mobilidade envolve não somente circulação de pessoas, distribuição de mercadorias e serviços, mas também comunicação (informação), no sentido da (re)produção da sociedade.

1.1.1 Mobilidade Urbana e Rural

O processo de urbanização do Brasil ocorreu de forma tardia em relação a algumas cidades da Europa. Entretanto, nos anos 1940 a 1980 esse processo se tornou acelerado. Isto é, a população urbana passou de 30% a 70%, invertendo a sua proporção em relação à população rural em decorrência de forte êxodo rural, dentre

outros fatores. Então, as cidades que tiveram a sua origem na revolução industrial e rápido crescimento populacional passaram a apresentar problemas de que antes não havia registro (PEREIRA,2014).

Por isso, devido a fatores como o aumento populacional, os gestores das cidades foram condicionados à elaboração e à implantação de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana. A realidade das cidades também se modificou, já que a mobilidade passa a ser alvo de discussão por parte dos gestores, que viram necessidade de ampliar e intensificar os deslocamentos para que os moradores, como também visitantes, pudessem se deslocar de maneira mais rápida a fim de que pudessem realizar as suas atividades em tempo adequado, sem ser afetadas pela questão da locomoção.

Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) comentam que o planejamento das cidades, assim como a forma que tomam com o tempo, ocasiona impactos na vida dos seus moradores e dos transeuntes em geral, pois obstáculos simples e pequenos que podem tornar-se grandes problemas para a população em geral.

Santos (2006) destaca que os deslocamentos no interior das cidades, em muitos casos, tornam-se maiores que os realizados para outros subespaços, isso devido ao fato de as cidades de grande porte possuírem ambiente conturbado e por serem as que mais apresentam mobilidade em relação as de pequeno e médio porte. O ambiente caótico da cidade grande lhe impõe uma dinâmica superior de deslocamentos da mesma forma que a geração de relações sociais mais complexas.

É notável que nos deslocamentos das pessoas em um ambiente urbano pode haver obstáculos em diversas proporções. Distâncias, gasto de tempo, aglomerado de pessoas e veículos, fatores climáticos, eventos meteorológicos, todos esses motivos ocasionam problemas de ordenamento urbanístico que as políticas urbanas tendem a solucionar. A preocupação em torno dos transportes público e/ou privado, de uma origem a outra, é evidente, porém é imprescindível que a qualidade dos transportes seja também levada em consideração para que haja o desenvolvimento urbano. O transporte urbano público, assim, faz parte de uma das questões mais relevantes da vida na cidade, ou seja, a mobilidade urbana (FERRAZ, 2016).

Segundo Pereira (2014), a mobilidade urbana pertence ao território por corresponder à facilidade ou não de acesso e de circulação para diferentes áreas da cidade, sendo compreendida de uma maneira ampla, vinculada com a própria forma da cidade. Assim, a mobilidade pode ser produto de políticas de transporte, de

circulação, de acessibilidade e de trânsito, além de outras políticas de transporte existentes.

Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como os turistas ou como imigrantes. Mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as ideias. Tudo voa. (SANTOS, 2006, p. 222).

A concepção a respeito de mobilidade tem seu vínculo com o deslocamento de pessoas com o objetivo de contribuir com a locomoção e não o de a dificultar. Então, a facilitação da locomoção se consegue mediante meios como ruas limpas, seguras, bem como arborizadas, pouco ruidosas, calçadas amplas, isto é, com um mobiliário urbano adequado, tal qual sua iluminação, sinalização e acessibilidade a todos (ALMEIDA; GIACOMINI; BORTOLUZZI, 2013).

A mobilidade tem sua origem em âmbito urbano que visa o deslocamento de pessoas, bens e serviços, já que a necessidade de locomoção perante o espaço se tornou uma necessidade por diversas motivações como o consumo e também pela realização de atividades como, por exemplo, o trabalho, o lazer entre outras. Bauman (1999) nos diz que não existem mais “fronteiras naturais” e nem lugares óbvios a dominar, pois, mesmo estando em um determinado local em certo momento, não se pode deixar de pensar que poderíamos estar em outro local, de forma que não há mais razão para ficar somente em um lugar específico.

De acordo com Pereira (2014), primeiramente é necessário entender que a mobilidade é formadora da sociedade contemporânea e refletir sobre as circunstâncias urbanas se torna essencial. E, em segundo lugar, é preciso compreender a sua proporção urbana, pois, segundo o autor, para se resolver problemas como carência de mobilidade nas cidades brasileiras é necessário considerar as suas práticas sociais, as suas formas, bem como as estruturas, e debater sobre as políticas públicas de forma intersetorial.

Diante da emergência de um mundo humano conscientemente coextensivo ao planeta como um todo, tudo se passa como se recuássemos diante da necessidade de organizá-lo, refugiando-nos atrás das velhas divisões espaciais (fronteiras, culturas, identidades) que até o presente foram sempre o fermento ativo dos afrontamentos e das violências. (AUGÉ, 2010, p. 102).

Sendo assim, os moradores dos espaços urbanos somente começarão a se importar em solucionar os problemas que afetam as cidades quando entenderem o quanto o convívio nelas pode se tornar agradável. Perante os problemas de insuficiência de mobilidade em que alguns ambientes urbanos estão inseridos se torna algo difícil fazê-las mais sustentáveis para os seus moradores e não para os veículos, devido à presença de preconceito que envolve os indivíduos que utilizam veículos motorizados em mudar para o uso de não motorizados, como é o caso das bicicletas. Logicamente, devido ao planejamento urbano existente em algumas cidades, há dificuldade de deslocamento entre certas distâncias, que se tornam longínquas devido aos entraves na estrutura viária (ALMEIDA; GIACOMINI; BORTOLUZZI, 2013).

Assim, de forma ampla, podemos asseverar que o adensamento urbano, em qualquer de suas múltiplas facetas, se revela potencialmente capaz de afetar a quantidade e a qualidade da mobilidade urbana. Numa resumida fórmula: cidade é vida, vida é movimento. Assim, cidade com mobilidade estrangulada deixa de dar resposta a uma das mais essenciais de suas funções sociais. (FERRAZ, 2016, p. 189).

Conforme as palavras de Ferraz (2016), pode-se dizer que a mobilidade diz respeito aos meios de locomoção que possibilitam o deslocamento perante o espaço urbano. Desse modo, o autor explica que o adensamento urbano se torna um fator que interfere na qualidade e na quantidade da mobilidade urbana. E adverte que, se o movimento for comprometido, a cidade deixa de perder seu significado, ou seja, prejudica o seu movimento.

A mobilidade é geográfica, mas também um fenômeno social. Grande parte da literatura sobre mobilidade social não conseguiu ainda equacionar esse atendimento à sociedade, nem conseguiu entender e registrar os encontros ou nós geográficos de região, cidade e local, tampouco os entrelaçamentos de níveis sociais de classe, gênero e etnia. Segundo Koglin (2017), devem-se compreender os fluxos de pessoas dentro e até mesmo fora do território de uma sociedade, pois se deslocam por diversos motivos e conforme seus desejos, seja para trabalho, habitação, lazer, religião, relações familiares, ganho criminal, entre outras. Além do mais, não são só as pessoas que são móveis, mas também os objetos.

Os problemas que afetam os deslocamentos – que não são atuais – são visíveis e reconhecíveis nas cidades, pois são causas de estudo e debate há muito tempo. O problema principal é a ocorrência de congestionamentos de trânsito nas

metrópoles e nas grandes cidades. O ordenamento estrutural histórico dessas cidades não previu o aumento exponencial do fluxo dos transportes, o que acabou por dificultar a locomoção geral nesses espaços urbanos – sendo que uma adequada reestruturação é tecnicamente complicada e financeiramente vultosa.

Conforme Arruda (2017), não é necessário ser um especialista para entender que os problemas que envolvem os deslocamentos nos centros urbanos estão cada vez mais visíveis. O excesso de veículos privados, a má qualidade do serviço do transporte público coletivo, assim como a infraestrutura deficiente para pedestres e para ciclistas são fatores problemáticos que os espaços urbanos enfrentam e que têm chamado atenção de muitos pesquisadores e dos técnicos no mundo todo. Esse interesse deve-se ao fato de que a qualidade de vida nas cidades está enfrentando dificuldades de maneira contínua, sendo necessárias ferramentas que revertam esses resultados negativos em positivos, para que o âmbito das cidades se torne mais agradável.

É dever dos gestores propiciarem aos habitantes das cidades alternativas de melhoria dos deslocamentos, já que todos os cidadãos têm direito à cidade, incluindo a mobilidade. Os problemas urbanos se avolumaram de tal forma que, em âmbito federal, um Ministério das Cidades foi instituído, e este promove uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, para isso dispondo de normas e estando focada nos transportes e também na acessibilidade em todas as cidades com população superior a 20 mil habitantes. Essa Política de Mobilidade Urbana (Quadro 3) - como indica a própria denominação – como uma forma de regulamentar a mobilidade urbana nas cidades, visando melhor adequá-la às necessidades de cada população local e circundante.

Quadro 3 - Política Nacional de Mobilidade Urbana

1º Capítulo	Refere-se, de forma geral, aos conceitos e objetivos a serem cumpridos pelo Plano de Mobilidade.
2º Capítulo	Traz uma discussão a respeito das diretrizes do transporte público.
3º Capítulo	Aborda os direitos dos usuários e sua respectiva participação no planejamento e na fiscalização da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
4º Capítulo	Constam as responsabilidades da União e dos Estados, no que se refere à mobilidade urbana
5º Capítulo	Traz as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana
6º Capítulo	Refere-se aos instrumentos que servem de apoio à mobilidade urbana
7º Capítulo	Último capítulo é destinado às disposições gerais

Fonte: Ministério das Cidades, 2013. Organizado pela autora.

Como é óbvio, essa Política gerou compromissos para as cidades, em especial a necessidade de elaborar e implementar um plano diretor. Quanto a isso, contudo, algumas cidades enfrentaram dificuldades em desenvolver esse Plano Diretor de Mobilidade Urbana, sendo que o prazo para a entrega era 2016. A partir desse ano, diante das dificuldades, houve a prorrogação do plano, até porque alguns municípios estavam em processo de desenvolvimento de novas metodologias para facilitar a mobilidade urbana e promover benefícios aos seus cidadãos.

Segundo Arruda (2017), os prazos determinados para os municípios era 2016, que foi prorrogado, por diversos motivos, por municípios não conseguirem elaborar seus planos. Procura-se salientar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece normas a serem cumpridas. Já as particularidades que envolvem os transportes ficam a cargo do Plano Diretor, que é de âmbito municipal, cabe a Política Nacional de Mobilidade Urbana definir o rumo das ações a serem cumpridas por atores individuais ou coletivos, não tendo seu efeito somente em um indivíduo, mas a sociedade como um todo. A sua funcionalidade se constitui de leis, bem como de normas da vivência em sociedade. Então, a sua função consiste em nortear os processos e os propósitos da administração pública.

O Ministério das Cidades (2013) esclarece que a Constituição Federal estabelece que os municípios devem ordenar e fornecer serviços públicos. E a lei da mobilidade desenvolve e particulariza tais previsões, pois concede aos municípios o dever de gestão da política de mobilidade urbana, tal qual o regimento dos serviços de transporte urbano.

Os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana estão centrados na perspectiva da equidade social e também da sustentabilidade, visando a inclusão de todos na mobilidade urbana e promovendo mais acessibilidade. De acordo com o Ministério das Cidades (2013, p. 7):

Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Com isso, os gestores das cidades percebem a importância de estabelecer um plano diretor de mobilidade urbana, a fim de beneficiar as pessoas que necessitam se

deslocar pela cidade, como também de cumprir a norma estabelecida pelo Ministério das Cidades. Sendo assim, a mobilidade urbana passa a ser considerada como algo essencial para promover o deslocamento entre vários lugares.

No que compete à mobilidade urbana, ainda há muitos desafios a enfrentar para solucionar seus problemas. De pronto, é necessária a maximização dos fluxos urbanos para viabilizar da melhor maneira os deslocamentos nas cidades. Em razão disso, o estudo dos fluxos envolvendo os transportes tem sido alvo de discussão na Geografia, como também a mobilidade inserida no contexto rural.

Com a chegada da modernização dos espaços, o espaço rural se tornou ruralizado. Isto é, desenvolveu uma capacidade de se adaptar às novas transformações sem perder a sua particularidade enquanto espaço. Para Medeiros (2017), a modernidade influencia as transformações e mudanças que ocorrem no espaço rural. Durante essas transformações compreende-se que o rural não perde suas características, senão que, ao invés disso, reafirma a sua particularidade. Ao declarar a sua ruralidade como forma de construção social, nesse aspecto a ruralidade deve ser um exemplo em si mesmo, e não partir da cidade como se dela fosse um complemento, onde haveria dependência política e econômica.

Pimentel e Pimentel (2015) advertem que a modernização do rural não é igualável ao urbano, mas, sim, leva à formação de novas maneiras de relações sociais ancorada em uma complexa rede de agentes sociais. Assim, a modernização rural não pode ser mais discutida como um simples processo de urbanização, que direciona para uma homogeneização campo-cidade.

A ruralidade pode ser entendida como um modo de vida, como uma sociabilidade que é pertinente ao mundo rural, com relações internas específicas e diversas do modo de viver urbano. A ruralidade sugere uma gama considerável de imagens quando é pensada, quando é discutida. Ruralidade é uma construção social contextualizada, com uma natureza reflexiva, ou seja, ela é o resultado de ações dos sujeitos que internalizam e externalizam através dessas ações a sua condição sociocultural presente que é reflexo da condição herdada de seus antepassados. Nessa ruralidade está expressa a capacidade destes sujeitos de se adaptarem às novas condições resultantes das influências externas. (MEDEIROS, 2017, p. 182).

Por isso, como exemplo de evidência desse processo, Medeiros (2017) esclarece que a própria indústria se ruraliza, isso na medida em que os serviços se estendem ao campo, reforçando a ideia das urbanidades no rural, devido ao aumento de industrialização do/no campo tal qual da própria agricultura. Trata-se de um

movimento de expansão física e ideológica desencadeado por padrões urbanos que vão descrever aquilo que alguns denominam de “novo rural”, sendo aquele que mais se afasta do predominantemente agrícola.

Em síntese, por considerar ruralidade uma categoria analítica que pressupõe uma homogeneidade dos territórios, que os distingue dos urbanos, por considerar também que os critérios de definição tanto dos limites como dos indicadores da ruralidade não são claramente definidos. (PIMENTEL; PIMENTEL, 2015, p. 128).

Por essa razão, devido à ruralização do espaço rural, na qual este adquire característica do espaço urbano, pode-se mencionar que a mobilidade rural também se torna fundamental nesse aspecto. Devido à circulação de pessoas, sejam elas circulações provenientes de diversas motivações, como trabalho, lazer, entre outros fatores, a mobilidade rural se tornou importante e necessita de atenção da mesma forma que a urbana.

O entrave da mobilidade e da igualdade no acesso da população a bens e a serviços também ocorre no espaço rural e em áreas de baixa densidade demográfica. Devido a essa privação (ou déficit de acesso), torna-se um fator agravante das desigualdades e de exclusão social numa natureza multidimensional (FERNANDES; SOUZA; FONSECA, 2009).

O espaço rural, em sua diversidade, transmite a necessidade da mobilidade para que também atenda aos interesses de sua população local, como também haja o acesso mais geral facilitado a esse território. Deve-se, contudo, frisar que o espaço rural não possui a mesma dinâmica das cidades, do mesmo modo como não possui uma densidade igual/superior ao urbano.

Entretanto, o rural, embora apresente as suas particularidades em comparação com o urbano, não deixa de carecer de meios que forneçam a circulação de pessoas, de serviços e de mercadorias. Destaca-se que esses são recursos fundamentais para o seu desenvolvimento. Superar as barreiras entre o urbano e o rural é, pois, fundamental e isso somente pode ocorrer se e quando houver a devida atenção por parte dos gestores públicos para com os referidos espaços.

A mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana apresenta um conjunto de particularidades que colocam ao planejamento dos transportes, em articulação com o planejamento do território, o desafio de satisfazer as necessidades de deslocação da população de forma eficiente e

financeiramente sustentável, visando garantir o acesso a bens, equipamentos e serviços em condições de equidade tendencial. Todavia, a inexistência de uma massa crítica que justifique ou viabilize uma oferta de transporte público regular com elevados níveis de serviço, como também a ocorrência de padrões de mobilidade pouco consentâneos com este tipo de oferta e a dificuldade dos operadores de transporte em desenvolverem serviços de transporte adaptadas às especificidades da procura neste tipo de espaços (de forma financeiramente sustentável), afirmam-se como importantes constrangimentos à concretização deste desígnio. (FERNANDES; SOUSA; FONSECA, 2009, p. 2590-2591).

Devido a essas particularidades do espaço rural citadas acima pelos autores, o turismo também se torna notável nesse espaço, por apresentar atrativos turísticos, sejam eles provenientes de propriedades rurais que incluem o turismo como forma de renda, ou até mesmo pela existência de atrativos naturais que acabam chamando a atenção de visitantes para esses locais, principalmente por também apresentarem característica diferenciadas do urbano. Segundo Pimentel e Pimentel (2015), o espaço rural também passou a ser um ideal para a realização do turismo pelo motivo de possibilitar o contato com a natureza e a busca por ar puro, por tranquilidade e pela vida simples que o campo pode proporcionar a seus moradores, pois são fatores visualizados como purificadores do corpo e do espírito, em comparação com o ambiente urbano poluído. Por consequência, o campo passa a ser visto como um local de lazer e de descanso.

Por isso se deve frisar a mobilidade não só no contexto urbano, mas também no rural, já que em ambos espaços ela se apresenta como fator indispensável de desenvolvimento. No caso do turismo, para que os visitantes consigam chegar até os atrativos e equipamentos rurais, os gestores públicos devem prover uma infraestrutura adequada e, por consequência, uma mobilidade eficaz. Desse modo, havendo uma mobilidade adequada no espaço rural, esse fator se torna uma possibilidade para que ocorra o turismo no caso de a região dispor de potenciais turísticos. Deve-se, contudo, destacar que a mobilidade do espaço rural é de modalidade diferente do espaço urbano, pois os fluxos do espaço urbano são muito mais intensos do que os presentes no rural. Mesmo assim, dependendo das características de determinado atrativo turístico, pode ser que a mobilidade possa atingir uma intensidade similar à do espaço urbano.

Então, em situações em que a mobilidade nesse espaço é deficiente, isso impede que o visitante consiga se deslocar adequadamente até os atrativos turísticos, pois as dificuldades de orientação e de circulação podem levar à desistência da

realização do percurso. Sob a ótica do turismo, portanto, a questão da mobilidade se torna ampla, principalmente quando se procura atrelar ao lugar geográfico a esse processo, que condicionam experiências aos visitantes (moradores ou turistas), tanto no espaço urbano, como também no rural.

1.2 LUGARES TURÍSTICOS

Os "fixos" e os "fluxos" – termos já anteriormente apresentados no início do primeiro capítulo – fatores inerentes à mobilidade e que sempre estiveram intrinsecamente relacionados com a vida em sociedade. Retomando as palavras de Santos (2006), os fixos se referem àquilo que é físico, material e que, de alguma forma, sofreu transformação por aplicação de uma técnica. Desse modo, os fixos podem ser compreendidos como sendo os lugares, as paisagens – naturais ou artificiais – e os equipamentos turísticos, aí incluídos os centros de informações turísticas, as agências de viagens, os hotéis, os aeroportos, as rodoviárias e a própria malha rodoviária local e regional.

Os fixos são econômicos, sociais, culturais, religiosos, etc. Eles são, entre outros, pontos de serviço, pontos produtivos, casas de negócio, hospitais, casas de saúde, ambulatórios, escolas, estádios, piscinas e outros lugares de lazer. Mas se queremos entender a cidade não apenas como um grande objeto, mas como um modo de vida, há que distinguir entre os fixos públicos e os fixos privados. Estes são localizados segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro. (SANTOS, 2007, p. 142).

Essa explicação de Santos (2007) mostra que compreender os fixos não é somente entender a sua localização, mas a maneira como estão inseridos no espaço urbano. A inserção de políticas públicas e o desenvolvimento de políticas econômicas, as circunstâncias da instalação desses fixos a respeito da sua constituição, a motivação para a instalação desses fixos em determinados locais do território (e não em outros) e para quem eles se destinam, tudo isso se veste de importância para se entender a funcionalidade da estrutura urbana de uma cidade a partir da atividade turística, dando atenção para aspectos dessa atividade e os meios de hospedagem (COSTA, 2018).

Assim, os chamados fixos e os fluxos podem ser compreendidos como sendo parte integrante dos ambientes sociais e também se trata de aspectos econômicos,

sociais, culturais, religiosos, sendo, por sua vez, de ordem pública ou privada, podendo-se dizer que integram o *trade*¹ turístico. São aqueles aspectos decorrentes das ações humanas, conforme Santos (2006), compostos pelos movimentos e pelos deslocamentos, a circulação, ou seja, que impulsionam os fixos a desempenharem uma ação.

Em decorrência dos fixos e dos fluxos, os lugares podem ser entendidos sob a perspectiva dos deslocamentos e da circulação. É de se notar, então, que o lugar, antes compreendido somente como algo fixo, com a chegada da globalização, essa concepção de lugar² passou por transformação, pois aparece sob um novo ponto de vista, ou seja, ganha um sentido progressista através da compressão espaço-tempo. A compressão espaço-tempo, devido à sua aceleração, fez com que a concepção de lugar fosse também compreendida a partir das redes de relações sociais.

Massey (2000), para tanto, afirma que o lugar compreendido a partir das relações sociais, isto é, a formação do lugar se dá a partir de uma constelação de relações sociais que se interligam umas às outras em um *locus* particular. A partir dessa afirmação da autora, pode-se relacionar o lugar com as redes geográficas, pois até mesmo a autora conclui que os lugares não devem ser entendidos como áreas de fronteira, e sim, enquanto ligados às redes de relações sociais proporcionadas por movimentos e por comunicações, sendo que cada lugar pode ser considerado como um ponto dessa trama.

A globalização (na economia, na cultura ou em qualquer outra coisa) não acarreta simplesmente a homogeneização. Ao contrário, a globalização das relações sociais é uma outra fonte (da reprodução) do desenvolvimento geográfico desigual e, assim, da singularidade do lugar. A especificidade do lugar deriva do fato de que cada lugar é centro de uma mistura em que um lugar pode produzir efeitos que poderiam ocorrer de outra maneira. Finalmente, todas essas relações interagem com a história acumulada de um lugar e ganham um elemento a mais na especificidade dessa história, além de interagir com essa própria história imaginada como produto de camadas superpostas de diferentes conjuntos de ligações tanto locais quanto do mundo mais amplo. (MASSEY, 2000, p. 184).

¹ Aglomerado de agentes, operadores, hoteleiros e prestadores de serviços turísticos (MTUR, 2018).

² Não se pode deixar de mencionar o "lugar" entendido enquanto espaço vivido, assunto tratado por autores como Tuan (2013) e Dardel (2011). Neste estudo, contudo, será mencionado o lugar enquanto espaço concreto e que permite compreender as dinâmicas das redes geográficas relacionadas ao turismo.

A partir do comentário de Massey (2000) pode-se dizer que os lugares turísticos também fazem parte dessa trama de relações sociais que são resultantes das suas ligações com outros lugares, ou seja, com o exterior. O fato é que esses lugares turísticos também contribuem para a formação do lugar e, devido à compressão espaço-tempo, esses lugares passam por transformações.

O turismo está intimamente relacionado ao lugar devido à presença de elementos como a singularidade, as particularidades físicas, a história, a identificação e a localização geográfica, que fazem com que o lugar se torne único perante ao turismo. Fratucci (2000) argumenta que a atratividade do lugar turístico se deve aos recursos naturais como praias, ilhas, rios ou aos recursos culturais como monumentos arquitetônicos, museus, artesanato, folclore, entre outros, mas também se deve à imagem produzida (ou inventada) do lugar por meio de uma mídia e do próprio imaginário coletivo.

Ademais, o turismo pode ser compreendido a partir de um sistema de atores, de imagens e de lugares contendo atributos físicos ou históricos com atração, ou mediante práticas que agregam à mobilidade a recreação e a alteridade: sistema que abarca turistas, lugares, territórios e redes turísticas, mercado, práticas, leis, valores e jogo de outras instituições sociais (STOCK, 2003 apud CAVACO, 2013).

Os lugares turísticos destacam-se pelos alojamentos comerciais, com clientelas de passagem pela renovação constante da população turística, pouco fiel, e pelo peso desta face à população residente, a par de espaços de sociabilidade turística, como grandes hotéis, palaces, casinos, teatros, passeios públicos e avenidas arborizadas, jardins, espaços de ambulância e encontro, equipamentos desportivos (hipódromos, campos de ténis e de golfe, piscinas e spas), mundanidades mais ou menos em voga, pretensamente luxo e clientelas de renome e distinção. (CAVACO, 2013, p. 55).

Os tipos de lugares turísticos mencionados por Cavaco (2013) são materiais. Logo, na opinião dessa autora, os lugares se tornam turísticos a partir do momento em que existe a visita turística, tendo em vista que haja resposta para os projetos de recreação existentes que proporcione o encontro entre os sujeitos, ou seja, de turistas com outros turistas. Esse encontro entre turistas certamente envolver diferentes idades, nacionalidades, profissões e até mesmo encontro com residentes, como também com seus próprios cotidianos, quando se trata de estadias temporárias.

Segundo Luchiari (2000), é no lugar turístico que o fenômeno turístico se torna materializado, dando preferência a suas formas fixas: atrativos turísticos, equipamentos e serviços turísticos (meios de hospedagem, alimentação, agentes receptivos, guias de turismo, locais e instalações para entretenimentos, etc.), infraestrutura de apoio (serviços de comunicações, transportes, segurança, etc.). O lugar turístico é o local da produção e do consumo do produto turístico devido às suas singularidades que ocorrem, em certos momentos, de maneira simultânea.

O lugar turístico, na perspectiva de Castrogiovanni (2007), é visualizado como um tapete em que as formas e tramas se conectam umas às outras, porém se tornam estereotipadas não somente pelo mercado, mas devido à compreensão que os sujeitos possuem do turismo a partir da complexidade da vida, ao serem abarcados pelo planejamento contínuo. Na execução desse tapete – o que deverá ocorrer de maneira harmônica – se torna impossível ignorar as novas possibilidades de se enxergar o mundo. A globalização e a pós-modernidade são refletidas e questionadas, mas também geram novas conectividades, porém a responsabilidade e a independência dos sujeitos que se envolvem na oferta e demanda devem ser consideradas, por mais distintas que venham a ser, por vivermos em um mundo permeado por diferentes culturas.

Por isso, pode-se afirmar que o lugar está vinculado à mobilidade como também às redes geográficas. Dantas (2017) menciona que o lugar é primordial para a análise geográfica, porém, com relação à velocidade, há necessidade de salientar que as redes ou as redes de redes possuem bases materiais que permitem a mobilidade de todos os bens. Para se tratar das redes primeiramente se deve fazer referência aos nós, que são as ligações entre os lugares. Embora seja um desafio discutir o lugar atualmente, a velocidade permite aos lugares outra substantivação.

Fratucci (2000) comenta que o território-rede do turismo se forma em diferentes níveis escalares, mediante relações e interações verticais e horizontais. Assim, os lugares turísticos são visualizados como algo concreto do território do turismo, como também se deve afirmar que, no território-rede do turismo, em uma escala ampliada, os nós seriam correspondentes aos lugares turísticos em territórios contínuos, com estruturas espaciais definidas e delimitadas.

A partir dos comentários dos autores, pode-se dizer que os lugares turísticos são espaços concretos, sendo a mobilidade um meio de conectividade entre eles. Com base na proposta de Castells (2007) pode-se analisar o lugar turístico a partir

das redes geográficas. O turismo determina uma rede por intermédio dos lugares (nós) localizados em diferentes lugares no espaço. Essa rede, conforme as suas características operacionais, promove uma ligação entre os nós mediante uma superestrutura, isto é, as normas e as leis que organizam e interligam os lugares com objetivos afins.

Desse modo, os lugares turísticos, embora possuam suas particularidades em relação aos demais e façam parte de uma rede, ainda assim são únicos devido a fatores internos e externos que os tornam singulares. Para tanto, os lugares do turismo se tornam um meio condutor do turista em relação ao lugar, sendo também a mobilidade uma característica que permite que o lugar possua circulação de pessoas, visto que a circulação está vinculada à mobilidade.

Luchiari (2000) aponta que os lugares turísticos estão contidos nas redes do turismo pela necessidade de criar relações verticais com os centros emissores de fluxos de demanda turística. Essas relações se tornam bastante estáveis e intensas em tempos em há equilíbrio no sistema turístico local. Para Beni (2008) o sistema turístico é formado por vários subsistemas e por elementos que, embora possuam independência, ainda assim dependem uns dos outros, formando, então, uma cadeia de serviços para depois ser consumida por turistas. E se, por acaso, houver falha do funcionamento de uma das partes dos subsistemas em atingir um objetivo comum, irá afetar as partes da produção e do funcionamento, impedindo que ocorram resultados efetivos.

O lugar então pode ser compreendido a partir das "verticalidades" e das "horizontalidades" de Santos (2006), sendo as horizontalidades entendidas como o controle de um cotidiano partilhado territorialmente, um agrupamento de lugares contínuos e contíguos, onde predomine solidariedade. E as verticalidades são então os fluxos propriamente ditos, isso devido à presença das redes de circulação, que são responsáveis pela formação e pela deformação do espaço.

Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o *locus* de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente. (SANTOS, 2007, p. 192).

A partir das verticalidades mencionadas por Santos (2007) podem ser associados ao lugar os fluxos e, a partir destes, a atividade turística. Isso se torna possível porque o turismo está associado ao processo de produção citado pelo autor, compondo-se da circulação (mobilidade), da distribuição (agências e divulgação) e do consumo por parte dos visitantes.

As horizontalidades estão, portanto, atreladas ao lugar e se referem ao local de produção e de consumo, aos espaços justapostos, formados por pontos contínuos, de espaços de racionalidade e de contrarracionalidade que permitem que o lugar se torne um palco de tensões entre o mundo e o cotidiano. As verticalidades, no entanto, são vinculadas ao global. Elas conectam pontos afastados, conduzem a racionalidade exterior e estranha ao lugar, e determinam a lógica da modernidade aplicada ao interesse de poucos que tendem a regular a vida cotidiana (DANTAS, 2017).

Os lugares turísticos têm, por sua vez, a necessidade de manter relações horizontais e verticais com outros lugares turísticos, pois que, devido à proximidade geográfica, como também devido à oferta de produtos diferenciados ou complementares, têm o intuito de fortalecer o produto turístico tal qual a imagem. Com esse fortalecimento, o que se pretende é aumentar a singularidade, proporcionando mais flexibilidade e estabilidade com o objetivo de manter as relações verticais, reduzindo o grau de incerteza (LUCHIARI, 2000).

O crescente aperfeiçoamento produtivo dos lugares permite a combinação entre o desenvolvimento dos meios de transporte, das comunicações e da política de Estados. Também as empresas ampliam os fluxos materiais e informacionais, o que faz com que os lugares de produção se distanciem cada vez mais dos locais de consumo (DANTAS, 2017).

Em se tratando de circuito espacial produtivo, Dantas (2017) afirma que é no lugar que ocorre a associação única entre produção, circulação, troca e consumo. Alega que a configuração territorial oferece aos lugares características, gerando diferenciações espaciais dotando os lugares de aptidões que concedem a instalação de certas atividades, que Santos (1983 apud DANTAS, 2017) denomina de Lei do Lugar³.

³ Conceito de Milton Santos, em sua obra "Posface: les nouveaux mondes de la géographie". In: BAILLY, A.; FERRAS, R.; PUMAIN, D. **Encyclopédie de géographie**. Paris: Économica, 1983.

A partir da afirmação de Dantas (2017) a respeito do lugar, pode-se relacionar o circuito espacial produtivo do turismo, sendo que é no lugar turístico que ocorre a combinação entre a produção (produto turístico), a circulação (distribuição dos pacotes pelas operadoras turísticas às agências de viagens), a troca (divulgação) e o consumo (compra do pacote turístico pelo turista).

Para Dehoorne e Cao (2004), os lugares turísticos estão inseridos no coração da mobilidade, ou seja, mediante os deslocamentos turísticos. Também estão inseridas na mobilidade as várias e as renovadas lógicas migratórias. Essas lógicas também são inerentes ao estudo desses lugares, que se tornam privilegiados por propiciarem e evidenciarem as crescentes e intensas inter-relações entre os fluxos turísticos e os fluxos migratórios.

Por isso, os lugares turísticos transformam o seu meio como também seu entorno a fim de atrair visitantes para o consumo do produto turístico ofertado, promovendo, em consequência, o estabelecimento e a instalação de empresas próximas ao lugar turístico. A mobilidade, nesse caso, de fato se torna imprescindível, já que é responsável para que haja a condução do visitante para o consumo do turismo. De acordo com Dehoorne e Cao (2004), os homens, migrantes e turistas, realizam circuitos territoriais originais, organizados em torno dos diferentes lugares onde se habita, apoiados nas experiências de vida e no capital espacial.

O turista, sendo sujeito/objeto, é isolado das regras de uma estrutura imposta que direciona os seus trajetos, os seus horários e o seu olhar. Partindo da questão de que o turismo de massa⁴ gera a destruição⁵, a atividade turística controla os seus fluxos, permitindo que haja a relação do turista com o lugar. O turista não está livre para definir seus próprios tempos e os seus itinerários no meio. Para o setor econômico, a gestão dos fluxos está vinculada à necessidade de preservação (LUCHIARI, 2000).

⁴ A noção de "turismo de massa" "Teve sua origem após 2º Guerra Mundial. É representado pela classe média com relativo equilíbrio econômico, que hoje representa o maior movimento de dinheiro em todo o mundo" (SOUZA; CORRÊA, 2000, p. 145).

⁵ A destruição aqui se refere ao Turismo de Massa, que ocasiona impactos negativos (em âmbito natural, cultural, social e econômico) ao lugar turístico, devido à necessidade de um planejamento eficaz, que atenda às necessidades da comunidade e de seus visitantes. Em outros termos, podemos referir que não há uma "sustentabilidade turística", termo esse definido, pela Organização Mundial do Turismo (OMT, 2003), como "[...] aquele que atende as necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo em que protege e amplia as oportunidades para o futuro". O turismo de natureza, turismo rural e ecoturismo são consideradas modalidades de turismo que são mais sustentáveis.

Os lugares podem ser compreendidos, segundo Carlos (2007), como aqueles espaços que são ocupados na cotidianidade como meio de locomoção, de trabalho, de passeio ou de simples perambulação, assim constituindo um meio ambiente que foi apoderado por um grupo de pessoas e que vai adquirindo uma determinada significação pelo seu uso. Trata-se, pois, de um espaço tangível, com extensão exterior, com uma amplitude suficiente para que haja deslocamentos, o que inclui ruas, praças, bairros, espaços públicos, espaços fragmentados em zonas, veículos e calçadas para pedestres.

Quanto à "personalidade" de um lugar, cabe mencionar que um dos elementos da estrutura dessa identidade, a paisagem⁶, certamente é o primeiro que se evidencia, pois é pela contemplação dela que temos a percepção geral. Mediante a sua externalidade, a paisagem é produto da união dos elementos iniciais da natureza física com as ações de apropriação por parte de uma população que, ao longo do tempo, produziu uma herança de variada ordem – arquitetura, vias de transporte e comunicação, equipamentos de produção, de educação, de saúde, etc. (YÁZIGI, 2001).

A paisagem, então, como perspectiva do lugar, pode conter certa riqueza, sendo um potencial para ser explorado pelo turismo, tornando-se um lugar turístico.

As mudanças que ocorrem na paisagem – tal qual nos lugares em decorrência do capital – para a concretização do turismo se tornam necessárias, primeiramente para que existam os atrativos turísticos e, segundo, caso não existam, para que atrativos sejam criados. No atual contexto do turismo existem certos segmentos que se tornam mais propícios para a sua implantação. Desse modo, as paisagens utilizadas pelos mercados são constituídas de maneira proposital pelo poder público e, por sua vez, estimulam para que haja “turistificação da paisagem” (COSTA, 2018).

O lugar, além de estar relacionado com a paisagem, também se vincula ao território, pois possui relação com tempo de globalização/fragmentação, como também está presente no mundo. Essa relação é realizada por intermédio de fluxos de informações que são conectados em nível local/global, como também contidas em arranjos territoriais de atividades de produção. Lugares são, pois, reconhecidos por sua identidade, por sua cultura, pela característica única de seu povo e de sua

⁶ Apesar de a paisagem e de o território serem categorias relevantes e subjacentes ao lugar e às redes, no que diz respeito à mobilidade, nenhuma delas foi elegida para nortear esta pesquisa.

civilização, além das particularidades socioambientais (CASTRO; BUENO; SILVA, 1998 apud CASTRO, 2006).

Os lugares turísticos são, portanto, o território propriamente dito, ou seja, onde o turismo se concretiza, havendo interações e inter-relações estabelecidas entre os moradores locais e os turistas que irão propiciar o contato imediato. Há o rompimento de barreiras nessas interações – físicas ou simbólicas –, e o reconhecimento do outro de maneira recíproca e simultânea (LUCHIARI, 2000).

Por isso Fratucci (2000, p. 52) explica que, “[...] dentro do conceito mais tradicional de território, o lugar turístico apresenta-se como o território concreto do turismo”. Fratucci (2000), baseado no conceito de território-rede de Souza (1995), exemplifica que os lugares do turismo elaboram redes complexas unindo nós que estariam ligados ao pertencimento, bem como ao comando.

Sob a ótica do seu processo e da sua organização, o turismo estabelece uma rede de lugares (nós), localizados em pontos diferentes do espaço, mas que, por suas características funcionais, mantêm entre si uma certa ligação de *comando*. Ou seja, existe uma superestrutura (organização) que mantém um nível de gerenciamento (por extensão, de poder) sobre esses lugares, interligando-os através de objetivos comuns. O lugar (nó) emissor precisa do lugar (nó) receptor para satisfazer as demandas dos turistas, e para informá-los e transportá-los precisa das linhas que unam esses lugares (nós), formando uma rede complexa. (FRATUCCI, 2000, p. 52).

Os lugares turísticos, a partir do comentário anterior de Fratucci (2000), podem ser relacionados com a mobilidade, sendo as redes compostas de linhas que conectam os lugares uns aos outros. Essa relação é válida na medida em que essas linhas podem ser comparadas aos transportes ou até mesmo às tecnologias de informação que motivam os visitantes para que haja o deslocamento para esses lugares, isto é, que fornecem a mobilidade.

Augé (1994) considera como lugar aquele espaço ligado ao identitário, ao relacional e ao histórico. Sendo assim, o lugar que não possui o sentido de identitário, relacional, nem histórico se caracteriza, para o autor, como um não-lugar. O autor defende que essa hipótese estaria relacionada à supermodernidade⁷, que afirma que os não-lugares seriam aqueles espaços diferentes dos lugares antropológicos e,

⁷ Refere-se à abundância espacial em excesso e à necessidade de serem compreendidas as transformações do tempo, do espaço e do indivíduo.

portanto, não fazem parte dos lugares antigos chamados, segundo a modernidade baudelairiana, de “lugares de memória”.

Os não-lugares existem, tal qual os lugares, porém o não-lugar não é puro, pois os lugares e as relações se recompõem em seu interior. Ainda assim, o primeiro nunca se realiza completamente e o segundo nunca é completamente apagado. Nesse aspecto, pode-se dizer que os não-lugares possuem características ligadas ao quantificável, relacionadas à superfície, ao volume e à distância, como as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias, os meios de transporte (aviões, trens, ônibus), aeroportos, as estações, redes hoteleiras, os parques de lazer e as redes de cabos sem fios que movimentam o espaço (AUGÉ,1994).

Em síntese, os lugares mencionados por Augé (1994) são considerados por ele como não-lugares. Seriam os lugares de circulação, consumo e comunicação que oferecem mobilidade às pessoas. Trazendo esse conceito do citado autor para o turismo, pode-se também considerar os atrativos turísticos como não-lugares, a exemplo dos terminais de circulação e dos hotéis. Embora possuam existência, não são lugares antropológicos e, em razão disso, são não-lugares.

Castrogiovanni (2009) traz três concepções a respeito do espaço turístico, sendo o Lugar, o Não-Lugar e o Entre-Lugar. O Lugar, por sua vez reflete o espaço vivido, formado pela identidade. O Não-lugar – baseado na concepção de Augé (1994) – não se refere somente à negação do lugar, mas seria o espaço da circulação, como aeroportos, vias, caminhos. O Entre-Lugar turístico seria a lugarização do espaço turístico que se torna materializado pelo visitante através da relação do seu Entre-Lugar (conhecido) com o Lugar/Não-Lugar visitado (desconhecido).

Ainda em concordância com Castrogiovanni (2007), a comunicação bem como a linguagem são responsáveis para se entender a multiplicidade do turismo. Os turistas, por sua vez, em busca de novas paisagens, deslocam-se para serem vistos como também para entrar em contato com outros sujeitos ou até mesmo somente para contemplar algumas situações que ocorrem em determinado lugar visitado. O lugar visitado pode ser recordado através de souvenirs que transmitem imagens e formas do lugar visitado.

Por isso Castrogiovanni (2007) esclarece que as viagens realizadas pelos sujeitos para contemplar lugares turísticos mais se inserem, em sua maioria, em Entre-Lugares Turísticos, sendo então esses lugares favorecido, ou talvez não, pelo diálogo

que se realiza com os visitantes e com outros sujeitos e também com os lugares visitados.

Por isso Sá (2014) argumenta que se, por um lado, os “não-lugares” promovem e concentram, em um espaço singular, uma grande circulação de pessoas, de coisas e de imagens, por outro modificam o mundo em um contexto com o qual mantemos relação direta com as imagens, transformando-nos em espectadores de um lugar codificado, um lugar ao qual ninguém pertence verdadeiramente.

Assim, o não-lugar não é a simples negação do lugar, mas uma outra coisa, produto de relações outras; diferencia-se do lugar pelo seu processo de constituição. É nesse caso produto da indústria turística que, com sua atividade, produz simulacros de lugares, através da não-identidade [...]. (CARLOS, 2007, p. 67).

A indústria do turismo⁸ pode produzir não-lugares, porém Carlos (2007) adverte que essa atividade não produz somente não-lugares, senão que induz a comportamentos estimulando desejo em estar/ver determinado lugar. O lazer, nesse caso, não se refere à necessidade, mas diz respeito a um lugar que se torna sonhado e imaginado.

Com relação aos simulacros, essa autora explica que isso não é referente às cidades, mas ao pacote turístico em si com a finalidade de consumo, que acaba por controlar e delimitar, como também restringir o turista a deixar em segundo plano a identidade do lugar, sua história, cultura e modo de vida. Dessa maneira, os turistas que se atêm estritamente a acompanhar esses roteiros acabam percorrendo os atrativos de forma banal, numa espécie de mobilidade de não-relação, de distanciamento e, portanto, de não-conhecimento, vivenciando apenas uma visualização superficial.

O turismo cria uma ideia de reconhecimento de lugar, mas não o seu conhecimento, reconhecem-se imagens antes veiculadas, mas não se estabelece uma relação com o lugar, não se descobre o seu significado, pois

⁸ Apesar de o termo “indústria turística” estar permeado de divergências, não se entrará no mérito dessa discussão ao longo do texto. Não se pode, contudo, deixar de destacar que o turismo é considerado como indústria por autores, como Carlos (2007) e por Moesch (2002), que mencionam que o turismo é entendido como indústria em razão da técnica, da natureza, do tempo e espaço que são utilizados como uso mercantil. Por outro lado, Lemos (2000) não concorda que o turismo seja entendido como indústria, pois o processo de produção da indústria reside no fato da modificação de matéria-prima, de forma manual ou por máquinas e ferramentas, o que se diferencia, no caso, dos processos envolvidos no turismo, que é produção de serviço.

os passos são guiados por rotas, ruas preestabelecidas por roteiros de compras, gastronômicos, históricos, virando um ponto de passagem (os passos dos turistas são sempre apressados, aí não se fica, só se deixa passar). (CARLOS, 2007, p. 69).

Ao atentar para essas palavras de Carlos (2007), pode-se dizer que a expressão "conhecimento do lugar" tem um significado diferente para o habitante local e para o turista/visitante. O turista/visitante entra em contato com o lugar de forma apenas passiva, ou seja, apenas de forma a contemplar os aspectos positivos ali proporcionados. Dessa forma, o turista não vivencia um contato profundo com o lugar e, por isso, sua percepção é superficial, diferente daquela do sujeito que reside/trabalha no lugar.

O termo "refuncionalização", significando novo uso, foi criado por Santos (2007) para significar lugares turísticos. Então, com esse termo, o pensador se refere às populações locais que deixam de ser residentes para tomar a forma de espectadores, ou até mesmo figurantes, isto é, quando os habitantes utilizam as suas moradias para uso do turismo, como, por exemplo, as paisagens são transformadas, as casas adaptadas ou o saber-fazer de algo que se torna exclusivo, tudo em função do atrair o visitante.

A questão da autenticidade se torna algo de segundo plano, mas a crítica seria no sentido de que a população local é inserida no contexto turístico, desencadeando fatores como a necessidade de qualificação profissional, prestação de serviços especializados, entre outros motivos (FRATUCCI, 2000).

Assim, os lugares turísticos são pontos de ligação entre os diferentes lugares e que são dependentes da mobilidade turística para que haja o fluxo de visitantes. Embora haja impactos negativos para sociedade, também podem ser promovidos impactos positivos, como a contribuição em âmbito econômico, cultural, ambiental e social. Ao mesmo tempo pode ocorrer incentivo para que haja a melhoria da infraestrutura em torno do lugar, como também podem surgir novas formas de produção e, com isso, trazer empregos e renda locais para diversos destinos turísticos.

Para elucidar o propósito de compreender o turismo como uma atividade econômica que produz e consome espaço, a seguir será evidenciada a sua conceitualização.

1.3 CONCEITOS DE TURISMO

Compreender os destinos turísticos se torna uma necessidade a fim de se analisar os espaços turísticos. Cabe, antes de mais nada, lembrar que esses espaços necessitam de uma mobilidade para que consigam atender, bem como promover, os deslocamentos entre os diversos lugares. Desse modo, a concepção a respeito dos destinos turísticos pode ser entendida a partir de Souza e Corrêa (2000, p. 54), como “[...] a localização de um grupo de atrações, instalações e serviços turísticos relacionados, que um turista ou grupos de excursão decide visitar ou que os fornecedores decidirem promover”.

Para Souza (2013), os destinos turísticos são lugares visitados por turistas mediante uma motivação e onde permanecem por um período maior de tempo. Esses destinos, devido às características que os tornam únicos, são conhecidos, por seus potenciais visitantes, como lugares muito atrativos mesmo que haja outras atratividades em localidades próximas. Embora muitas vezes uma cidade não se torna atrativa suficiente, porém o seu entorno pode ser uma alternativa para ocupar o tempo de turistas que se deslocam para esses lugares.

O turismo, como se relaciona à prestação de serviços, ao se tratar dos destinos turísticos, se deve mencionar a qualidade da prestação desses serviços. Gândara (2004) afirma que o desenvolvimento positivo de uma cidade com a prática do turismo irá depender de critérios que atendam às necessidades dos visitantes, visto que esses visitantes procuram por serviços com capacidade de atender aos seus anseios. E os destinos, quando apresentam qualidade nos seus atrativos, equipamentos e serviços prestados, permanecem competitivos perante o mercado, atraindo cada vez mais visitantes.

Gândara (2004) afirma que a qualidade dos destinos turísticos se torna fundamental para se estabelecer uma imagem positiva dos lugares turísticos, tornando-se crucial para se estabelecer uma demanda real. A qualidade de um destino turístico está diretamente relacionada à satisfação dos turistas, haja vista, segundo o mesmo autor, que os turistas estão cada vez mais exigentes e anseiam que a relação qualidade-preço seja cada vez mais apropriada.

A qualidade de um destino turístico envolve a interação dos agentes público e privados, bem como a comunidade local. Juntos devem pensar alternativas de melhoria dos destinos, o que se refere ao desenvolvimento de projetos com objetivos,

estratégias, táticas e procedimentos que determinem mecanismos de controle, tais como uma imagem de qualidade definida. Desse modo, a qualidade dos destinos possuirá aspectos que os torne eficazes e até mesmo motivadores e comprometidos com os serviços prestados (GÂNDARA, 2004).

O conhecimento a respeito do destino turístico se torna diverso e envolve não apenas lugares concretos, mas espaços com atividades sociais e também relacionados com acontecimentos culturais que são oriundos do deslocamento de visitantes (CUNHA, 2011). Segundo Flores e Mendes (2014), há muitas opiniões abalizadas a respeito dos destinos turísticos. São opiniões provenientes de campos científicos como a Geografia, a Economia, a Psicologia, a Sociologia e a Gestão. Esses campos fazem parte das dinâmicas do ambiente, sendo o principal requerente o turista, que necessita de recursos tecnológicos de informação e com acesso às informações para o consumo do espaço turístico.

O turismo, que implica consumo de produtos e serviços em razão do deslocamento de pessoas mediante uma ou diversas motivações, traz consigo alguns conceitos que se diferenciam uns dos outros, no entanto auxiliam para que haja o entendimento a respeito da atividade turística.

Para Beni (2008), o turismo, enquanto atividade econômica, pode ser entendido a partir da demonstração da atividade de produção, que fornece renda e está sujeita a outras leis econômicas que exercem atividades em diferentes ramos e setores industriais ou até mesmo no ramo de produção. Então também se torna responsável pelos resultados econômicos em outras atividades produtivas.

O turismo, devido à sua característica social, é atividade complexa e se submete a diversas interpretações que irão variar conforme a sua prática, sendo que também deve ser compreendido como uma atividade que envolve o uso do tempo livre, e se torna uma forma distinta de recreação. Não inclui, no entanto, todas os tipos de recreação e de tempo livre existentes, porém é também uma atividade inerente à educação, ao prazer e ao descanso, ainda que possa ser vinculado a mais algum outro tipo de atividade também (ACERENZA, 2002).

Rodrigues (1999) problematiza o turismo enquanto uma atividade complexa, que se constitui como um fenômeno de distribuição de áreas emissoras, bem como de áreas receptoras, isto é, de áreas que possuem atratividade. Por sua vez se apresenta materialmente no espaço turístico, estimulando o consumo de um espaço.

Carlos (2005) contrapõe sua opinião com os autores já discutidos ao comentar que o lazer e o turismo são uma forma de mercadoria que se encontra inserido no universo de consumo do espaço. Isso é devido à transformação do tempo de trabalho pelo tempo do não-trabalho, que se unem com o intuito de mercantilização dos espaços em busca da obtenção do lucro – o lazer, por esse motivo, torna-se uma atividade produtora de lucro.

A atividade turística se compõe de uma parcela do espaço que se transforma em mercadoria estando incluída no circuito de troca. Nesse aspecto, alguns lugares somente se tornam concretos pela trocabilidade que o turismo, enquanto mercadoria, estimula consumir (CARLOS, 2005).

O consumo do espaço turístico pode ser realizado de diferentes maneiras, pois o turista consome o espaço de diferentes modos, como olhar a paisagem, realizar um passeio, usufruir dos equipamentos turísticos – seja alimentação ou até mesmo hospedagem em hotel –, ao comprar determinado souvenir e também ao navegar pelos *sites* dos atrativos turísticos. Existem inúmeras formas de consumir o espaço turístico, visto que o consumo desses espaços ocorre por diferentes tipos de turistas.

Ao mencionar os turistas, devem ser incluídos não só turistas originários de outras localidades, mas aqueles que são moradores da cidade, pois os moradores também podem exercer a mesma função dos turistas por consumirem o espaço da mesma forma que os turistas convencionais, como é caso do turista-cidadão:

[...] aquele morador da localidade que vivencia práticas sociais, no seu tempo rotineiro, dentro de sua cidade, de forma não rotineira, onde é provado em relação à cidade. Turista cidadão é aquele que resgata a cultura da sua cidade, fazendo uso do estranhamento da mesma. Este estranhamento inicia no momento em que o indivíduo descobre, no espaço cotidiano, outras culturas, outras formas étnicas e outras oportunidades de lazer e entretenimento. Quando se encontra na situação de turista cidadão, este sujeito aprende a utilizar os espaços ambientais, culturais, históricos, comerciais e de entretenimento com uma percepção diferenciada do seu cotidiano. (GASTAL; MOESCH, 2007, p. 65).

Nesse sentido, na perspectiva de Gastal e Moesch (2007), o turista-cidadão, assim como o turista oriundo de outros lugares, também pode consumir da mesma maneira o espaço turístico. Ao entrar em contato com o lugar visitado, antes nunca contemplado ou contemplado com uma nova perspectiva, este passa a agir como o turista, pois estará consumindo o espaço turístico de maneira igual. Como as autoras

acima mencionam, ocasionam o estranhamento, ou seja, os residentes saem de suas rotinas cotidianas para contemplar os lugares turísticos em sua própria cidade.

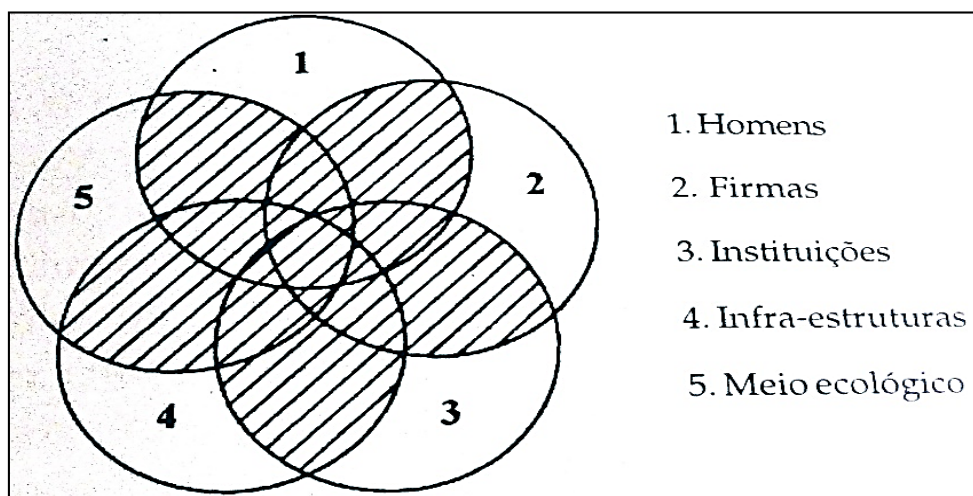
Relacionando o conceito de turista-cidadão aos fixos e fluxos, Gastal (2006) esclarece que as pessoas residentes ou até mesmo aquelas que são usuárias das cidades, não são consideradas como fixos, mas, sim, entendidas como fluxos, pelo fato de também percorrerem as cidades. Sendo esse movimento ocasionado pelos moradores das cidades é que lhes é atribuída a condição de fluxos, pelo motivo de os moradores saírem de suas atividades cotidianas e assumirem o papel de turista-cidadão. Devido ao seu deslocamento, esse cidadão irá apoderar-se com maior aptidão dos espaços, bem como das situações. A cidade então, juntamente com seus fixos, deixa de ser desconhecida e passa a ser conhecida por seus habitantes, tornando-se um território conhecido e familiar, passando a suscitar, nesses sujeitos, o sentimento de pertencimento e de identificação.

Nesse aspecto, o turismo é uma atividade que envolve o consumo do espaço turístico, sendo visto como complexo. O espaço turístico, segundo Rodrigues (1999, p. 73), “[...] significa abordar os elementos da oferta e da demanda no diagnóstico, sendo de fundamental importância, pois antecede qualquer intervenção explicada pelos planos e programas do planejamento”. Assim, portanto, o espaço turístico pode ser entendido a partir dos elementos que Santos (1985) denomina de “homens”, “firmas”, “instituições”, “infraestruturas” e o “meio ecológico”.

1.4 ELEMENTOS DO ESPAÇO TURÍSTICO

Segundo Santos (1997), o espaço deve ser considerado em sua totalidade, embora, para que sua análise seja efetuada, devam ser consideradas as suas partes, isto é, os seus elementos que interagem uns com os outros. Nesse aspecto, os elementos do espaço de Santos (1997) podem ser aplicados também ao espaço turístico, sendo eles identificados como “homens”, “firmas”, “instituições”, “infraestruturas” e “meio ecológico”. De acordo com Rodrigues (1999), os elementos do espaço se unem uns aos outros, inter-relacionando-se, conforme demonstra Figura 2.

Figura 2 - Elementos do espaço segundo Milton Santos



Fonte: Rodrigues, 1999

Desse modo, o elemento homens pode ser compreendido, na visão de Santos (1997), como agentes sociais individuais – homens e mulheres – que são fornecedores de trabalho no turismo. Rodrigues (1999) explica que o elemento "homens" pode ser entendido como uma demanda turística, assim, no caso, é a população residente que é demandada, juntamente com os sujeitos responsáveis pelo desempenho de todos os outros elementos – firmas, instituições, entre outros.

Santos (1997) menciona que o elemento firmas é aquele que produz bens e serviços. Por isso, conforme Rodrigues (1999), as firmas são as empresas de turismo, a saber, agências turísticas, empresas de transporte, companhias aéreas, instituições com espaços para eventos, como também os sistemas de promoção e de divulgação do turismo.

Para Santos (1997), as instituições são responsáveis pelas normas, pelas ordens e pelas legitimações, então elas, em outras palavras, compõem a superestrutura do turismo. Rodrigues (1999) e Albach (2010) esclarecem que seriam os órgãos representativos do turismo que estabelecem as forças da economia hegemônica do Estado. Em nível nacional podem ser citadas instituições como a Organização Mundial do Turismo – OMT, Organização Mundial do Comércio – OMC, Ministério do Turismo, Instituto Brasileiro do Turismo – Embratur, secretarias estaduais e municipais de turismo.

Também devem ser destacadas as infraestruturas, que, segundo Rodrigues (1999), são um dos elementos mais importantes para o espaço turístico. As

infraestruturas dizem respeito aos acessos, sendo os transportes, as comunicações e os serviços de apoio ao turismo – segurança, saúde e educação.

E, por fim, o meio ecológico, conforme Santos (1997), é o elemento que se refere à base física do trabalho humano. No turismo, segundo garante Rodrigues (1999), o meio ecológico remete às problemáticas que envolvem a proteção de áreas naturais relacionadas ao turismo sustentável e ecoturismo, pois a autora descreve que o meio ecológico é composto por paisagens naturais notáveis e que são valorizadas pelo ecoturismo, que, por isso, pretendem implementar alternativas de preservação do patrimônio natural.

1.5 ANÁLISE DO ESPAÇO TURÍSTICO A PARTIR DAS CATEGORIAS DO MÉTODO GEOGRÁFICO: FORMA, FUNÇÃO, ESTRUTURA E PROCESSO

De acordo com Corrêa (2009), trata-se de uma proposição resultante de longa reflexão das categorias de análise para tornar inteligível a espacialidade humana como parte integrante das complexas e mutáveis relações entre existência e reprodução social.

Santos (1997) define brevemente as quatro categorias, considerando como "estrutura" a própria sociedade, incluindo as suas características econômicas, sociais, políticas e culturais. Segundo Rodrigues (1999), a estrutura consiste na relação entre as partes dos elementos de maneira recíproca, que visam a interdependência das partes, ou seja, a funcionalidade espacial. Albach (2010, p. 40) se refere à estrutura como "[...] elementos da oferta turística como a infraestrutura de apoio ao turismo, serviços e equipamentos turísticos". Nesse caso, a estrutura aplicada à mobilidade do turismo seria composta pelas infraestruturas. Sendo assim, podem ser incluídos os elementos que promovem a mobilidade turística, como: o acesso, a sinalização, a acessibilidade e a logística dos transportes.

O elemento "processo" é considerado como o conjunto de mecanismos e ações a partir dos quais a estrutura se movimenta, alterando suas características. Para Santos (1997), trata-se da característica essencial na relação entre a forma, a função e a estrutura, sendo que é esse o aspecto que estabelece a ação entre o passado e o presente. O processo estaria relacionado basicamente, na opinião de Rodrigues (1999), às dinâmicas que ocorrem no espaço, que podem apresentar fases como a estabilidade e a reformulação. No turismo, o processo aparece estabelecido na

turistificação dos lugares. Isso, de maneira mais explicativa, seria a transformação do espaço em turístico, estabelecendo uma estrutura, forma e função na medida em que, mesmo que haja mudança na função, a forma permaneça a mesma.

O elemento "função", por sua vez, diz respeito às atividades da sociedade, que são redefinidas a cada momento e que permitem a existência e a reprodução social. A função, de acordo com Santos (1997), seria entendida ser uma atividade de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. Albach (2010) explica que a função está relacionada aos segmentos da atividade turística. No espaço urbano, os segmentos que costumam desenvolver-se são: de negócios, de eventos, cultural, de lazer, religioso e de saúde. No espaço rural, por sua vez: turismo rural, o ecoturismo, o turismo de aventura, o turismo cultural, de sol e praia, de lazer e náutico. A partir das palavras dos autores, pode-se entender a função como o tipo de atividade desenvolvida no atrativo turístico. Em resumo, seria o segmento turístico que caracteriza cada atrativo.

O elemento "forma" é definido como as criações humanas, materiais ou não, por meio das quais as diversas atividades se realizam. A forma se manifesta em várias escalas, tendo uma localização e um dado arranjo espacial. Receptáculo ou recipiente, pode ser um prédio, uma rua, um bairro, uma cidade, uma área agrícola.

A forma, de acordo Santos (1997), mostra que seria tudo o que se torna visível de uma determinada coisa. As formas em si são regidas pelo presente e, embora queiram se esquecer do passado, este ainda acaba fazendo parte delas. As formas, no entendimento de Rodrigues (1999), passam a ser compreendidas como arranjos de objetos que possuem certo padrão. A autora também explica que as formas estariam então relacionadas às paisagens dos atrativos que os tornam únicos.

A paisagem é a forma do espaço presente, que possui características do passado, mas que podem continuar ou não. Ao se compreender a paisagem, pode-se então entrar em contato com parte do espaço que está inserida no campo visual do observador, como se o espaço fosse estático. Como, contudo, a paisagem é produto de um conjunto desigual de tempos, ela mostra a sua dinamicidade evolutiva que se torna resultante do processo espacial (RODRIGUES, 1999).

As quatro categorias são indissociáveis entre si, interpenetrando-se dialeticamente. Se considerarmos apenas cada uma isoladamente, faremos uma análise incompleta, desprovida de sentido.

No capítulo seguinte retomaremos esses métodos de análise geográfica de Milton Santos para a aplicação na atividade turística, sobretudo no estudo de caso.

1.6 MOBILIDADE TURÍSTICA

As mobilidades turísticas não somente expressam o óbvio de que o turismo consiste em uma forma de mobilidade, mas é necessário frisar que mobilidades diferentes podem ser utilizadas para o turismo. Decorre então que, nesse aspecto, se torna indispensável adaptar os lugares para onde a mobilidade permite que os turistas cheguem (SHELLER; URRY, 2004).

Tinhinane e Fouzia (2017) conceituam a mobilidade turística como um tipo de mobilidade que seria união de dois termos, quais sejam, mobilidade e turismo. Com esse entendimento, estando o conceito de mobilidade seguido do turismo, fica proposto um quadro específico para a mobilidade. Segue-se que a mobilidade do turismo aparece diferenciada em razão de diferentes atividades cotidianas, estilos de vida, receitas financeiras, temperamentos, culturas, valores pessoais e familiares, classes sociais e aspirações de cada indivíduo turista. O turismo é, então, movimento em que o sujeito principal é o homem, embora seja difícil de diferenciar esse *homo turisticus* dos homens que viajam por outras diversas razões, pois todos costumam utilizar a mesma infraestrutura e os mesmos meios de transporte, principalmente devido à lógica organizacional como os transportes se apresentam atualmente.

Mobilidades de pessoas, objetos, aviões e malas, plantas e animais, imagens e marcas, sistemas de dados de satélites entram na perspectiva do “fazer” turismo, pois turismo envolve também as mobilizações relacionais de memórias e de performances, de gênero e de raça, como também marcas e sistemas de dados de satélites. Nesse aspecto, as mobilidades turísticas se constituem como um movimento complexo e de quietude, pois é composto de antagonismos como a realidade e a fantasia, como também a diversão e o trabalho (SHELLER; URRY, 2004).

Ao se compreender a mobilidade de turistas no dia a dia das cidades e de territórios turísticos menores, verifica-se que ocorrem deslocamentos diários de trabalhadores para os equipamentos turísticos de hospedagem e de restauração. São relações repleta de complexidade e que fornecem espacialidade com territórios através de variadas estruturas e formas espaciais (CORIOLANO; FERNANDES, 2014).

Urry (2000) baseado no pensamento de Adams (1995) e Whitelegg (1997) mencionam que a disciplina de Geografia procura analisar essas mobilidades, contudo que ela não se preocupa com a questão social envolvida na estrutura das viagens e suas prováveis transformações. A geografia do transporte acredita que as viagens são geradas pelas necessidades de locomoção entre trabalho, lar, demais familiares e locais de lazer, mas se torna radical quando mostra as novas organizações de transporte no momento em que fornece um modelo de transporte, ou seja, oferece previsão e planejamento.

A temática da mobilidade turística é marcada pela contemporaneidade e pela transdisciplinaridade, tendo seu foco em vários espaços e cuja importância não se atém somente à área do turismo, mas também às Ciências Sociais (TOSTA; KUNZ, 2014). O turismo, quando é uma atividade devidamente planejada, pode proporcionar benefícios não só aos turistas, mas também ao local de destino, aos seus moradores, por eles possibilitar empregos e divisas, além de promover o intercâmbio cultural.

Em alguma medida, a mobilidade turística explicitada pelo aumento das viagens domésticas (e também internacionais) alinha-se com transformações de ordem socioeconômica que apontam para alguma mobilidade social – ressaltadas as interpretações mais entusiasmadas sobre a emergência das “novas classes médias”. Ainda que tardiamente, a expansão deste modelo – potencializada pela difusão do automóvel e das viagens, ao longo do século XX – parece ganhar campo, no Brasil, particularmente no que se refere ao crescimento do setor aéreo nos últimos 20 anos. Com os devidos ajustes cronológicos, de escala e de expressão comercial, o turismo de massa brasileiro manifesta-se através de símbolos e práticas mais ou menos reconhecíveis noutras latitudes e tempos. (ALLIS, 2016, p. 107).

O número de pessoas, bem como de lugares que se inserem dentro dos sistemas de mobilidades turísticas se torna excessivo. Na perspectiva turística, não se pode separar o turismo da mobilidade, já que ambos possuem uma ligação, sendo um integrante um do outro, já que formam um conjunto complexo com intersistemas conectados, um constituindo o outro. As mobilidades do turismo favorecem que os espaços se tornem cada vez mais e menos ordenados, através de padrões gerais preestabelecidos que podem ser encontrados em diversos lugares (URRY; SCHELLER, 2004).

Em municípios em que a mobilidade é deficiente, isso acaba interferindo também na mobilidade do turismo. Uma vez que a presente mobilidade não consegue atender nem aos seus moradores, então poderá ser um obstáculo para os seus

visitantes. No que se refere ao turismo, a mobilidade deve ser eficaz a fim de satisfazer as necessidades dos turistas visitantes que se utilizam desses meios com o objetivo de se deslocar e conhecer determinada localidade urbana ou rural. Por isso, pode-se dizer também que a mobilidade turística é diversificada, já que se apresenta de diferentes formas.

Pensadores como França Júnior (2014), Tinhinane e Fouzia (2017), Allis (2016) têm discutido a mobilidade turística no âmbito dos transportes, contudo, se bem se analisar a questão, pode-se perceber que a mesma envolve inúmeras questões, incluindo os transportes. Urry (2007), citado por Allis (2016), alerta que o estudo dos sistemas de transporte produz um estabelecido determinismo tecnológico, pois são pouco analisados os processos sociais e o uso dos meios de transporte.

Talvez por isso, em geral, o reconhecimento das mobilidades em turismo sempre esteve associado ao estudo dos transportes, focando-se demasiadamente em aspectos operacionais (gestão de empresas, engenharia de transportes, impactos econômicos), que, obviamente, não são desprezíveis, mas talvez insuficientes para captar a riqueza e multiplicidade do fenômeno turístico – móvel na sua essência! (ALLIS, 2016, p. 101).

O turismo, bem como a realização das viagens, tem seu vínculo com os meios de transporte, como comenta França Júnior (2014) ao se referir ao surgimento do turismo. Segundo o autor, não se tem certeza de quando começou a surgir o conceito de turismo, embora se saiba que a palavra “turismo” tem a sua origem no termo inglês “*tour*”, ganhando relevância no século XVII com a finalidade de identificar as “*grand tour*”, ou seja, viagens da aristocracia inglesa pela Europa continental com o objetivo de complementar a educação. Com a expansão da revolução industrial no século XIX, novos meios de transportes, como trens e barcos a vapor, tornaram possível alcançar maiores distâncias com maior número de passageiros de maneira mais confortável e ágil, o que constituiu, evidentemente, uma evolução na área do turismo e das viagens em geral.

Os modais de transporte implantados naquela época até os dias atuais são inúmeros e dispõem aos turistas variadas opções de viagem (multimobilidade e intermobilidade)⁹. Esses modais promovem o deslocamento no turismo e também para todos os demais destinos de interesse, oferecendo variadas opções de

⁹ Intermobilidade: Ocorre quando o turista utiliza mais de um tipo de transporte.

transporte e as combinações entre as opções (táxis, ônibus, trens, aviões, etc.) (TINHINANE; FOUZIA, 2017).

Para se conhecer um destino, os transportes são os meios mais utilizados, principalmente os públicos. Sendo assim, devem ser eficazes para conseguir atender a todos, sejam visitantes, sejam moradores. Em certas cidades, em que se pretende difundir o turismo e o transporte urbano não está devidamente planejado para atender os visitantes, a questão da mobilidade se torna um empecilho até mesmo para os seus habitantes, pois ambos os tipos de usuários irão competir pelo uso do transporte, tornando-o mais lotado.

A rede de transportes inclui vários modos de transporte público, veículos motorizados, mas também não motorizados, cada um deles apresentando características diferentes e a utilização de um único meio de transporte nem sempre é para oferecer um serviço para a maioria dos moradores e o número de turistas. A integração das respectivas vantagens dos diferentes modos permite prever, no entanto, um modo de transporte intermodal que pode oferecer aos viajantes a oportunidade de viagens incomparáveis¹⁰. (TINHINANE; FOUZIA, 2017, p. 61, tradução nossa).

Outra questão também que envolve o uso dos transportes coletivos são as linhas que, muitas vezes, não possuem eficácia, tornando os deslocamentos longos e demorados. Para o turista, isso se torna um ponto negativo, pois necessita de um transporte rápido, já que, algumas vezes, depende desse tipo de serviço ou até mesmo às vezes não possui muito tempo de permanência em um determinado destino, assim necessitando de um deslocamento eficaz. Algumas medidas poderiam tornar o deslocamento mais fácil, como por exemplo na França, para facilitar a mobilidade de turistas os pontos de parada de trens possuem o nome de um atrativo, como é o caso do museu “Cité du Vin” em Bordeaux na França que também tem seu nome no ponto de parada do trem. Portanto, o turista que deseja conhecer o museu sabe que se ele embarcar nesse, chegará até o atrativo, sem a necessidade de perguntar a alguém.

¹⁰ *Le réseau de transport comprend plusieurs modes de transport collectif, des véhicules particuliers motorisés, mais aussi des modes non motorisés chacun d'entre eux présente déférente caractéristique et l'usage d'un seul mode de transport n'est pas toujours capable d'offrir un service pour la plupart des habitants et le nombre des touristes, ce pendant intégration des avantage respectifs des déférents modes permettrait d'envisager un mode de transports intermodale susceptible d'offrir aux voyageurs la possibilités d'effectuer desdéplacements sans correspondance.* (TINHINANE; FOUZIA, 2017, p. 61).

Devido à ineficácia dos transportes públicos coletivos, veículos de transporte como táxis e carros da Uber¹¹, além dos veículos privados, passaram a ser utilizados em viagens. Mesmo assim, contudo, para certos atrativos cujo acesso se torna difícil, a esses locais esses veículos não costumam chegar, ou seja, quando as vias não se tornam adequadas, temem pelo risco de danificar os veículos ou por outros riscos.

Desse modo, turistas/visitantes, em certos casos, utilizam seus próprios veículos como transporte, por serem mais confortáveis. Paralelamente, todavia, em certos destinos para onde o fluxo de turismo é intenso, o uso de veículos próprios por turistas pode agravar os problemas de trânsito, tornando os mais intensos e, por consequência, gerando congestionamentos (TINHINANE; FOUZIA, 2017).

Desse modo, no caso de destinos que não estão preparados para receber visitantes/turistas, a mobilidade por veículos próprios para turismo acaba trazendo impactos negativos, principalmente para seus moradores, que acabam sofrendo com o aumento de trânsito e congestionamentos, de poluição, de violência e de alto custo de vida. Sob a perspectiva da mobilidade, o turismo, quando realizado em situações de deficiência ou mesmo de inexistência de infraestrutura mínima, pode agravar as condições de vida dos moradores e mesmo dos próprios turistas.

Por muitos anos, o turismo tem sido submetido a não se importar com a mobilidade ao promover os deslocamentos até os destinos turísticos visitados. Apesar disso, os especialistas da mobilidade começaram a demonstrar interesse pela atividade turística, passando a considerar questões como o tempo que se gasta durante os deslocamentos, já que o uso dos meios de transporte se tornou imprescindível para a ida e o retorno de um destino, pois, em muitos casos, os transportes são o elemento-chave de uma experiência turística positiva ou negativa. Desse modo, os turistas anseiam por uma mobilidade segura, acessível, confiável e eficaz. (TINHINANE; FOUZIA, 2017).

O turista, em suas viagens, presa pelo conforto físico e pela tranquilidade psicológica, mesmo que queira se aventurar. Consome o exotismo, a areia, o mar, o sol e as paisagens, entre outras formas de consumo, mas quer se sentir em casa, mesmo estando em outro lugar. Tudo chama atenção, sejam os seus companheiros, sejam comentários que trocam entre eles, seja o caráter categorizado das redes

¹¹ O aplicativo Uber começou a ser utilizado em Ponta Grossa no ano de 2017 com intuito de conduzir seus usuários a vários destinos de maneira acessível e segura, que conecta motoristas e usuários através de aplicativo.

hoteleiras, bem como os filmes a que assiste, a sua breve estadia e a viagem de retorno (AUGÉ, 2010).

Cidades tumultuadas e com mobilidade deficiente podem transmitir uma imagem negativa, tanto para seus moradores que acabam não gostando de habitá-la, como para seus visitantes (SANTANA, 2014). Se uma localidade não consegue proporcionar uma ambiência de agradabilidade e de satisfação, ela acaba afugentando, pela má fama, os seus potenciais e reais consumidores.

Tinhinane e Fouzia (2017) discutem que a mobilidade turística se tornou também de importância nas políticas de transporte e que deve ser pensada em todas as suas formas em um determinado território, pois se sabe que a mobilidade em um território é a soma da mobilidade de seus residentes e não residentes – sejam estes últimos turistas ou meros excursionistas.

A mobilidade no espaço permanece um ideal inacessível a muitos, enquanto é a primeira condição para uma educação real e uma apreensão concreta da vida social. Quanto à mobilidade no tempo, existem duas dimensões muito diferentes inicialmente, na aparência, mas muito estreitamente complementares. De um lado, aprender a se deslocar no tempo, aprender a história e educar o olhar focado no presente, prepará-lo, torná-lo menos ingênuo ou menos crédulo, torná-lo livre. De outro lado, escapar, na medida do possível, aos constrangimentos de idade é a forma mais autêntica de liberdade. (AUGÉ, 2010, p. 107-108).

Outra questão a ser discutida é a acessibilidade, questão essa também debatida na Política Nacional de Mobilidade Urbana e nos planos diretores de mobilidade municipais. Desse modo, o assunto passou também a ser alvo do turismo. Em decorrência da valorização desse assunto, os atrativos e os equipamentos de hospedagem e alimentação precisaram passar a dispor de meios de acessibilidade aos turistas com alguma restrição/deficiência física de deslocamento, para que possam consumir o turismo da mesma forma que os demais indivíduos que não apresentam essas dificuldades específicas.

A mobilidade turística, dessa maneira, também deve ser pensada pela perspectiva da acessibilidade. Trata-se de uma forma de incluir a sociedade como um todo para contemplar os espaços turísticos, com todos usufruindo dos serviços prestados (FRANÇA JÚNIOR, 2014). Pode-se perceber, contudo, que alguns atrativos ou até mesmo equipamentos de alimentação e hospedagem ainda não se preocuparam com essa questão. Dessa forma, se há a exclusão de indivíduos que

necessitam de condições especiais para se locomover, é aí que a questão da acessibilidade deve ser implantada.

Em conformidade com França Júnior (2014), a mobilidade turística está inserida em um vasto contexto de mobilidade humana, contexto em que a aplicação dos critérios fundamentais pode gerar dados quantitativos em relação à interação social e dados qualitativos em relação à acessibilidade – seja aos meios de transporte, seja aos locais e às suas edificações e/ou aos seus equipamentos. Sejam dados positivos ou negativos, essa é a base de dados necessária para o planejamento territorial, em especial o planejamento turístico.

Pela extensão, o turismo não pode ser separado dos meios de mobilidade e transporte que atendem um território turístico; mobilidade reduzida à comunidade residente resultará em volumes reduzidos de turismo. O turismo que é desenvolvido isolado das restrições implícitas à comunidade residente não estará contemplando a plenitude de políticas voltadas ao atendimento social e econômico por meio da mobilidade e acessibilidade. (FRANÇA JÚNIOR, 2014, p. 111).

No que se refere à mobilidade do turismo, pode-se dizer que a acessibilidade é fundamental e sua ausência poderá ocasionar a perda de clientes potenciais. Pode-se também apontar que existem dois tipos, sendo um físico e outro imaterial, ambos complementares entre si, embora isso não ocorra somente na área do turismo. A acessibilidade física é assegurada nos meios de transporte, nas edificações e demais equipamentos. Já no plano virtual, a dificuldade que interfere na acessibilidade se torna mais complexa, sendo necessário analisar a situação sob diferentes ângulos, seja sob o ângulo da posição dos turistas e de outros consumidores, seja também sob o ângulo dos atores envolvidos, para que a acessibilidade tenha um resultado efetivo (TINHINANE; FOUZIA, 2017).

A mobilidade direcionada para o turismo não deve ser pensada somente a partir da perspectiva dos transportes, uma vez que existem outras maneiras de locomoção, como, por exemplo, em ambientes virtuais, como é caso de *sites*, de redes sociais, de blogs voltados para a prática do turismo. Por isso Sheller e Urry (2004) comentam que os lugares turísticos aumentam no mundo todo, assim como os *sites* de atividades voltadas para o consumo turístico, sendo planejados para que o turista esteja melhor informado ao empreender as suas viagens.

Anterior ao surgimento da internet e de redes móveis de comunicação como o celular, por exemplo, a comunicação entre pessoas que geograficamente distantes

umas das outras era realizada mediante cartas, cartões postais, telegramas, fax e telefone, entre outras. Todas essas possibilidades de comunicação surgem para substituir o deslocamento físico, reduzindo-o. Através do imaginário, as viagens podem ser realizadas mediante a utilização de meios como a televisão e até mesmo a internet, que transmitem imagens e, dessa maneira, ultrapassam as possibilidades das viagens geográficas e, frequentemente, as que possuem caráter social, igualmente as que possuem características físicas, como o turismo, pois o movimento se tornou um estilo de vida para as pessoas (URRY, 2000).

A hegemonia trazida pela informática não foi um acaso, mas é resultado de um trabalho sistemático em que as necessidades dos usuários são supridas, proporcionando um aperfeiçoamento tecnológico, apto a atender a todas as necessidades e fantasias dos usuários (PORTUGUÉZ, 2001).

Urry (2000), contudo, menciona que a literatura se limita à base social corpórea da viagem, composta por atuais e futuras interseções entre a viagem física, imaginária e virtual. Através de uma crítica à hipermobilidade, o autor procura explicar que a razão de as pessoas sentirem desejo de viajar fisicamente aos lugares é também decorrente da existência da copresença¹², desejo esse oriundo da importância da copresença corpórea inserida na vida social. A escala da viagem contemporânea é ampla, isto é, abre uma brecha para discutir a respeito da hipermobilidade ambiental e para a certeza de que a viagem se tornou essencial para a sociabilidade contemporânea que a sociologia omite.

A existência desses meios cria facilidades para o consumo dos produtos turísticos ofertados no mercado, já que instigam o desejo para conhecer e estar em determinado espaço turístico. O uso de imagens facilita esse condicionamento e então as pessoas se sentem automaticamente atraídas. Nesse aspecto, os ambientes virtuais também facilitam a compra desses produtos, já que os serviços são disponibilizados sem mesmo o indivíduo se ter deslocado fisicamente para adquiri-los.

De acordo com Sheller e Urry (2004), as tecnologias aproximam as pessoas e os telefones celulares são mais utilizados que os telefones fixos. Entretanto, essa concepção de tempo e espaço também é um fator dos fluxos rápidos provenientes de turistas que se deslocam para vários locais fisicamente, provocando um incalculável movimento, que pode ser percebido nas fronteiras nacionais. Em quase todas as

¹² Ambiente virtual que estabelece o contato entre as pessoas sem haver a presença física.

sociedades podem-se perceber fluxos de turistas, mas isso não quer dizer que esses fluxos sejam realizados livremente, incontidos ou sem direção, isso devido à presença das fronteiras nacionais.

Tinhinane e Fouzia (2017) relatam que os turistas de hoje em dia exigem serem informados das suas férias seguintes. Essa informação lhes permite planejar com antecedência razoável o próximo destino turístico de maneira intangível pela internet – a mais utilizada das fontes de informação –, bem como pelas agências de turismo, por folhetos e por outras formas de publicidade. Não só o turista deve acessar todos os meios de informação para esse planejamento, como também os agentes de turismo devem prover informações adequadas e acessíveis. Essa acessibilidade a uma informação especializada, seja ela de natureza física ou virtual, material ou até mesmo genericamente informativa, é algo de importância relevante para o homem contemporâneo.

Os ambientes virtuais, além da facilidade de compra de pacotes turísticos – o que consiste em um tipo de mobilidade para o turismo –, também podem oferecer informações confiáveis muito detalhadas e precisas sobre um determinado local e os seus respectivos serviços prestados. Devido a *sites* como TripAdvisor, Facebook, Foursquare, que dispõem de relatos de pessoas que consumiram um determinado serviço/atrativo, os futuros consumidores podem adquirir certos produtos antecipadamente e com maior confiança. De acordo com Tosta e Kunz (2014, p. 4), “[...] portanto, pode-se afirmar que os avanços da tecnologia em comunicação e transportes, intensificados a partir da globalização, contribuem com a noção de tempo e espaço contraído e, conseqüentemente, com o desenvolvimento da mobilidade”.

Outro aspecto a ser mencionado é em relação aos proprietários que trabalham com esses tipos de serviço, que percebem uma oportunidade de oferecer seus produtos e disseminá-los perante a rede para diversos potenciais consumidores onde quer que habitem. Esses serviços virtuais se constituem, pois, em meio ágil de persuasão para a adesão ao turismo, facilitando o marketing e a divulgação, já que são visualizados por milhares de pessoas, reduzindo também os custos de divulgação na mídia. Do mesmo modo, deve-se enfatizar a facilidade com relação ao tempo dos serviços prestados, pois, devido à existência da internet, alguns serviços podem ser adquiridos automaticamente sem sair de casa ou do local de trabalho.

O turismo, sendo uma atividade produtiva mediante o recebimento de contribuições financeiras, tecnológicos e gerenciais, se utiliza de meios artificiais para

promover os estabelecimentos ou até mesmo os destinos com potenciais turísticos, assim viabilizando estratégias de marketing e também inovações nas formas de recreação e de entretenimento (PORTUGUÉZ, 2001).

A utilização de aplicativos em dispositivos móveis de comunicação também se torna cada vez mais comum em viagens, sendo uma forma de mobilidade. Além disso, esses aplicativos oferecem uma grande gama de informações que podem ser acessadas de qualquer lugar a qualquer momento. Português (2001) menciona que, embora a realidade virtual tenha seus aspectos negativos, por outro lado é uma ferramenta de valor para a realização do lazer e também como fator de promoção do turismo.

Outro fato que se deve comentar é a existência de aplicativos específicos para o uso de transportes, sendo uma forma de mobilidade realizada para atender à mobilidade propriamente dita. Dessa maneira, os usuários de transportes públicos podem acessar o horário como também a disponibilidade daquele transporte, como é caso dos veículos contratados pela Uber.

Outros aplicativos também devem ser mencionados como é o caso do *Bikxi*, *BoraBike* com o intuito de maximizar o uso da bicicleta, *Lady Driver*- usado para evitar o assédio sexual por parte de taxistas e Ubers. O aplicativo *Coletivo Corporativo*- para evitar assaltos dos funcionários, desenvolvido para empresas em que consta os horários de linhas de ônibus para empresas, assim o funcionário que utiliza o transporte coletivo, sairia da empresa no momento exato que o transporte estivesse no ponto de embarque. *Bipay*- usado para evitar filas em bilheterias na compra de passagens aéreas. E também o *Moovit* que oferece os horários e linhas de ônibus disponíveis na cidade, que já foi incorporado na cidade de Ponta Grossa.

Alguns destinos já começaram a incorporar esses tipos de tecnologia como alternativa para promover as atrações que oferecem. Deve-se, contudo, ter em mente que a disponibilização desses aplicativos deve ser devidamente planejada, para que não confunda seus usuários. Da mesma forma, os gestores devem realizar a divulgação para que os visitantes saibam da existência de cada aplicativo:

Nos últimos anos, uma nova modalidade de recreação vem ganhando volume e se popularizando gradativamente. Trata-se da utilização dos recursos da informática para fins de lazer. Nesse contexto, [...] muitas oportunidades de viagens virtuais têm sido utilizadas para promover o turismo em alguns lugares. (PORTUGUÉZ, 2001, p. 45).

Urry (2000) destaca que as viagens virtuais permitem aos indivíduos viajarem para diversos espaços através da já acima mencionada copresença, ou seja, do convívio gerado entre as pessoas mediante uma rede. O autor mostra que as viagens virtuais devem ser compreendidas a partir da sua relação com as viagens físicas ou corporais, sendo o bate-papo virtual fundamental para que as relações sociais aconteçam.

Embora as viagens virtuais sejam uma possibilidade de divulgação de atrativos, bem como de destinos, outro fator a ser mencionado é a redução dos deslocamentos físicos, visto que também não há barreiras físicas nesse tipo de deslocamento, pois o usuário pode fazer as visitas aos atrativos na hora em que quiser. Entretanto, esse tipo de viagem possui seu lado negativo, já que limita o surgimento de relações sociais, como também não é representativo quanto as viagens reais, impedindo também o consumo de equipamentos turísticos necessários para o desenvolvimento de determinado local, pois não gera renda.

Assim, as viagens virtuais, entendidas como forma de mobilidade turística, embora não gerem renda, tornam-se uma possibilidade para condicionar motivações para gerar novas experiências turísticas reais.

Sendo assim, a mobilidade turística está associada aos lugares turísticos, pois esses lugares além de estarem relacionados a redes geográficas também desencadeiam a circulação de pessoas proveniente dos fixos e fluxos existentes. Isto é, dos deslocamentos realizados mediante a possibilidade de acessos que um destino poderá conter.

É nesse contexto, que se insere o destino turístico de Ponta Grossa, como veremos no próximo capítulo, os lugares turísticos de Ponta Grossa, aparecem atrelados as redes geográficas que por consequência necessitam da mobilidade turística para que haja a circulação de pessoas. Em razão disso, procura-se compreender a relação dos atrativos turísticos escolhidos com o método geográfico de Santos (1997), a fim de explicar a sua relação com as redes e com a geografia e o papel do poder público, através dos projetos inerentes a mobilidade do turismo.

CAPÍTULO 2 - DESTINO TURÍSTICO DE PONTA GROSSA

Este capítulo tem o propósito de apresentar o destino turístico de Ponta Grossa, destacando os seguintes atrativos: Adega Porto Brazos, Abadia da Ressurreição, Museu Campos Gerais, Museu de Arqueologia e o Parque Estadual de Vila Velha, tendo como uma das ferramentas a aplicação do método geográfico de Santos (1997) e as infraestruturas de apoio turístico de Ponta Grossa: Aeroporto Sant'Ana, Terminal Rodoviário Intermunicipal e Interestadual, como possibilidades de acesso ao destino de Ponta Grossa. O pressuposto desta análise é que a atividade turística em si e a mobilidade são atividades inerentes ao lugar e às redes geográficas, uma vez que promovem a circulação de pessoas através do deslocamento.

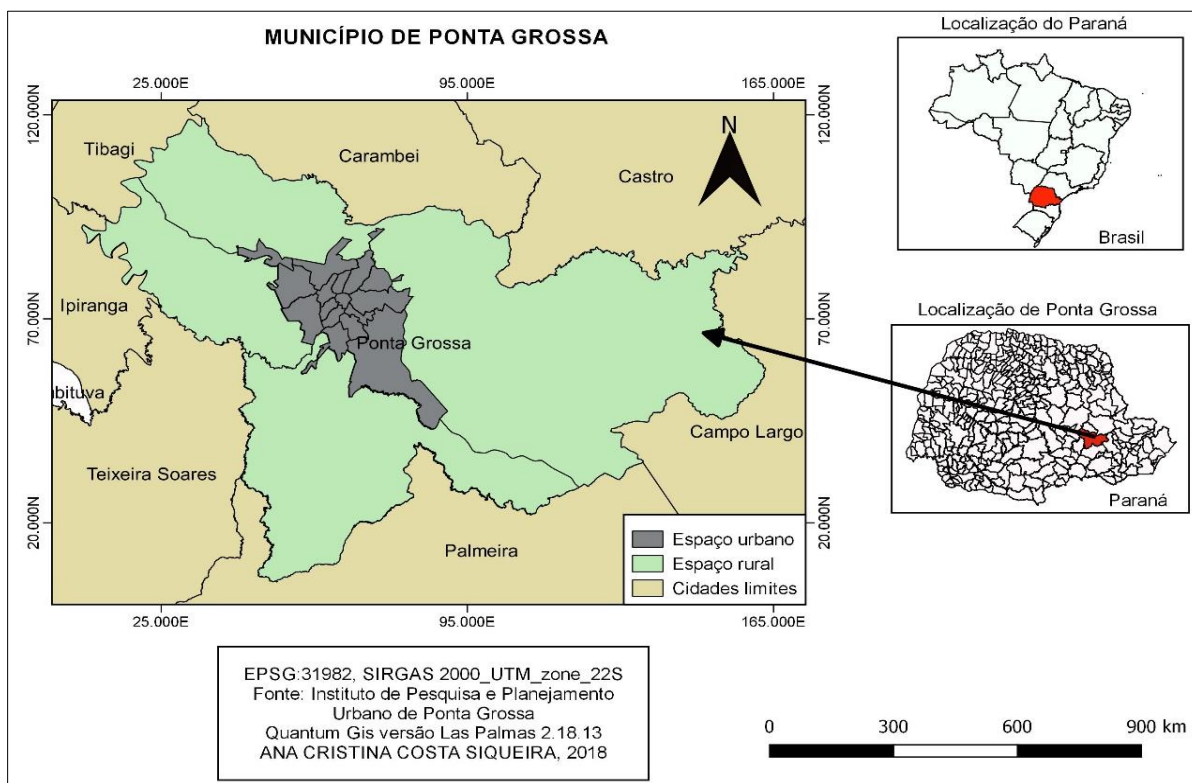
Em razão de o turismo ser uma atividade que tem relação direta em visitar lugares, o que exige a circulação de pessoas, busca-se verificar, no destino de Ponta Grossa, as suas possibilidades de conexão com outros lugares, mostrando a sua relação com a mobilidade turística através dos acessos, dos projetos e dos transportes.

Sendo assim, este capítulo se estrutura em quatro momentos: i) primeiramente realizando uma caracterização do destino turístico de Ponta Grossa e sua relação com o lugar e a redes geográficas, ii) em seguida destacando também os projetos que estão em vigência, bem como aqueles que estão estagnados, iii) então se realiza a análise dos atrativos turísticos escolhidos a partir do método geográfico de Santos (1997) e, por fim, iv) arrolando e destacando as linhas de acesso provenientes dos terminais municipais rodoviário e aeroportuário.

2.1 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA

O município de Ponta Grossa está localizado na região do Centro-Oriental do Estado do Paraná, também denominada região dos Campos Gerais. Faz limite com vários municípios (Figura 3), sendo ao norte com o município de Castro e Carambeí, ao sul com Palmeira e Teixeira Soares, a oeste com Tibagi e Ipiranga e a leste com Campo Largo. Está sob as coordenadas geográficas de Latitude S 25° 05' 42" e Longitude WGR – 50° 09' 43". O território do município está distribuído em distritos, quais sejam: Guaragi, Uvaia, Itaiacoca e Periquitos, além do distrito sede, que corresponde à principal parcela urbana de Ponta Grossa.

Figura 3 - Localização do município de Ponta Grossa



Fonte: A autora

Com relação à sua população, Ponta Grossa, em 2018, registrou a estimativa de 348.043 habitantes (IPARDES, 2018). No que se refere aos aspectos econômicos, o Ipardes (2018 citado pelo IPLAN, 2018) afirma que o município apresentou, em 2016, aproximadamente 49,81% de empregos formais, sendo empregos localizados em 20,03% no setor industrial, em 27,65% em atividades ligadas ao comércio e apenas 2,51% em atividades do ramo agropecuário.

Ponta Grossa é o mais importante ponto de convergência dos fluxos originários de diversas mesorregiões paranaenses, isso devido à sua localização e à organização da circulação viária estadual. Essa circulação se deve a um sistema composto pelas rodovias BR-376, BR-373 e PR-151 (IPARDES, 2004 apud IPLAN, 2018). Tendo o conceito de redes de Castells (2007) como base, pode-se dizer então que Ponta Grossa é parte de uma rede geográfica, sendo integrante de um nó que se interliga a outros nós que, nesse caso, podem ser representados por outros municípios, através da circulação e da mobilidade.

Recorrendo, novamente, aos fixos e fluxos discutidos por Santos (2006), cabe afirmar que os fatores inerentes à mobilidade bem como à circulação incluem os fixos

(toda a materialidade) e os fluxos (os movimentos). Isto é, para o turismo, os fixos seriam as estradas, as infraestruturas, os equipamentos turísticos, os atrativos que sofrem a ação de uma técnica, enquanto que os fluxos são as ações que correspondem aos deslocamentos e às visitas.

Como Ponta Grossa é um lugar, pois faz parte das redes geográficas, então esse também se constitui como um lugar turístico na perspectiva de Cavaco (2013), pois a autora explica que os lugares se tornam turísticos a partir do instante em que ocorre a visita turística, proporcionando o encontro entre turistas oriundos de nacionalidades, de idades, de profissões e de localidades diferentes.

Aplicando o comentário de Luchiari (2000), pode-se conceber Ponta Grossa como um lugar turístico materializado¹³ por suas formas fixas: os atrativos turísticos, equipamentos no caso dos terminais rodoviário, ferroviário e aeroportuário, os equipamentos e serviços turísticos (meios de hospedagem, alimentação, agentes de recepção, guias de turismo, etc.), infraestrutura de apoio (serviços de comunicação, de transporte, de segurança, etc.).

O lugar turístico pode ser compreendido como um tapete no qual as suas tramas se conectam umas às outras como afirma Castrogiovanni (2007). Aplicando essa imagem a Ponta Grossa, conclui-se que o município faz parte de um entroncamento rodoferroviário, mas quando se trata da conexão do município com outros, essa ideia também faz sentido, pois possui vários atrativos turísticos e equipamentos que se ligam a outros atrativos de outras cidades por meio da visita.

Já no interior do município também é possível se relacionar esse pensamento, porém isso constituindo uma rede menor. Os atrativos, como se fossem nós, se ligam a outros, como também aos serviços, aos equipamentos e às infraestruturas de apoio, compondo novos nós por meio da mobilidade, que depende de recursos materiais para que a rede se torne efetiva, como debate Dantas (2017).

Luchiari (2000) afirma que os lugares turísticos podem ser compreendidos a partir das redes geográficas ou como "território-rede¹⁴", segundo a expressão usada por Frattucci (2000), redes geográficas que costumam manter relações verticais e horizontais, conceito este utilizado por Santos (2007). As verticalidades seriam os

¹³ Cabe novamente lembrar do termo "entre-lugar", conceito utilizado por Castrogiovanni (2009) para expressar a relação do seu Lugar (conhecido) com o Lugar/Não-Lugar visitado (desconhecido).

¹⁴ Não será aprofundado o conceito de "território", pois o conceito de "território-rede" servirá somente para explicar a sua relação com os lugares turísticos.

lugares dos fluxos, como os terminais de transporte municipais, rodoviário, ferroviário e aeroportuário, e as horizontalidades seriam os lugares de consumo e de distribuição da atividade turística, como os atrativos turísticos e seus equipamentos, por exemplo.

Enquanto destino turístico, pode-se dizer que Ponta Grossa faz parte dessa perspectiva, pois, como mesmo mencionam Souza e Corrêa (2000), dispõe de vários atrativos turísticos de vários tipos – de caráter religioso, culturais, naturais e gastronômicos –, bem como equipamentos e instalações que fazem com que haja a visitação nesses lugares.

Também se deve acrescentar que o município pode ser compreendido como um espaço turístico e analisado a partir dos seus elementos, sendo as instituições a Fundação Municipal de Turismo com seus projetos, Museu Campos Gerais, Museu de Arqueologia e Abadia da Ressurreição. O elemento firmas, no caso, corresponde à Adega Porto Brazos, à Azul e à VCG e empresas de receptivo. As infraestruturas referem o Aeroporto Sant'Ana, terminais de transporte municipais e terminal rodoviário intermunicipal. O elemento homens equivale aos agentes (os ciclistas e os moradores – que serão apresentados no 3º capítulo, junto com suas opiniões). O meio ecológico seria, em especial, o Parque Estadual de Vila Velha.

As concepções que envolvem o turismo são diversas. Algumas foram apresentadas anteriormente, como a de Beni (2008), que se refere ao turismo como uma atividade econômica, como característica social; para Acerenza (2002), o turismo é uma atividade complexa; Rodrigues (1999), por sua vez, relaciona o turismo como uma mercadoria, por entender que consome determinado espaço. As concepções desses autores levam a se compreender a atividade no município de Ponta Grossa e como a questão da mobilidade está atrelada ao turismo e aos lugares turísticos.

Souza (2013) também destaca que as atratividades dos destinos turísticos os tornam únicos, e que motivam o deslocamento de visitantes em conhecê-los. Também se deve destacar a importância dos destinos turísticos de Ponta Grossa, por isso o município deve manter a qualidade de suas atratividades. Em concordância com Gândara (2004), os destinos devem ser de qualidade para atender às necessidades de seus visitantes a fim de esses destinos se manterem competitivos no mercado do turismo. Então deve haver a participação dos agentes públicos, privados e da comunidade local, para que, juntos, pensem projetos com a finalidade de melhorar os serviços ofertados.

Desse modo, os projetos turísticos se tornam de importância, não só para a mobilidade, mas para a atividade turística em si, que contribui com ações a fim de beneficiar todos os agentes envolvidos no desenvolvimento da atividade.

2.2 GESTÃO DE PROJETOS TURÍSTICOS

A explicação de Santos (2007) a respeito dos fixos, ajuda-nos a revelar que não se trata somente de compreender a sua localização, mas sim compreender como estão contidos no espaço urbano e rural do município de Ponta Grossa. De acordo com Costa (2018), as políticas públicas e econômicas, como é o caso de projetos vinculados a atividade turística, são essenciais também para se entender o motivo real das instalações de certos fixos incluindo seus objetivos. Da mesma forma, se torna de relevância para se compreender a sua funcionalidade para a estrutura urbana, bem como rural em que a mobilidade do turismo se insere, através de seus equipamentos e infraestrutura de apoio.

Os projetos turísticos são necessários para a atividade turística, como também aqueles que são responsáveis pela melhoria da mobilidade. Desse modo, Ponta Grossa, apresenta projetos que possuem relação com mobilidade, visto que alguns deles se encontram em vigência e outros estagnados.

2.2.1 Projetos vigentes:

Os projetos que serão apresentados a seguir, visam contribuir com a atividade turística do município de Ponta Grossa. Pode-se mencionar, a Lei de Incentivo de Eventos que busca o aumento do fluxo turístico, através da realização de eventos. O projeto Conhecendo PG- que busca levar os residentes do município aos atrativos turísticos, o Observatório de Turismo- captar dados quantitativos para fins de planejamento do turismo e o projeto de Promoção Ponta Grossa Turística- objetiva divulgar os atrativos turísticos de Ponta Grossa, através de pacote multimídia.

Desse modo, evidencia-se a existência desses com a finalidade de compreender a mobilidade turística e a importância para a sociedade. Visto que a mobilidade é essencial para que haja a existência do turismo, cabe então destacar o papel das instituições como se refere Santos (1997) aos elementos do espaço geográfico, e Rodrigues (1999) através da sua aplicabilidade no turismo.

2.2.1.1 Lei nº 12.066/2014 – Lei de Incentivo ao Turismo.

A Lei nº 12.066/2014 – Lei de Incentivo ao Turismo, tem por finalidade o incentivo de atividades geradoras de fluxo turístico, mediante a realização de eventos. Assegura o desconto no IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) aqueles que incentivarem os eventos de fluxo turístico, pois a lei dá o direito de pessoas físicas, bem como jurídicas a oportunidade de patrocínio dos eventos aprovados pelo Conselho Municipal de Turismo (PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, 2018).

Para a mobilidade turística o projeto é uma oportunidade também para o aumento do fluxo turístico, e incentivo para o consumo dos atrativos turísticos, equipamentos, visto que Ponta Grossa possui potencial para o turismo. Também deve-se mencionar o projeto Conhecendo PG, sendo de caráter social, mas tem que por finalidade faz com os moradores do município conheçam os atrativos existentes.

2.2.1.2 Projeto Conhecendo PG

O Projeto Conhecendo PG é um projeto de extensão do Curso de Bacharelado em Turismo da Universidade Estadual de Ponta Grossa – DETUR/UEPG, em parceria com a Viação Campos Gerais – VCG e com a Fundação Municipal de Turismo – FUMTUR. O Curso de Turismo é a instituição responsável por ceder os acadêmicos para realização de mediação com os visitantes, contando-lhes a história dos atrativos e curiosidades afins, sendo essas informações repassadas ao longo do percurso até o atrativo principal em cada roteiro. Essa atuação de mediação contribui com a formação dos acadêmicos de Turismo. A Viação Campos Gerais fornece gratuitamente o transporte (ônibus – ver Figura 4), como também oferece brindes e atividades de descontração¹⁵ durante o retorno da visita. E, enfim, a Fundação Municipal de Turismo fica responsável pelos agendamentos dos grupos e das visitas até o local dos atrativos turísticos (SANTOS E SOUZA, 2014).

¹⁵ São realizadas perguntas a respeito dos atrativos visitados e quem acertar leva um brinde.

Figura 4 – Ônibus do Projeto Conhecendo PG



Fonte: A autora, 2017

Dessa forma, Santos e Souza (2014) comentam que o projeto começou a atuar em 2011. Com o passar dos anos, houve alteração nos roteiros, pois o atrativo Buraco do Padre, que fazia parte do roteiro natural foi excluído por ter estado fechado para manutenção e, quando efetivamente finalizaram as obras, passou-se a ser cobrada taxa de entrada, impossibilitando que o projeto realizasse as visitas sem custo.

Com relação a mobilidade turística, o veículo da VCG torna-se um meio de mobilidade, uma vez que conduz os moradores a contemplar os atrativos turísticos como por exemplo a Porto Brazos e o Mosteiro da Ressurreição.

O principal objetivo do projeto é levar os próprios moradores do município a contemplar os atrativos turísticos locais, com o intuito de integrá-los ao turismo. Os participantes do Projeto Conhecendo PG, se enquadram no conceito de turista-cidadão de Gastal e Moesch (2007), que menciona que o estranhamento ocorre a partir do momento em que os moradores descobrem o espaço do cotidiano e ao descobrir novas culturas, etnias, oportunidades de lazer, ou seja, utiliza esses espaços de maneira diferenciada do seu cotidiano. Assim, como os participantes do Conhecendo PG, pois apreciam novos espaços, paisagens ao conhecer os atrativos turísticos de sua própria cidade, além de consumirem esses espaços se assemelhando aos turistas convencionais.

Também deve-se destacar a relação que Gastal (2006) realiza com conceito de turista-cidadão ao conceito de fixos e fluxos de Santos (2006) no qual ela aponta que as pessoas residentes, assim como as usuárias das cidades são entendidas como fluxos e não como fixos. Assim como os participantes do projeto saem da suas atividades cotidianas, e ao adotarem a condição de turista-cidadão, a cidade então

em conjunto com seus fixos deixa de ser desconhecida, tornando esse território conhecido e familiar.

As visitas até os atrativos são realizadas duas vezes por semana, sendo que o roteiro de visita fica a critério das instituições interessadas. No ano de 2017 o procedimento foi modificado, pois as visitas foram fixadas em seis opções de roteiro (ver Quadro 4).

Quadro 4 - Roteiros do Projeto Conhecendo PG

Tipos de Roteiro	Opção 1	Opção 2	Opção 3	Opção 4	Opção 5	Opção 6
Religioso	Abadia da Ressurreição	Abadia da Ressurreição	—	—	—	—
	Casa do Divino	Paróquia São Sebastião	—	—	—	—
	Catedral	—	—	—	—	—
Industrial	Beaulieu do Brasil-Fábrica de Carpet	Heineken Cervejaria	—	—	—	—
Histórico-Cultural	Praça Marechal Floriano Peixoto	Museu Campos Gerais	Museu Campos Gerais	Reservatório Botuquara da SANEPAR	Praça Marechal Floriano Peixoto	Biblioteca Pública Municipal Bruno Enei
	Proex	Casa da Memória	Casa da Memória	Museu Campos Gerais	Proex	Casa da Memória
	Museu Campos Gerais	Biblioteca Pública Municipal Bruno Enei	Mansão Vila Hilda	Praça Marechal Floriano Peixoto	Casa da Memória	Mansão Vila Hilda
					Reservatório Botuquara da SANEPAR	
Natural	Adega Porto Brazos	—	—	—	—	—
Alternativo	Porto Brazos e mais algum atrativo histórico cultural	Abadia da Ressurreição e mais algum atrativo histórico cultural	—	—	—	—

Fonte: Dados da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. Organização da autora

Desse modo, desde o início o Projeto Conhecendo PG vem sofrendo mudanças em seus roteiros. Também se deve destacar que o projeto como um todo, desde o início em 2011 até 2017 vem obtendo êxito em suas ações, devido sempre haverem agendamentos.

Entretanto, não se pode deixar de mencionar que o projeto está com perspectiva de adição de novos atrativos nos respectivos roteiros no ano de 2018.

Para exemplo dessa perspectiva, a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (2018) aponta a inclusão, no roteiro religioso, do Oratório de São Paulo Apóstolo, templo católico da ordem dos Arautos do Evangelho, localizado no bairro de Uvaranas. Outras mudanças também ocorrerão, como prevê o presidente da FUMTUR, sr. Hampf (2018) como a inclusão do Parque Estadual de Vila Velha e também o aumento dos roteiros industriais, já que se segundo ele, Ponta Grossa apresenta este potencial devido à presença de muitas empresas no município.

A inserção de novas indústrias participantes do Projeto Conhecendo PG e também do Parque Estadual de Vila Velha só virão a enriquecer o turismo do município, levando até a comunidade a oportunidade de contemplar esses espaços anteriormente desconhecidos por parte dos moradores, e isso servirá de incentivo para que valorizem o município onde habitam.

O projeto Conhecendo PG serve como uma alternativa de mobilidade turística aos moradores que não possuem condições de se deslocar para esses lugares. Assemelha-se aos *city tours* mas com finalidade social, já que atende os grupos sociais provenientes de instituições carentes e de ensino. A importância desse tipo de turismo social para Ponta Grossa está no fato de que a comunidade passará a valorizar sua cidade, bem como seu entorno, além de também auxiliar na divulgação dos atrativos.

2.2.1.3 Observatório de Turismo

O Observatório de Turismo de Ponta Grossa, lançado em 23 de março de 2018, se constitui em uma ferramenta de gestão, planejamento e monitoramento do turismo, isso por apresentar dados referentes à ocupação hoteleira, ao índice de embarques e de desembarques de passageiros provenientes do aeroporto e da malha viária, além de dados sobre a arrecadação de impostos do setor. Conforme Turek (2017), a construção do observatório foi baseada em outros observatórios já existentes, como o observatório de turismo de Maringá e o de Foz do Iguaçu.

A coleta desses dados possibilita o município realizar estratégias de ação, seja buscando potencialidades para investimentos, seja identificando fraquezas do setor turístico para saná-las. É de se afirmar que o observatório gerencia informações de relevância do cenário turístico de Ponta Grossa. Assim, os dados numéricos que

fornece facilitam que a iniciativa privada e também entidades públicas invistam no turismo (NORONHA, 2018).

De acordo com Gimenes (2018 apud NORONHA, 2018), a criação do observatório em conjunto com o Fórum G11, a Lei de Incentivo ao Turismo e outras ações, aponta que o turismo está obtendo resultados esperados, sendo um dos poucos que apresentam olhar estratégico para o setor. Desse modo, o Observatório de Turismo de Ponta Grossa vem se tornando modelo para outros municípios que desejam também implantar esse tipo de ferramenta para gerir o turismo local.

Com isso, pode-se dizer que um observatório desse tipo é uma ferramenta importante para a análise da atividade turística municipal, pois, além da coleta de dados, suas informações podem oferecer confiabilidade para implantar medidas de melhoria, para que o trade turístico seja realizado de maneira eficaz.

A existência do projeto para o turismo é positiva, porém para o pesquisador os dados dispostos no site não transmite a realidade do turismo em sua essência, haja vista a inexistência de dados.

Na mesma data de lançamento do observatório, também foi lançado o “Manual de Identidade Visual da Fundação”, que visa promover e padronizar o uso de marcas turísticas do município, como a FUMTUR, COMTUR (Conselho Municipal de Turismo) e a Ponta Grossa Turística, por apoiadores de eventos parceiros. Dessa maneira, o uso do manual constitui também uma ferramenta de auxílio para que haja correto uso da marca.

2.2.1.4 Promoção Ponta Grossa Turística

A iniciativa do projeto “Ponta Grossa Turística 2026 – Pacto para um destino inteligente” faz parte do macro programa Masterplan 2026- “Paraná Turístico 2026- Pacto para um destino inteligente” pela Secretaria de Estado de Esporte e Turismo do Paraná através da Paraná Turismo.

Seguindo o macroprojeto, o projeto Ponta Grossa Turística tem por intuito promover a divulgação dos atrativos turísticos do município de Ponta Grossa através de pacote multimídia. Assim, em 14 de dezembro de 2016, a Fundação Municipal de Turismo lançou o aplicativo QR Code, que pertence à nova marca de divulgação do município, como aponta Schimidt (2018 apud KINA, 2018):

É nossa marca oficial do destino Ponta Grossa. Trabalhamos alinhados com o Master Plan 2026, organizado pela Paraná Turismo, em que buscamos promover o destino através das ferramentas digitais disponíveis. Usamos a tecnologia da Realidade Aumentada em materiais promocionais e, desde 2016, divulgamos, através de um QR Code, as informações turísticas, indicações de hotel, restaurantes, vídeos. Tudo isso em quatro idiomas, incluindo o inglês, o espanhol, o japonês e o coreano. Para 2018 vamos incluir o francês, o alemão e o mandarim.

Sheller e Urry (2004) comentam que os lugares turísticos estão cada vez mais aumentando, tal qual sites voltados para o consumo do turismo, que são planejados para atender o turista informando-o a respeito dos lugares. A partir da afirmação dos autores pode-se dizer que o aplicativo de turismo de Ponta Grossa “Ponta Grossa Turística” é um exemplo desse disso.

Portuguéz (2001) anteriormente informa a respeito da utilização de recursos virtuais para fins de lazer, a esse pensamento do autor pode ser relacionado ao QR Code Ponta Grossa Turística, que auxilia para que haja a promoção dos destinos turísticos como de Ponta Grossa, ou aqueles em que há potenciais turísticos. Sendo uma forma de viabilizar estratégias de marketing e inovação nas formas de recreação e de entretenimento.

O acesso ao aplicativo ocorre somente através do leitor de QR Code, por isso o usuário que não dispõe dessa ferramenta fica impossibilitado de utilizá-lo. Desse modo, para se obter acesso ao código de QR Code, há duas maneiras: a primeira é acessar a Fundação Municipal de Turismo, que a instituição cede o cartão com o código para acesso à ferramenta; a segunda maneira é o usuário digitar na ferramenta de busca de imagens da Internet: “Ponta Grossa Turística QR Code” (ver Figura 5).

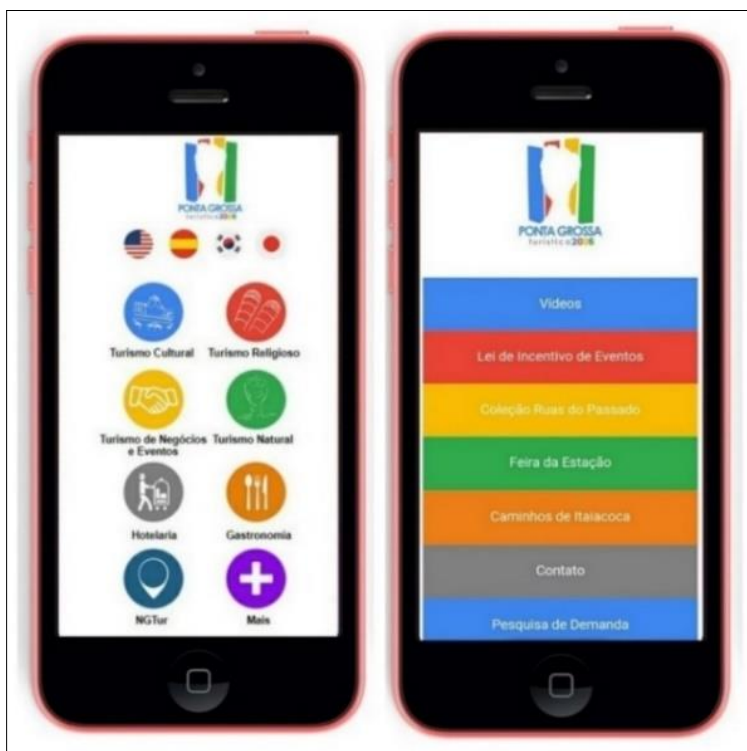
Figura 5 – QR Code



Fonte: Fundação Municipal de Turismo, 2017.

O aplicativo em si (Figura 6, lado esquerdo) tem a finalidade de divulgar Ponta Grossa enquanto destino turístico. A ferramenta fornece, informações em outras línguas a respeito do histórico dos atrativos turísticos na sua variedade: culturais, naturais, religiosos e turismo de negócio e eventos. Também informa no que se refere aos equipamentos turísticos de alimentação e hospedagem, contendo as opções disponíveis, também com os serviços de guias disponíveis.

Figura 6 – Aplicativo Ponta Grossa Turística



Fonte: Fundação Municipal de Turismo, 2017.

Na aba (+) (Figura 6 à direita) estão mencionados os projetos que a instituição desenvolveu, sendo primeiramente o vídeo promocional do município, a Lei de Incentivo aos Eventos, os projetos desenvolvidos pela instituição, como “Coleção Ruas do Passado” e também o “Caminhos de Itaiacoca”, bem como ainda a “Feira da Estação” e a “Pesquisa de Demanda” para verificar a opinião dos visitantes em relação aos atrativos e também com relação aos equipamentos de hospedagem e infraestrutura utilizados.

A ideia do aplicativo é boa, porém para a mobilidade poderia ser mais utilitário conter mapas e distâncias dos principais terminais até os atrativos, além de fotos dos lugares seriam uma forma de auxiliar na mobilidade do turismo.

2.2.1.5 Outros recursos virtuais

Outra forma de aplicativo e que poderá auxiliar na mobilidade turística é o aplicativo Moovit, pois, o aplicativo oferece os horários, bem como as linhas de transporte coletivo disponíveis no momento. O aplicativo é utilizado no Brasil e também por vários países do mundo, como a França, Alemanha, Arábia Saudita, Equador, Costa Rica, entre outros.

O usuário desse aplicativo, tem como visualizar o tempo que será gasto no deslocamento para determinados lugares. Usado no deslocamento principalmente dos residentes do município, o aplicativo também pode auxiliar no deslocamento do turista que desconhece o espaço visitado, principalmente por aqueles que não sabem quais linhas de transporte coletivo optar para se chegar aos atrativos turísticos.

Aqueles atrativos mencionados nesse estudo, e que possuem conexão com o transporte coletivo público da VCG, o aplicativo se torna viável, contudo transmite informações errôneas para explicar por exemplo a localização da Porto Brazos, como será discutido adiante.

Esses aplicativos que de certa forma, auxiliam na mobilidade turística, trazem consigo, várias informações a respeito das linhas de transporte coletivo existentes. Por isso, embora haja aspectos negativos no que se refere ao espaço virtual, há que se frisar que é uma ferramenta que auxilia para que a atividade turística se torne efetiva e o turista tenha facilidade de encontrar certos lugares.

Conforme Portuguéz (2001) a utilização dos recursos tecnológicos para fins de lazer, como a existência dos aplicativos mencionados anteriormente, começaram a serem úteis para a mobilidade do turismo. De certa maneira, então, cabe citar que existem também outras ferramentais virtuais que auxiliam no turismo, como é o caso dos sites e de redes sociais como o TripAdvisor, Facebook, Foursquare, que trazem informações e experiências de turistas que já visitaram/ entraram em contato com atrativos, equipamentos e serviços turísticos.

Esses tipos de ambientes virtuais auxiliam na mobilidade turística de Ponta Grossa, porém deve-se acrescentar a existência de outros projetos que também contribuiriam com o turismo, mas que permanecem estagnados por alguma razão. Porém, se houvessem a retomada auxiliaria para que houvessem melhorias para a mobilidade do município.

2.2.2 Projetos parados

Os projetos “Caminhos de Itaiacoca”, “Coleção Ruas do Passado” e “Cicloturismo” são projetos que são relevantes para a mobilidade do turismo, contudo se encontram estagnados por algum motivo¹⁶. Entretanto, cabe mencioná-los nesse estudo a fim de se obter conhecimento a respeito da existência desses projetos, mesmo que não tenham tido grandes efeitos na mobilidade.

2.2.2.1 Caminhos de Itaiacoca

O Distrito de Itaiacoca, localizado no espaço rural do município de Ponta Grossa, dispõe de várias comunidades, mas a maioria sem uma identidade diferenciada. Devido à necessidade dessa identificação, principalmente por apresentarem potenciais atrativos para a prática turística, como o ecoturismo, o turismo rural e o turismo de aventura, e também pelo Parque Nacional dos Campos Gerais, que constitui parte do território do distrito, buscou-se alternativas de inserir, numa fase inicial, placas de sinalização, a fim de identificar os vilarejos.

Segundo Turek (2017), a sinalização em Itaiacoca teve início na última gestão, inserindo novas placas de orientação. Itaiacoca é extensa e pode-se estimar que as pessoas conhecem apenas 10% desse espaço geográfico e os atrativos que comportam em seu interior. Então, enquanto houver mais formas para orientar a população vai estar facilitando a mobilidade para esses lugares.

Nesse aspecto, pode-se dizer que Itaiacoca apresentava uma deficiência no que se refere à sinalização das localidades. Isso acaba dificultando a visita aos atrativos turísticos que se encontram inseridas no distrito. Cabe insistir no conceito de que a sinalização constitui fator essencial para que haja a mobilidade, possibilitando o deslocamento entre diferentes espaços, seja para diversos fins, inclusive turismo.

O projeto “Caminhos de Itaiacoca” objetiva a sinalização dos vilarejos que compõem o distrito de Itaiacoca, assim facilitando a identificação das localidades existentes. Segundo Teixeira (2016a), esse projeto foi desenvolvido em parceria com a CCR Rodonorte, que buscou a incorporação de placas (Figura 7) cujas medidas são 1,20 m x 1,20 m, seguindo as normas do Regulamento Internacional de Sinalização Turística. Ao todo foram 23 placas, sendo destacadas as principais localidades de

¹⁶ Não cabe aqui entrar em detalhes a respeito desses motivos, pois o foco do trabalho é a mobilidade.

Itaiacoca. As placas foram realizadas de forma simples, visando uma maior praticidade de produção, bem como facilidade de visualização e identificação.

Figura 7 – Placas de sinalização turística “Caminhos de Itaiacoca”



Fonte: Fundação Municipal de Turismo, 2017.

A elaboração do projeto teve a participação de autoridades e de empreendedores do Turismo Rural, sendo parceiros essenciais para o processo de desenvolvimento do projeto. Visava-se a integração desses empreendedores para elencar, assim como indicar, as localidades que deveriam ser sinalizadas pelos produtos turísticos disponíveis. A implantação do projeto seria realizada no primeiro semestre de 2016, sendo iniciado no distrito de Itaiacoca e, posteriormente, no distrito de Guaragi (TEIXEIRA, 2016a).

Outro projeto de sinalização que se deve mencionar, mas no espaço urbano de Ponta Grossa, é a Coleção Ruas do Passado. O objetivo identificar as ruas com importância histórica.

2.2.2.2 Coleção Ruas do Passado

Assim como o projeto anterior, o projeto Coleção Ruas do Passado visa implantar a sinalização, contemplando o aspecto histórico das ruas de Ponta Grossa, uma vez que auxilia para que visitantes e até mesmo moradores conheçam a história que essas ruas carregam consigo.

Conforme Teixeira (2016b), a Coleção Ruas do Passado é composta por conjuntos de placas que serão colocadas em algumas ruas da cidade, cada placa relatando a sua história com as denominações que já teve. A motivação para a realização de tal projeto se deu devido à importância da história que permeia algumas ruas de Ponta Grossa. Cabe mencionar que, em 23 de fevereiro de 1897, na gestão do prefeito Ernesto Guimarães Villela, teve início um processo de alteração de diversos nomes de ruas e de logradouros por motivos políticos, em específico substituindo aqueles que homenageavam personagens da monarquia.

Ainda em conformidade com o projeto, as placas terão aspecto transparente, para que não causem interferências nos imóveis onde serão inseridas, e nelas constará o nome antiga da rua, foto, histórico e demais informações sobre a troca de nome/s. O projeto também contempla a presença do QR Code, cujo código poderá ser escaneado para acessar mais materiais sobre a coleção, viabilizando mais informações além das que constam na placa. Dessa forma, o projeto contempla as seguintes ruas (FUMTUR, 2018a):

- **Rua do Imperador** (atual Rua XV de Novembro) – Esse antigo nome é referência a Dom Pedro II, que visitou Ponta Grossa em maio de 1880, sendo essa visita considerada um marco, já que permitiu que a estrada de ferro também contemplasse Ponta Grossa.
- **Rua Humaytá** (atual Rua 7 de Setembro) – Seu antigo nome é relacionado à antiga fortaleza perto do Rio Paraguai, que foi campo de combate entre os exércitos brasileiro e paraguaio na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870).
- **Rua da Imperatriz** (atual Rua Marechal Deodoro) – Essa rua tinha seu nome em homenagem à imperatriz Teresa Cristina de Bourbon, esposa de Dom Pedro II, que visitou Ponta Grossa com seu marido em 1880.
- **Antigo Largo da Matriz** (atual Praça Marechal Floriano Peixoto) – Teve esse nome em razão de a sua história estar relacionada à construção de uma capelinha para a imagem de Sant'Ana, sendo que o primeiro vigário foi o Pe. José Pereira

Fonseca, em 1825, após se passarem várias décadas, em torno de 1883, a pequena igreja foi ampliada e, em 10 de maio de 1926, com a criação da Diocese, a igreja passou a ser considerada como Catedral.

- **Largo São João** (atual Praça Barão do Guaraúna) – Seu nome corresponde a construção da capela São João na segunda década do século XIX.

- **Largo do Rosário** (atual Praça Barão do Rio Branco) – Também conhecido por “Ponto Azul”, seu nome está ligado à construção da Capela do Rosário.

Com isso, o projeto Coleção Ruas do Passado não somente passaria a estimular e a informar os visitantes, como também os próprios moradores de Ponta Grossa quanto à existência de uma história e de uma memória que contempla as ruas do espaço urbano pontagrossense. Sendo mais um projeto que poderia auxiliar o turista quanto a localização desses patrimônios, sendo mais um quesito da mobilidade turística devido a existência dessas placas, contudo também não obteve continuidade.

E, por fim, outra ação do poder público com relação a integrar a sociedade pontagrossense ao turismo, como também visitantes, é mediante o cicloturismo. Além de se tornar uma maneira de estimular o uso da bicicleta enquanto transporte, também é um meio que auxilia na circulação de pessoas para que possam conhecer os atrativos que o município apresenta.

2.2.2.3 Cicloturismo

A parceria da Fundação Municipal de Turismo – FUMTUR com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN visa desenvolver o projeto voltado para incentivar a prática do cicloturismo no município. Nesse aspecto, Martins (2017a) afirma: “Há existência de projetos e agora se criou uma parceria entre o turismo e o IPLAN para desenvolvimento destes e estamos participando de um convênio para fazer uma ciclovía. Já enviamos o projeto e estamos esperando uma resposta”, comenta a diretora de Projetos e Planejamento Urbano do IPLAN.

O projeto referente à construção de ciclovias foi entregue ao prefeito Marcelo Rangel em 27 de novembro de 2017. O objetivo principal é ligar o bairro de Uvaranas com o distrito de Itaiacoca. Essa ciclovía terá, aproximadamente, 14 quilômetros, sendo que o investimento para a obra chega a quase R\$ 3,2 milhões. A pista terá início na rotatória que se encontra em frente ao Campus de Uvaranas, da Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG, seguindo em direção à rodovia até

o vilarejo do Passo do Pupo e início da via que segue para o Biscoia. A escolha desse traçado se deve ao fato de já ser usual para ciclistas de Ponta Grossa, sendo também umas das rotas que integram o Cicloturismo, porém a atual ausência de iluminação e de estrutura, além de acostamentos inadequados, torna a via perigosa para os praticantes da atividade (SARTORI, 2017b).

Quanto a isso, o atual presidente da Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa Sr. Hampf (2018) comenta que haverá a inserção de ciclo faixas, novos investimentos nesse segmento principalmente para o desenvolvimento do Cicloturismo Urbano e o Cicloturismo Rural.

Através da perspectiva de melhoria com a implantação das ciclovias, os atrativos de Ponta Grossa, principalmente os que se encontram no espaço rural, poderão ser contemplados pelos praticantes do cicloturismo. Porém, as ciclovias são apenas um elemento que compõem o cicloturismo, pois a implantação dessa atividade exige muito mais, como exemplo deve-se mencionar a infraestrutura cicloviária, divulgação dos atrativos, acesso, segurança e sinalização. A par disso, a atividade também se torna uma forma de estimular o uso da bicicleta como transporte e também promove a circulação de pessoas, já que se poderá ter mobilidade, sendo a mobilidade turística e a mobilidade rural e urbana contempladas nesse processo.

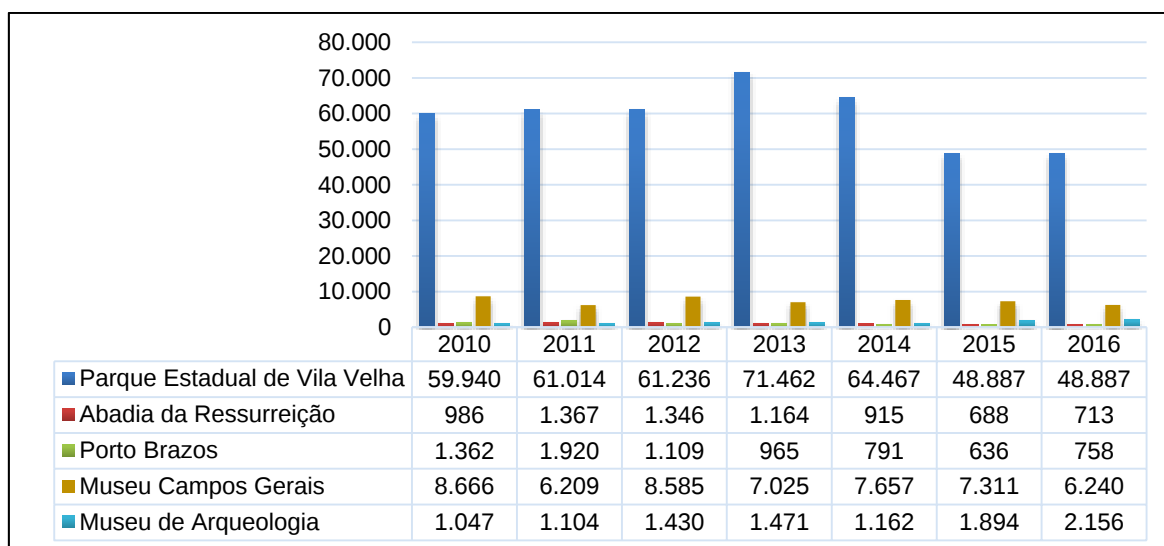
Assim, pode-se dizer que os projetos de Ponta Grossa são fundamentais para que haja a melhoria da mobilidade turística no município, seja para oferecer melhores condições aos visitantes para os atrativos turísticos existentes, seja para abrir e incluir novas opções. Os lugares que já funcionam com turismo e os outros com potencial, todos são lugares com paisagens diferenciadas e únicas, por isso necessitam de uma infraestrutura que possua qualidade na mobilidade e no atendimento, o que exige a união de todos os agentes sociais.

2.3 ANÁLISE DOS ATRATIVOS TURÍSTICOS A PARTIR DO MÉTODO GEOGRÁFICO: FORMA, FUNÇÃO, PROCESSO E ESTRUTURA.

Como turismo tem sua relação intrínseca com o lugar, devido as suas características físicas, históricas-culturais, de identificação, bem como a localização geográfica, pode-se mencionar os atrativos turísticos de Ponta Grossa. Pois, como mesmo Fratucci (2000) nos revela que a atratividade de um lugar turístico deve-se as suas características, ou seja, aos seus recursos naturais, culturais e religiosos.

Os diferentes tipos de lugares turísticos, como descreve Cavaco (2013), são materializados e tornam-se turísticos quando ocorre a visita turística, que proporciona o encontro de sujeito com outros sujeitos, de turistas com outros turistas, da mesma forma, como os atrativos turísticos de Ponta Grossa. No Gráfico 1, percebe-se que existe a circulação de pessoas proveniente desses lugares, sendo que o atrativo mais visitado entre os cinco elencados neste estudo é o Parque Estadual de Vila Velha e, por segundo, o Museu Campos Gerais, pois o primeiro, além de expressar uma força natural, possui uma infraestrutura turística, bem como a divulgação se torna mais expressiva em relação aos demais. Já o museu Campos Gerais, tem seu acesso mais fácil, uma vez que se localiza no centro de Ponta Grossa.

Gráfico 1 - Quantidade de visitantes dos atrativos de Ponta Grossa 2010 a 2016



Fonte: Dados retirados do livro de visitação dos atrativos e do site do IAP, organizados pela autora.

Quanto aos atrativos turísticos de Ponta Grossa, cabe destacar a personalidade de cada um como destaca Yazigi (2001) anteriormente, em outras palavras as paisagens que são compostas por elementos naturais que as tornam únicas. A paisagem com perspectiva de lugar que Araújo(2003) se refere anteriormente, diz que a paisagem pode ser apropriada pela atividade turística, transformando-as em atrativos, devido as suas potencialidades que apresentam como é o caso dos atrativos discutidos, pois todos possuem características que tornam essas paisagens diferentes, no caso do atrativo do Parque Estadual de Vila Velha, suas formações rochosas, a Adega Porto Brazos suas plantações de amora e lavanda além da

arquitetura, assim como a Abadia da Ressurreição, bem como os museus de Arqueologia e Campos Gerais.

Neste caso, as paisagens dos atrativos mencionados também possuem um dinamismo, pois se transformaram de acordo com o capital, tal qual para atender as necessidades do turismo, esses lugares se tornam propícios para a implantação da atividade turística, como comenta Costa (2013). Com isso, há a existência de uma turistificação desses lugares, ocasionando o processo, transformando-os em atrativos e alterando suas antigas funções, ou melhor ocorre uma refuncionalização dos lugares mesmo que suas formas permaneçam as mesmas. A estrutura seria composta pela infraestrutura interior do atrativo que permite que o local consiga desempenhar suas funções turísticas, bem como exterior possibilita que haja o deslocamento dos turistas até esses lugares conectando uns aos outros, bem como os sujeitos aos lugares, é essencial para que ocorra a mobilidade turística.

A partir do método geográfico de Santos(1997), também discutido por autores como Rodrigues(1999) e Albach (2010) pode relacioná-lo ao turismo. Como fonte de análise do espaço turístico em si, isto é, relacionando-os aos atrativos turísticos de Ponta Grossa, cuja escolha se deu também por meio desse método já anunciado no capítulo anterior.

2.3.1 Porto Brazos

A Porto Brazos¹⁷, cujas coordenadas geográficas são 25°09'10.9 "S 49° 59' 05.2 W", localiza-se no distrito de Itaiacoca, pertencente ao município de Ponta Grossa/PR. O acesso ao atrativo ocorre pela Avenida General Carlos Cavalcanti, seguindo pelo prolongamento da via e, após, pela Rodovia do Talco (PR 513) até o Km 14. A partir do *Campus* Uvaranas da Universidade Estadual de Ponta Grossa, percorrem-se mais 16 quilômetros e se vira à direita, entrando em uma estrada não pavimentada, mesmo caminho para o atrativo natural denominado Buraco do Padre.

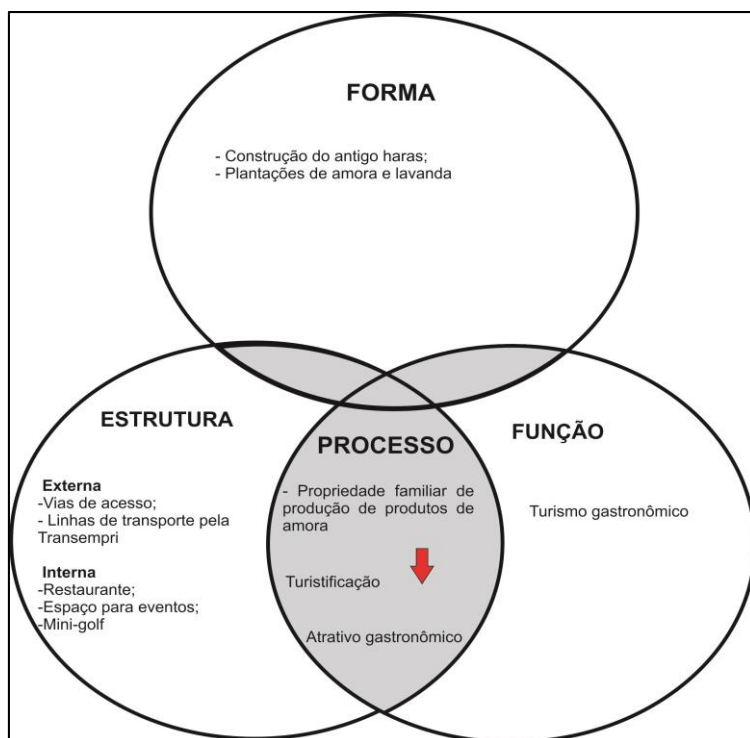
A trajetória histórica do estabelecimento teve início com a chegada de imigrantes belgas, que trouxeram a tradição da produção de bebidas com frutos de amoreiras silvestres que cresciam nos bosques da Europa em época do inverno. Ao que se sabe, o consumo dessas bebidas ocorria para se esquentar nos dias muito

¹⁷ O nome do atrativo, é devido a produção da amora tipo *brazos*

frios desse inverno europeu. Sendo assim, em 2005 uma dessas famílias imigrantes deu continuidade a esse tipo de atividade aqui no Brasil, em Ponta Grossa, passando a cultivar amoreiras e a produzir e comercializar vários tipos de bebidas a partir de amoras: cerveja, licor, geleia, fermentados, cachaça, entre outros (PORTO BRAZOS, 2018).

Na Figura 8, a **forma** do local discutida por Rodrigues (1999) anteriormente pode ser caracterizada pela paisagem exterior da adega que é marcada pela estrutura de um antigo haras (Figura 9), sendo que a construção foi mantida e passou a abrigar as instalações da loja de produtos de amora. No interior do local se pode visualizar um ambiente constituído por móveis rústicos, onde estão dispostos os produtos oriundos da amora (Figura 10). Na paisagem exterior da propriedade se destaca a plantação de amoras, mas não só, pois também há o cultivo de lavandas, vegetal também conhecido pelo nome de alfazema. Esses cultivos estão inseridos em um espaço rural onde a natureza passa a fazer parte do cenário desse estabelecimento, até porque podem ser encontrados animais silvestres¹⁸, como esquilos, coelhos e lebres assim como, diversas espécies de pássaros.

Figura 8 - Análise do atrativo Porto Brazos a partir do método geográfico de Santos (1997)



Fonte: Adaptado de Rodrigues (1999) e Albach (2010)

¹⁸ Informações que estão contidas no site do estabelecimento

Figura 9 – Exterior da Adega Porto Brazos



Fonte: A autora

A Porto Brazos era uma propriedade rural familiar com a denominação de Adega Porto Brazos e atrativo turístico gastronômico em razão de se tornar um local de comercialização dos produtos de amora e de pratos típicos ali oferecidos, caracterizando a **função**.

Figura 10 – Interior da Adega Porto Brazos



Fonte: A autora

A **estrutura** interna do atrativo é formada pela instalação do Restaurante Gourmet, que serve, em fins de semana e mediante agendamento, Buffet de Paella, prato típico espanhol, que ali, de "paella" de frutos do mar passou a ser "paella de

carne de porco" e "paella de carne de frango", além de apresentar também opções de outros pratos salgados e de sobremesas doces.

Além da culinária, o local oferece um espaço para locação de eventos, local que comporta até 350 pessoas, com cozinha industrial, churrasqueira, lareira e uma área externa com jardim. Outra atratividade a ser mencionada é com relação ao espaço de minigolfe, que se encontra em meio às plantações de amora e de lavanda (Figura 11), constituído por 18 buracos, em uma área de 10.000 m², sendo os equipamentos — tacos, bolas e folhas de pontuação — ofertados pela Adega. O jogo possui a duração de 2 horas, sendo indicado para jovens, adultos e idosos.

Figura 11 – Campo de Minigolfe



Fonte: A autora

A estrutura externa é marcada pelos acessos e os tipos de transporte que podem ser utilizados para se chegar até o local, pelo aplicativo moovit por exemplo, a localização não é a correta (vide- 2.4.1- Acessos pelo transporte coletivo municipal- Quadro 7). Mas também deve-se comentar que existe uma segunda opção, pelo transporte da Transempri (empresa de ônibus), sendo a única linha de transporte coletivo que realiza o percurso do distrito sede para o distrito de Itaiacoca, Quadro 5. Essa linha ainda leva a pessoa somente até avenida principal, para se chegar até o

atrativo é necessário andar alguns metros, sendo a mesma via para se chegar até o atrativo Buraco do Padre, o local conta também com sinalização, porém no espaço urbano não há placas que indiquem a existência do atrativo.

Quadro 5 - Acesso para a Adega Porto Brazos

Linha Povoado de Antunes X Ponta Grossa			
Saída de Itaiacoca- segunda a sexta		Saída de Ponta Grossa-- segunda a sexta	
Itinerário	Horário	Itinerário	Horário
Povoado de Antunes	7h30	Praça Barão do Rio Branco	15h45
Povoado de Biscaia	7h45	Antigo Big	15h48
Povoado de Passo do Pupo	08h15	Chafariz	15h50
Jardim Paraíso	8h25	Posto BV	15h55
Terminal Uvaranas	8h30	Terminal de Uvaranas	16h02
Chafariz	8h40	Povoado de Passo do Pupo	16h15
Antigo Big	8h45	Povoado de Biscaia	15h45
Praça Barão do Rio Branco	8h50	Povoado de Antunes	17h00
Saída de Itaiacoca-Domingos e feriados		Saída de Ponta Grossa-Domingos e feriados	
Abapã	16h10	Ponto Azul	8h00
Povoado de Antunes	16h30	Chafariz	8h10
Linha Povoado de Mato Queimado X Ponta Grossa			
Saída de Itaiacoca- segunda a sábado		Saída de Ponta Grossa-- segunda a sábado	
Itinerário	Horário	Itinerário	Horário
Mato Queimado	7h00	Praça Barão do Rio Branco	15h30
Ponte	7h15	Antigo Big	15h40
		Chafariz	15h45

Fonte: Transempri,2018

Deve-se destacar que para o turista que deseja visitar o atrativo Adega Porto Brazos não se torna viável utilizar as duas linhas que fazem o percurso para Itaiacoca, pois ambas as linhas somente saem do distrito de Itaiacoca no período da manhã com retorno no período da tarde. No caso, se o turista vem de Ponta Grossa, ele somente terá transporte no dia seguinte, pois este não retorna para Ponta Grossa no mesmo dia, impossibilitando a mobilidade de visitantes para os atrativos turísticos existentes, pois o turista que necessita utilizar o transporte público, ficará impossibilitado de conhecer esses atrativos.

O **processo** pode ser caracterizado com a agregação de outra função, sendo assim, o local se destinava a produção de produtos derivado da amora, com a turistificação do lugar, então passou-se a ser reconhecido como atrativo gastronômico, agregando outras infraestruturas para receber o turista, bem como uma nova função.

Outra opção de atrativo que se localiza também no espaço rural, entretanto em outra localidade é a Abadia da Ressurreição que também torna-se uma opção de visitação, mas de cunho religioso.

2.3.2 Abadia da Ressurreição

O Mosteiro da Ressurreição (Figura 12) é um atrativo turístico religioso. Pertence à Ordem de São Bento, mantido, portanto, por monges beneditinos e tem por finalidade a busca pelo retiro espiritual, isto é, servir a Deus e também à Igreja. As edificações desse mosteiro se localizam em espaço rural, precisamente na Colônia Eurídice, cujo acesso se dá pela Avenida Souza Naves no Km 9 e, após, pela Rua Frei Tiago Luchese (FUMTUR, 2018b).

Figura 12- Abadia da Ressurreição – Fachada da Edificação



Fonte: A autora, 2018

Na história do mosteiro consta que a sua fundação deveria ter ocorrido mais ao sul do país, onde essa vida monástica fosse desconhecida. Essa destinação foi, porém, alterada devido ao comprometimento de Dom Geraldo Pellanda, então bispo de Ponta Grossa, que conseguiu a destinação para a sua diocese. O mosteiro foi construído no santuário mariano Vila Velha, localizado ao lado do atrativo Parque Estadual de Vila Velha, em um terreno cedido pelo Estado do Paraná em comodato à Cúria Diocesana (PENTEADO, 2018).

Ainda conforme Penteado (2018), em 1981 nove monges (sendo um professor e sacerdote, quatro noviços temporários, quatro noviços e um postulante) da abadia, sobre a direção de um abade, vieram de São Paulo para Ponta Grossa e se instalaram em Vila Velha em 1981. Sendo assim, a comunidade monástica se estabeleceu no

local entre 1981 a 1985, contudo em situação precária, tendo sido mantida mediante doação de alimentos. O santuário da igreja foi ampliado a partir da construção do mosteiro, realizado mediante doações de variadas madeiras. Máquinas para confecção de velas artesanais e a abertura de uma loja para a venda foram cedidas por D. Joaquim Zamith, abade do Mosteiro de São Paulo.

Em 1983, com verba doada pela Instituição Europeia, verba essa somada a uma contribuição das Irmãs Missionárias Servas do Espírito Santo, foram comprados sete alqueires de terras, sendo que esse local ficava afastado cerca de doze quilômetros da cidade. E somente em 1984 iniciou-se a construção do atual mosteiro, havendo a divisão da comunidade, uma vez que metade permaneceu em Vila Velha e a outra metade se direcionou para o novo terreno a fim de acompanhar as obras, porém voltaram a se reunir em 1985 com o final da obra e mudança para onde está atualmente localizado o mosteiro (SCHACTAE, 2003).

De acordo com Arruda (2007), a partir de sua construção em 1983 sob a orientação dos arquitetos Danilo Franco e Ubiratan Silva, o mosteiro passou por várias transformações arquitetônicas, passando por ampliação de suas alas, como, por exemplo, a capela e a construção de muros e portões em 1993, que mostra que a comunidade ansiava por segurança e privacidade.

Situada numa zona de variação climática acentuada, a construção é, de modo geral, fria e úmida. Isso se deve ao modo como foi implantada, acompanhando a declividade natural do terreno e ao tipo de revestimento utilizado nos pisos – pedra – colocada diretamente sobre o solo, sem um espaço intermediário (porão). Isso intensifica a sensação de umidade nos espaços internos, principalmente em salas próximas aos desníveis do terreno (arrimos) e locais pouco ensolarados (ARRUDA, 2007, p. 139).

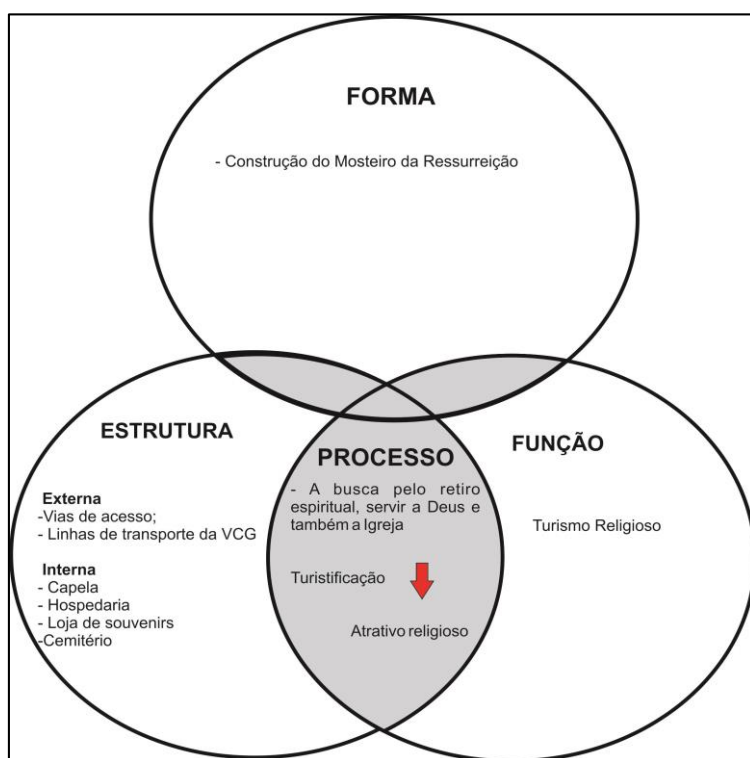
Com relação à comunidade do Mosteiro da Ressurreição, de Ponta Grossa, deve-se mencionar que obteve destaque nacionalmente em 1994, isso devido à gravação de CDs e um videoclipe de composições musicais cantadas pelos monges no gênero de canto gregoriano, também conhecido como cantochão.

O mosteiro de Ponta Grossa ficou conhecido nacionalmente em 1994 com o lançamento, pela gravadora Sony, dos CDs “Magnificat I”, “Magnificat II” e “Lux Mundi”. Os monges gravaram um videoclipe e participaram de especiais produzidos pelas redes televisivas Globo e Cultura 10. Essa não foi, porém, a primeira incursão dos monges na área de lançamentos musicais: eles haviam lançado dois CDs pela Paulinas, em 1992 e 1993, sem a mesma penetração na mídia. O repertório de todos os CDs foi composto por peças clássicas do Canto Gregoriano, em latim, e por composições dos próprios monges do mosteiro da Ressurreição, com adaptação da melodia gregoriana às letras (SCHACTAE, 2003, p. 111).

Sendo assim, somente em 21 de abril de 1997 o mosteiro foi elevado à categoria de abadia e, em setembro do mesmo ano, o monge D. André Martins – no cargo de Prior Conventual, recebeu a benção abacial de primeiro abade.

A construção do mosteiro no espaço rural do município se deve à **função** (Figura 13), a que se destinava, a de retiro, ou seja, a busca pelo silêncio e também pelo recolhimento apropriado à vida monástica. Isso fez com que a construção fosse realizada longe do espaço urbano. Posteriormente, no entanto, com a ampliação do espaço urbano de Ponta Grossa, o perímetro urbano está cada vez mais próximo do mosteiro. Por isso, foi tomada a decisão da aquisição de um terreno maior no distrito de Itaiacoca, com expectativa de um projeto para a construção de um novo mosteiro e, por consequência, a mudança da comunidade para a localidade (PENTEADO, 2018).

Figura 13- Análise do atrativo Abadia da Ressurreição a partir do método geográfico de Santos (1997)



Fonte: Adaptado de Rodrigues (1999) e Albach (2010)

No que se refere à atividade turística, o fato de o mosteiro estar retirado da cidade instiga os visitantes para contemplá-lo, já que esse fator permite que se possa aproveitar a visita de maneira diferenciada. Pois o local oferece também a

possibilidade de retiro espiritual, com oração e silêncio, isso em meio a uma paisagem natural e a uma arquitetura religiosa original.

A paisagem do mosteiro, ou ainda suas **formas** com as características mencionadas, transfere aos visitantes a possibilidade de inserção no atrativo com um sentimento de pertencimento aquele local, isso agregado à possibilidade (rara) de também vivenciar a rotina dos monges, que realizam as suas orações setes vezes por dia. A rotina dos monges mostra sua habitualidade com relação à religião e também ao trabalho.

Também não se pode deixar de mencionar a sua **estrutura** externa composta pelas vias de acesso e pelas linhas da VCG (vide- 2.4.1- Acessos pelo transporte coletivo municipal- Quadro 8), já a estrutura interna é composta capela, cemitério, hospedaria e lojas de souvenirs. A hospedaria está inserida no interior do monastério, visto que a hospedagem é oferecida mediante agendamento e também o pagamento de taxa, que não possui um valor fixo. A hospedaria, nesse caso, não é um hotel/pousada, já que ela funciona com as normas estabelecidas pelo mosteiro. Os retiros podem ser realizados por até seis dias, de segunda-feira a domingo, conforme a disponibilidade de vagas e agendamento.

Outra questão a ser comentada é com relação à Loja de Artesanatos (Figura 14), que comercializa bolachas, velas e pães artesanais e também produtos litúrgicos, como camisetas, chaveiros, CDs, entre outros objetos. A aquisição desses produtos se constitui, simbolicamente, uma forma de levar uma parte do local consigo, de modo que, a esses objetos serem levados para casa e aí expostos, constituem motivo de lembrança da viagem turística realizada. Os alimentos comercializados são comercializados pelos próprios monges, constituindo uma fonte de renda para o mosteiro. Ao serem esses alimentos consumidos pelos visitantes, isso permite aos consumidores que tenham contato a mais com essa cultura monástica e também com o saber fazer preservado nesse tipo de instituição.

Figura 14 – Abadia da Ressureição – Loja de Artesanatos



Fonte: A autora, 2017

O Mosteiro da Ressureição se torna um atrativo turístico religioso, caracterizando sua **função** turística, principalmente por receber, em suas instalações, visitantes de diversas localizações geográficas, isso à medida que recebe grupos de excursionistas como também grupos oriundos de outras cidades e países.

Com relação ao **processo**, deve-se acrescentar que embora ainda o museu possua a função que seria a busca pelo silêncio e recolhimento dos monges. Houve-se a turistificação do lugar que também agregou-se a função de turismo religioso. Outro atrativo que deve ser mencionado, é o Museu Campos Gerais que também passa a ser analisado sobre a perspectiva do método geográfico discutido por Santos (1997).

2.3.3 Museu Campos Gerais

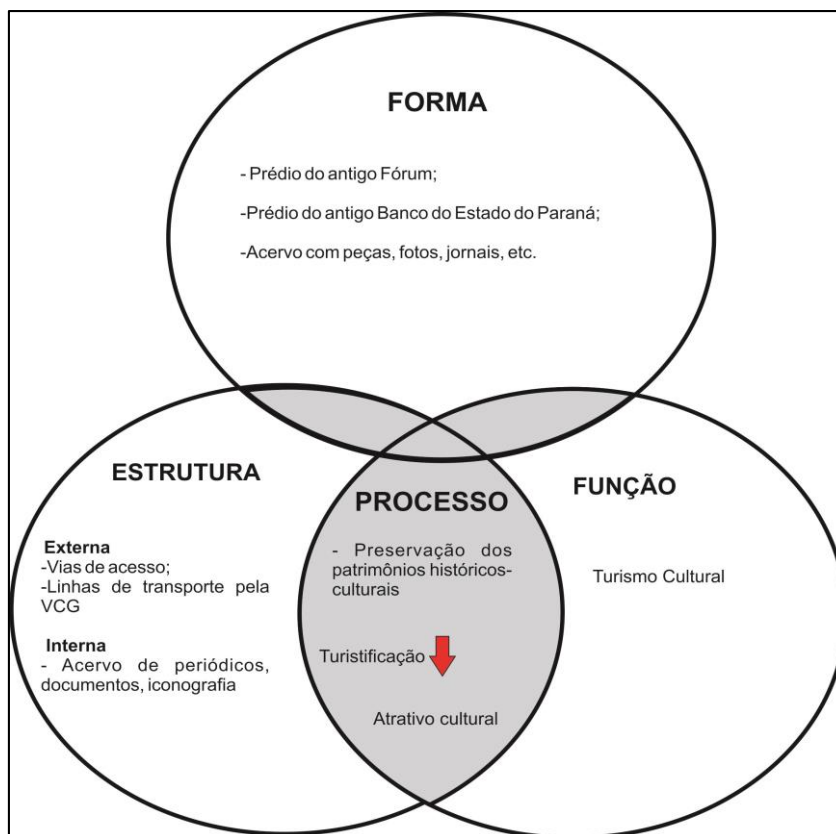
O Museu Campos Gerais, sob o ponto de vista da gestão, pertence à Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG. O acervo surgiu mediante a iniciativa da sociedade civil pontagrossense por meio de práticas intelectuais de escritores, jornalistas, historiadores e professores. Formado em 1940, o Centro Cultural Euclides da Cunha objetivava a união de bens culturais com a finalidade de

preservação do patrimônio histórico dos Campos Gerais (MUSEU CAMPOS GERAIS, 2018).

Devido à necessidade de condições de preservação do acervo existente, a responsabilidade ficou a cargo da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ponta Grossa. Após a transformação da Faculdade em Universidade, com a sigla UEPG, o acervo ficou então aos cuidados do Departamento de História dessa instituição (JOHANSEN; SOUZA, 2011).

Ao se analisar a história do museu, consegue aplicar o **processo** (Figura 15)- método de Santos (2007), que ocorreu a partir do momento que houve a turistificação do lugar além de um local que buscava somente a preservação dos patrimônios para museu com recebimento de visitantes de diversos destinos. Neste caso, o museu não deixou de preservar os patrimônios, isto é, não deixou de desempenhar sua **função** antiga, apenas deu um novo uso para o lugar através das visitas agregando então, o turismo social, já que não objetiva o lucro e sim, a disseminação da cultura dos Campos Gerais de maneira educacional.

Figura 15 - Análise do atrativo Museu Campos Gerais a partir do método geográfico de Santos (1997)



Fonte: Adaptado de Rodrigues (1999) e Albach (2010)

A estrutura pode ser entendida como a **estrutura** interna, dividida em acervo, de periódicos, documentos e iconografia, como também em **estrutura** externa, pode-se mencionar infraestrutura de apoio ao turismo que contempla a mobilidade turística, sendo as vias de acesso, as linhas de transporte da VCG e a sinalização (vide- 2.4.1- Acessos pelo transporte coletivo municipal- Quadro 9).

Conforme informações colhidas no próprio Museu Campos Gerais (2018), o início das atividades do museu ocorreu em 1983, no prédio do antigo Fórum, situado na Rua Engenheiro Schamber, 654 (Figura 16). Além do objetivo principal de preservar o patrimônio histórico e, portanto, a memória histórica, dos Campos Gerais, o museu busca também apoiar as atividades de ensino, pesquisa e extensão da universidade.

Figura 16 – Prédio do Antigo Fórum



Fonte: A autora, 2018

Ainda de acordo com a instituição, o prédio foi construído com intuito estratégico, político, social e econômico, inaugurado em 1928 como Fórum de Ponta Grossa. Possui estilo arquitetônico eclético, com fachada característica da época. Apresenta detalhes na escadaria e trabalho de relevo no teto, sendo que a construção passou a ser símbolo de autoridade judiciária. Considerado Patrimônio Cultural, foi tombado pela Coordenadoria de Patrimônio Cultural do Paraná em 1990.

Depois, contudo, devido à necessidade de reformas, o prédio foi desativado em 2003. Com isso o Museu Campos Gerais passou a ter sede provisória no antigo Prédio do Banco do Estado do Paraná – Banestado (Figura 17), localizado na Rua Engenheiro Schamber, 686 (JOHANSEN; SOUZA, 2011). O prédio do Fórum, além da necessidade reformas, também não estava adequado para uso como museu. Assim, com a reforma que iniciou em 2012, estendendo-se por cinco anos, o prédio voltou a funcionar como museu em outubro de 2017, já que o espaço do prédio do Banestado era mesmo insuficiente para abrigar o acervo existente e oferecer instalações para as exposições.

Figura 17 – Prédio do Antigo Banestado



Fonte: A autora, 2018

Desse modo, o Museu Campos Gerais se constitui de duas paisagens exteriores distintas, sendo que a primeira que reflete o simbolismo judiciário da época de 1928. Já a segunda é uma paisagem mais atual. Ambas as paisagens, contudo, revelam um museu que carrega consigo uma memória da cultura regional dos Campos Gerais.

Segundo informações obtidas na própria instituição, abriga cerca de 10 mil peças, fotos e jornais. A par desse acervo, são realizadas variadas exposições, sejam de caráter temporário, sejam outras permanentes (de longa duração) como as

seguintes : Acervo Cândido de Mello Neto, Coleção de Moda Dilma Ozório, Coleção Farmácia Galeno, Acervo FEB - Força Expedicionária Brasileira, Coleção Imigrantes nos Campos Gerais, Acervo Leonilda Hilgenberg Justus, Coleção Nações Indígenas, Coleção Naturalista de Felipe Justus Júnior, Coleção de Tropeirismo Nélon Bueno Cordeiro, Coleção de Paleontologia, Coleção Ponta Grossa e Música e, enfim, Tribunal do Júri do Antigo Fórum (Figura 18).

Figura 18 – Acervo Museu Campos Gerais



Fonte: A autora, 2018

Nesse aspecto, pode-se dizer que as **formas** são as paisagens que constituem o Museu Campos Gerais, que são compostas pelas construções arquitetônicas do Antigo Fórum e também o Prédio do Banco do Estado do Paraná – Banestado, bem como o acervo formado por fotos, objetos, utensílios domésticos, móveis, entre outros.

Para a atividade turística, as ações educativas e exposições são formas que tornam o ambiente museal atrativo e curioso para os seus visitantes caracterizando sua **função** de turismo cultural por ser atrativo histórico-cultural, uma vez que retratam a memória, assim como a história e a identidade do município de Ponta Grossa e região. Dessa forma, estabelece também um vínculo com o visitante mediante seu contato com a paisagem exterior e interior do museu, já que entra em contato direto com o acervo existente de maneira visual.

Com relação às ações educativas, elas proporcionam, às instituições de ensino, uma alternativa de aprendizado, enriquecendo os conhecimentos vivenciados em sala de aula. São ações que podem ocorrer em forma de oficinas ou, simplesmente, em forma de visita mediada. Nessas ações ambos os lados se beneficiam, pois o museu consegue disseminar as informações contidas nesse espaço, através de

atividades educacionais – que é um dos seus objetivos, e as instituições de ensino conseguem, mediante uma prática de lazer, no caso, da visitação, uma alternativa de estimular o aprendizado do aluno e o interesse pelos assuntos debatidos em sala de aula.

Desse modo, também se deve mencionar o Museu de Arqueologia, que também realiza esse papel educacional, o que também contribui com o turismo de Ponta Grossa devido à presença de escolas de outros municípios, promovendo a circulação de pessoas devido ao interesse que o seu acervo desperta no âmbito do conhecimento de outras culturas.

2.3.4 Museu de Arqueologia Ciro Flamarion Cardoso

O Museu de Arqueologia Ciro Flamarion Cardoso é uma instituição particular, sendo reconhecido pela presença de réplicas peças das culturas do Egito antigo e dos povos pré-colombianas da América Latina. Situa-se no espaço urbano do município de Ponta Grossa, numa casa (Figura 19) no Bairro de Oficinas, próximo ao Teatro Pax, na Rua José Joaquim da Maia, 154, sendo que a sua fachada relembra um templo egípcio. O nome do museu é uma homenagem ao historiador e egiptólogo brasileiro Ciro Flamarion Cardoso.

Figura 19 – Fachada do Museu de Arqueologia



Fonte: A autora, 2018

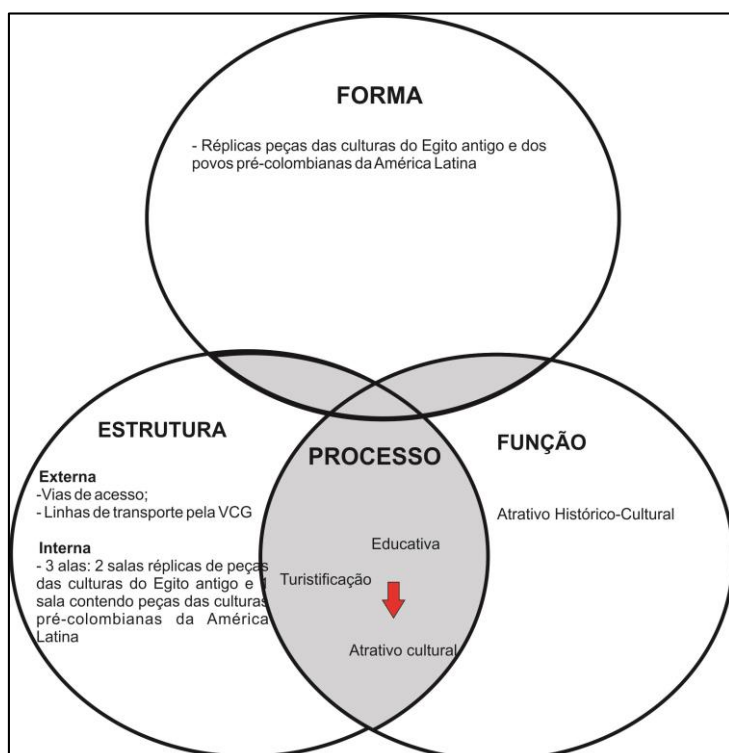
A instituição foi fundada em 2001 pelo arqueólogo e diretor do museu, Moacir Santos. Já a constituição do acervo ocorreu com o passar dos anos, com início em 1994, com peças que são réplicas da coleção egípcia. Paralelamente, o diretor, devido

à sua participação num Congresso Mundial de Estudo de Múmias, passou a ter interesse por materiais pré-colombianos, adquirindo algumas peças (réplicas) da cultura inca, tiahuanaco e arica. Isso possibilitou que o acervo do museu apresentasse mais diversificação.

Carmo (2011) comenta que, à medida que a coleção aumentava, isso devido às pesquisas realizadas em diversos estados brasileiros e descobertas de novos sítios arqueológicos, eram confeccionadas novas réplicas. E, com isso, novos materiais foram adquiridos, como, por exemplo, peças etnográficas de grupos indígenas (a exemplo de flechas, de vestimentas de rituais, de instrumentos de trabalho, entre outras).

Pode-se relacionar as **formas** (Figura 20), ao acervo do Museu de Arqueologia que chega a um mil e duzentas peças, que foram então distribuídas, como aponta Carmo (2011), em sete partes temáticas, quais seja: i) Evolução Humana e Pré-História Europeia, ii) Mesopotâmia (Suméria, Babilônia, Assíria e Pérsia), iii) Egito Antigo, iv) Mediterrâneo (civilizações cicládica, minóica, micênica, grega, etrusca e romana), v) Pré-Colombiana (Mesoamérica e Andes), vi) Arqueologia Pré-Histórica Brasileira e vii) Etnologia Brasileira.

Figura 20 - Análise do atrativo Museu de Arqueologia a partir do método geográfico de Santos (1997)



Fonte: Adaptado de Rodrigues (1999) e Albach (2010)

No que se refere à paisagem centralizada pela edificação, a entrada do museu, primeira ala, constitui-se de uma reprodução de uma sala egípcia, composta de três salas, duas somente caracterizando a civilização egípcia antiga, sendo a primeira através de oito quadros que fazem menção ao cotidiano egípcio, mostrando a localização mediante um mapa. Nesse mapa é possível relacionar a geografia do Egito com a importância do Rio Nilo para os seus habitantes, como também a escrita e a figura do Faraó.

Também cabe mencionar as peças que se encontram em vitrines, como o busto da rainha Nefertiti e a esfinge da rainha-faraó Hatshepsut, que faz referência à XVIII Dinastia (Figura 21). Nas outras vitrines estão colocados objetos diversos, como também outras peças, como réplicas de estátuas do príncipe Rahotep e a esposa Nofret (IV Dinastia) e de um escriba, além de outros objetos dispostos nas paredes e protegidos por vidro (COSTA, 2013).

Figura 21 – Entrada do Museu



Fonte: A autora, 2018

Na segunda sala são apresentadas as réplicas relacionadas à religião funerária egípcia. Nessa ala estão expostos objetos como sarcófagos, duas múmias e amuletos, ficando explicitado o processo de embalsamento (Figura 22).

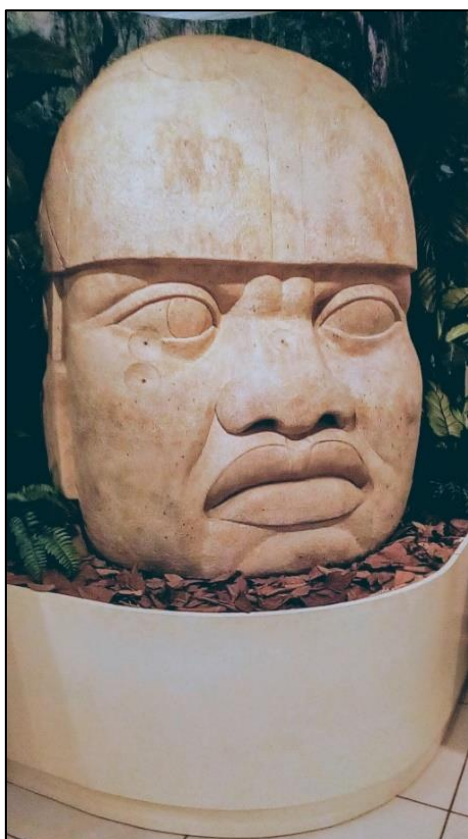
Figura 22 – Sala Egípcia – Objetos relacionados à religião funerária



Fonte: A autora, 2018

A terceira sala está organizada com peças da América Pré-Colombiana (Figura 23), onde se podem visualizar estátuas, ferramentas, vasos e outras peças históricas que retratam as culturas peruanas, maias e mexicanas.

Figura 23 – América Pré-Colombiana



Fonte: A autora, 2018

A **função** do museu era exclusivamente educativa- cultural para estudantes do município de Ponta Grossa e cidades vizinhas que não teriam a oportunidade de conhecer as peças originais em grandes cidades brasileiras. Sendo assim, com o **processo**, houve a turistificação do lugar, que também passou a atender diversas tipos de turistas, incluindo os estudantes. Sendo a função neste caso, também educativa, cabe destacar que se encontra inserida no turismo cultural, devido a presença de réplicas da cultura egípcia e pré-colombiana.

A **estrutura** é definida pela infraestrutura interna, composta pelas 3 alas, sendo 2 salas com réplicas de peças das culturas do Egito antigo e 1 sala contendo peças dos povos pré-colombianas da América Latina. A estrutura externa contendo vias de acesso; e as linhas de transporte pela VCG (vide- 2.4.1- Acessos pelo transporte coletivo municipal- Quadro 10). Se reforça a necessidade de sinalização contendo a indicação do museu.

As visitas para grupos são realizadas mediante agendamento. Esse serviço é efetuado pelo próprio diretor do museu, professor Moacir Santos, visto que cada visita precisa ser mediada, sendo adaptada para cada faixa etária de alunos ou outros visitantes. Também deve-se frisar que o museu realiza ações educativas em formato de oficinas, fazendo-o em especial para atrair e integrar o público escolar ao museu. E, para finalizar esta descrição dos atrativos turísticos pontagrossenses, não se pode deixar de mencionar o Parque Estadual de Vila Velha, que é atrativo turístico mais visitado do município e que, portanto, também apresenta uma circulação expressiva de visitantes.

2.3.5 Parque Estadual de Vila Velha

O Parque Estadual de Vila Velha está situado numa área de 3.122,11 ha e inserido entre as coordenadas geográficas 25°12'34" e 25°15'35" de latitude S e 49° 58'04" e 50°03'37". Situa-se em uma altitude máxima de 1.068 m na área chamada de Fortaleza. Reconhecido pelas suas formações rochosas, o parque está localizado no segundo Planalto, à beira da rodovia BR 376, na região dos Campos Gerais, no Município de Ponta Grossa (IAP, 2004).

A região de Vila Velha é marcada pela presença de formações rochosas com idade geológica de aproximadamente 400 milhões de anos e era coberta por um oceano. Nessa época houve o depósito de sedimentos grosseiros da formação furnas

e ademais sedimentos de espessura mais fina da formação Ponta Grossa. Posteriormente, durante o período carbonífero, há cerca de 280 milhões de anos, essa parte do planeta era coberta por glaciações. Com isso, a água líquida e as geleiras contribuíram para a formação de Vila Velha (IAP, 2004).

Também há relatos que de que desde há 20.000 anos a região foi habitada pelas tribos caingangues. Como também se pode destacar que a localidade foi palco de alguns acontecimentos históricos, como a passagem do espanhol Don Alvar Nuñez Cabeza de Vaca (responsável por descobrir as Cataratas do Iguaçu). Também o estudioso francês August de Saint-Hilaire, entre 1816 e 1822, e ainda o inglês Thomas P. Bigg-Witter, entre 1872 e 1875, os quais, em razão dos seus estudos ali realizados, descreveram as suas experiências aos brasileiros e aos europeus a respeito da paisagem local (MENEZES, 2008).

Conforme Menezes (2008) em 1886, baseado nos estudos do professor Nivaldo Braga, Visconde de Taunay, no cargo de Presidente da Província do Paraná, foi pioneiro em mencionar Vila Velha em obras literárias brasileiras. Sendo assim, em 16 de outubro de 1942, o governo do Paraná, mediante o Decreto-Lei nº 86, determinou a unidade como de utilidade pública e, com isso, para a implantação do Parque Florestal, estabeleceu a desapropriação dos imóveis Lagoa Dourada e Furnas, pertencentes aos monumentos de *Itacueretaba*, que significa “Cidade Extinta de Pedra”, antigo nome de Vila Velha.

A criação do Parque Estadual de Vila Velha ocorreu em 12 de outubro de 1953, por força da Lei Estadual nº 1.292, sendo que o território que lhe foi atribuído abrangia a Lagoa Dourada e Vila Velha. Após, em 18 de janeiro de 1966, houve o tombamento da unidade de conservação pelo Patrimônio Histórico e Artístico do Estado Paraná, incluindo Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada, com o objetivo de funcionar como parque estadual, conforme o Processo nº 5, Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (CAMPOS E DALCOMUNE, 2011).

A partir do ano 1972, pode-se apontar que houve entraves no que se refere à gestão do Parque Estadual de Vila Velha. Isso ocorreu devido à concessão de gestão a diversos órgãos com finalidades distintas, como aponta o Plano de Manejo de 2004:

PARANATUR administrando uma área de 424,88 ha que engloba as áreas dos Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada para visitação, sendo considerado um dos principais atrativos turísticos do Paraná - IAPAR administrando uma área de 1.397,24 ha (que não consta informação sobre como foi definida tal área, uma vez que a concessão de uso refere-se à integralidade do imóvel, englobando inclusive a área da PARANATUR), da área total administrada, sendo 200,00 ha com experimentação agrícola e 670,00 ha com reflorestamentos e o restante da área mantendo-se com as características da UC - Instituto Ambiental do Paraná (IAP), administrando o remanescente do imóvel, uma área de 1.344,72 ha composta por campos limpos e formações de matas as quais mantêm suas características primárias (IAP, 2004.p.9-10).

Em 12 de maio de 1989, a PARANATUR- Empresa Paranaense de Turismo (transformada em FESTUR- Fundação de Esporte e Turismo), mediante acordo técnico-administrativo com o Município de Ponta Grossa para fins administrativos dos imóveis (Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada), também desenvolveu normas de gestão e de exploração turística. O contrato firmado entre as partes teve a sua renovação em 13 de maio de 1994 e com duração de cinco anos (IAP, 2004).

Segundo o IAP (2004) no ano consecutivo, a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa passou a gestão do parque à Paraná Turismo, sucessora da FESTUR. De qualquer forma, somente em 1989 teve início um processo de elaboração de um "plano diretor" para Vila Velha. Esse plano também incluiria atividades relacionadas ao potencial turístico natural do município e à administração do parque. Nesse plano diretor contou-se com a participação da comunidade técnico-científica local e estadual referente aos temas do sistema natural, antrópico, entre outros valores.

Percebe-se inexistirem os instrumentos mínimos para concretizar-se no Parque uma estrutura administrativa de gestão, fundamentada nos seguintes pressupostos: base territorial e respectivos usos; princípios que deverão nortear o uso eventual; ocupação e a titularidade de ações; estabelecimento de regras em instrumentos normativos vinculantes; sanções à inobservância de tais regras; exercício de gestão descentralizada e participativa, mas concentrada em um ente administrativo básico (IAP, 2004.p.11).

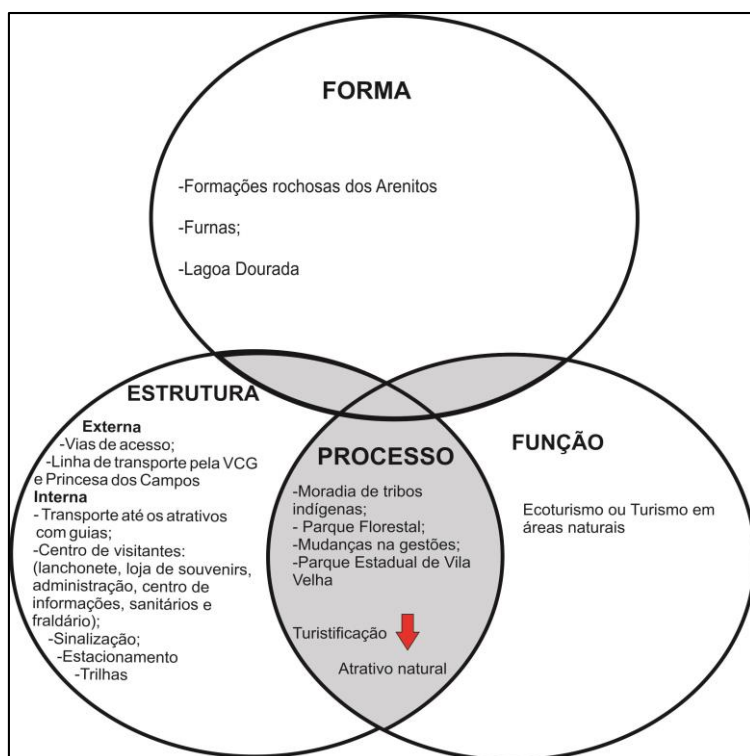
Nessa ordem, houve a criação de vários documentos que tinham a finalidade de ordenar a administração do parque. Algumas medidas foram então implantadas, contudo incompatíveis com o processo de gestão, uma vez que apresentavam diversos órgãos gerenciando diversas atividades e algumas entravam em atrito com o processo de manejo do parque.

No ano 2000 o parque então passou a ser responsabilidade do IAP, que permanece até os dias de hoje. Em 2001, o plano de manejo passou a ser estruturado, bem como a adequação da infraestrutura do parque para atender ao plano, que teve

sua finalização em 2004. Sendo assim, o parque permaneceu fechado entre 2002 a 2004 para a revitalização das trilhas (IAP, 2004).

A mudança no que se refere a moradas indígenas, a parque florestal e posteriormente a Parque Estadual de Vila Velha, bem como a alternâncias na gestão contribui para que houvesse a turistificação do lugar que também se tornou uns dos atrativos mais conhecidos de Ponta Grossa, e que por isso, marcam o **processo** (Figura 24).

Figura 24 - Análise do atrativo Parque Estadual de Vila Velha a partir do método geográfico de Santos (1997)



Fonte: Adaptado de Rodrigues (1999) e Albach (2010)

No que se refere à **função** o Parque Estadual de Vila Velha, é descrito pelo turismo em áreas naturais ou ecoturismo, devido ser um atrativo natural. A respeito da visitação, atualmente ela é realizada com o acompanhamento de guias de turismo com custo adicional de R\$10,00 em 2019, já incluído no valor da entrada nas sextas-feiras, nos sábados e nos domingos, nesses dias no ano de 2019 o valor da entrada normal¹⁹, é de R\$28,00 cerca de US\$7,16 dólares, pois os valores para as atrações é

¹⁹ Tem direito a meia entrada: Funcionários Públicos, Estudantes, Moradores de Ponta Grossa ou Doadores de Sangue, mediante comprovação.
A taxa do guia é preço único de R\$10,00 acima de 6 anos, pago apenas em dinheiro.

de R\$10,00, cerca de US\$2,55 dólares (ingresso para os Arenitos), R\$8,00 cerca de US\$ 2,04 dólares (ingresso para as Furnas e Lagoa Dourada). Já em outros dias o valor de entrada é diferenciado, variando conforme o tipo de passeio que o visitante deseja realizar. Para grupos com mais de 15 pessoas deve ser realizado agendamento prévio com 10 dias de antecedência. Também se deve frisar que há transporte coletivo de Ponta Grossa até o atrativo, sendo uma opção de locomoção para aqueles que possuem interesse em conhecer o espaço.

A **estrutura** interna do parque é composta pelo transporte interno do Instituto Ambiental do Paraná (leva os visitantes até os Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada), centro de visitantes (auditório, lanchonete, loja de souvenirs administração, centro de informações, sanitários e fraldário), sinalização, estacionamento, e trilhas. A estrutura externa, é composta pelos acessos, que podem ser realizados mediante a utilização do transporte coletivo público municipal (vide- 2.4.1- Acessos pelo transporte coletivo municipal- Quadro 11) e pelo transporte coletivo estadual sendo realizado pela Viação Princesa dos Campos.

Para se chegar até o atrativo de Parque Estadual de Vila Velha, de acordo com a Princesa dos Campos (2018) o horários são específicos, sendo a linha Ponta Grossa X Curitiba pode ser utilizada pelo turista. No entanto, cabe destacar que esse turista terá que entrar em contato com a empresa, pois não são todos os horários que a mencionada linha realiza paradas em frente ao parque, somente os horários que estão disponíveis no Quadro 6.

Quadro 6 - Linha Ponta Grossa X Curitiba

Origem	Dias e horários
Ponta Grossa	09:00, 15:15- Segunda-Feira a Sábado
	08:45 e 15:15 Domingo
Curitiba	09:30, 16:05 e 18:45- diários

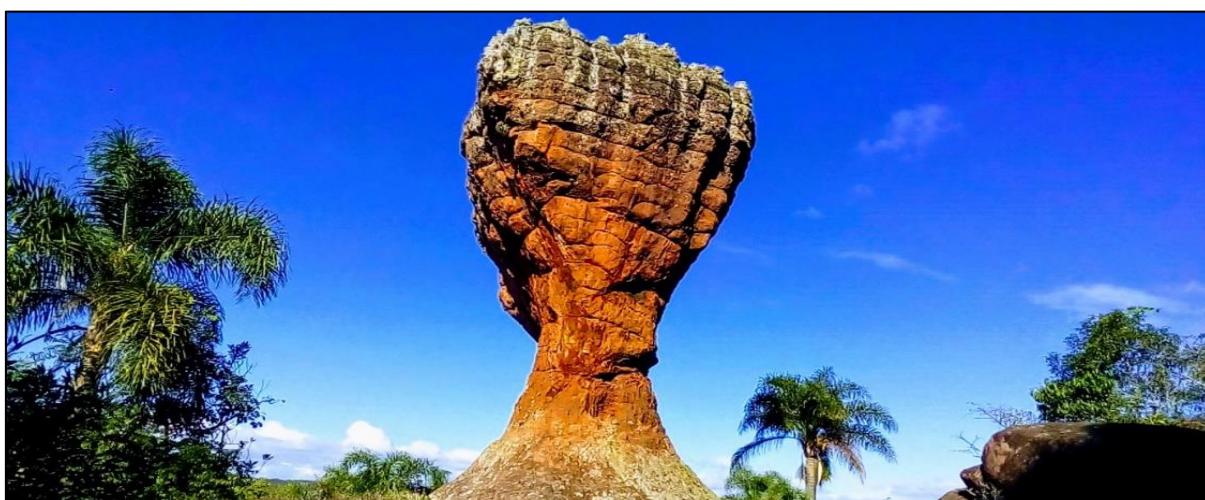
Fonte: Viação Princesa dos Campos

A unidade de conservação é reconhecida pela existência de três atrativos: Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada. Os arenitos são compostos por formações rochosas com formato de figuras que caracterizam as **formas**, como pode ser

Pessoas maiores de 60 anos são isentas da taxa do Parque e pagam apenas a taxa do guia. Crianças menores de 6 anos são isentas de todas as taxas (FUMTUR, 2018c).

observado na Figura 25, que se assemelha a uma taça. A trilha conta com calçamento para a observação dessas formações tem uma extensão de 2.452,25 m e o percurso a pé demora cerca de 2 horas. Os guias conduzem a visita e realizam a interpretação. Percorrendo essa trilha, os visitantes apreciam não somente o contato visual com as formações rochosas, mas também com a flora e fauna circundante, sendo possível também tirar fotos de toda a paisagem e seus elementos, até porque cada parada se localiza uma posição estratégica para fazer imagens (IAP, 2011).

Figura 25 - Taça de Vila Velha



Fonte: A autora, 2018

Outra atração a ser mencionada na área do Parque Vila Velha são as Furnas (Figura 26). Trata-se de crateras constituídas por poços de desabamento, ou seja, escoamento das encostas. Segundo o IAP (2011) as furnas se encontram a três quilômetros de distância dos Arenitos. Também são conhecidas como Caldeirões do Inferno, pois as paredes alcançam uma profundidade de mais de cem metros, com volume de água que alcança até a metade em cada fuma. Durante o passeio podem ser visualizadas duas furnas, já que as demais se localizam em meio a mata.

Figura 26 – Furna 2 de Vila Velha



Fonte: A autora, 2018

A Lagoa Dourada (Figura 27) leva esse nome devido a um fenômeno que ocorre ao pôr do sol, que, refletindo seus raios na água, torna-a dourada. De acordo com a IAP(2011), a lagoa mede 320 m de diâmetro e 3 m de profundidade, constituída por uma formação similar a das Furnas e ocorrem ligações entre essas cavas, constituídas pelo lençol freático. Também cabe mencionar que a lagoa é considerada como sendo um conjunto de crateras muito antigas, sendo ela, então, uma furna senil, e rasa devido ao processo de assoreamento de milênios.

Figura 27 – Lagoa Dourada de Vila Velha



Fonte: A autora, 2018

Nesse aspecto, também devem ser mencionadas as atividades mensais realizadas no parque. Trata-se de passeios realizados em parceria com o IAP

(Instituto Ambiental do Paraná) e a APROVIVE (Associação de Moradores de Vila Velha).

2.3.5.1 Atividades realizadas no Parque Estadual de Vila Velha

A primeira atividade é a da **Trilha da Fortaleza** (extensão de 16 quilômetros). Ela tem início nos arenitos e neles transita e, após, prolonga-se pela mata, ainda não explorada, da Unidade de Conservação. Conforme o IAP (2017c), a trilha tem início com os conhecidos Arenitos de Vila Velha, percorrendo uma zona primitiva da Unidade de Conservação, realizando-se parada para o lanche e, após a travessia do Rio Quebra Perna, acima da cachoeira, a trilha se encerra nas Furnas. A seguir, o ônibus do Parque é utilizado para realizar um percurso que visa passar pelo santuário da Lagoa Dourada e após, enfim, é realizado o retorno para o Centro de Visitantes.

Cabe prevenir que, para a realização do percurso, é necessário condicionamento físico, isso devido não à distância a percorrer, mas também à declividade que o terreno apresenta. Por esses fatores o ritmo da caminhada, mesmo para os visitantes com boas condições de locomoção, não é intenso e são realizadas paradas estratégicas para o descanso. Nessas paradas também são repassadas informações sobre a Unidade de Conservação (IAP, 2017c).

Uma segunda atividade é a **Caminhada Noturna**, realizada geralmente na Lua Nova, na Lua Cheia ou na Lua Minguante e busca levar os visitantes a contemplar as estrelas e a tirar fotos. A caminhada é realizada na Trilha dos Arenitos, percorrendo-se seis quilômetros, com início no Centro de Visitantes. Na primeira etapa se percorre uma estrada de asfalto seguindo-se até o início da trilha dos arenitos até a sua formação principal. O retorno é efetuado pela estrada asfaltada até o Centro de Visitantes. Em dias de chuva, o passeio é cancelado com até três horas de antecipação. Já em dias nublados o passeio ocorre, contudo, a observação dos astros fica impossibilitada (IAP, 2017a).

De acordo com o IAP (2017a), a trilha consiste em uma experiência sensitiva e única. Com o auxílio da visão, os sentidos do olfato e da audição são instigados. As formas conhecidas dos arenitos, como a bota, o leão e a garrafa, desaparecem durante o período noturno, mas outras acabam tomando o lugar, despertando a criatividade e imaginação dos visitantes. No decurso do passeio são fornecidas informações a respeito do céu noturno e os aspectos naturais da Unidade de

Conservação. O horário da caminhada é definido conforme as estações do ano, sendo quatro horas de duração.

Por fim, uma terceira atividade que deve ser mencionada é o **Cicloturismo**. Consiste em percorrer 21 quilômetros de bicicleta e contempla os três atrativos do parque. A idade mínima para participar é 14 anos (IAP, 2017b).

Assim, todas essas atividades, em específico as do Parque Estadual de Vila Velha, como também as provenientes de outros atrativos turísticos mencionados, incentivam de fato a circulação de pessoas. Como circulação de pessoas exige os chamados "fixos" e implica os "fluxos", em consequência se torna necessário seu conhecimento, principalmente os atrativos que demandam equipamentos turísticos. A partir disso, deve-se citar os acessos que se tornam de importância para a mobilidade turística, já que conduzem os visitantes até os atrativos.

2.4 ACESSOS

Os acessos permitem o deslocamento para diversos lugares, sendo esses lugares os atrativos turísticos de Ponta Grossa. Os acessos aos lugares podem ser realizados, com o auxílio dos transportes e de suas linhas sendo de caráter municipal, estadual e interestadual e aéreo que contam com terminais. Frattucci (2000) mesmo explica que os lugares turísticos são compostos por linhas de transportes que se conectam a outros lugares, como os terminais ou até mesmo outros atrativos, constituindo assim, as redes turísticas, como é caso então dos atrativos de Ponta Grossa e seus terminais.

Portanto, Almeida; Giacomini e Bortoluzzi (2013) afirmam que a mobilidade surge com a finalidade de facilitar os deslocamentos e não de dificultá-los, no turismo em especial em Ponta Grossa, esses deslocamentos facilitados devem abranger os transportes, acessos e acessibilidade.

Se pensarmos pelo viés da circulação, consumo e comunicação, os terminais de Ponta Grossa podem ser compreendidos enquanto não-lugares na perspectiva de Augé (1994) e Sá (2014), pois não possuem uma identidade antropológica. Os não-lugares, assim chamados pelo autor, não se realizam completamente, pela razão de possuírem particularidades relacionadas ao quantificável, ou seja, ligadas ao volume e distância que podem ser relacionadas então as vias aéreas e rodoviárias, bem como

aos seus respectivos meios de transportes os aviões e ônibus, como é o caso dos acessos de Ponta Grossa.

2.4.1 Acessos pelo transporte coletivo municipal

Considerando o gasto de tempo no deslocamentos para os diversos lugares Tinhoane e Fouzia (2017) mencionam que a busca dos turistas por uma mobilidade, que seja segura, acessível, confiável e eficaz, torna-se um aspecto imprescindível para a realização dos deslocamentos para diversos atrativos turísticos. Em Ponta Grossa, por exemplo, as linhas que são oferecidas promovem o deslocamento, contudo os deslocamentos se tornam morosos pelo fato, de não se haver uma linha de transporte específica que atenda os deslocamentos dos turistas, o que torna a mobilidade comprometida em certas situações.

A existência do aplicativo Moovit, surgiu a fim de facilitar os deslocamentos em algumas cidades, como por exemplo pode-se mencionar a cidade de Ponta Grossa que passou a utilizar o aplicativo. Contudo, para o uso do turismo, esse aplicativo se torna confuso para representar as vias de acesso do atrativo Adega Porto Brazos, pois esse levaria o turista a um local desconhecido que aponta sua localização para uma casa no bairro Neves, sendo que o atrativo se localiza no distrito rural de Itaiacoca.

Todavia, se o turista não conhece Ponta Grossa, ou até mesmo, não saiba a localização da Adega Porto Brazos e basear seu deslocamento somente pelo aplicativo, poderá perder-se, além disso o percurso realizado a partir do ponto de origem Aeroporto Sant'ana se torna mais demorado em relação ao Terminal Rodoviário, contido no quadro 7.

Quadro 7 - Percurso realizado através do aplicativo Moovit para a Porto Brazos

(Continua)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
1ª opção	Pegue a linha 185 CARA CARA Aeroporto Para Cara Cara	70 minutos
	Viaje até a Avenida Quatorze Bis, 36	
	Caminhe até a Avenida Quatorze Bis, 1-93	
	Pegue a linha 185 CARA CARA Terminal Oficinas	
	Viaje até a Terminal Oficinas	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 188 31 DE MARÇO	

Quadro 7 - Percurso realizado através do aplicativo Moovit para a Adega Porto Brazos

(Conclusão)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
2ª Opção	Viaje até a Rua Professora Júlia Carneiro Rosas, 1046-1088	73 minutos
	Caminhe por 1 minuto até a Adega Porto Brazos	
	Caminhe até a Rua Governador Pedro Viriato Parigot De Souza, 1-57	
	Pegue a linha 152 GUARAGI	
	Viaje até o Terminal Oficinas	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 125 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL UVARANAS VIA RIO VERDE ou 205 NUCLEO PITANGUI VIA RIO VERDE	
	Viaje até a Rua Doutor João Cecy Filho, 2475	
	Caminhe por 10 minutos até a Adega Porto Brazos	
3ª Opção	Caminhe por 14 minutos até a Rua Governador Pedro Viriato Parigot de Souza, 1-57	85 minutos
	Pegue a linha 152 GUARAGI via Terminal Oficinas	
	Viaje até o Terminal Oficinas	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 188 31 DE MARÇO	
	Viaje até a Rua Professora Júlia Carneiro Rosas, 1046-1088- Neves	
	Caminhe por 1 minuto até a Adega Porto Brazos	
Percurso Origem Rodoviária		Tempo gasto
1ª Opção	Caminhe por 3 minutos até a Avenida Visconde De Taunai, 621	28 minutos
	Pegue a linha 195 RONDA PEIXOTO ou 196 SANTA TEREZINHA ou 197 SANTA PAULA ou 200 RONDA ANTUNES DUARTE	
	Viaje até o Terminal Central	
	Viaje até Rua Professora Júlia Carneiro Rosas, 1046-1088	
	Caminhe por 1 minuto até a Adega Porto Brazos	
2ª Opção	Caminhe Avenida João Manoel Dos Santos Ribas, 120	23 minutos
	Pegue a linha 103 VILA MARGARIDA	
	Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 205 NUCLEO PITANGUI VIA RIO VERDE	
	Viaje até a Viaje até Rua Doutor João Cecy Filho, 2475	
3ª Opção	Caminhe até a Rua Balduino Taques, 741	31 minutos
	Pegue a linha 095 SANTA LUZIA - TERMINAL CENTRAL ou 169 SANTO ANTONIO ou 203 PARQUE NOSSA SENHORA DAS GRACAS ou 204 PALMEIRINHA ou 211 CATARINA MIRO ou 215 LEILA MARIA ou 218 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 188 31 DE MARÇO	
	Viaje até a Rua Professora Júlia Carneiro Rosas, 1046-1088- Neves	
	Caminhe por 1 minuto até a Adega Porto Brazos	

Fonte: Aplicativo Moovit. Organizado pela autora

Nota: Simulação realizada através do Aplicativo Moovit, sendo que o tempo do percurso pode variar.

No quadro 8, o percurso para o Abadia da Ressurreição com a simulação realizada pelo Moovit, com origem no Aeroporto Sant'ana, pode-se perceber que além do deslocamento ser demorado, sendo que a primeira opção que leva cerca de 2h23 e as demais são ainda mais demoradas, o turista ainda terá que caminhar bastante para chegar até o local. Já o percurso realizado, com origem a partir da Rodoviária que levaria 1h20 minutos também se torna demorado. Contudo, apesar da demora, o que intriga seria o fato do turista ter que se deslocar a pé entre 33 a 39 minutos, pois, qualquer linha de ônibus que optasse independente da origem do percurso, teria que realizar o restante a pé.

Além da sinalização precária que são poucas placas indicativas, ainda a carência de um transporte até o atrativo torna-se um problema. Pois, desse modo se esse não se informar com os moradores ou não acessar a localização do mosteiro pela internet poderá se perder durante o percurso.

Quadro 8 – Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para a Abadia da Ressurreição

(Continua)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
1º Opção	Pegue a 185 CARA CARA via Aeroporto	143 minutos
	Viaje até Avenida Quatorze Bis, 36	
	Caminhe até a Avenida Quatorze Bis, 1-93	
	Pegue a linha 084 TERMINAL OFICINAS / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Após pegue a linha 184 CRISTO REI	
	Viaje até a Rodovia Do Café, 6302-6500	
	E depois caminhe por 39 minutos até o Mosteiro da Ressurreição	
2ª Opção	Caminhe até Avenida Quatorze Bis, 1-93 por 37 minutos	163 minutos
	Pegue a linha 185 CARA CARA via Terminal Oficinas	
	Após a linha 084 TERMINAL OFICINAS / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Depois a linha 180 NUCLEO CRISTO REI ou 184 CRISTO REI	
	Viaje até a Rodovia Do Café, 6302-6500	
	E caminhe por 39 minutos até o Mosteiro da Ressurreição	
3ª Opção	Caminhe por 30 minutos até a Rodovia Deputado João Chede, 3509 3555	183 minutos
	Pegue a linha 185 CARA CARA W3 via Terminal Oficinas	
	Viaje até o Terminal de Oficinas	
	Pegue a linha 084 TERMINAL OFICINAS / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Viaje até a Rua Coronel José Miró De Freitas, 90	

Quadro 8– Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para a Abadia da Ressurreição

(Conclusão)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
3ª opção	Caminhe até Avenida Souza Naves, 1968-2000 por 16 minutos	183 minutos
	Pegue a linha 184 CRISTO REI via Terminal Nova Rússia Para Núcleo Cristo Rei	
	Viaje até a Rodovia Do Café, 6302-6500	
	Caminhe por 38 minutos até o Mosteiro da Ressurreição	
Percurso Origem Rodoviária		Tempo gasto
1ª Opção	Caminhe até a Rua Tobias Monteiro, 137-261	80 minutos
	Pegue a linha 103 VILA MARGARIDA	
	Viaje até a Rua Anita Garibaldi, 142-230	
	Depois caminhe a Rua Ernesto Vilela, 650	
	Pegue a linha 095 SANTA LUZIA - TERMINAL CENTRAL	
	Viaje até a Avenida Souza Naves, 2442	
	Depois pegue a linha 184 CRISTO REI	
	Viaje até a Rodovia do Café, 6302-6500	
	E caminhe por 39 minutos até o Mosteiro da Ressurreição	
2ª Opção	Caminhe até Rua Ernesto Vilela, 334 por 14 minutos	81 minutos
	Depois pegue a linha 095 SANTA LUZIA - TERMINAL CENTRAL	
	Viaje até a Avenida Souza Naves, 3490-3530	
	Depois pegue a linha 184 CRISTO REI	
	Viaje até a Rodovia do Café, 6302-6500	
	E caminhe por 39 minutos até o Mosteiro da Ressurreição	
3ª Opção	Caminhe por 3 minutos até a Avenida Visconde De Taunai, 621	95 minutos
	Pegue a linha 192 SHANGRILA ou 195 RONDA PEIXOTO ou 196 SANTA TEREZINHA ou 197 SANTA PAULA ou 200 RONDA ANTUNES DUARTE	
	Viaje até a Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 218 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Viaje até o Terminal Nova Rússia	
	Pegue a linha 085 VILA ROMANA	
	Viaje até a Rua Gélson Marcos Puszka, 504	
	Caminhe por 33 minutos até o Mosteiro da Ressurreição	

Fonte: Aplicativo Moovit. Organizado pela autora

Nota: Simulação realizada através do Aplicativo Moovit, sendo que o tempo do percurso pode variar.

O percurso para o Museu dos Campos Gerais contido no Quadro 9, mostra os deslocamentos mais rápidos em relação aos demais atrativos turísticos. Contudo, os deslocamentos realizados a partir do Aeroporto Sant'ana são mais demorados dos

que aqueles realizados a partir do Terminal Rodoviário. E ainda, o turista tem a opção de ir a pé até o atrativo, caso não queira optar pelo transporte coletivo, o que torna também o deslocamento mais rápido.

Quadro 9 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Museu dos Campos Gerais

(Continua)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
1ª Opção	Pegue a linha 185 CARA CARA Aeroporto Para Cara Cara	65 minutos
	Viaje até a Avenida Quatorze Bis, 36	
	Caminhe até a Avenida Quatorze Bis, 36	
	Pegue a linha 185 CARA CARA Terminal Oficinas	
	Viaje até o Terminal Oficinas	
	Pegue a linha 084 TERMINAL OFICINAS / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Viaje até a Rua Doutor Paula Xavier, 1446	
	Caminhe por 5 minutos até o Museu Campos Gerais	
2ª Opção	Caminhe por 14 minutos até a Rua Governador Pedro Viriato Parigot De Souza, 1-57	56 minutos
	Pegue a linha 152 GUARAGI via Terminal Oficinas	
	Viaje até o Terminal Oficinas	
	Pegue a linha 084 TERMINAL OFICINAS/ TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Viaje até a Rua Doutor Paula Xavier, 1446	
	Caminhe por 5 minutos até o Museu Campos Gerais	
3ª opção	Caminhe por 37 minutos até a Avenida Quatorze Bis, 1-93	75 minutos
	Pegue a linha 185 CARA CARA Terminal Oficinas	
	Viaje até o Terminal Oficinas	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viaje até a Rua Jacobo Holzman, 418-446	
	Caminhe por 8 minutos até o Museu Campos Gerais	
Percurso Origem Rodoviária		Tempo gasto
1ª opção	Caminhe por 17 minutos até o Museu Campos Gerais	17 minutos
2ª opção	Caminhe por 3 minutos até Avenida Visconde De Taunai, 621	14 minutos
	Pegue a linha 192 SHANGRILA ou 195 RONDA PEIXOTO ou 196 SANTA TEREZINHA ou 197 SANTA PAULA ou 200 RONDA ANTUNES DUARTE	
	Viaje até a Avenida Doutor Vicente Machado, 741-799	

Quadro 9 – Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Museu dos Campos Gerais

(Continuação)

Percurso Origem Rodoviária (*)		Tempo gasto
2ª Opção	Caminhe por 9 minutos até o Museu Campos Gerais	14 minutos
3ª Opção	Caminhe até a Avenida João Manoel Dos Santos Ribas, 120	12 minutos
	Pegue a linha 084 TERMINAL OFICINAS / TERMINAL NOVA RUSSIA ou 103 VILA MARGARIDA	
	Viaje até a Avenida Doutor Vicente Machado, 741-799	
	Caminhe por 9 minutos até o Museu Campos Gerais	

Fonte: Aplicativo Moovit. Organizado pela autora

Nota: Simulação realizada através do Aplicativo Moovit, sendo que o tempo do percurso pode variar.

Com relação ao atrativo Museu de Arqueologia (Quadro 10), o percurso com origem no Aeroporto Sant'ana, pode-se dizer que é mais longo, principalmente pelo fato de que necessita caminhar 8 minutos até o atrativo. No entanto, o percurso cuja origem ocorre do Terminal Rodoviário, torna-se mais curto, até mesmo porque o turista não necessita caminhar tanto.

Quadro 10 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Museu de Arqueologia

(Continua)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
1ª Opção	Pegue a linha 185 CARA CARA Aeroporto Para Cara Cara	41 minutos
	Viaje até a Avenida Quatorze Bis, 36	
	Caminhe por 1 minuto até a Avenida Quatorze Bis, 1-93	
	Pegue a linha 185 CARA CARA Terminal Oficinas	
	Viaje até Terminal Oficinas	
	Caminhe por 8 minutos até o Museu de Arqueologia	
2ª Opção	Caminhe por 95 minutos até a Rua Albari De Almeida, 351-449	116 minutos
	Pegue a linha 181 MARIA OTILIA via Terminal Oficinas	
	Caminhe por 8 minutos até o Museu de Arqueologia	
3ª Opção	Caminhe por 98 minutos até a Rua Codorna, 517-593	122 minutos
	Pegue a linha 165 SANTA MARIA via Terminal Oficinas	
	Viaje até o Terminal de Oficinas	
	E caminhe até por 8 minutos até o Museu de Arqueologia	
Percurso Origem Rodoviária		Tempo gasto
1ª Opção	Pegue a linha 103 VILA MARGARIDA via Terminal Central	20 minutos
	Viaje até o Terminal Central	

Quadro 10 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Museu de Arqueologia

(Conclusão)

Percurso Origem Rodoviária		Tempo gasto
1ª Opção	Viaje até a Avenida Visconde De Mauá, 5500-5634	20 minutos
	Caminhe por 2 minutos até o Museu de Arqueologia	
2ª Opção	Caminhe até a Avenida Visconde De Taunai, 621	23 minutos
	Pegue a linha 195 RONDA PEIXOTO ou 196 SANTA TEREZINHA ou 197 SANTA PAULA ou 200 RONDA ANTUNES DUARTE	
	Viaje até o Terminal Central	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viaje até o Terminal de Oficinas	
	Viaje até a Avenida Visconde De Mauá, 5500-5634	
3ª Opção	Caminhe por 2 minutos até o Museu de Arqueologia	15 minutos
	Caminhe até a Avenida João Manoel Dos Santos Ribas, 120	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viaje até a Avenida Visconde De Mauá, 5500-5634	
	Caminhe por 2 minutos até o Museu de Arqueologia	
	Pegue a linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	

Fonte: Aplicativo Moovit. Organizado pela autora

Nota: Simulação realizada através do Aplicativo Moovit, sendo que o tempo do percurso pode variar.

O Quadro 11, mostra o percurso para o Parque Estadual de Vila Velha, sendo em todas as opções do percurso com origem ao Aeroporto Sant'ana, o turista deverá caminhar com o mínimo de 11 minutos contido na 1ª e 2ª opção, e máximo de 1h 21 minutos para se chegar até o atrativo na terceira opção. O percurso com origem no Terminal Rodoviário se torna menos moroso, pois há possibilidade de mais linhas de transporte e se o turista escolher essa opção não terá que caminhar tanto para se chegar até o atrativo.

O problema em ter que caminhar tanto para se chegar a um atrativo no caso do Parque Estadual de Vila Velha, está no fato de que o turista já vai estar cansado e ainda terá que caminhar dentro do próprio local, o que faz com que a visita se torne cansativa, assim esse turista poderá não aproveitar tanto o atrativo como um todo.

Quadro 11 - Percurso realizado através do Aplicativo Moovit para o Parque Estadual de Vila Velha

(Continua)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
1ª Opção	Embarcar na linha 185 CARA CARA Aeroporto Para Cara Cara	39 minutos
	Viaje até a Avenida Quatorze Bis, 36	
	Caminhe até a Avenida Quatorze Bis, 1-93	
	Depois pegue a linha 185 CARA CARA via Terminal Oficinas	

Quadro 11 - Percurso através do Aplicativo Moovit para o Parque Estadual de Vila Velha

(Conclusão)

Percurso Origem Aeroporto Sant'ana		Tempo gasto
1ª Opção	Viaje até a Avenida Visconde De Mauá, 3413-3603	39 minutos
	Caminhe até a Caminhe até Parque Estadual Vila Velha por 11 minutos	
2ª Opção	Depois pegue a linha 152 GUARAGI via Terminal Oficinas	43 minutos
	Viaje até a Avenida Visconde De Mauá, 3413-3603	
	Caminhe por 11 minutos até o Parque Estadual de Vila Velha	
3ª Opção	Pegue a linha 185 CARA CARA via Aeroporto Para Cara Cara	161 minutos
	Viaje até a Avenida Tocantins, 766-802	
	Caminhe por 11 minutos até a Rodovia Do Cafe Governador Ney Braga, 141	
	Pegue a linha 170 JARDIM VILA VELHA	
	Viaje por 32 minutos até o acesso as Furnas	
	Caminhe por 81 minutos até o Parque Estadual de Vila Velha	
Percurso Origem Rodoviária		Tempo gasto
1ª Opção	Caminhe até Avenida Visconde De Taunai, 621 por 3 minutos	37 minutos
	192 SHANGRILA ou 195 RONDA PEIXOTO ou 196 SANTA TEREZINHA ou 197 SANTA PAULA ou 200 RONDA ANTUNES DUARTE	
	Depois viaje até o Terminal Central e embarque na linha 069 TERMINAL CENTRAL / TERMINAL OFICINAS	
	Viagem até o Terminal de Oficinas	
	Embarque na linha 181 MARIA OTILIA	
	Viaje até a Rua Albari De Almeida, 351-449	
	Caminhe por 4 minutos até o Parque Estadual de Vila Velha	
2ª Opção	Caminhe até Avenida João Manoel Dos Santos Ribas, 120	52 minutos
	Embarque na linha 084 TERMINAL OFICINAS / TERMINAL NOVA RUSSIA	
	Viagem até o Terminal de Oficinas	
	E embarque na linha 066 OURO VERDE ou 165 SANTA MARIA ou 183 DER	
	Viaje até a Rua Padre Anchieta, 913-999	
	E caminhe por 17 minutos até o Parque ^a Estadual de Vila Velha	
	Caminhe até Avenida João Manoel Dos Santos Ribas, 120	
3ª Opção	Viagem até o Terminal de Oficinas	35 minutos
	E embarque na linha 153 VILA VELHA	
	Desça na Avenida Visconde De Mauá, 7758-7892	
	Depois caminhe 11 minutos até o Parque Estadual de Vila Velha	

Fonte: Aplicativo Moovit. Organizado pela autora

Nota: Simulação realizada através do Aplicativo Moovit, sendo que o tempo do percurso pode variar.

As linhas de transporte de Ponta Grossa, como mostradas pelo aplicativo Moovit tornam o percurso demorado em certos casos. E algumas delas como é o caso da Adega Porto Brazos o aplicativo não conduz corretamente o visitante até o local, nesse aspecto não se torna viável a sua utilização, já para outros esse mostra-se mais eficaz. Dos atrativos mencionados, o Museu Campos Gerais parece ser o que possui o acesso mais facilitado, o mais difícil porém, conforme a simulação pelo aplicativo se torna a Porto Brazos.

Outra observação a ser mencionada, é com relação ao fato de alguns casos o turista ter que andar tanto para se chegar até o atrativo. Visto que poderiam haver

mais sinalizações indicativas, além de um transporte que deixasse esses turistas na frente do local desejado. Sendo assim, também deve-se acrescentar o acesso proveniente do Aeroporto Sant'ana que também torna-se uma oportunidade para que haja a circulação de pessoas e possíveis turistas para o município.

2.4.2 Acesso pelo Aeroporto Municipal Comte. Antônio Amílton Beraldo

O Aeroporto Municipal Comte. Antônio Almílton Beraldo, também conhecido como Aeroporto Sant'Ana (IATA²⁰: PGZ, ICAO²¹: SSZW), é um aeródromo cuja construção data de 1949. Foi reinaugurado em 30 de junho de 2016 com o intuito de atender as demandas de voos comerciais regulares. Por isso, tornou-se uma importante via de circulação de passageiros de/e para as mais diferentes localidades.

A partir da reinauguração do aeroporto, ele vem mudando em sua infraestrutura. São mudanças que visam ampliação e, por consequência, gerar melhorias aos usuários desse tipo de transporte. Podem-se, conforme informa Sartori (2017a), apontar algumas mudanças que ocorreram, como, por exemplo: as duas empresas que serão responsáveis por oferecer locação de veículos no aeroporto, sendo a Grau Veículos e a Localiza. Dessa maneira foram disponibilizados balcões de atendimento para esses serviços e áreas externas de 70 m² para o estacionamento dos automóveis, sendo as operadoras encarregadas da adaptação das áreas, sem custo ao poder público.

Os voos regulares são realizados pela Companhia Aérea Azul, que iniciou a venda de passagens na mesma data da reinauguração. Embora as vendas de passagens tenham iniciado na data citada, somente após 60 dias o aeroporto passou a funcionar efetivamente, tempo necessário para que a empresa contratasse os funcionários, treiná-los e instalar sua loja/guichê (JORNAL DA MANHÃ, 2016).

É a própria Companhia Azul que define as rotas, sendo os voos regulares realizados de Ponta Grossa para Viracopos (Aeroporto de Campinas) e de Viracopos para Ponta Grossa, como mostra o Quadro 12. As rotas somente terão perspectivas de aumento a partir da instalação da EPTA- Estação Prestadora de Serviços de

²⁰ International Air Transport Association – IATA.

²¹ International Civil Aviation Organization – ICAO.

Telecomunicações e de Tráfego Aérea e do procedimento RNAV²²- *Area Navigation*, que possibilita a atuação de novas companhias no Aeroporto Sant'Ana.

Quadro 12 - Voos realizados pelo Aeroporto Sant'ana

Voo de Segunda a Sexta	Voo aos Domingos
Voo: AD 5781 Horário: 14h45m Destino: São Paulo - Campinas Frequência: segunda à sexta Aeronave: ATR 72-600	Voo: AD 5785 Horário: 10h45m Destino: São Paulo - Campinas Frequência: domingo Aeronave: ATR 72-600
Voo: AD 5780 Horário: 14h20m Origem: São Paulo - Campinas Frequência: segunda à sexta Aeronave: ATR 72-600	Voo: AD 5784 Horário: 10h20m Origem: São Paulo - Campinas Frequência: domingo Aeronave: ATR 72-600

Fonte: Aeroporto Sant'ana

É a partir dessas novas rotas que será possível viabilizar o aumento, da circulação de pessoas, sendo mais uma oportunidade de mobilidade para o turismo na região, principalmente por Ponta Grossa ser rica em Turismo Natural devido à presença de atrativos como Vila Velha, Furnas, Lagoa Dourada, Buraco do Padre, entre outros – explica o Diretor de Operações Aeroportuárias (2017).

A EPTA já foi instalada e, no mês de maio de 2018, deu-se o início à operação do módulo oficial dessa estação prestadora de serviço de telecomunicações e de tráfego aéreo. A função da EPTA consiste no repasse de informações às aeronaves que estão no ar, auxiliando na comunicação a respeito de aspectos meteorológicos e de tráfego, como a velocidade do vento e a pressão atmosférica, bem como das precipitações pluviais e altitudes de camadas de nuvens (SARTORI, 2018a).

Segundo o mencionado Diretor de Operações Aeroportuárias (2017), o desenvolvimento do turismo e da economia tem uma relação direta com a infraestrutura do aeroporto, enquanto uma adequada infraestrutura aeroportuária, por sua vez, é correquisito para esse desenvolvimento, pois não há crescimento

²² É um método de navegação lateral que realiza o voo em uma trajetória qualquer

econômico sem infraestrutura. Sendo assim, o aeroporto municipal de Ponta Grossa se torna essencial para que haja a circulação de pessoas, até porque tem localização estratégica, visto que a sede do município é um entroncamento rodoferroviário, isso em razão da sua posição geográfica que possibilita acesso a outras regiões do país.

Anteriormente à reinauguração do aeroporto em 2016, o movimento do aeródromo era proveniente do aeroclube e também de voos particulares, sendo que os voos regulares se iniciaram somente no mês de outubro.

O aeroporto também dispõe de serviço de táxis que ficam estacionados e aguardam o pouso da aeronave, não possui um número certo de táxis, mas estima-se que variam entre 7 a 9 carros. Outro serviço também disponível são as locadoras de veículos, sendo as empresas atuantes a Localiza e a Graal. A localiza atua normalmente nos dias de voo e a Graal somente possui um ponto de atendimento, mas no momento não está funcionando. Outras empresas que atuam nesse ramo também se deslocam até o aeroporto, porém quando já tem agendamento, caso contrário não vão até o aeroporto (PINHEIRO, 2018).

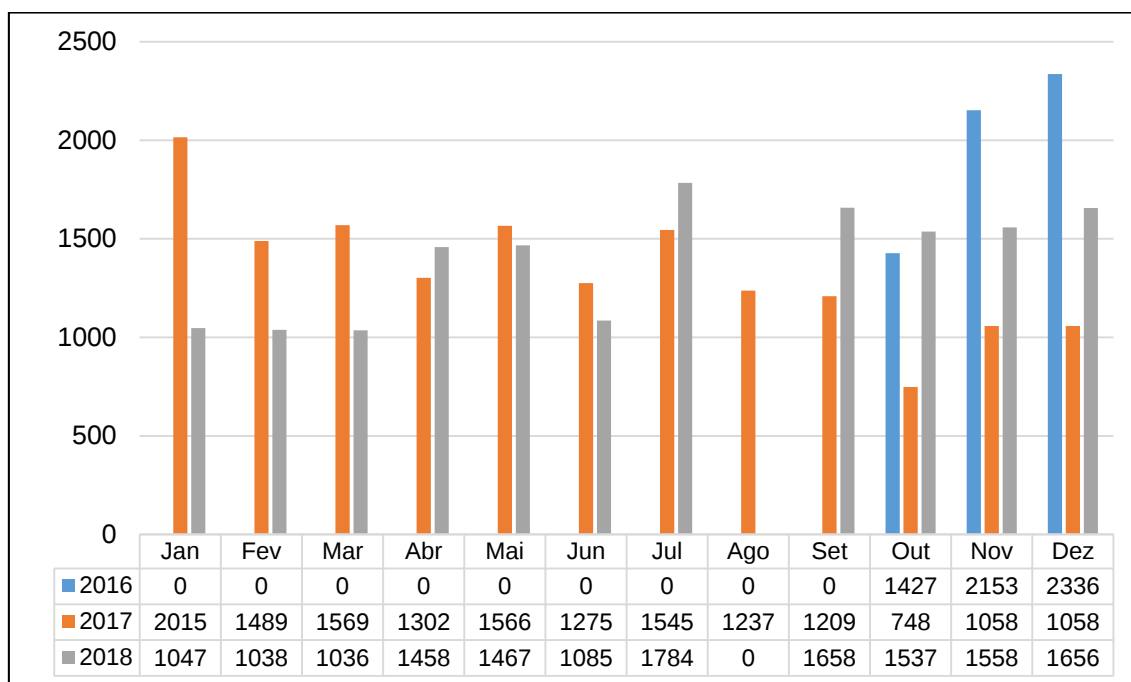
O aumento de voos desde que o aeroporto começou a operar com voos comerciais incluindo também voos de aeroclubes e particulares, deu-se pelo fato da melhoria e da modernização da infraestrutura e, portanto, aumento da confiabilidade por parte dos usuários do aeroporto, afirmou o superintendente do PGZ, Victor Hugo de Oliveira, à Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (SARTORI, 2018a). Outra questão também mencionada é que a gestão vem investindo na infraestrutura do aeroporto, com o objetivo de alcançar a certificação do IFR²³. Após a compra da Estação Prestadora de Serviço de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA) a pista foi revitalizada, que inclui a pintura determinada para os moldes de operação por instrumentos, e contou com um investimento de R\$4 milhões (SARTORI, 2018b).

A observação dos dados apresentados no Gráfico 2 permite perceber que o Aeroporto Sant'Ana, após a incorporação de voos regulares, teve um aumento significativo no ano de 2018 em relação a 2017, no que se refere aos passageiros. Os dados apresentados do aeródromo mostram que os dados podem refletir na mobilidade turística, contudo não há como se comprovar. Uma vez que o aeroporto não possui estudos referente ao perfil dos usuários do transporte para o turismo.

²³ Instrument Flight Rules- permite a operação de voos por instrumentos. Com a certificação o aeroporto poderá aumentar o número de voos, com dois voos diários com destino a Campinas – sendo um período da manhã, por volta das 9 horas, e o segundo à noite, próximo às 19 horas (SARTORI, 2018b).

Nesse aspecto, deve-se também mencionar que embora não haja estudos referente ao número de turistas que usufruem desse tipo de transporte, pode-se dizer que é essencial para Ponta Grossa, já que torna-se mais um importante acesso de conexão com outros destinos.

Gráfico 2 - Quantidade de passageiros do transporte regular do Aeroporto Sant'ana de 2016 a 2018



Fonte: Aeroporto Sant'ana

Outra oportunidade de acesso de visitantes, mas que também não tem o número de turistas que usufruem dos equipamentos, serviços e atrativos que Ponta Grossa dispõe é o Terminal Rodoviário de Ponta Grossa, mas que se apresenta como um ponto de conexão com outras cidades, mediante o transporte estadual e interestadual.

2.4.3 Acesso pelo Terminal Rodoviário intermunicipal

O Terminal Rodoviário Intermunicipal de Ponta Grossa, localizado na sede do município, tem seu acesso pelo bairro da Ronda, na Rua Visconde Taunay, s/n, que teve sua inauguração em 1960. Posteriormente foi demolida em junho de 2007 e reinaugurada em 2008, passando a atender melhor as pessoas em deslocamento intermunicipal e interestadual.

Conforme o site da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, autarquia responsável pelo transporte interestadual²⁴, disponibiliza a linhas que fazem conexão com o município de Ponta Grossa, como pode ser visualizado no Quadro 13, a partir dessas informações, pode-se relacionar as redes geográficas que se conectam aos lugares por intermédio de nós, sendo as cidades os nós que se conectam a Ponta Grossa, através da mobilidade que oferecem os transportes.

Quadro 13 - Linhas de transporte interestadual que se ligam a Ponta Grossa

(Continua)

Linhas	Empresa
UBERLANDIA(MG) - CURITIBA(PR)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
UBERLANDIA(MG) - FLORIANOPOLIS(SC)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CAMPINAS(SP) - CURITIBA(PR)	EXPRESSO TRANSPEN LTDA.
MARECHAL CANDIDO RONDON(PR) - SAO PAULO(SP)	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
CAMPINA DA LAGOA(PR) - SAO PAULO(SP)	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
PONTA GROSSA(PR) - SANTOS(SP)	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
MARECHAL CANDIDO RONDON(PR) - SAO PAULO(SP)	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
FOZ DO IGUAÇU(PR) - RIO DE JANEIRO(RJ)	PLUMA CONFORTO E TURISMO S/A
CURITIBA(PR) - OURINHOS(SP)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA(PR) - BAURU(SP)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA(PR) - MARILIA(SP)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA(PR) - ARACATUBA(SP)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA(PR) - PRESIDENTE PRUDENTE(SP)	VIAÇÃO GARCIA LTDA.
CURITIBA(PR) - PRESIDENTE PRUDENTE(SP)	VIAÇÃO GARCIA LTDA.
CURITIBA(PR) - PRESIDENTE PRUDENTE(SP)	VIAÇÃO GARCIA LTDA.
CAMPINA DA LAGOA(PR) - SAO PAULO(SP)	VIAÇÃO ESMERALDA TRANSPORTES LTDA. (EXPRESSO ESPIRITO SANTO)
MARINGA(PR) - PORTO ALEGRE(RS)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
LONDRINA(PR) - PORTO ALEGRE(RS)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
LONDRINA(PR) - FLORIANOPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
MARINGA(PR) - FLORIANOPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
MARINGA(PR) - FLORIANOPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
CAMPO MOURAO(PR) - BALNEARIO CAMBORIU(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
PITANGA(PR) - BALNEARIO CAMBORIU(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
PONTA GROSSA(PR) - FLORIANOPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
LONDRINA(PR) - BALNEARIO CAMBORIU(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
MARINGA(PR) - FLORIANOPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.

²⁴ É a conexão que se faz de municípios do Estado do Paraná com outros Estados do Brasil.

Quadro 13 - Linhas de transporte interestadual que se ligam a Ponta Grossa

(Conclusão)

Linhas	Empresa
LONDRINA(PR) - PORTO ALEGRE(RS)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
CURITIBA(PR) - CAMPINAS(SP)	EXPRESSO TRANSPEN LTDA.
CURITIBA(PR) - CAMPO GRANDE(MS)	SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA
CURITIBA(PR) - PORTO VELHO(RO)	SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA
CURITIBA(PR) - ITARARE(SP)	EXPRESSO TRANSPEN LTDA.
CURITIBA(PR) - SOROCABA(SP)	EXPRESSO TRANSPEN LTDA.
PONTA GROSSA(PR) - ITARARE(SP)	EXPRESSO TRANSPEN LTDA.
FOZ DO IGUAÇU(PR) - CAMPOS DOS GOYTACAZES(RJ)	AUTO VIAÇÃO CATARINENSE LTDA.
GUARAPUAVA(PR) - SÃO PAULO(SP)	AUTO VIAÇÃO CATARINENSE LTDA.
FOZ DO IGUAÇU(PR) - RIO DE JANEIRO(RJ)	AUTO VIAÇÃO CATARINENSE LTDA.
PONTA GROSSA(PR) - BLUMENAU(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
GUARAPUAVA(PR) - BALNEÁRIO CAMBORIÚ(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
PITANGA(PR) - BLUMENAU(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
CURITIBA(PR) - PALMAS(TO)	VIAÇÃO ESMERALDA TRANSPORTES LTDA. (EXPRESSO ESPÍRITO SANTO)
CIANORTE(PR) - FLORIANÓPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
UMUARAMA(PR) - FLORIANÓPOLIS(SC)	BRASIL SUL LINHAS RODOVIÁRIAS LTDA.
PARANAVAI(PR) - FLORIANÓPOLIS(SC)	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
PARANAVAI(PR) - FLORIANÓPOLIS(SC)	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
SANTO ANGELO(RS) - BARREIRAS(BA)	REUNIDAS TURISMO S/A.
SANTO ANGELO(RS) - PALMAS(TO)	REUNIDAS TURISMO S/A.
BRASÍLIA(DF) - CURITIBA(PR)	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
GOIÂNIA(GO) - CURITIBA(PR)	NACIONAL EXPRESSO LTDA
SÃO MIGUEL D'OESTE(SC) - SÃO PAULO(SP)	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS S/A
CRICIUMA(SC) - PORTO VELHO(RO)	SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA
FLORIANÓPOLIS(SC) - PRESIDENTE PRUDENTE(SP)	SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA
CRICIUMA(SC) - PONTA GROSSA(PR)	SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA
CRICIUMA(SC) - PONTA GROSSA(PR)	SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA
PORTO UNIÃO(SC) - PALMAS(TO)	REUNIDAS TURISMO S/A.

Fonte: ANTT-Agência Nacional de Transportes Terrestres

O transporte rodoviário torna-se de importância para a mobilidade turística, em razão de possibilitar que Ponta Grossa possua conexões com outras cidades, sendo um lugar que possui potencial de circulação para o turismo. Entretanto, deve-se frisar que embora haja a possibilidade de circulação para outros lugares, o turismo nem sempre beneficia-se da existência desses lugares. As viagens são realizadas por diversas motivações, sendo o turismo uma delas, por isso, às vezes as pessoas que percorrem os lugares de circulação, como terminal rodoviário de Ponta Grossa, nem

sempre visitam os atrativos turísticos do município. Nesse caso, a divulgação e a distribuição de material dos atrativos poderia ser mais enfatizada nesses lugares, uma vez que a cidade apresenta potencial de conectividade com outros estados e com outros municípios, como se pode visualizar o Quadro 14.

Quadro 14 - Linhas do transporte rodoviário interestadual

(Continua)

Linha	Empresa
PONTA GROSSA - CARAMBEI	VIACAO SANTANA IAPO LTDA
PONTA GROSSA – CARAMBEI (Terminal. Nova Rússia)	VIACAO SANTANA IAPO LTDA
PONTA GROSSA - CASTRO	VIACAO SANTANA IAPO LTDA
PONTA GROSSA - PALMEIRA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - ABATIA	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA - APUCARANA	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - BARBOSA FERRAZ	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - CARLOPOLIS	EMPRESA PRINCESA DO NORTE
CURITIBA - CASTRO	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - CIANORTE	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - COLORADO	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - CORNELIO PROCÓPIO	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - FRANCISCO ALVES	VIACAO UMUARAMA LTDA
CURITIBA - GUAIRA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - GUARAPUAVA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - IBAITI	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA - IBAITI	EXPRESSO JOIA T. DE PASSAGEIROS LTDA
CURITIBA - ICARAIMA	EXPRESSO MARINGA LTDA
CURITIBA - IVAIPORA (Via Faxinal)	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - JACAREZINHO	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA - JANDAIA DO SUL	EMPRESA PRINCESA DO IVAI ...
CURITIBA - JAPIRA	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA - JESUITAS	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
CURITIBA - LOANDA	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - LONDRINA	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - LONDRINA	EMPRESA PRINCESA DO IVAI
CURITIBA - MANGUEIRINHA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - MARINGA	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - MARINGA	EMPRESA PRINCESA DO IVAI
CURITIBA - MARINGA (Via Londrina)	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - PARANAVAI	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - PONTA GROSSA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA – PORECATU (Via. Cent. do Sul)	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - PRUDENTOPOLIS	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - QUERENCIA DO NORTE.	EXPRESSO MARINGA LTDA
CURITIBA - RESERVA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - SANTA MARIANA	VIACAO GARCIA LTDA

Quadro 14 - Linhas do transporte rodoviário interestadual

(Conclusão)

Linha	Empresa
CURITIBA - SANTO ANTONIO DA PLATINA	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA - TELEMACHO BORBA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
CURITIBA - UMUARAMA	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA - WENCESLAU BRAZ	EMPRESA PRINCESA DO NORTE S/A
CURITIBA -UMUARAMA	EXPRESSO MARINGA LTDA
CURITIBA LONDRINA	VIACAO GARCIA LTDA
CURITIBA- LONDRINA (Via Cid. Garcia)	VIACAO GARCIA LTDA
LONDRINA - CURITIBA	EMPRESA PRINCESA DO IVAI
LONDRINA - CURITIBA (Via Castro)	EMPRESA PRINCESA DO IVAI
PONTA GROSSA - ALTO DO AMPARO	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - CAMPINA DA LAGOA	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
PONTA GROSSA - CAMPO MOURÃO	NORDESTE TRANSPORTES LTDA
PONTA GROSSA - CANDIDO DE ABREU	BENEDITO ALEIXO DE QUEIROZ
PONTA GROSSA - FOZ DO IGUAÇU	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - GUARAPUAVA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - IMBITUVA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - IMBUIA	BENEDITO ALEIXO DE QUEIROZ
PONTA GROSSA - IPIRANGA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - IRATI	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - IVAI (VIA IMBITUVA)	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - IVAIPORA	BENEDITO ALEIXO DE QUEIROZ
PONTA GROSSA - MARINGA	VIACAO GARCIA LTDA
PONTA GROSSA - PARANAGUA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - PARANAGUA	VIACAO GRACIOSA LTDA
PONTA GROSSA - RIO AZUL	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - SAO JOAO DO TRIUNFO	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - TELEMACHO BORBA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
PONTA GROSSA - TEREZA CRISTINA	BENEDITO ALEIXO DE QUEIROZ
PONTA GROSSA - TIBAGI	VIACAO SANTANA IAPO LTDA
PONTA GROSSA - UNIAO DA VITÓRIA	EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS

Fonte: DER-Departamento de Estradas e Rodagem

A partir desse cenário rodoviário em que Ponta Grossa se insere, por um lado percebe-se que o turismo de Ponta Grossa possui oportunidades de obter benefícios dessa atividade, não somente pelas possibilidades de conectividade com outros lugares, seja rodoviário e/ou aeroviário, mas também devido à localização geográfica.

A partir dessa potencialidade que é existente, busca-se compreender a opinião dos agentes (comunidade, iniciativa privada e poder público) que interferem e se utilizam diretamente dessa mobilidade turística e o papel desse público para que haja a melhoria dos aspectos que são essenciais para que ocorra o deslocamento para os diversos atrativos turísticos de Ponta Grossa.

CAPÍTULO 3 - MOBILIDADE TURÍSTICA X AGENTES SOCIAIS

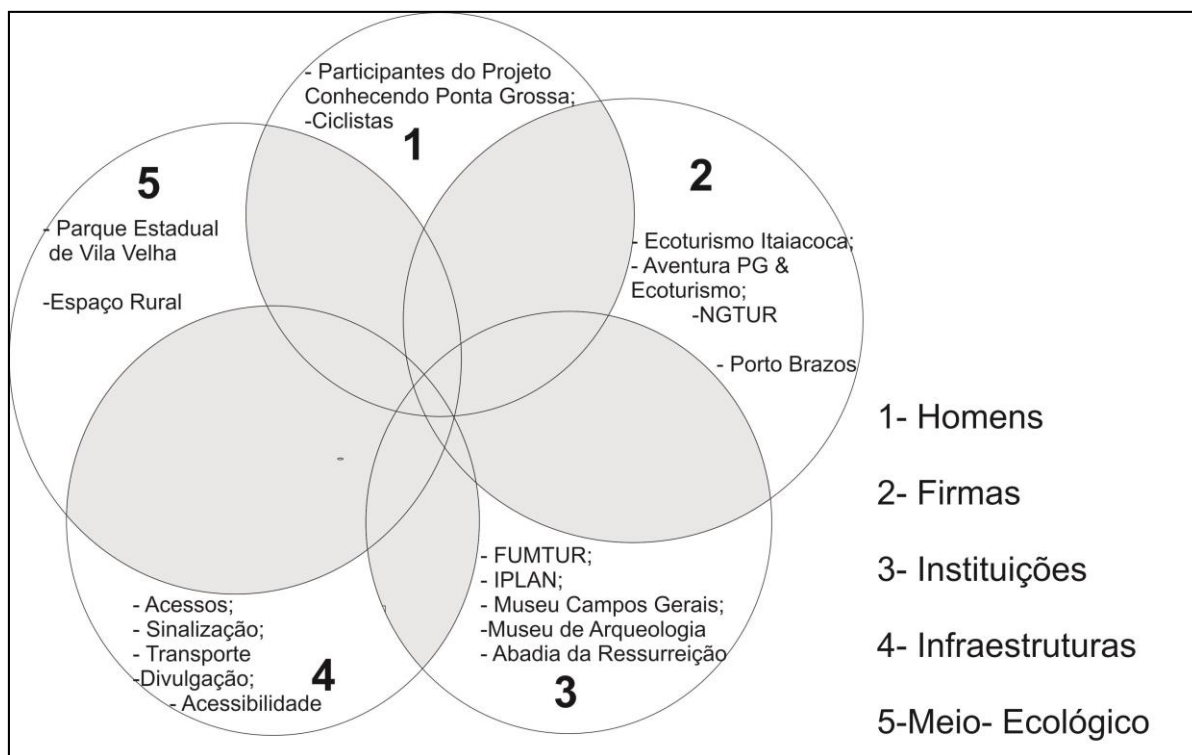
O município de Ponta Grossa, enquanto destino turístico, necessita da mobilidade do turismo, pois é essencial para que haja o deslocamento para diversos atrativos turísticos. Sem fatores de qualidade como acesso, transporte, sinalização, divulgação e acessibilidade, a mobilidade do turismo estaria comprometida. Nesse aspecto, entende-se que a opinião dos agentes sociais – que promovem, dependem de e se utilizam da mobilidade – é de importância para que um destino se torne de qualidade.

Neste capítulo, portanto, se busca analisar a mobilidade turística a partir das opiniões dos agentes sociais (poder público, iniciativa privada e comunidade local) associados aos elementos do espaço geográfico. No capítulo também se relacionam as categorias do método geográfico a fim de compreender os aspectos da mobilidade turística de Ponta Grossa. Nesse contexto, a argumentação se estrutura a partir da relação dos elementos do espaço de Santos (1997) com os aspectos da mobilidade turística.

3.1 ELEMENTOS DO ESPAÇO APLICADOS A ANÁLISE DA MOBILIDADE TURÍSTICA DE PONTA GROSSA

Os elementos do espaço discutidos por Santos (1997) – Figura 28 – também podem ser aplicados ao turismo, como o fazem Rodrigues (1999) e Albach (2010) – assunto já debatido no primeiro capítulo desta pesquisa. Assim, também se pode relacioná-los com a mobilidade turística de Ponta Grossa, pois, como Rodrigues (1999) nos informa, os elementos se inter-relacionam uns com os outros, e da mesma maneira ocorre com os agentes, as infraestruturas e os atrativos turísticos mencionados, que necessitam uns dos outros, pois a união de todos significa o funcionamento de todas as partes. Em outras palavras, interferem, necessitam de e usufruem da mobilidade turística de Ponta Grossa.

Figura 28 - Elementos do espaço de Santos (1997) aplicados à mobilidade turística de Ponta Grossa



Fonte: Adptado de Albach (2010) e Rodrigues (1999)

Assim, explicitando cada elemento:

- *Homens*: São entendidos como sendo a demanda consumidora. Neste estudo tratamos essa demanda a partir do turista-cidadão, que também consome os espaços mediante a visita aos atrativos, equipamentos de alimentação e serviços, assim como a demanda de turistas que não residem em Ponta Grossa, mas que também usufruem desses espaços. Os turistas-cidadãos são caracterizados como participantes do Projeto Conhecendo PG e, embora esse projeto tenha característica social, esses sujeitos também vivenciam no cotidiano a mobilidade turística, tal qual os ciclistas, que também são participantes desse estudo e, por essa razão, contribuem com suas opiniões a respeito da mobilidade turística do município, com o intuito de melhorar esses lugares.

- *Firms*: São compreendidas como sendo as empresas que realizam o receptivo de Ponta Grossa. São, então, a Ecoturismo Itaiacoca, a Aventura PG Ecoturismo e o Núcleo de Guias de Turismo – NGTUR. O atrativo Adega Porto Brazos será analisado posteriormente, a partir das categorias do método de Santos (1997).

A Ecoturismo Itaiacoca (questionário – Apêndice F – entrevista gravada com apoio de questionário aberto realizado em 10 de novembro de 2017) se constitui como prestadora de serviços em formato de agência de receptivo e que oferece seus serviços mediante redes virtuais, como *sites* e o Facebook, e então a sua estrutura não é física. A proprietária, Ariadne Roldan Melchior, e também guia de turismo, relata que a sua trajetória como guia e também a forma de prestar seus serviços surgiram por intermédio de convites de uma agência de turismo já não mais existente e que era conhecida como Gaia, que trabalhava com turismo pedagógico. Em 2015, devido à realização das caminhadas no distrito de Itaiacoca, surgiu a ideia da Itaiacoca Ecoturismo, que tem por finalidade somente atender à região de Itaiacoca com atividades de caminhada e turismo de aventura em geral, como conta a proprietária.

O público-alvo atendido pela Ecoturismo Itaiacoca é formado, em geral, por pessoas entre 25 a 35 anos, cujos integrantes variam entre grupos de estudantes e grupos de amigos. As instituições de ensino, no caso, buscam por passeios que contenham visitas a cavernas, a fendas e as furnas. Já o público com faixa etária entre os 40 e 70 anos também participa das visitas, contudo é preparada uma estrutura para recebê-los com refeição e carro de apoio. O cliente que apresentou mais idade tinha 88 anos. As visitas ao centro de Ponta Grossa são menos frequentes, mas também ocorrem, segundo a proprietária (MELCHIOR, 2017).

De acordo com Melchior (2017), o Parque Estadual de Vila Velha, embora seja um dos atrativos mais visitados do município devido à sua localização, os visitantes, nesse caso, conseguem visitá-lo sozinhos. Desse modo, o atrativo mais procurado por intermédio da Ecoturismo Itaiacoca ainda é a Porto Brazos, entre outros que se inserem nas proximidades, como o Buraco do Padre e as Furnas Gêmeas.

A Aventura PG Ecoturismo (questionário – Apêndice F – entrevista gravada com apoio de questionário aberto realizado em 16 de novembro de 2017) teve início de suas atividades como agência em 2017 por iniciativa de Cléverton Bigaski, que atua também como guia de turismo, principalmente na região dos Campos Gerais. A referida agência tem por intuito atender visitantes individuais que estão de passagem pela cidade, como também famílias e outras agências de turismo que procuram por roteiros personalizados, e ainda grupos de turismo provenientes de Curitiba.

Segundo Bigaski (2017), o público-alvo são pessoas interessadas em Turismo de Aventura, ou seja, pessoas com uma consciência ambiental, além de gostarem de

realizar as atividades independentemente das variações do clima. A faixa etária mais comum, de cerca de 80%, é a de pessoas de 22 a 35 anos. Procuram alguma forma de interação com a natureza buscando lugares e paisagens novas. A Aventura PG Ecoturismo também atende o público da terceira idade e as instituições de ensino, que são atendidas com turismo pedagógico. O passeio ao Parque Estadual de Vila Velha, à Furnas e ao Buraco do Padre é um dos roteiros indicados para esses tipos de público, pois é mais leve, apesar dos riscos que pode haver nesses locais.

O Núcleo de Guias de Turismo de Ponta Grossa – NGTUR (questionário Apêndice G – aplicação de questionário aberto nos dias 23 e 29 de novembro de 2017) é vinculado ao "Programa Empreender", da Associação Comercial, Industrial e Empresarial de Ponta Grossa – ACIPG. O núcleo é constituído por profissionais que conduzem a visita a atrativos turísticos, não possuindo vínculo com a prefeitura municipal, embora existam projetos em parceria (ACIPG, 2017). Devido à importância da prestação de serviços de mediação realizada, cabe conhecer a opinião desses profissionais citados, como Haura (2017), Duarte (2017), Leal (2017), Martins (2017b), Vogler (2017), Chaves (2017) e Costa (2017) a respeito da mobilidade turística do município. A opinião deles é relevante porque presenciam no cotidiano as dificuldades, bem como os benefícios que a mobilidade turística de Ponta Grossa apresenta.

O NGTUR costuma atender um público formado por grupos provenientes de instituições de ensino, por grupos de terceira idade e por praticamente todos os perfis imagináveis nessa área. Como se trata de públicos variados, deve-se frisar a importância de uma mobilidade turística eficaz, a fim de atender adequadamente os visitantes que procuram pelo segmento do turismo natural, uma vez que o território de Ponta Grossa contém atrativos turísticos naturais.

– *Instituições*: As instituições tratadas são as responsáveis por promover a mobilidade e desenvolver atividades inerentes ao turismo, como o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Ponta Grossa – IPLAN e a Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa – FUMTUR. Ademais, também tratam dos atrativos turísticos o Museu Campos Gerais, o Museu de Arqueologia e a Abadia da Ressurreição – atrativo que, adiante, será relacionado às categorias do método geográfico de Santos (1997).

O IPLAN, órgão de natureza pública, é responsável pelo desenvolvimento de pesquisas, bem como pelo planejamento urbano do município de Ponta Grossa. Desse modo, pela importância da instituição em relação ao tema do presente trabalho, realizou-se uma entrevista gravada em áudio (questionário – Apêndice D) com a diretora de Projetos e Planejamento Urbano, arquiteta e urbanista, Bianca Camargo Martins, em 11 de julho de 2017, a respeito do andamento do Plano Diretor e também do Plano de Mobilidade Urbana para a melhoria da qualidade dos ambientes urbanos de Ponta Grossa.

A Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa – FUMTUR, por sua vez, tem por objetivo o planejamento de políticas públicas, bem como a elaboração de ações inerentes à atividade do turismo, e outras atividades afins e correlacionadas. Para representar a instituição, buscou-se: i) Michele Introvini Turek, bacharela em Turismo e Chefe de Divisão de Apoio (questionário – Apêndice B), em 2 de agosto de 2017 e ii) Edgar Hampf, graduado em Psicologia, Jornalismo e Direito, na função de Secretário de Turismo de Ponta Grossa, em 26 de maio de 2018 (questionário – Apêndice C). Como ex-secretário municipal de Governo e ex-secretário municipal de Comunicação, assumiu a presidência da FUMTUR em 2018 para mencionar as ações que estão sendo desenvolvidas pela instituição e que possuem interferência na mobilidade turística.

– *Infraestruturas*: As infraestruturas estudadas são referentes a acesso, transporte, sinalização e acessibilidade – assuntos que estão expostos no Plano Nacional de Mobilidade Urbana. A divulgação para que haja o deslocamento com finalidade turística também é fundamental. Esses assuntos, direcionados para o uso da atividade turística no município de Ponta Grossa, são analisados a partir da observação da pesquisadora e também pelos agentes mencionados anteriormente (poder público, iniciativa privada e comunidade).

– *Meio Ecológico*: Refere-se ao ambiente natural, no caso, ao Parque Estadual de Vila Velha, também tratado a partir das categorias do método geográfico de Santos (1997). Também se refere ao espaço rural, pois estão inseridas várias questões com relação às infraestruturas e também por nesse espaço estarem concentrados os três atrativos analisados nesse estudo.

3.1.1 Acesso

Os acessos a que este trabalho se refere são as vias, bem como as linhas de transporte coletivo público que interligam os diversos lugares em que se encontram os atrativos turísticos de Ponta Grossa e dentro do recorte territorial estabelecido.

Da mesma maneira que Leal (2017) critica a necessidade de responsabilidade por parte do poder público com relação à condição das estradas, Martins (2017b), também guia de turismo, afirma que o acesso é essencial, porém reclama que os turistas desanimam de vir para Ponta Grossa por causa dos longos e descuidados trechos a percorrer para se chegar até os atrativos. Como criticado anteriormente, vimos que a insuficiência acesso por transporte coletivo público, principalmente no que se refere aos atrativos Mosteiro da Ressurreição e a Porto Brazos, que se localizam no espaço rural e próximo a esse último também estão inseridos outros atrativos. Os turistas que costumam utilizar o transporte coletivo público para o deslocamento ficam, portanto, desservidos para chegar a esses lugares.

Melchior (2017), proprietária da Itaiacoca Ecoturismo, informam que os problemas que envolvem o acesso é realmente um entrave para a visita local. Por essa razão Melchior (2017) e Vogler (2017) trazem a questão de que os proprietários temem investir e não obter o retorno que esperam, já que visam esse retorno de maneira rápida, por não compreenderem que se trata de um processo lento em que o retorno pode demorar. Muitas vezes, a adaptação de determinado aspecto envolve um investimento de valor alto. Se, contudo, não há o devido acesso, o visitante não consegue chegar até o destino e divulgar o passeio. O proprietário não percebe isso, não percebe os pré-requisitos para viabilizar a sua propriedade mediante investimento para a melhoria da infraestrutura de seu próprio atrativo.

Tanto os guias quanto a empresa de receptivo fazem reclamações em relação aos acessos aos atrativos de Ponta Grossa. São reclamações que procedem, pois questões como o insuficiente investimento da iniciativa privada e não se obter o retorno desejado para com o investimento realizado nas propriedades se tornam entraves para que a atividade turística tome impulso. Nesse aspecto, pode-se afirmar que a união de todos os agentes para que a atividade se desenvolva se torna de importância, porque cada um vivencia no seu cotidiano dificuldades na prestação dos seus serviços e acaba sendo um aspecto negativo para o público que atendem.

Como retorno a esse problema, Hampf (2018) afirma que está havendo investimento por parte do setor público na mobilidade turística. Ele menciona, porém, que também existem dificuldades para a execução dos projetos. São dificuldades variadas, como a falta de investimento pela iniciativa privada, em que a indisponibilidade de recursos se torna um dos muitos fatores que impedem que haja a melhoria desses aspectos.

As palavras do secretário refletem a dificuldade para a execução dos projetos. Ademais, deve-se destacar a importância da melhoria das vias em que se encontram os atrativos turísticos rurais. Ocorre aí uma dicotomia de prioridades. De um lado não há a obrigatoriedade de investimento por se tratar de um espaço rural. Por outro lado, porém, para que haja a circulação turística, é essencial haja investimento em acessos por vias asfaltadas, com boa sinalização, bem como manutenção para que ninguém fique impossibilitado de bem chegar a esses lugares e deles voltar sem problemas.

Ainda a respeito dos acessos, deve-se acrescentar a questão dos transportes, que são diretamente ligados à mobilidade turística, pois oferecem o deslocamento de um lugar a outro. Tinhinane e Fouzia (2017) admitem que os transportes oferecem aos turistas variadas possibilidades de viagem (multimobilidade e intermobilidade), pois esses modais ocasionam o deslocamento de turistas para um lugar como também para vários lugares, pois oferecem diversas opções de transporte e a combinação entre seus modais.

3.1.2 Transportes

Em Ponta Grossa, o deslocamento com relação ao uso do transporte coletivo público, principalmente para os atrativos que se localizam no espaço rural, parece ser uma deficiência, principalmente para os visitantes que são atendidos pelas empresas de receptivo listadas nesse estudo. Como informa Bigaski (2018), o deslocamento de visitantes que atende é realizado através da locação de transporte credenciado pelo Instituto Brasileiro de Turismo – EMBRATUR, a fim de garantir a segurança de seus clientes. Há sempre a possibilidade de risco por serem passeios realizados em meio a ambientes naturais. Desse modo, um dos meios mais utilizados pela empresa para a realização dos transportes é o automóvel tipo van e também o micro-ônibus ou até mesmo o próprio veículo do proprietário.

Melchior (2017) conta que os deslocamentos de seus clientes são realizados de diversas formas, sendo por meio de veículos próprios dos visitantes ou por veículos cedidos pelos moradores locais, que cobram somente o valor da gasolina dos visitantes. E também se tem a opção de locação de veículos em Ponta Grossa. Para o transporte não há um ônibus. O existente realiza somente o deslocamento dos moradores locais, o que encarece o passeio para os visitantes.

Os guias de turismo também reclamam da falta de transporte para o espaço rural. Em razão disso, Haura (2017) comenta que poderia haver mais opções de mobilidade mais modernas, como ônibus e jardineira, pois são opções de locomoção mais procuradas pelos visitantes. Além disso, a condição das estradas rurais não é adequada e, muitas vezes, não há disponibilidade de veículos para a locomoção a esses lugares.

A respeito disso, Hampf (2018) descreve que a prefeitura não tem como custear transporte, uma vez que a instituição é uma facilitadora desse processo para que haja possibilidades de deslocamento e que, com isso, as empresas se interessem em prestar seus serviços em Ponta Grossa. O secretário também destaca o Projeto Conhecendo PG como uma alternativa de transporte gratuito, que vai até os atrativos turísticos com orientação de guias, porém é uma opção existente somente para os moradores do município que fazem parte de alguma instituição ou entidade.

O acesso para o atrativo Porto Brazos e para o distrito de Itaiacoca como um todo apresenta dificuldade para a realização do deslocamento por transporte coletivo público – como apresentado no capítulo anterior. O acesso ao distrito destina-se somente ao uso dos moradores, funcionando com horários que não são contínuos. Para o turismo, todavia, deveriam ser disponibilizados horários mais flexíveis com ida e retorno de Itaiacoca. A partir disso, pode-se relacionar o comentário de Ferraz (2016), que afirma que deve haver qualidade dos transportes para que haja o desenvolvimento urbano, e deve-se acrescentar essa exigência também para que haja o desenvolvimento rural, principalmente ao tratar-se da mobilidade do turismo.

Quanto ao espaço urbano, Costa (2017) cita a importância de melhoria em relação ao transporte coletivo, pois, segundo ela, não há itinerários para os atrativos turísticos, bem como os horários são escassos. Ainda com relação ao transporte coletivo urbano, Duarte (2017) descreve que os veículos costumam estar demasiado lotados e o seu uso, nessa situação, se torna desagradável para os visitantes virem até Ponta Grossa.

O transporte urbano também é algo a ser pensado por parte do poder público, pois as linhas de transporte não oferecem a rapidez no deslocamento, como também se tornam lotados em certos horários, tornando o transporte ainda mais lento. Com isso, a mobilidade urbana deve atender principalmente a seus moradores. Entende-se, nesse aspecto, que, em Ponta Grossa, o transporte urbano não consegue atender com eficácia aos habitantes da cidade, ficando complicado também conseguir atender os seus visitantes, que terão que competir com os habitantes pelo uso dos veículos. A mobilidade também contempla outros aspectos. Ao discutir a mobilidade no âmbito do turismo, a sinalização também é algo a ser lembrada, pois mostra a localização dos lugares, isto é, dos atrativos e dos equipamentos turísticos.

3.1.3 Sinalização

A sinalização turística é importante para que haja um correto deslocamento de turistas, principalmente quando esse espaço não é conhecido. Placas em outros idiomas também são necessários, para que haja a identificação dos lugares e, com isso, pessoas estrangeiras consigam chegar sozinhas os destinos desejados.

Assim, a guia de turismo Duarte (2017) explica que deveria haver mais placas marrons (placas de sinalização turística) e o Centro de Informações Turísticas deveria ampliar os dias de atendimento ao turismo, como nos finais de semana e nas terças-feiras, como também mapas / guias turísticos contendo os atrativos turísticos do município deveriam ser distribuídos. Os fins de semana geralmente são os dias em que há maior fluxo de visitantes nos atrativos, isso devido a serem os dias de tempo livre, ou seja, estão fora do tempo de trabalho nas empresas e nas instituições e, por isso, há necessidade de haver a distribuição desses materiais e o atendimento do Centro de Informações Turística deveria estar disponível.

Com relação à sinalização, quando não é eficaz, pode impedir que os visitantes cheguem até os atrativos. Para Melchior (2017), a sinalização em Itaiacoca apresenta uma melhoria, porém ainda deve ser revista. Conforme a proprietária, na área urbana não há indicações de placas que informam a saída para o distrito de Itaiacoca.

O problema da sinalização parece afetar também o espaço urbano de Ponta Grossa, comprometendo o deslocamento para certos lugares da cidade, da mesma forma que para os espaços rurais, o que afeta também a atividade turística.

Melchior (2017) ainda realiza alguns apontamentos com relação à sinalização e a necessidade de inserção de novas placas, pois, segundo ela, já ocorreram casos em que teve que ir socorrer com o próprio veículo visitantes que se perderam durante o passeio. Vale lembrar que o projeto “Caminhos de Itaiacoca” colocaria 23 placas a fim de identificar os vilarejos da localidade, contudo a prefeitura não finalizou a colocação das placas. Conforme ainda entrevistada afirma, a quantidade era insuficiente.

Nesse contexto, à sinalização, tão discutida por parte dos guias de turismo, que apresentaram reclamações acusando que esse quesito estaria insuficiente, o secretário afirma que há, sim, sinalização, e deu exemplo nas proximidades da Rodoviária. Segundo ele, as pessoas não visualizam as placas por já pertencerem à paisagem urbana. Mesmo assim, o secretário afirma que possui projetos para a melhoria desses elementos.

A sinalização turística no espaço urbano é deficiente, pois, para que haja a mobilidade entre os diversos espaços urbanos e rurais, é necessária a indicação dessas áreas, principalmente para turistas estrangeiros e que necessitam desse tipo de ferramenta como auxílio para que consigam chegar ao local desejado. Para os moradores e outros turistas de nacionalidade brasileira também se torna essencial, pois esse tipo de comunicação facilita a locomoção, principalmente se as pessoas desconhecem como chegar até o lugar desejado.

No espaço rural, as placas também facilitam como uma forma de divulgação dos atrativos, pois caso o turista esteja de passagem, ao visualizar uma placa, pode ter seu interesse despertado e perceber que aquele espaço comporta algo a mais a ser conhecido.

Embora haja ferramentas virtuais que auxiliam na locomoção, como a existência de GPS, por exemplo, ainda assim não se deve excluir a importância das sinalizações, pois há casos em que há falha desse tipo de aparelho ao indicar o lugar. Para tanto, as placas exercem o papel fundamental para que não aconteçam enganos. Além das placas de sinalização, deve também ser incluída na mobilidade turística a acessibilidade, pois é fator necessário no ambiente turístico e sua falta poderá excluir certos tipos de público que precisam dessa infraestrutura.

3.1.4 Acessibilidade

Tinhane e Fouzia (2017) mencionam a acessibilidade como componente não só da mobilidade turística, mas da mobilidade em si. Assim, portanto, as autoras explicam que a carência nesse quesito implica a perda de futuros consumidores desses espaços, o que envolve tanto o aspecto físico (nos transportes, nas edificações e nos demais equipamentos), quanto também o aspecto virtual, que é questão mais complexa, mas que também merece atenção e, partir disso, a acessibilidade consiga atender aos seus objetivos.

Em razão disso, Leal (2017) menciona que existem poucos atrativos com acessibilidade em Ponta Grossa. Aponta, em especial, essa deficiência no Parque Estadual de Vila Velha, que apenas conta com escadas, não disponibilizando rampas de acesso a cadeirantes e tampouco piso tátil.

Melchior (2017) menciona que os principais comentários negativos de visitantes quanto à mobilidade se referem à acessibilidade, pois, segundo ela, essas questões que envolvem a acessibilidade e o transporte são efetivamente relevantes. Por outro lado, devido à presença dessas dificuldades, esses locais acabam atraindo outra demanda de visitantes, como, por exemplo, aqueles visitantes que apreciam o turismo de aventura e buscam por atrativos que apresentam certa dificuldade.

Mesmo com essas mencionadas carências, a entrevistada aponta alguns aspectos positivos na questão da acessibilidade em Ponta Grossa, como também confirma a sua importância, principalmente para pessoas com limitações pessoais de deslocamento. Ela também menciona que, se esse público começar a frequentar esses espaços que necessitam de adaptação para atendê-lo, isso irá estimular para que os proprietários ou até mesmo os gestores percebam a importância e desenvolvam medidas para atender os diversos tipos de públicos, principalmente aqueles que dependem de providências especiais de acessibilidade.

Conforme explica Melchior (2017), o espaço urbano se torna mais acessível a indivíduos que possuem dificuldade de locomoção, porém ainda a acessibilidade é incipiente. Vale, entretanto, ressaltar a perspectiva para a existência de projetos que visem minimizar esses problemas que Ponta Grossa enfrenta, com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, com previsão de finalização para 2019. Algumas alternativas de resolução para esses problemas serão indicadas. Mesmo assim, esses fatores só serão solucionados paulatinamente.

Bigaski (2017) afirma, entretanto, que houve melhoria na mobilidade turística, principalmente no atrativo Buraco do Padre, que apresenta possibilidade de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, porém ainda é insuficiente.

No que compete à mobilidade turística do município, a proprietária da Ecoturismo Itaiacoca aponta que as dificuldades que atrapalham o desenvolvimento do serviço prestado são oriundas de uma infraestrutura inadequada para atender os visitantes. Infraestrutura é inadequada, sob esse ponto de vista, principalmente para aqueles com dificuldade de locomoção. Dessa forma, esses atrativos que não apresentam uma infraestrutura eficaz acabam exigindo da guia de turismo que adapte o local por conta própria antes de receber os visitantes.

A acessibilidade é considerada deficiente segundo as críticas dos agentes do setor receptivo do turismo ponta-grossense, pois os lugares com potencial de atrair turistas carecem de uma infraestrutura adequada a pessoas com dificuldade de locomoção. Na hipótese de essa acessibilidade ser melhorada nesse sentido, isso será oportunidade para motivar esse público a frequentar certos espaços antes desconhecidos, tornando-se exemplo para outros lugares.

Outra questão que também envolve alguns aspectos negativos é em relação à divulgação. Embora não seja um fator discutido no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, é de importância para a mobilidade turística em razão de estimular o deslocamento e a circulação de pessoas para o turismo.

3.1.5 Divulgação

Para tratar da divulgação de Ponta Grossa pode-se começar por mencionar o comentário de Tinhinane e Fouzia (2017). Dizem, em seu comentário, que a divulgação auxilia para que turistas consigam planejar com mais antecedência as suas férias. Materiais como pôlders e outras formas de publicidade ajudam para que turistas tenham acesso a esse tipo de informações. Essas informações são fundamentais para que agentes de turismo de Ponta Grossa utilizem como auxílio para o planejamento de um destino turístico. Como Tosta e Kunz (2014) afirmam, os avanços tecnológicos contribuem com a "contração" do tempo e do espaço e, por consequência, com o desenvolvimento da mobilidade.

Os guias de turismo efetivamente comentam sobre a importância da publicidade, como é o caso de Costa (2017), que declara que é um fator a ser

trabalhado por parte da prefeitura, pois é inexistente. Chaves (2017) e Martins (2017b) também afirmam que a publicidade dos atrativos turísticos ainda é insuficiente e necessita de melhorias.

Em contrapartida a essas reclamações dos guias de turismo, Turek (2017), funcionária da FUMTUR, afirma que Ponta Grossa é ofertada no Salão de Turismo dos Campos Gerais. A instituição participa também da Feira de Turismo de Foz do Iguaçu, da ABAV do Paraná e da ABAV do Brasil. E o secretário reafirma isso quando cita a participação da Fundação Municipal de Turismo nos eventos com intuito de divulgar os atrativos do município de Ponta Grossa como um todo – divulgar principalmente para as agências de turismo, que têm a oportunidade, nesses eventos, de conhecer e auxiliar na divulgação dos destinos turísticos ponta-grossenses.

Conforme Turek (2017), a respeito da divulgação dos atrativos, essa divulgação dos atrativos é difícil por parte das agências de Ponta Grossa porque a maioria porque elas são, em sua maioria, emissivas. Às vezes os guias ou as agências de fora que pedem material de Ponta Grossa querem trazer grupos para o município e, por isso, querem saber mais sobre a cidade. E até devido aos eventos, que sempre os orientam. A funcionária também comenta que os atrativos são divulgados por meio de material impresso, pela rede social do Facebook e pelo *síte* da prefeitura e agora pelo *link* que é acessado através da tecnologia do QR Code.

Com relação à divulgação dos atrativos turísticos, Turek (2017) deixa claro que não há uma priorização de divulgação para os atrativos. Aponta que o interesse da divulgação do atrativo deve partir dos proprietários, que deverão trazer seu material para que haja a divulgação para os visitantes.

Com relação ao aplicativo de turismo que funciona mediante tecnologia QR Code – “Ponta Grossa Turística” –, que foi desenvolvido com o intuito de estimular a divulgação dos atrativos turísticos de Ponta Grossa, ele constitui também uma ferramenta de mobilidade turística. Através desses objetivos, o secretário aponta que haverá perspectiva de aprimoramento dessa ferramenta e ainda a possibilidade da criação de um aplicativo que pode ser baixado diretamente do serviço de distribuição digital de aplicativos, no caso, o Google Play, ou até mesmo o Apple Store.

Dessa maneira, esse aplicativo promete ter uma gama de informações muito mais ampliada do que o atual aplicativo, com a inserção de informação de trilhas de caminhada, informações a respeito do sistema rodoviário, de transporte coletivo, hotelaria, restaurante, além do Projeto Conhecendo PG.

Em conformidade com os comentários dos guias, resta esclarecer que Ponta Grossa, sim, necessita trabalhar melhor a questão da divulgação, pois assim o destino então passaria a ser reconhecido e valorizado. Apesar das alternativas que os funcionários da prefeitura citam, essa divulgação ainda ocorre de forma insuficiente. Além disso, cabe acrescentar que, mesmo reconhecendo a relevância da divulgação, isso, contudo, pode ser um fato complicador, no caso de divulgar um destino que possui poucas possibilidades de infraestrutura e inadequadas vias de deslocamento.

A possibilidade seria, então, a união de todos os agentes da iniciativa privada (donos das propriedades privadas e outros interessados), somando esforços para que os materiais de divulgação cheguem à prefeitura municipal para uma divulgação consistente – além de esses interessados também realizarem a sua parte e fazerem valer a sua cobrança.

3.1.6 A mobilidade turística de Ponta Grossa a partir do plano de mobilidade

A atividade turística está intrinsicamente associada à mobilidade, pois ambas se interligam, formando um conjunto de intersistemas que são conectados. A mobilidade do turismo faz com que os espaços se tornem cada vez mais ordenados e, por isso, possam ser encontrados em diversos lugares (URRY; SCHELLER, 2004).

Arruda (2017) nos revelou anteriormente que os problemas que estão contidos nos espaços urbanos são resultantes principalmente de problemas que afetam os deslocamentos, como má qualidade de serviços do transporte público e infraestrutura deficiente para pedestres e ciclistas. Nesse aspecto, Arruda (2017) afirma a necessidade de ferramentas que revertam essas questões negativas em positivas, para tornar esse âmbito das cidades mais agradável e que ofereça qualidade de vida a seus moradores.

Para tanto, cabe mencionar que essas questões descritas por Arruda (2017) são também problemas que não só afetam a realidade urbana, mas também podem ser encontradas no espaço rural. No caso de Ponta Grossa, são problemas existentes no que compete à atividade turística. Desse modo, é de importância o papel dos agentes para que tornem essa atividade não somente possível, mas que traga algum benefício aos seus usuários, pois são problemas que não só afetam o turismo, mas também o cotidiano desses agentes.

A formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana veio para regulamentar a mobilidade urbana e enfocou o uso dos transportes, assim como a acessibilidade em cidades com mais de 20 mil habitantes, como é o caso de Ponta Grossa. Essa política estipulou que as cidades deveriam elaborar as suas políticas de mobilidade até o ano de 2016, como informa Arruda (2017). Devido à dificuldade de alguns municípios de cumprirem esse prazo para elaborar seus planos, então houve prorrogação da entrega desse documento. Também Ponta Grossa apresentou dificuldades e não cumpriu esse prazo.

O Plano Diretor de Ponta Grossa teve início em 2016 pela empresa Ambiens Cooperativa, porém houve interrupção devido à rescisão de contrato da empresa com a prefeitura. Com relação a essa interrupção do Plano Diretor, a diretora Martins (2017a) explicou que ocorreu um fator que impossibilitou uma nova licitação. E afirmou que o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana passaram a ser efetuados em conjunto, por outra empresa, a fim de otimizar e concretizar os processos.

Nesse aspecto, questionou-se também a respeito dos tipos de mobilidade que estarão contidas no Plano de Diretor. Então, a esse respeito, a diretora (MARTINS, 2017a) explicou que busca realizar uma integração do Plano Diretor ao Plano de Mobilidade para focar no tema da mobilidade, visto que é um aspecto bem complicado em Ponta Grossa. Nesse contexto, acrescenta que sempre se buscará priorizar o pedestre e o ciclista, evidenciando também atenção a todos os tipos de mobilidade e, por último, os carros.

O processo para a licitação do Plano de Mobilidade teve início em 23 de janeiro de 2018 e definiu a empresa responsável pela realização da consultoria para revisar o Plano Diretor e também o Plano de Mobilidade Urbana. A empresa ganhadora da licitação foi a Urbtec Engenharia, Planejamento e Consultoria, sendo que o início dos trabalhos de revisão ocorreu em 20 de abril de 2018. De acordo com Sartori (2018c), a meta é concluir os documentos em 11 meses, ou seja, em março de 2019.

No Quadro 15 são mostradas as diretrizes que objetivam suprir as deficiências que Ponta Grossa apresenta com relação à atividade turística, que serão mencionadas no Plano Diretor Municipal e no Plano de Mobilidade final. Pode-se mencionar que são poucas as ações no que se refere à mobilidade turística, pois as ações são referentes à utilização de mecanismos tecnológicos e de informação e comunicação para a difusão do turismo ecológico, cultural, rural e urbano, visto que Ponta Grossa não é considerada como um destino consolidado, segundo o plano, pois

inexiste material de divulgação, vídeos e fôlders. Apresenta, porém, potencialidades para tal atividade devido à presença de redes hoteleiras, de equipamentos de alimentação, de locadoras de veículos e, principalmente, de atrativos de expressão.

Quadro 15 - CDPs e Diretrizes - Patrimônio histórico, cultural e turismo

(Continua)

TEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	DIRETRIZES
Patrimônio histórico, cultural e turismo	Lei Municipal nº 8431, de 29/12/2005, que dispõe sobre os instrumentos de proteção ao patrimônio cultural do município	Imóveis tombados e inventariados de forma geral degradados e sem conservação adequada	Valorização da cultura local e atratividade turística	Ampliação do quadrilátero histórico. Aplicação de instrumentos urbanísticos como a transferência de potencial construtivo.
	Existência de patrimônio imaterial	Falta qualificação e estruturação de divulgação (interna - população local, e externa)	Possui colonização diversificada	Elaborar plano de conscientização em parceria com a Secretaria Municipal de Educação e Cultura e Conselho Municipal de Cultura,
	Turismo Rural	Inexistência de um planejamento para as atividades de turismo rural.	Potencial grande para o desenvolvimento do turismo rural.	Desenvolver programa do turismo rural do município, com previsão de parcerias públicas privadas e medidas compensatórias.
	Significativo patrimônio natural	Ausência de infraestruturas de acesso e de apoio ao visitante	Possui destaque para atrativos voltados ao turismo de aventura e histórico cultural e em vários outros segmentos	Definição das áreas verdes prioritárias para lazer da população com previsão de parcerias público-privadas e medidas compensatórias.
	Proximidade de Curitiba e em um entroncamento viário de acesso aos outros municípios.	Não se consolidou como destino ainda, mas como apoio a outros destinos. Inexistência de material de divulgação (fôlders, filmes, entre outros) para divulgação dos atrativos turísticos municipais.	Possui estrutura de apoio ao turismo (unidades de redes hoteleiras, restaurantes variados, agências de turismo, locadoras de automóveis). Integra uma região turística oficial.	Utilização de tecnologias da informação e comunicação para a difusão dos programas e atividades referentes ao turismo: ecológico, rural, cultural e urbano.
			Plano "Ponta Grossa Turística-2026"	

Quadro 15 - CDPs e Diretrizes - Patrimônio histórico, cultural e turismo

(Conclusão)

TEMA	CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	DIRETRIZES
Patrimônio histórico, cultural e turismo	Existência do Conselho Municipal de Cultura, Fundação Municipal de Turismo e Observatório do Turismo	A legislação não parece ser suficiente para consolidar reflexos significativos no município em termos de turismo	Benefício fiscal municipal (IPTU) para incentivadores de eventos geradores de fluxos turísticos no Município de Ponta Grossa (Decreto nº 13.805/2017).	Revisão dos instrumentos legais visando um maior incentivo.
			Banco de Projetos Culturais (benefícios da Lei 11.528/2013 e do Decreto 7.947/2013)	
	Decreto Nº 13.805/2017, regulamenta a Lei nº 12.066/2014, que dispõe sobre benefício fiscal municipal (IPTU) para incentivadores de eventos geradores de fluxos turísticos no Município de Ponta Grossa.		Regulamenta a Lei nº 12.066/2014, que dispõe sobre benefício fiscal municipal (IPTU) para incentivadores de eventos geradores de fluxos turísticos no Município de Ponta Grossa, e dá outras providências.	Tratativas com os municípios próximos para criação de um consórcio intermunicipal de turismo, que permita a criação de programações integradas de turismo, de forma a viabilizar pacotes de turismo integrados com possibilidade de utilização de aviões fretados.

Fonte: IPLAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa

Se, porém, pensarmos somente por essa perspectiva de Ponta Grossa não possuir material de divulgação, essa se torna uma afirmação errônea, pois o município dispõe desses materiais (vide Anexo A). O que se pode criticar não é a inexistência desses materiais, mas a falta de materiais mais atrativos para o visitante, materiais que contenham os principais acessos, como a utilização de um croqui turístico mais informativo e ressaltar ainda mais os atrativos turísticos, pois nesse material apenas constam alguns deles. Também deve-se destacar a importância de haver uma mobilidade que atenda aos deslocamentos desses visitantes com relação à infraestrutura de apoio e de acesso aos visitantes.

Em concordância com os autores Souza e Corrêa (2000), referidos anteriormente, Ponta Grossa se consolida como destino turístico pelo fato de apresentar atrativos turísticos, equipamentos turísticos e instalações que fazem com que haja a visita para diversos lugares. Se, porém, pensarmos na perspectiva de Souza (2013), teria que haver um estudo, por parte da prefeitura, sobre a média, em dias, da permanência dos visitantes em Ponta Grossa. E quanto à questão da qualidade do atendimento, como dito por Gândara (2004), pode-se dizer que Ponta Grossa ainda necessita trabalhar esses aspectos para que torne o município competitivo perante o mercado turístico.

A segunda diretriz diz respeito à criação de consórcios com os municípios vizinhos com a possibilidade de utilização de aviões fretados que poderiam possibilitar o aumento da circulação de pessoas e, talvez, os consumos dos espaços turísticos.

Também são identificadas deficiências com relação às infraestruturas de acesso e de apoio aos visitantes, confirmando os comentários dos agentes mencionados anteriormente para essa questão como diretrizes. A fim de solucionar esse problema, o plano propõe a união da instância pública com a iniciativa privada, e a definição de áreas verdes prioritárias para estabelecer a melhoria desses aspectos, que, no caso, estão localizadas no espaço rural de Ponta Grossa, concentradas em diversos atrativos turísticos naturais e que necessitam de qualidade de acesso e de infraestrutura de apoio ao turismo.

No que se refere à mobilidade turística, pode-se dizer que os mecanismos tecnológicos mencionados no quadro poderiam auxiliar no deslocamento de turistas, como também poderiam auxiliar na divulgação dos atrativos e dos equipamentos turísticos de Ponta Grossa.

A respeito da mobilidade turística de Ponta Grossa, também deve-se mencionar a visão do turista-cidadão, ou seja, em outras palavras, dos residentes do município, que também costumam frequentar os espaços turísticos, e que podem auxiliar com suas opiniões na melhoria da mobilidade do turismo.

3.1.7 Visão sobre a mobilidade turística a partir da perspectiva do turista-cidadão

Tratemos agora do conceito de Gastal e Moesch (2007) quanto ao turista-cidadão. Referem-se eles aos residentes de um município ou de uma cidade como consumidores dos espaços turísticos. Nessa perspectiva, pode-se então igualar os

residentes de Ponta Grossa como turistas-cidadãos, pois, ao se deslocarem para os lugares turísticos, também consomem o espaço mediante, por exemplo, aquisição de souvenirs, obtenção de fotografias e até mesmo consumo da gastronomia local.

Retomemos também o pensamento de Carlos (2005), que afirma que o lazer, tal qual o turismo, é uma forma de mercadoria, pois as mercadorias estão contidas no universo do consumo do espaço, devido à união do tempo de trabalho com o tempo de não-trabalho, que ligam-se para a mercantilização dos espaços em busca do lucro. Alguns lugares, como os atrativos de Ponta Grossa, tornam-se concretos a partir do consumo que o turismo enquanto mercadoria propicia.

Então, a partir disso os participantes do projeto Conhecendo PG, e também os ciclistas, serão entendidos como turistas-cidadãos, pois, conforme foi dito, também consomem os atrativos turísticos e os equipamentos de Ponta Grossa. Por isso as suas opiniões a respeito da mobilidade turística são de relevância nesse estudo e são parte dos agentes sociais.

3.1.7.1 Participantes do Projeto Conhecendo PG

A aplicação de questionário estruturado com questões fechadas a participantes do projeto Conhecendo PG (questionário – Apêndice H), no período de 3 de setembro a 14 de novembro de 2017, envolveu 92 pessoas provenientes das instituições Unidade de Saúde Abrão Federman, Associação Divina Providência, Curso Técnico de Meio Ambiente do Colégio Estadual Polivalente, Cras Vila XV e Cras Jardim Carvalho. Os roteiros de visita dessas pessoas incluíram especificamente os atrativos turísticos Porto Brazos e Abadia da Ressureição. O questionário buscou a opinião dos participantes a respeito da mobilidade turística do município.

Primeiramente é pertinente conhecer a identificação de sexo dos entrevistados, isso a fim de estabelecer o tipo de público que realizou as visitas, bem como a participação na pesquisa aplicada. Nesse sentido, percebe-se que a maioria dos entrevistados pertence ao sexo feminino – 84% deles –, sendo somente 14% do gênero masculino e 2% não responderam a essa questão.

Com relação à faixa etária dos entrevistados, pode-se identificar que a maioria dos entrevistados – 28% deles – se encontrava entre 31 e 50 anos, 21% deles- de 61 anos ou mais, 20% deles- de 18 a 20 anos e 15% deles- de 51 a 60 anos. Um menor

índice a faixa entre 21 a 30 anos, com 14% dos entrevistados, sendo que 2% optaram por não responder a essa questão.

O nível de escolaridade dos entrevistados mostrou que 40% dos respondentes cursaram ensino médio completo, 30% ensino fundamental incompleto e apenas 15% superior completo e 10% com ensino fundamental completo. Do total, 5% dos respondentes optaram por não responder a essa questão. Com isso, pode-se apontar que a maioria do público entrevistado apresentava escolaridade de nível médio completo.

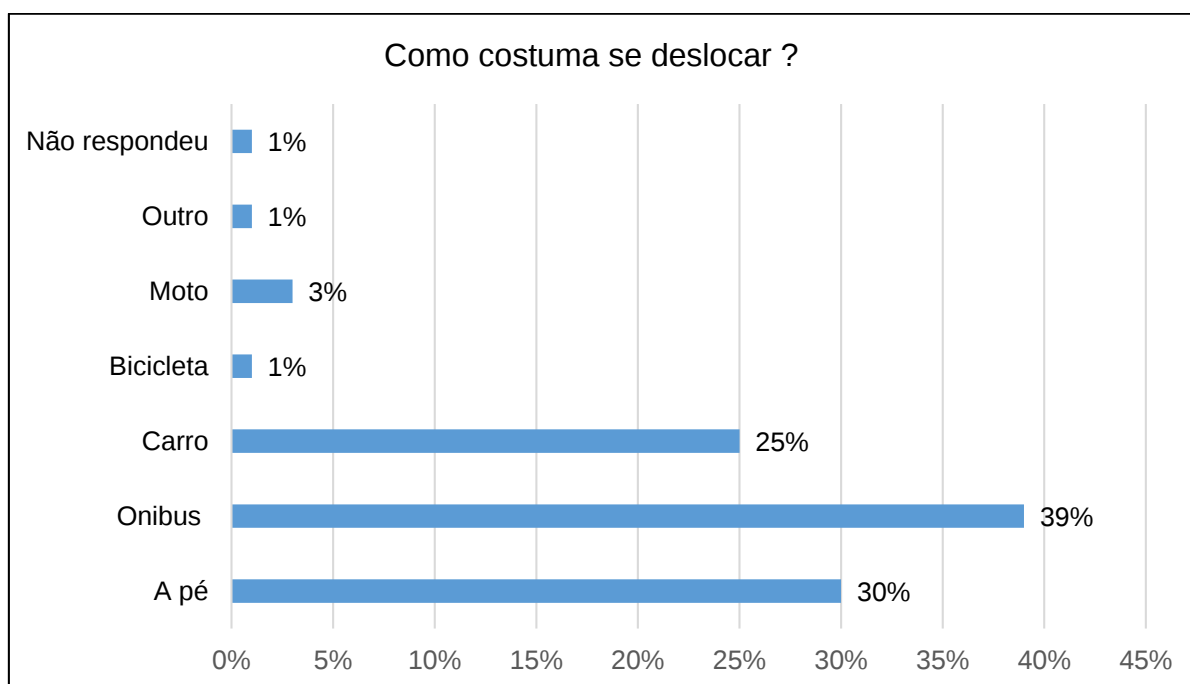
A respeito do conhecimento prévio com relação aos atrativos visitados, identificou-se que 73% dos entrevistados nunca tinham ouvido falar do atrativo visitado e apenas 27% dos entrevistados já sabiam a respeito da sua existência. Esse fator demonstra que a divulgação do atrativo necessita ser intensificada para que passe a ser conhecido por parte da população local, já que é uma forma de incentivo para a prática do turismo no município. A partir dessas respostas, percebe-se o pouco conhecimento a respeito dos lugares, o que revela que há deficiência quanto à divulgação (por parte da prefeitura) dos atrativos visitados – Abadia da Ressurreição e Porto Brazos.

Embora o caráter do projeto seja social, tem-se o consumo do espaço e, a partir do conhecimento desses lugares por parte do turista-cidadão, ele poderá também auxiliar quanto à divulgação dos atrativos turísticos visitados. Cabe acrescentar que o olhar do residente a respeito de algum aspecto da cidade se torna mais crítico em comparação com um visitante de outra cidade. Nesse aspecto, se a opinião desses residentes fosse levada em consideração, bem como se houvesse uma efetiva integração dessa população na participação dos projetos, isso incidiria em investimentos nesses os lugares, aplicando-lhes um incremento de qualidade.

Com relação ao deslocamento, o Gráfico 3 explicita que 39% dos participantes da pesquisa, no seu cotidiano, costumam utilizar o ônibus como meio de transporte, outros 30% costumam se deslocar a pé (pedestrianismo) e 25% utilizam carro como transporte. Sendo assim, pode-se deduzir que, como o transporte por ônibus é o mais utilizado pelos entrevistados, os acessos, com relação ao uso do transporte público principalmente, precisam sofrer planejada intervenção. É preciso descomplicar os acessos em alguns lugares, como também é necessário melhor adequar a utilização dos veículos coletivos, pois para alguns atrativos o deslocamento é moroso, bem como, além disso, tem de se caminhar muito até chegar ao local – no caso da Abadia

da Ressurreição. Enquanto isso nem existe transporte coletivo para se chegar a Porto Brazos – que não possui transporte para visitantes, pois não há viagem de retorno, tornando o deslocamento desse público impossibilitado. Se não houvesse o citado projeto, essas pessoas ficariam sem conhecer esses lugares. E ainda aquelas pessoas idosas não conseguiriam chegar até o atrativo, pois teriam que andar demasiado até esses locais.

Gráfico 3 – Projeto Conhecendo PG – Forma de deslocamento dos entrevistados



Fonte: Dados obtidos pela autora nas respostas ao questionário aplicado no período de setembro a novembro de 2017

Também se pode verificar que a maioria dos visitantes tem uma visão pessimista quanto ao incentivo do poder público com relação aos fatores sinalização, divulgação e acesso relacionados ao turismo municipal. Pode-se constatar que 56% dos visitantes consideram que não há incentivo e apenas 35% consideram que sim, que há incentivo por parte do poder público com relação à mobilidade turística e 9% sequer responderam a essa questão. Isso mostra que a mobilidade de turismo oferecida é insuficiente. Essa insuficiência é visível e sentida por parte desses grupos entrevistados e, mesmo participando do “Conhecendo PG”, ainda percebem as dificuldades que permeiam a mobilidade turística de Ponta Grossa.

3.1.7.2 Ciclistas de Ponta Grossa

Outro público entrevistado foram os ciclistas moradores também do município Ponta Grossa. A eles se aplicou questionário semiestruturado- Apêndice I no período de 20 a 29 de outubro de 2018, o que foi realizado via ambiente virtual do Facebook e WhatsApp. Eles também se enquadram no conceito de turista-cidadão, pois, da mesma forma que o Projeto Conhecendo PG, também realizam visitas aos atrativos do seu próprio município de residência a fim de conhecer melhor esses lugares. Então foi obtida a participação de 38 ciclistas, dentro dos quais 34% identificaram como do sexo feminino e 66%, do sexo masculino.

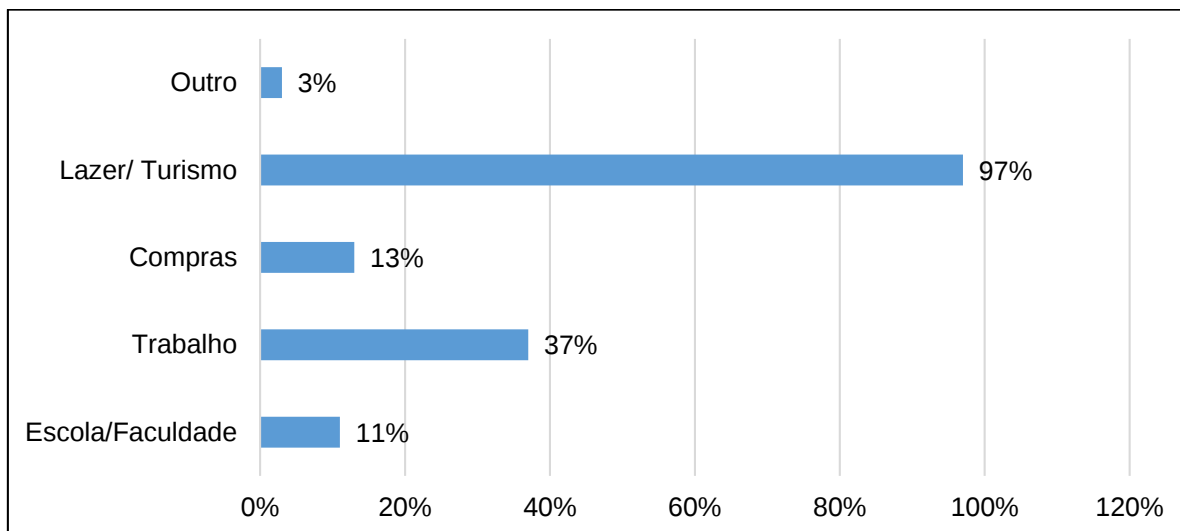
Quanto à faixa etária dos entrevistados, a maioria deles (37%) se declarou pertencer à faixa de 19 a 25 anos. Depois 24% deles se enquadraram na faixa dos 32 a 41 anos; 18%, de 42 a 51 anos; 13%, de 26 a 31 anos; 5% de 52 a 61 anos e 3%, menores de 18 anos. A escolaridade predominante dos respondentes, conforme a declaração de 63% deles, é a de ensino superior completo, seguida de 19% ainda cursando o ensino superior. Quanto aos demais, 16% deles possuem ensino médio completo e 2% ainda cursavam o ensino médio.

Para se ver a respeito do uso da bicicleta por parte dos entrevistados, a maioria dos respondentes (42%) afirmou que utilizam bicicleta uma vez por semana, 26% mencionaram o uso duas vezes por semana; 16% utilizam até três dias na semana e outros 16%, mais de 3 dias.

Ainda a respeito do tempo do uso da bicicleta, também se questionou sobre há quantos anos utilizam bicicleta como meio de transporte. Quanto a isso, a maioria dos entrevistados (34%) informou que faz 5 anos ou mais; 24% deles informaram que pedalam já de 2 a 3 anos; 13%, de 3 a 4 anos; 11%, de 6 meses a 1 ano e 5%, menos de 6 meses. Outros 13% não souberam responder. O tempo de uso da bicicleta se torna necessário pelo fato de permitir conhecer se esse público é usuário habitual da bicicleta ou não, para que possamos tirar as conclusões a respeito da mobilidade e, por fim, a mobilidade do turismo em Ponta Grossa.

A partir dos dados quanto ao tempo de uso da bicicleta, pode-se perceber que a maioria dos entrevistados tem a bicicleta como uso habitual, porém não utiliza todos os dias da semana para a realização de deslocamentos diários, e sim em dias específicos da semana. Assim se torna necessário também apresentar a principal motivação para o uso da bicicleta (Gráfico 4).

Gráfico 4 - Motivo para uso da bicicleta



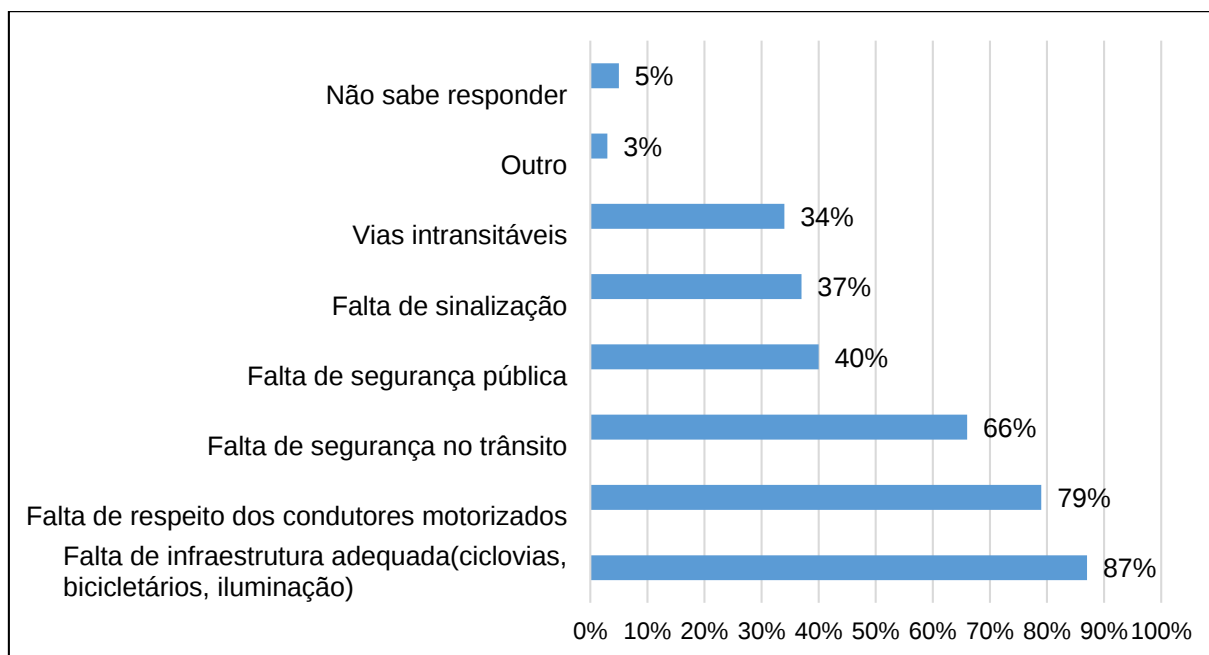
Fonte: Dados obtidos pela autora nas respostas ao questionário aplicado em outubro de 2018

A atividade com bicicleta que mais foi mencionada foi a de lazer/ turismo e, por segundo, a de trabalho, seguida de uso relacionado a compras. A partir desses dados, pode-se então compreender que a principal atividade realizada pelos entrevistados é o turismo. Isso indica a necessidade de uma infraestrutura adequada para a prática da atividade em Ponta Grossa. Há que compreender que, embora não sejam pessoas que morem fora, senão em Ponta Grossa mesmo, também frequentam os mesmos espaços que os cicloturistas percorrem com suas bicicletas e consomem os mesmos espaços, tornando-os turistas-cidadãos.

A infraestrutura cicloviária deve ser implantada não somente com a finalidade turística, mas também com o objetivo de se atender aos seus moradores locais. Ocorre, porém, que, para atender a todos os cicloturistas são necessários outros elementos que também fazem parte dessa infraestrutura, como a sinalização, estacionamento para bicicletas e divulgação.

Quanto à infraestrutura, no Gráfico 5 aparecem muitas reclamações quanto à falta dessa infraestrutura e também falta de segurança pública aos ciclistas de Ponta Grossa. Cabe declarar que a mobilidade turística necessita desses elementos para que bem se possam normalizar essas vias de deslocamento. Um esquema de segurança deve estar implantado, pois a bicicleta é um meio de transporte que torna o seu usuário mais vulnerável a acidentes, em especial onde há infraestrutura deficiente, sem mencionar eventuais desrespeitos por parte de motoristas de veículos motorizados.

Gráfico 5 - Problemas que o entrevistado já enfrentou no uso da bicicleta como meio de transporte em Ponta Grossa/PR



Fonte: Dados obtidos pela autora nas respostas ao questionário aplicado em outubro de 2018.

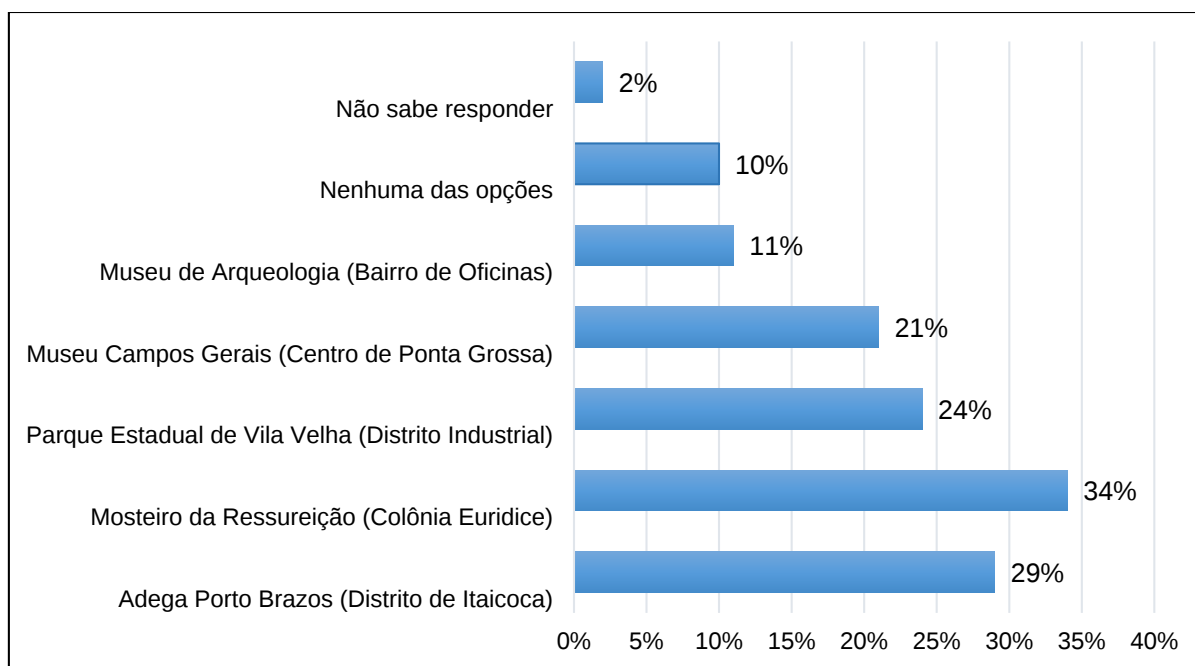
A melhoria desses aspectos poderia trazer mais incentivo para que os moradores utilizassem mais esse tipo de veículos, uma vez que pode trazer mais benefícios à população como uma alternativa de transporte mais saudável, além de ajudar na redução de veículos motorizados. A par disso, cabe comentar que a utilização de veículos não motorizados, como a bicicleta, não oferece a rapidez de viagem que um veículo motorizado oferece, mas, para o turismo poderia tornar-se uma alternativa de passeios mais atraentes e também, por isso, necessitaria de uma infraestrutura diferenciada e que não é encontrada na maioria dos atrativos do município.

Almeida, Giacomini e Bortoluzzi (2013) afirmam, como vimos anteriormente, que há certo preconceito envolvendo indivíduos que utilizam o transporte motorizado e mudar para veículos não motorizados como as bicicletas. Outras questões também dificultam como o planejamento urbano da cidade. Assim, pode ser que as distâncias a percorrer sejam muito grandes, o que dificulta o deslocamento por bicicleta, ou pode ocorrer de a adequação da estrutura viária, por várias razões, seja muito complicada, envolvendo investimentos altos demais para a cidade.

Por essas razões, esse público foi questionado em relação ao deslocamento até os atrativos que fazem parte do recorte territorial estabelecido (Gráfico 6), sendo

que, como resposta, a maioria indicou que se desloca apenas no entorno do Mosteiro da Ressurreição. Nesse aspecto, afirma-se que os ciclistas de Ponta Grossa costumam frequentar esses espaços turísticos. Desse modo, ressalta-se a importância de implantar uma infraestrutura no roteiro principal, bem como acessos para que a mobilidade fique facilitada e, a partir disso, todos os perfis de ciclistas consigam ser bem atendidos.

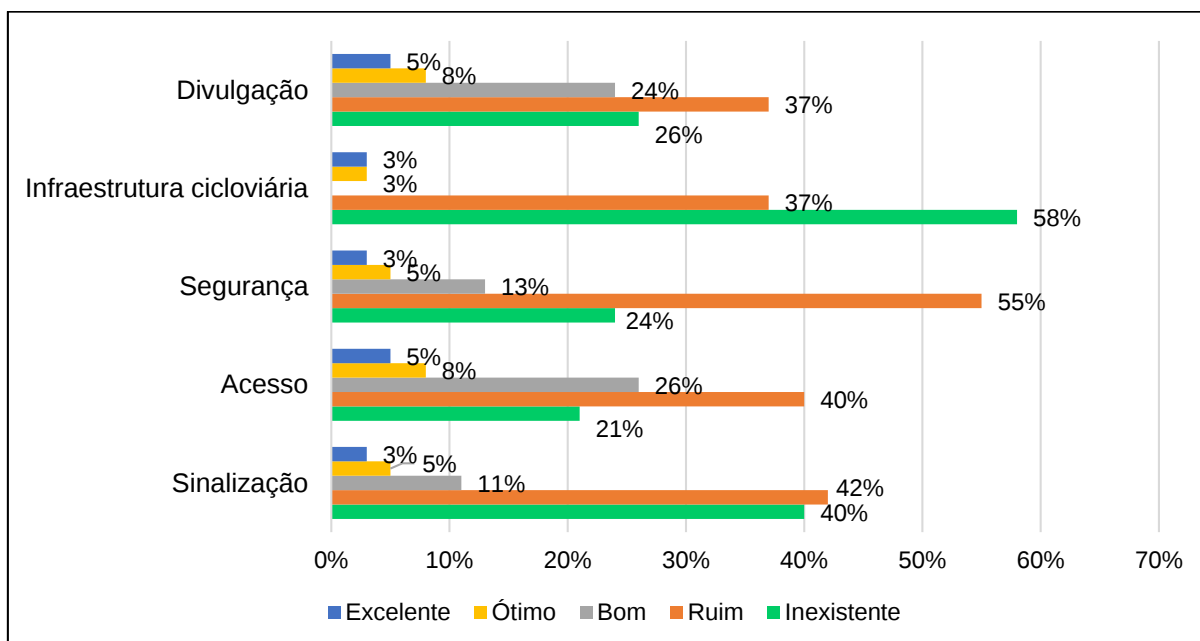
Gráfico 6 - Deslocamento para os atrativos turísticos de Ponta Grossa/PR



Fonte: Dados obtidos pela autora nas respostas ao questionário aplicado em outubro de 2018.

Mesmo assim, no Gráfico 7, a respeito do cicloturismo em Ponta Grossa, os entrevistados indicam inexistência quanto à infraestrutura cicloviária. Já divulgação dos atrativos, segurança pública, acesso e sinalização, esses itens são classificados como ruins. Por isso, devido aos problemas indicados pelos respondentes, a mobilidade para o cicloturismo em Ponta Grossa é considerada deficiente. Esses itens necessitam não só ser melhorados, mas mais bem planejados, para que esse tipo de turismo tenha algum resultado efetivo para o município, pois, se não existe mobilidade, tido algo essencial para a prática do turismo em si, então não há possibilidade de realizar adequado deslocamento, ficando impossibilitado o cicloturismo.

Gráfico 7- Qualificação do uso da bicicleta para o turismo em Ponta Grossa



Fonte: Dados obtidos pela autora nas respostas ao questionário aplicado de outubro de 2018

Para tanto, alguns entrevistados expuseram suas opiniões de maneira voluntária, como no Relato A. O/a entrevistado/a menciona que, de fato, não existe incentivo por parte dos próprios ciclistas para que a prática do cicloturismo se torne efetiva. Resta, então, dizer que o interesse não deve partir somente do poder público e da iniciativa privada, mas também do próprio público que pratica essa atividade. A união de todos os agentes deve ser de maneira efetiva, para que a atividade se torne exequível.

Os próprios ciclistas da região não enxergam o cicloturismo como ferramenta de geração de renda. Aham que tudo tem que ser de graça e que ninguém pode prestar um serviço bacana e cobrar. Este tipo de comportamento não incentiva investimento na área. O pessoal vai fazer Vale-Europeu e não reclama de pagar 12 reais num pão de queijo, mas aqui, se fizerem um evento com guias e apoio e pedir 25 reais por um dia todo de pedal, ninguém vai. Então o trabalho mais importante deveria acontecer junto ao empresariado e aos próprios cicloturistas da cidade, no sentido de mostrar o que é feito fora, como é feito e o que pode ser possível ser feito em nossa cidade. Mas acho que este tipo de estudo não existe em lugar algum. (RELATO A).

O Relato B menciona algumas perspectivas de incentivo, mas que ainda são incipientes. Vimos, no capítulo anterior, o projeto que se encontra parado a respeito do cicloturismo e que não obteve continuidade por motivos de gestão. O Plano de Mobilidade de Ponta Grossa conta com algumas iniciativas para a melhoria do ciclismo no município, iniciativas como a implantação de ciclovias, de ciclo-faixas e de

sinalização, porém, para que haja desenvolvimento do cicloturismo, é necessário que, juntamente com essas obras de infraestrutura, também seja realizada uma forte divulgação dessa atividade em Ponta Grossa.

Algumas iniciativas privadas (ainda que em estágio inicial) já buscam fomentar o cicloturismo na cidade. No entanto, há ineficácia no incentivo ou parceria com o setor público, um dos grandes (se não o maior) responsável pelo incentivo e divulgação do turismo local. Carece de infraestrutura no que diz respeito às condições de pavimentação de acesso aos locais que, em tese, deveriam corresponder a atrativos, tanto os naturais, quanto os histórico-culturais, como o Mosteiro da Ressurreição. Assim como não há sinalização ou segurança pública garantida nesses locais ou no acesso aos mesmos. (RELATO B).

O Relato C mostra uma cobrança do ciclista ao poder público, como dito anteriormente, quanto ao projeto para o cicloturismo que se encontra estagnado. Isso leva também a pensar que a implantação da ciclovias em Itaiacoca poderia auxiliar na mobilidade dos próprios moradores do distrito. Reafirma-se, porém, a importância de um planejamento que integre todos os usuários dessa atividade, para que pensem alternativas para que o cicloturismo se desenvolva, até porque não é somente com a implantação da malha cicloviária que o cicloturismo se tornará algo consolidado.

Falta investimentos reais neste setor e não apenas pintar faixas e dizer que criou um espaço adequado para os ciclistas. Falta cumprir a promessa de fazer a ciclovias da UEPG até o Passo de Pupo, pois assim teríamos um cicloturismo de verdade em nossa cidade. (RELATO C).

O Relato D praticamente formula uma crítica ao poder público local, que poderia incentivar para que a atividade se desenvolvesse, com isso criando benefícios não só com relação aos deslocamentos, mas também quanto à saúde de todos os seus usuários, como afirma o comentário do ciclista. Entretanto, as iniciativas previstas não estão sendo executadas como se havia prometido.

Não é de interesse do governo o uso de bicicletas para a locomoção em Ponta Grossa. Um grande exemplo é o simples fato de existir um plano diretor em nossa cidade com uma presente malha cicloviária, porém ninguém está nem aí pra ele. Pensamos assim, quanto mais pessoas utilizando a bicicleta, terá menos carros nos postos de combustíveis, menos pessoas na fila do SUS, menor número de pessoas precisando de remédio do governo, ou seja, o governo não está nem aí pro povo. Por último e não menos importante, será que os comerciantes da cidade acham que ciclista não consome, né, em suas lojas? (RELATO D).

A partir dos resultados obtidos da pesquisa realizada com os turistas-cidadãos participantes do projeto Conhecendo PG, assim como os ciclistas de Ponta Grossa, pode-se constatar que a mobilidade turística de Ponta Grossa apresenta muitas deficiências e fragilidades que tornam uma atividade pouco incentivada. Esse incentivo deveria ser oriundo principalmente do poder público, entretanto isso não está acontecendo. Embora existam projetos, parece que eles ainda não tomaram força suficiente para que tornem Ponta Grossa um destino reconhecido.

Vimos que a união de todos os agentes se torna necessária para que a atividade se desenvolva e com isso possa finalmente trazer benefícios a todos, benefícios esses que poderiam ser em forma de empregos, de opções de lazer, de renda e de outras alternativas de deslocamento, como as ciclovias, por exemplo. Enfim, poderia já estar ativa uma gama de aspectos que outras cidades do Estado do Paraná possuem e que são reconhecidas por isso, mas parece que, infelizmente, o município de Ponta Grossa só conseguirá resultados efetivos talvez a longo prazo.

3.2 ANÁLISE DOS ATRATIVOS A PARTIR DAS CATEGORIAS DO MÉTODO GEOGRÁFICO

A partir da observação *in loco* nos atrativos turísticos utilizou-se o quadro como apoio que consta no Apêndice J, mediante visitas realizadas de 13 a 15 de outubro de 2018, com a finalidade de obter informações a respeito da mobilidade turística existente, procurou-se relacionar as informações coletadas e elaborou-se o Quadro 16. O quadro visa facilitar a compreensão da relação da mobilidade com o método geográfico de Santos (1997), que mostra a relação das categorias "forma", "função", "estrutura" e "processo". Analisou-se, portanto, a mobilidade turística com base também em autores como Rodrigues (1999) e Albach (2010), que aplicam tal método ao turismo.

Os atrativos turísticos Parque Estadual de Vila Velha, Museu Campos Gerais, Museu de Arqueologia, Abadia da Ressurreição e Porto Brazos podem ser relacionados às formas, isso em razão das suas paisagens que os tornam únicos. A função reflete o tipo de atividade dos atrativos turísticos que passaram a exercer com o passar do tempo. São os segmentos turísticos em que estão inseridos, a saber, ecoturismo, cultural, religioso e gastronômico.

Quadro 16 - Categorias do método geográfico de Santos relacionados aos atrativos de Ponta Grossa

FORMA	FUNÇÃO	PROCESSO	ESTRUTURA														
			A pé	Transporte público coletivo			Acesso		Estacionamento			Acessibilidade		Sinalização Turística		Divulgação	
				VCG	Trans Empri	Princesa dos Campos	Vias com pavimentação	Ciclovias	Bicicleta	Carros	Ônibus	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Parque Estadual de Vila Velha	Ecoturismo	Turistificação		X		X	X			X	X		X	X		X	
Museu Campos Gerais	Cultural		X	X			X					X	X		X		
Museu de Arqueologia	Cultural		X	X			X				X			X	X		
Abadia da Ressurreição	Religioso			X						X	X		X	X		X	
Porto Brazos	Gastronômico				X						X	X	X			X	X

Fonte: A autora

O processo então é a turistificação desses lugares. São lugares que tiveram modificadas as suas antigas funções, agregando a função turística a fim de atender às expectativas dos visitantes que buscam conhecer esses locais em razão de suas originais paisagens antigas. Para tanto, suas antigas funções foram então conservadas, a elas se agregando estruturas e serviços para tornar o lugar apto também para o turismo, como foi discutido no capítulo anterior.

Em resumo, neste momento cabe destacar a estrutura, pois se torna algo que está diretamente relacionado à mobilidade turística, devido a aspectos relacionados com o pedestrianismo, o acesso, a sinalização, a divulgação e o transporte.

O pedestrianismo somente é possível no Museu Campos Gerais, pois se encontra no espaço urbano e o transporte para esses lugares é facilitado. Outros lugares, como o Parque Estadual de Vila Velha, a Abadia da Ressurreição, a Porto Brazos e o Museu de Arqueologia, necessitam do uso de transporte para que o deslocamento se torne efetivo, isso se tomarmos como ponto de origem o Aeroporto Sant'Ana, a Rodoviária Intermunicipal de Ponta Grossa ou proximidades.

Com relação ao uso do transporte, é possível chegar aos atrativos Museu Campos Gerais e Museu de Arqueologia pelas linhas de transporte municipal da Viação Campos Gerais – VCG e ao Parque Estadual de Vila Velha pelas linhas da VCG e também pela Viação Princesa dos Campos com horários determinados, como foi discutido anteriormente. Também discutido foi anteriormente que o acesso pelo transporte coletivo público a Porto Brazos só se tornaria possível pela Trans Empri, pois é a única empresa que realiza o deslocamento do espaço urbano para o distrito rural de Itaiacoca, porém o transporte não retorna no mesmo dia, ficando assim impossibilitado o uso desse tipo de deslocamento para o turismo, o que compromete a mobilidade turística.

O estacionamento é outra questão inerente ao uso dos transportes. Dos atrativos listados, apenas o Museu de Arqueologia e o Museu Campos Gerais não possuem estacionamento próprio para os visitantes. Já locais próprios para o estacionamento das bicicletas dos ciclistas inexistem. Há uma ausência completa dessa infraestrutura. A proprietária da Porto Brazos Sra. Dewulf (2018) menciona que, em seu estabelecimento, os ciclistas deixam suas bicicletas junto deles, não havendo a necessidade então de a propriedade implantar esse tipo de suporte. Para a mobilidade turística torna-se necessário, pois a infraestrutura para ciclistas também deve ser disponibilizada dentro do próprio atrativo, com o objetivo de passar

segurança ao visitante ao deixar seu veículo, deixando a bicicleta em local apropriado, sem perigo de algum dano (furto ou avaria).

Quanto à acessibilidade, apenas dois atrativos apresentam condições de infraestrutura para atender esses tipos de público. O Museu da Arqueologia apresenta uma rampa para cadeirantes e tem a pretensão de colocar mais outras possibilidades de acesso, e a Porto Brazos apresenta banheiros adaptados, além da entrada, que é adaptada para que o visitante com dificuldade de locomoção possa estacionar perto do interior do estabelecimento. Além disso, dispõe de cardápio adaptado para pessoas com deficiência visual. Os demais atrativos estudados não oferecem adaptações para esse tipo de público, contudo frisa-se a importância desse tipo de infraestrutura no interior desses lugares. Na verdade, em geral, a falta desses itens não impede o acesso desse público, porém a locomoção se torna muito mais difícil, visto que também não estimula a ida desses sujeitos a esses atrativos.

As vias de acesso também são outra questão a ser discutida. No espaço rural de Ponta Grossa, dois atrativos mencionados possuem as vias de acesso sem pavimentação e sem ciclovia ou ciclo-faixas. Para o atrativo Porto Brazos, somente a via principal está pavimentada, porém a que leva até o atrativo se encontra sem pavimentação. Para a Abadia da Ressurreição, também um longo trecho da via não conta com pavimentação, tornando o deslocamento complicado.

Nesse contexto, embora não se tenha a obrigação de pavimentação das vias no espaço rural, como se trata do deslocamento envolvendo turismo, nesse aspecto frisa-se a importância de se implantar esse tipo de acesso aos visitantes, pois facilita a locomoção, em especial em dias de chuva, como também vários tipos de transporte conseguem chegar com mais facilidade. A estrada que conduz até o atrativo Porto Brazos também conta com outros atrativos, como o Buraco do Padre e também Kaffee-Loch – Café Colonial Rural e Eventos, atividade que seria muito beneficiada com a pavimentação da via para se chegar até lá.

A sinalização turística, embora exista na maioria dos atrativos, apresenta-se insuficiente em razão das poucas placas indicativas dos atrativos turísticos, isso resultando em dificuldades de localização por parte dos visitantes. Para o espaço rural do distrito de Itaiacoca já foi elaborado um projeto, intitulado “Caminhos de Itaiacoca”, porém se encontra estagnado, sendo que poderia auxiliar para a incorporação de mais placas a fim de auxiliar visitantes, bem como cicloturistas que se deslocam por aquelas vias. Talvez aos residentes a sinalização não importe tanto, pois já conhecem o

território todo, já estando acostumados a se deslocar, bem como identificar os vilarejos.

A respeito do atrativo Porto Brazos, não há sinalização alguma no espaço urbano que indique a existência do atrativo, nem no início da via principal que dá acesso ao atrativo. Somente há uma placa já muito próximo do local, assim como os demais atrativos listados que se encontram na mesma via. Para driblar esse problema, a proprietária afirma que os visitantes fazem ligações prévias ou durante o trajeto para melhor se informar a respeito do local.

Quanto ao espaço urbano, o atrativo Museu de Arqueologia também não tem informada a sua localização através de placas. Por essa razão, também esse lugar não é de fácil identificação. Nesse aspecto, destaca-se a importância de uma adequada sinalização, tanto no espaço urbano quanto no rural, visando informação disponível para a localização exata desses lugares, evitando imprevistos e deixando o turista seguro ao realizar o deslocamento pelo espaço desconhecido.

A divulgação dos atrativos, além de ser executada pelo próprio atrativo, é realizada também pelo *site* da prefeitura. Todos os atrativos são mencionados, exceto Porto Brazos, pois aparece em outra rubrica como serviço de gastronomia e não está divulgado como atrativo turístico. Quanto a isso, cabe considerar que, embora não seja divulgado como atrativo, ainda passa a ser um atrativo, pois, conforme o Ministério do Turismo (2018, p. 9), os atrativos turísticos são: "[...] locais, objetos, equipamentos, pessoas, fenômenos, eventos ou manifestações capazes de motivar o deslocamento de pessoas para conhecê-los". Sendo um equipamento considerado como atrativo, a Porto Brazos então passa a ser incorporada nessa categoria.

Mesmo havendo a divulgação pelo *site* da prefeitura, em eventos, e pelo aplicativo "Ponta Grossa turística", também deve-se salientar que esse quesito deve ser reforçado pela instituição, pois se torna fragilizada em alguns pontos, como os fôlders e mapa turístico, necessitando atualização quando da inserção de mais atrativos que surgiram desde o ano de 2015. Embora não seja um aspecto da mobilidade em si, pode ser integrante da circulação, pois contém informação, notícia, ideia, ação e fluxo, tornando-se imprescindível para que haja o deslocamento, já que motiva os visitantes e informa também a localização dos atrativos, seja em seus croquis turísticos, seja em fôlders, em aplicativos, em *sites* e em redes sociais. Por esse motivo, a divulgação exerce um importante papel para que haja o deslocamento

dos visitantes, fazendo com que os locais sejam conhecidos por visitantes de diferentes lugares.

Sendo assim, a partir dos comentários dos agentes e também da análise *in loco* dos lugares, vimos que os elementos do espaço, assim como as categorias do método geográfico, são atuantes para o estudo da mobilidade turística e que essa se torna essencial para o turismo de Ponta Grossa, assim como para qualquer outro espaço. A presente análise também permite a visão geográfica como parte integrante deste estudo, haja vista o fato de as redes geográficas serem inerentes a todo esse procedimento que mostra a conexão de Ponta Grossa enquanto destino turístico, que, através de sua localização, promove a circulação de pessoas, de informações, de pensamentos, de ideias, de dinheiro, de ações, de serviços e de mercadorias.

Os lugares turísticos também devem ser mencionados quando tratamos dos atrativos e sua relação com a infraestrutura de apoio ao turismo, que mostra também a relação com as redes e a mobilidade do turismo propriamente dita. A análise traz aspectos relevantes para que a mobilidade turística obtenha melhorias e haja o desenvolvimento de novas medidas e ferramentas a fim de facilitar o deslocamento de visitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa demonstrou a importância da mobilidade para fins turísticos, tanto no espaço urbano quanto no espaço rural. O turismo é uma atividade econômica que visa o deslocamento de pessoas para locais com atratividades e, por isso, necessita de meios que permitam que a visitação se torne efetiva. Adequada infraestrutura e o cumprimento das normativas turísticas em termos de transporte são exigências subjacentes à mobilidade.

A teoria que abrange a mobilidade contribui para compreender as nuances dessa prática. Por isso os conceitos utilizados abarcam o cenário em que se encontra a mobilidade em Ponta Grossa, tal como os conceitos de redes e de circulação servem para entender as dinâmicas que envolvem o deslocamento de pessoas e serviços, como também possibilitam que conceitos de lugar turístico promovam o entendimento a respeito da atividade turística e a sua relação com a mobilidade.

Aspectos que envolvem o deslocamento foram debatidos neste estudo, discutindo itens como a sinalização, o acesso, o transporte, a acessibilidade e a divulgação. Partindo desses elementos, pode-se apontar que Ponta Grossa carece de variadas melhorias nesses aspectos, já que carências e deficiências foram apontadas pelos agentes sociais (poder público, privado e comunidade local) que vivenciam contato direto e indireto com a mobilidade existente.

Ficou evidenciado, então, que os acessos de Ponta Grossa possuem deficiências, sobretudo os acessos para os atrativos localizados no seu espaço rural, isso pela insuficiência quanto a pavimentação das vias, em específico as vias que ligam os atrativos Porto Brazos e também a Abadia da Ressurreição. As linhas de transporte público também constituem outra questão que deve ser frisada, em especial no espaço rural de Itaiacoca. Embora haja ali suprimento de transporte rural, não é uma linha que o turista possa utilizar, pois não retorna no mesmo dia, ainda que para os moradores do distrito seja uma opção de deslocamento viável, mas horários mais flexíveis certamente constituiriam maiores benefícios.

As dificuldades dos ciclistas também devem ser destacadas, isso devido à inexistência de ciclovias e ciclo-faixas. Mesmo havendo ciclovias e ciclo-faixas, a existência somente desses aspectos não faz com que haja o desenvolvimento do cicloturismo, pois que essa atividade necessita de outros quesitos, como aspectos

ambientais, sociais, culturais e econômicos, para que o cicloturismo se torne efetivo no município de Ponta Grossa.

Com relação ao transporte de Ponta Grossa, não existe nenhuma linha de ônibus específica que atenda aos turistas a exemplo do que já ocorre em algumas cidades turísticas do estado. Desse modo, o turista, quando utiliza o transporte público, ele precisa competir pelo espaço com os demais residentes, sabendo-se que o transporte coletivo, principalmente no espaço urbano, é mais lotado em certos horários. Embora essas linhas possam ser acessadas pelo aplicativo Moovit, isso não facilita a vida dos turistas.

O aplicativo Moovit, configurado para atender principalmente os residentes do município, pode ser utilizado pelos visitantes. Isso, porém, deve ser feito com certa cautela, pois, embora sirva para informar os visitantes da existência das linhas e dos horários possíveis de transporte coletivo público, não consegue informar a localização exata do atrativo Porto Brazos, por exemplo.

Nesse sentido, a mobilidade turística depende do uso de transportes que façam os trajetos de maneira rápida. Em Ponta Grossa, no entanto, o deslocamento para a maioria dos atrativos listados é longo e demorado. Caso o turista utilize esse tipo de transporte, ele não consegue realizar vários passeios no mesmo dia.

A existência do Projeto Conhecendo PG é uma ação social que auxilia para que os residentes, ou seja, turistas-cidadãos possam conhecer esses espaços, que se configura em uma iniciativa também de divulgação dos atrativos por parte dos participantes. Mesmo assim, porém, o transporte para a mobilidade turística deveria ser repensado por parte dos gestores.

A sinalização também foi um problema que apareceu na maioria das reclamações dos agentes, sendo principalmente devido à carência de placas com indicações de localização das vias para o espaço rural e também placas que informem, nessas vias, a localização dos atrativos estudados. Pode-se perceber então que o projeto Caminhos de Itaiacoca, que tendia a proporcionar certa melhoria nesse aspecto no espaço rural de Itaiacoca indicando os vilarejos, não teve continuidade, sendo então necessária a elaboração de um novo projeto ou até mesmo dar continuidade ao antigo.

Outra questão que envolve a sinalização é de fato a escassez de placas em outros idiomas, como o inglês e o espanhol, o que iria facilitar aos turistas estrangeiros a identificação dos lugares. Para que haja adequada mobilidade, deve o poder público

prover a instalação de placas de sinalização turística, também conhecidas como placas marrons.

Para os ciclistas, a sinalização também é algo de importância, não só pela identificação dos lugares, mas também como para a sua segurança com relação ao trânsito, visando deslocamentos mais seguros. Nessa perspectiva, entende-se que há projeto para a melhoria desses aspectos, contudo deve-se deixar claro que as melhorias ocorrerão somente a longo prazo.

Da mesma forma que a sinalização, a acessibilidade é algo que está sendo bastante discutido, por parte dos agentes, como foi mencionado por parte dos guias e dos outros agentes de receptivo. Acessibilidade é algo que muitas vezes não é oferecido por parte dos atrativos de Ponta Grossa, como é o caso do Parque Estadual de Vila Velha, do Museu Campos Gerais e também da Abadia da Ressurreição. Outros atrativos, como a Porto Brazos e o Museu de Arqueologia, já inseriram esse tipo de infraestrutura em seus estabelecimentos para atender pessoas com dificuldade de locomoção e também para as que apresentam outras deficiências, como a visual.

A ausência de acessibilidade em certos atrativos compromete a mobilidade turística no interior desses atrativos, sendo algo que pode ser um empecilho para que o visitante obtenha motivação para conhecer esses atrativos, pois ficam impedidos de acessá-los. Lugares que possuem esse tipo de infraestrutura incentivam pessoas que tenham dificuldade de locomoção em conhecer, além de transmitir a outras pessoas que é um lugar em que podem se locomover livremente, sem obstáculos.

Com relação à divulgação, outro aspecto também levantado neste estudo, mas que não está contido no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, porém que, devido ao fato de ser um aspecto que motiva os deslocamentos turísticos, tornou-se um requisito apontado por parte dos participantes da pesquisa, como os agentes sociais mencionados. Todos passam a ideia de que a divulgação é insuficiente e que é uma situação que necessita ser revista por parte dos gestores públicos.

Recursos virtuais também merecem ser citados quanto à promoção de Ponta Grossa, como é o caso do aplicativo Ponta Grossa turística que pode auxiliar na comunicação. Mesmo que ela não seja um componente da mobilidade, ela integra a circulação, estabelecendo informações, notícias, ideias e, por consequência, gera fluxo. Com a chegada da globalização e a diversificação dos meios de comunicação, esses meios tecnológicos são formas de deixar os visitantes inteirados das novidades que os destinos turísticos oferecem. Nesse aspecto, Ponta Grossa está se

atualizando-se, pois está utilizando as redes sociais, porém o *site* da Fundação Municipal de Turismo ainda permanece desatualizado com relação a algumas informações.

Assim, o município de Ponta Grossa, conforme o estudo realizado, apresenta várias deficiências com relação à mobilidade turística. Dito isso, cabe então mencionar a importância da inter-relação de todos os elementos do espaço turístico. Essa inter-relação merece destaque com base no conceito de Santos (1997) de que a mobilidade é parte integrante desse espaço, pois, para a sua perfeita funcionalidade, cada elemento, embora atue separadamente, relaciona-se com cada integrante, compondo um circuito, assim como é o espaço turístico de Ponta Grossa.

Como foi dito anteriormente, a união de todos os agentes – poder público, iniciativa privada e comunidade – é essencial, em razão de cada agente trazer consigo uma contribuição diferente e importante no espaço. Se, ao contrário, há deficiência em um elo, o espaço todo se fragiliza, como é o caso do elo da mobilidade, por exemplo. Por isso, Ponta Grossa, embora possua potencialidades visíveis com relação ao turismo e esteja com perspectivas de melhoria, ainda assim os resultados somente serão efetivos a longo prazo.

REFERÊNCIAS

ACERENZA, Miguel Ángel. **Administração do turismo**: conceituação e organização. Tradução de Graciela Rabuske Hendges. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

ACIPG - Associação Comercial Industrial e Empresarial de Ponta Grossa. Nota de esclarecimento - NGTUR / RPCTV. **ACIPG**. Ponta Grossa. 31 mar. 2017. Disponível em: <<https://www.acipg.org.br/noticia-1204>>. Acesso em: 24 abr. 2018.

ALBACH, Valéria de Meira. **Panorama da pesquisa em turismo nos mestrados em geografia do Brasil**: o caso do mestrado em geografia da UFPR. 2010,166f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, 2010. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/24867/Valeria%20ALBACH_dissertacao%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 15 out 2018.

ALLIS, Thiago. Em busca das mobilidades turísticas. **PLURAL**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v. 23, n. 2, p. 94-117, 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/plural/article/view/125112>>. Acesso em: 2 jan. 2018.

ALMEIDA, Eridiana Pizzinatto; GIACOMINI, Larissa Bressan; BORTOLUZZI, Marluse Guedes. Mobilidade e acessibilidade urbana. In: SNCS - Seminário Nacional de Construções Sustentáveis, 2., 2013, Passo Fundo. **Anais...** Passo Fundo: IMED, 2013, p. 1-7. Disponível em: <<https://www.imed.edu.br/Uploads/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urbana.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

ARAÚJO, Ana Maria Matos. Potencialidades turísticas: considerações preliminares acerca da pesquisa, do ensino e do estudo. In: ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO COM BASE LOCAL, 7, 2003, Ilhéus. **Anais...** Ilhéus: Editus - editora da UESC, 2003. p. 34-34. Disponível em: <http://www.uece.br/lepop/index.php/arquivos/doc_download/20->>. Acesso em: 15 out 2018.

ARRUDA, Fabiana Serra de. A Política Nacional de Mobilidade. In: GONZALES, Pastor Willy Taco; SOUSA, Adriana Modesto de; SILVA Philippe Barbosa (Org.). **Acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da pessoa surda**. Goiânia, GO: Kelps, 2017. p. 14-17.

ARRUDA, Valdir. **Tradição e renovação**: a arquitetura dos mosteiros beneditinos contemporâneas no Brasil. 2007.170 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-14052010-103415/ptbr.php>>. Acesso em: 18 abr. 2018.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió, AL: EDUFAL/Unesp, 2010.

_____. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papirus, 1994.

BAUER, Martín W.; AARTS, Bass. A construção do *corpus*: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, Martín W.; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002. p. 39-63.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 13.ed. São Paulo: Editora Senac, 2008.

BIGASKI, Cléverton. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Aventura PG Turismo & Aventura. 05 gravações em áudio. Entrevista concedida em 16 de novembro de 2017.

CAMPOS, João Batista.; DALCOMUNE, Maria Angela. O Parque Estadual Vila Velha. In: CARPANEZZI, ODETE TEREZINHA BERTOL.;_____. **Coletânea de pesquisas: Parques Estaduais de Vila Velha, Cerrado e Guartelá**. Curitiba : IAP, 2011. Disponível em:< https://www.researchgate.net/profile/Carlos_Werner_Hackradt/publication/236221221_Coletanea_de_Pesquisas_Parques_Estaduais_de_Vila_Velha_Cerrado_e_Guartela/links/02e7e51718b8a41e08000000/Coletanea-de-Pesquisas-Parques-Estaduais-de-Vila-Velha-Cerrado-e-Guartela.pdf. Acesso em: 15 mai 2018.

CARLOS, Ana Fani. O consumo do espaço. In: _____. **Novos caminhos da geografia**. 5.ed. São Paulo: Contexto, 2005.p.173-186.

_____. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH/USP, 2007. Disponível em: <http://www.gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/O_lugar_no_do_mundo.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2018.

CARMO, Tamires Dias Mendes. **Museu de Arqueologia de Ponta Grossa/PR: estratégias de divulgação**. 2011, 47 p. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Turismo) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2011.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 10. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. O lugar da geografia no entre-lugar do espaço turístico: uma viagem complexa. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona**. v.11. n. 245 (60), p.1-12.2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24560.htm>. Acesso em: 21 jul 2017.

_____. O lugar da geografia no entre-lugar do espaço turístico. **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v.1,n.0, p.1-13. jul./dez.2009. Disponível em:< <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/359/298>>.Acesso em:09 out 2018.

CAVACO, Carminda. Territórios de turismo. **Revista Turismo e Desenvolvimento**.n.20.2013.p.5167.Disponívelem:<<http://www.ua.pt/ReadObject.aspx?obj=31983>>.Acesso em: 09 out 2018.

CHAVES, Matheus Hoffmann. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 23 de novembro de 2017.

CORIOLOANO, Luzia Neide Menezes Teixeira; FERNANDES, Laura Marques. Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - ANPTUR, 9., 2014, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Universidade do Anhembi Morumbi/UAM, 2014, p. 1-12. Disponível em: <<https://abet.ufjf.emnuvens.com.br/abet/article/view/2148>>. Acesso em: 12 out. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processo, forma e significado: uma breve consideração. In: **Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, 2009. Disponível em: <<http://www.ihgrgs.org.br/artigos/contibuiacoes/Roberto%20Lobato%20Corr%C3%AAa%20-%20Processo,%20Forma%20e%20Significado.pdf>>. Acesso em: 10 dez 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, v. 9, p. 16-218, 2012. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/2378/2122>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

COSTA, Karine Lima da. **Acervo de réplicas e seu papel educativo no Museu de Arqueologia Ciro Flamarion Cardoso (Ponta Grossa - PR)**. 2013, 67 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Museologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação. Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/88673/000913150.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 15 maio 2018.

COSTA, Francielle. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 23 de novembro de 2017.

COSTA, Hugo Aureliano da. **Turismo e Território-Rede: um estudo sobre o destino Natal/RN**. Natal, 2018. 220f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018. Disponível em: <http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFRN_babcdc67af907397b1ac9b77131bf61b>. Acesso em: 15 out 2018.

CUNHA, Licínio. Autenticidade e Inovação factores de renovação dos destinos turísticos maduros. **Cogitur-Journal of Tourism Studies**. v. 4, n. 4, mar. 2011. Disponível em: <http://revistas.ulusofoana.pt/index.php/jts/article/view/2690>. Acesso em: 15 out 2018.

DANTAS, Aldo. Circuito espacial de produção do lugar. In: _____; ARROYO, Mônica; CATAIA, Márcio. **Dos circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos**. Natal: Sebo Vermelho, 2017.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; et al. (Orgs.). **Geografia, conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.

DARDEL, Eric. **O homem e a terra**. Natureza da realidade geográfica. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DEHOORNE, Olivier.; CAO, Huhua. Movilidad y lugares turísticos. Elementos de reflexión a partir del espacio caribenho. **Revista Vegueta** n.8. 2004. Disponível em:< <http://www.revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/18/21>>. Acesso em: 09 out 2018.

DEWULF, Anneleen. **Informações sobre estacionamento na Porto Brazos**. [out.2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Porto Brazos, 2018. Entrevista concedida em 15 de outubro de 2018.

DIRETOR DE OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS. **Estrutura do Aeroporto Sant'Ana**. Ponta Grossa [Jun. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Aeroporto Sant'Ana, 2017. 01 gravação em áudio. Entrevista concedida em 27 de junho de 2017.

DUARTE, Lucimara Pereira. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 23 de novembro de 2017.

FERRAZ, Sérgio. Mobilidade urbana e gratuidade: anotações. In: PIRES, Antônio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (Org.). **Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016. p. 129-196. Disponível em: <<http://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/2016/10/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade.pdf>>. Acesso em: 11 out. 2017.

FLORES, Luiz Carlos da Silva.; MENDES, Júlio da Costa. Perspectivas do destino turístico: repensando o sentido do conceito. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, v. 8, n.2, p. 222-237, maio/ago. 2014 Disponível em:< <https://rbtur.org.br/rbtur/article/view/717/640>>. Acesso em: 15 out 2018.

FRANÇA JÚNIOR, Romualdo Theophanes de. **A mobilidade turística no processo de planejamento da logística de transportes de Santa Catarina**. Tese (Doutorado em Administração e Turismo). Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, 2014. Disponível em: <file:///C:/Users/Ana%20Costa/Desktop/MESTRADO%202017/Disser%20ta%20C3%A7%C3%A3o/Romualdo%20Theophanes%20de%20Franca%20Junior%20mobilidade%20tur%C3%ADstica_unlocked_unlocked.pdf>. Acesso em: 15 out. 2017.

FRATUCCI, Aguinaldo César. Os lugares turísticos: territórios do fenómeno turístico. **GEOgraphia**. Niterói.v.2, n.4,p.121-131. 2000. Disponível em:<<http://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13390>>. Acesso em: Acesso em: 09 jun. 2017.

FERNANDES, André; SOUSA, João Figueira de; FONSECA, Mílvia. A problemática da mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana: o caso dos concelhos de Mértola e Ourique. In: Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde; 1, 2009, Cidade da Praia- Cabo Verde. **Anais...** Cidade da Praia – Cabo Verde: Unipiaget, 2009. p. 2590- 2617. Disponível em: <<http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%2026/89A.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

FUMTUR. **Coleção ruas do passado**. Disponível em: <<http://ruasdopassado.wixsite.com/fumtur>>. Acesso em: 10 abr. 2018a.

_____. **Mosteiro da Ressurreição**. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/mosteiro-da-ressurreicao>>. Acesso em: 15 abr. 2018b.

_____. **Parque Estadual de Vila Velha**. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/parque-estadual-vila-velha>>. Acesso em: 15 mai 2018c.

GASTAL, Susana. Turista cidadão: uma contribuição ao estudo da cidadania no Brasil. In: INTERCOM-CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 29, Brasília. **Anais...** Brasília: Universidade de Brasília, 2006. p.1-15.

_____.; MOESCH, Marutschka. **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007.

IAP. **Plano de manejo Parque Estadual de Vila Velha**. Curitiba: Governo do Paraná, 2004. Disponível em: <http://www.iap.pr.gov.br/arquivos/File/Planos_de_Manejo/PE_VilaVelha/PEVV_encarte3a.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2018.

_____. **Parque Estadual de Vila Velha - Atrativos e Atividades**. Curitiba: Governo do Paraná, 2011. Disponível em: <http://www.iap.pr.gov.br/modules/ucps/aviso.php?codigo=34&codigo_cat=0>. Acesso em: 15 abr 2018.

_____. **Caminhada noturna**. Ponta Grossa, 2017a. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/CaminhadaNoturnaParqueVilaVelha/about/>>. Acesso em: 20 maio 2018.

_____. **Cicloturismo**. Ponta Grossa, 2017b. Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/175246833085566/>>. Acesso em: 20 maio 2018.

_____. **Trilha da Fortaleza**. Ponta Grossa, 2017c. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/TrilhaFortalezaParqueEstadualdeVilaVelha/about/>>. Acesso em: 20 maio 2018.

IPARDES. **Caderno estatístico município de Ponta Grossa**. Curitiba: IPARDES, 2018. Disponível em: <www.ipardes.gov.br>. Acesso em set 2018.

IPLAN. **Relatório 01 plano de trabalho e cronograma**: revisão do plano diretor municipal de Ponta Grossa. Ponta Grossa: URBTEC, 2018. Disponível em: <

GÂNDARA, José Manuel Gonçalves. La calidad y la competitividad de los destinos turísticos urbanos. **Turismo - Visão e Ação**, Itajaí. v.6, n.1, p. 69-73, jan./abril. 2004. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/277149604_La_Calidad_y_la_Competitividad_de_los_Destinos_Turisticos_Urbanos>. Acesso em: 09 out 2018.

GUIMARÃES, Geraldo Luís Spagno. As delegações dos serviços de transporte, algumas implicações de sua classificação como direito social e o imperativo uso da tecnologia como instrumento de auxílio à mobilidade urbana. In: PIRES, Antônio

Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (Org.). **Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016. p. 129-144. Disponível em: <<http://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/2016/10/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2017.

HAMPF, Edgar. **Mobilidade turística** [jul. 2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: FUMTUR, 2018. 06 gravações em áudio. Entrevista concedida em 19 de julho de 2018.

HAURA, Fernanda Karina. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 23 de novembro de 2017.

JOHANSEN, Elizabeth; SOUZA, Suzimara Ferreira de. O patrimônio local valorizado pelas ações educativas do museu Campos Gerais. In: Simpósio Nacional de História – ANPUH, 26, 2011, **Anais...** São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1299688077_ARQUIVO_PatrimoniolocalacoeseeducativasMCG-AnpuhNacional.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2018.

JORNAL DA MANHÃ. Com voos comerciais, PG ganha novo *status*. **Jornal da Manhã**. Ponta Grossa, 29 jun. 2016. Disponível em: <<http://m.jornaldamanha.info/editorial/108827/com-voos-comerciais-pg-ganha-novo-status>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

KINA, Lucas. Elizabeth Schmidt. Secretária do Turismo de Ponta Grossa fala ao Diário. **Diário do Turismo**. Ponta Grossa. 1º mar. 2018. Disponível em: <<https://diariodoturismo.com.br/elizabeth-schmidt-secretaria-do-turismo-de-ponta-grossa/>>. Acesso em: 10 maio 2018.

KOGLIN, Till. Urban mobilities and materialities: a critical reflection of “sustainable” urban development. **Journal Applied Mobilities**. London, v. 2, n. 3, p. 32-49, jan./fev. 2017. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23800127.2017.1285169>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

LEAL, Murici Francisco. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 28 de novembro de 2017.

LEMONS, Leandro Antônio de. Os sete mitos do turismo: a busca de alguns conceitos fundamentais. In: GASTAL, Suzana. (org). **Turismo: 9 propostas para um saber fazer**. Edição dos autores, 2000. p.77-92.

LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. Turismo e Meio Ambiente na Mitificação dos Lugares. **Turismo em Análise**. São Paulo. v. 2, n.1, p.35-43.2000. Disponível em:<<http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63507/66250>>..Acesso em: 09 out 2018.

MARTINS, Bianca Camargo. **Plano diretor e plano de mobilidade urbana** [jul. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: IPLAN, 2017a. 02 gravações em áudio. Entrevista concedida em 11 de julho de 2017.

MARTINS, Rita de Castro. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017b. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 23 de novembro de 2017.

MASSEY, Doreen. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, Antônio Augusto. **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000.p.176-185.

MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Ruralidades: novos significados para o tradicional rural. In: _____; LINDNER, Michele. **Dinâmicas do espaço agrário: velhos e novos territórios**. Porto Alegre, RS: Evangraf, 2017. p. 179-189. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/157495/001016917.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 15 mar. 2018.

MELCHIOR, Ariadene Roldan. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Itaiacoca Ecoturismo, 2017. 04 gravações em áudio. Entrevista concedida em 10 de novembro de 2017.

MENEZES, Simone. Parque Estadual de Vila Velha. In: FÓRUM INTERNACIONAL DE TURISMO DO IGUAÇU, 2.,2008,Foz do Iguaçu. **Anais...**Foz do Iguaçu: Univali,2008.p.1-14. Disponível em:< <http://festivaldeturismodascataratas.com/wp-content/uploads/2014/01/33.-PARQUE-ESTADUAL-DE-VILHA-VELHA.pdf>>. Acesso em: 15 mai 2018.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, 2013. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-de-vem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso em: 2 jan. 2018.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Glossário do turismo**: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos. 1 ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2018. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/images/pdf/Publica%C3%A7%C3%B5es/Glossario_do_Turismo__1%C2%AA_%20edi%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 20 nov 2018.

MOESCH, Marutska. **A produção do saber turístico**. 2 ed. São Paulo: Ed. Contexto, 2002.

MUSEU CAMPOS GERAIS. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.pitangui.uepg.br/museu/historico.php>>. Acesso em: 15 mar. 2018.

NORONHA, Mariana Galvão. Prefeitura lança Observatório do Turismo de Ponta Grossa. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa, 23 mar. 2018. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/38844>>. Acesso em: 24 abr. 2018.

OMT. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PENTEADO, Dom Mateus de Salles. **História do mosteiro**. 2018. Disponível em: <<http://abadiadaressurreicao.org/historia-do-mosteiro>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

PEREIRA, Élson Manoel. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**, v. 29, n. especial, p. 75-92, 2014. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/21775230.2015v30n60p73>>. Acesso em: 20 set. 2017.

PIMENTEL, Thiago Duarte; PIMENTEL, Mariana Pereira Chaves. Rural, ruralidade e turismo: noções e práticas contemporâneas. **Revista El Periplo Sustentable**, n. 29, p. 120-143, jul./dez. 2015. Disponível em: <<https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/4908/3468>>. Acesso em: 20 set. 2017.

PINHEIRO, Paulo Afonso. **Informações do aeroporto Sant'ana**. [dez. 2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Entrevista concedida via Whatsaap em 28 de dezembro de 2018.

PORTO BRAZOS. **A Porto Brazos**. Disponível em: <<http://www.portobrazos.com.br/>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

PORTUGUÉZ, Ânderson Pereira. **Consumo e espaço**: turismo, lazer e outros temas. São Paulo: Roca, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **Decreto Nº 13.913, de 09/01/2018**. Disponível em:< http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/funtur/decreto_139132018.pdf>. Acesso em 20 out 2018a.

PRINCESA DOS CAMPOS. **Passagens para Vila Velha**. Disponível em:< <http://www.princesadoscampos.com.br>>. Acesso em: 15 dez 2018.

PRODANOV, Cléber Cristiano; FREITAS, Ernani César de. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo, RS: Editora da Feevale, 2013. Disponível em: <<http://www.feevale.br/Comum/midias/8807f05a-14d0-4d5b-b1ad-1538f3aef538/Ebook%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RELATO A. **Mobilidade turística**. [out.2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Conhecendo PG, 2018. Questionário estruturado. Entrevista concedida disponibilizada em ambiente virtual no período de 20 a 29 de outubro de 2017.

RELATO B. **Mobilidade turística**. [out.2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Conhecendo PG, 2018. Questionário estruturado. Entrevista concedida disponibilizada em ambiente virtual no período de 20 a 29 de outubro de 2017.

RELATO C. **Mobilidade turística**. [out.2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Conhecendo PG, 2018. Questionário estruturado. Entrevista concedida disponibilizada em ambiente virtual no período de 20 a 29 de outubro de 2017.

RELATO D. **Mobilidade turística**. [out.2018]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: Conhecendo PG, 2018. Questionário estruturado. Entrevista concedida disponibilizada em ambiente virtual no período de 20 a 29 de outubro de 2017.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Turismo e espaço**: rumo a um conhecimento transdisciplinar. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SÁ, Teresa. Lugares e não lugares em Marc Augé. **Tempo Social – Revista de Sociologia da USP**, v. 26, n. 2. 2014, p. 209-229. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ts/v26n2/v26n2a12.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2018.

SANTANA, Joseval Melo. Mobilidade urbana e a pobreza da cidadania. **Revista Ambivalências**. v. 2, n. 4, p. 214-229, jul./dez. 2014. Disponível em: <<https://seer.ufs.br/index.php/Ambivalencias/article/view/3605>>. Acesso em: 20 out. 2017.

SANTOS, Cilmaria Domingues dos; SOUZA, Luís Fernando. A importância da qualificação para o turismo receptivo. In: FÓRUM INTERNACIONAL DE TURISMO DO IGUAÇU, 8., 2014, Foz do Iguaçu. **Anais...** Foz do Iguaçu: Festival Internacional de Turismo do Iguaçu, 2014, p. 1-13. Disponível em: <[http://festivaldeturismodas cataratas.com/wp-content/uploads/2014/01/1.-AIMPORT%C3%82NCIA-DA-QUALIFICA%C3%87%C3%83O-PARA-O-TURISMO-RECEPTIVO.pdf](http://festivaldeturismodas Cataratas.com/wp-content/uploads/2014/01/1.-AIMPORT%C3%82NCIA-DA-QUALIFICA%C3%87%C3%83O-PARA-O-TURISMO-RECEPTIVO.pdf)>. Acesso em: 12 out. 2017.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 4.ed. São Paulo: Nobel, 1997.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da USP, 2006.

_____. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: Editora da USP, 2007.

SANTOS, Rodrigo Amado dos; SOUZA, Norma de Sitta. Turismo, lazer e recreação: um olhar denso sobre acepções, significados e características deste segmento. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, Garça/SP, v. 9, n. 16, p. 1-10, jan. 2012. Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/gkPLV5K6sCZrMjH_2013-5-23-17-49-23.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2018.

SARTORI, Milena. Aeroporto Sant'Ana passará a contar com duas locadoras de veículos. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa, 10 nov. 2017a. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/35759>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

_____. Prefeitura avança em projeto de ciclovia que liga Uvaranas a Itaiacoca. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa, 27 nov. 2017b. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/3761>>. Acesso em: 1º jan. 2018.

_____. Aeroporto Sant'Ana já movimentou quase 16 mil passageiros neste ano. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa. 6 maio 2018a. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/39684>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

_____. Primeiro semestre: aeroporto Sant'Ana movimentou mais de 20 mil passageiros neste ano. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa. 5 jul. 2018b. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/40011>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

_____. URBTEC apresenta plano de trabalho do plano diretor e plano de mobilidade urbana. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa. 20 abr. 2018c. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/39187>>. Acesso em: 25 jul. 2018.

SCHACTAE, Andréa Mazurok. O Mosteiro da Ressurreição na representação de um monge: a história de um mosteiro beneditino na leitura um de seus fundadores. **Rever - Revista de Estudos da Religião**, São Paulo, n. 3. p. 108-131, 2003. Disponível em: <https://www.pucsp.br/rever/rv3_2003/p_schactae.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2018.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. Circulação, epistemologia e a constituição de um ramo da ciência geográfica. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, 2012. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/78/2012v2n3_RFranca>. Acesso em: 15 mar. 2018.

SHELLER, Mimi; URRY, John. **Tourism mobilities: places to play, places in play**. New York: Taylor & Francis, 2004.

SOUZA, Arminda Mendonça; CORRÊA, Marcus Vinicius M. **Turismo: conceitos, definições e siglas**. 2 ed. Manaus: Editora Valer, 2000.

SOUZA, Thiago Alves de. **Mobiliário urbano como elemento de produção e transformação do espaço urbano público e turístico em Curitiba (PR - Brasil) e Montreal (QC- Canadá): a percepção dos turistas e da comunidade local**. Curitiba, 2013. 237f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Setor de Ciências da Terra. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2013. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/31019?show=full>>. Acesso em: 09 out 2018.

TEIXEIRA, Maria Fernanda. Prefeitura discute sinalização para otimizar turismo em Itaiacoca. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa, 21 mar. 2016a. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/31308>>. Acesso em: 10 jun. 2017.

_____. Prefeitura investe em turismo autoguiado com tecnologia QR code. **Imprensa Prefeitura de Ponta Grossa**, Ponta Grossa, 14 jun, 2016b. Disponível em: <<https://pontagrossa.pr.gov.br/node/32572>>. Acesso em: 24 abr. 2018.

TINHINANE, Laggab; FOUZIA, Laib. **La mobilité touristique: une mobilité pour une meilleure mise en valeur touristique cas de la ville de Bejaïa**. 96f. Mémoire de maîtrise (Diplôme de Master Architecture, Ville et Territoire) - Université Abderrahmane MIRA, Bejaia- ALG, 2017. Disponível em: <<http://www.univ-bejaia.dz/dspace/bitstream/handle/123456789/3127/La%20mobilit%C3%A9%20touristique%20Une%20mobilit%C3%A9%20pour%20une%20meilleure%20mise%20en%20valeur%20touristique%20Cas%20de%20la%20ville%20de%20Beja%C3%AFa?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 2 jan. 2018.

TOSTA, Eliane; KUNZ, Jaciel Gustavo. Mobilidade e turismo: construindo um mapa conceitual. In: SEMINTUR JR, 5, 2014, Caxias do Sul. **Anais...** Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul/UCS, 2014, p. 1-12. Disponível em: <https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/mobilidade_e_turismo.pdf>. Acesso em: 10 out. 2017.

TRANSPORTE ATIVO. **Parceria nacional pela mobilidade por bicicleta:** pesquisa nacional sobre o perfil do ciclista brasileiro, 2018. Disponível em:<<http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>>. Acesso em: 15 out 2018.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar:** A perspectiva da experiência. Londrina: Ed.UEL,2013.

TUREK, Michele Introvini. **Mobilidade turística** [ago. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: FUMTUR, 2017. 03 gravações em áudio. Entrevista concedida em 2 de agosto de 2017.

URRY, John. **Sociology beyond societies:** mobilities for the twenty-first century. New York: Routledge, 2000.

VALE, Tatiane Ferrari do Vale. **A gestão do território e os benefícios de um geopark:** ações visando a implantação o Projeto Geopark Fernando de Noronha (PE). 2017.189p. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração: Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 2017. Disponível em:< <http://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/595/1/Tatiane%20Ferrari%20do%20Vale.pdf>>. Acesso em: 15 mar 2017.

VOGLER, João Marcos. **Mobilidade turística** [nov. 2017]. Entrevistadora: Ana Cristina Costa Siqueira. Ponta Grossa: ACIPG, 2017. Questionário estruturado. Entrevista concedida durante a reunião do NGTUR em 23 de novembro de 2017.

YÁZIGI, Eduardo. **A alma do lugar:** turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas. São Paulo: Contexto, 2001.

APÊNDICE A - Modelo de autorização para entrevistas gravadas

TERMO DE AUTORIZAÇÃO

Eu, Ana Cristina Costa Siqueira, sob o RA: 3100117001010 e CPF Nº 0767316609 discente do Mestrado do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa, venho por meio deste solicitar sua autorização para citar o Presidente da Fundação de Turismo, bem como seu **nome** e **cargo** do entrevistado(a) na dissertação “Mobilidade para fins turísticos: um estudo de caso do município de Ponta Grossa- PR” sob a orientação do professor Dr. Edson Belo Clemente de Souza. Conforme a entrevista descrita, gravada e certa de que suas contribuições auxiliarão a compor a presente pesquisa, desde já agradecemos.

Ponta Grossa, de 2018.

Assinatura e cargo do entrevistado

APÊNDICE B – Modelo de questionário aplicado com a Chefe de Divisão de Apoio da Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa (FUMTUR)

- 1) Há existência de divulgação dos atrativos turísticos de Ponta Grossa? Se sim, como é realizada?
- 2) Quais os atrativos divulgados? Como?
- 3) Em que escala é realizada a divulgação: Local, Regional, Estadual, Nacional ou Global?
- 4) Quais os mecanismos de divulgação utilizados? Sites possíveis?
- 5) Quais as redes de divulgação existente? E os eventos que utilizam para a divulgação
- 6) Há existência de projetos para divulgação turística? E o que poderia ser mudado na sua opinião?
- 7) Você acha que a mobilidade (Transporte, acesso, sinalização) existente no município interfere no turismo? De que forma?
- 8) Há existência de projetos para a implantação de um transporte para o turismo como City Tour?
- 9) Quais as metas da FUMTUR para o Turismo nos próximos anos?

APÊNDICE C – Modelo de questionário aplicado com o Presidente da Fundação Municipal de Turismo de Ponta Grossa (FUMTUR)

- 1) Comente sobre os projetos existentes e as novidades para alavancar o turismo de Ponta Grossa? sinalização, acessibilidade, cicloturismo, qualificação profissional.
- 2) Há existência de alguma dificuldade para a execução dos projetos?
- 3) Com relação ao Parque Estadual de Vila Velha, há alguma perspectiva de mudança de gestão, no que se refere a parte turística do atrativo?
- 4) Há algum tempo houve-se comentários de que os visitantes visitavam o Parque Estadual de Vila Velha, mas não permaneciam em Ponta Grossa, como também não visitavam os demais atrativos? Na sua opinião, acha que se esse fato ainda ocorre, como você visualiza esse cenário atualmente?
- 5) Conforme as pesquisas realizadas com os guias e também com a comunidade local, houve-se a ocorrência de apontamentos, como a necessidade de melhorias na sinalização, acessibilidade, transporte e divulgação dos atrativos turísticos de Ponta Grossa, sendo no espaço rural e urbano. Deste modo, o que poderia ser feito para que essas mudanças ocorrem e promovessem a melhoria desses aspectos citados?
- 6) Com relação ao aplicativo de turismo, há alguma perspectiva para que o aplicativo seja baixado direto do Google Play, sem a necessidade do leitor de QR Code e também se alguma estratégia de divulgação da ferramenta, e ainda se há possibilidade de melhoria do próprio aplicativo como a inclusão de mais fotos e mapa dos atrativos turísticos?

APÊNDICE D – Modelo de questionário aplicado com a Diretora de Projetos e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN)

- 1) Há existência de projetos de mobilidade (sinalização, acesso, transporte) na cidade de Ponta Grossa, que contemplem os atrativos turísticos?
- 2) Há projetos na sinalização e acesso nas vias que contemplam os atrativos no espaço rural? Comente
- 3) Qual a atenção do poder público local em relação a mobilidade urbana?
- 4) Há previsão de transporte turístico na cidade de Ponta Grossa, que contemple os atrativos culturais e naturais?
- 5) Quais os tipos de Mobilidade no Plano Diretor?
- 6) Há existência de previsão de uma política de Mobilidade Urbana?

APÊNDICE E – Modelo de questionário aplicado com o Diretor de Operações Aeroportuárias do Aeroporto Sant'ana

- 1) Qual o fluxo por dia/ mês e ano de passageiros que utiliza o transporte?
- 2) Você acha que o transporte aéreo contribuiu com o fluxo do turismo na cidade de Ponta Grossa?
- 3) Quais as rotas que o transporte aéreo utiliza?
- 4) Qual a quantidade de passageiros que embarcam no aeroporto Sant'ana?
- 5) Qual a quantidade de passageiros que desembarcam no aeroporto Sant'ana?
- 6) Quais as empresas aéreas que prestam serviços para o aeroporto? Há possibilidade de outras empresas prestarem o serviços?

APÊNDICE F – Modelo de questionário aplicado com os proprietários da Ecoturismo Itaiacoca e Aventura PG & Ecoturismo

- 1) Qual as dificuldades encontradas na mobilidade turística (acesso, transporte, acessibilidade, sinalização e divulgação) de Ponta Grossa para que haja prestação de serviços como guia?
- 2) O que você acha que poderia ser melhorado na mobilidade turística (acesso, transporte, acessibilidade, sinalização e divulgação)? E por que?
- 3) Qual os pontos positivos da mobilidade turística (acesso, transporte, acessibilidade, sinalização e divulgação) existente?
- 4) Quais atrativos turísticos são oferecidos? E por que?
- 5) E quais os atrativos turísticos mais procurados?
- 6) Como é realizado o deslocamento dos clientes para atrativos presentes no espaço rural e também no urbano?
- 7) Já presenciou algum comentário dos clientes a respeito à mobilidade turística presente principalmente no espaço rural do município? Descreva a situação:
- 8) Qual o perfil de público que costuma atender

APÊNDICE G – Modelo de questionário aplicado com os guias de turismo do Núcleo de Guias de Turismo (NGTUR)



Programa de Pós Graduação em Geografia- Mestrado em Gestão do Território

PESQUISA: MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA

Mestranda: Ana Cristina Costa Siqueira
Orientador: Edson Belo Clemente de Souza

QUESTIONÁRIO: GUIAS DE TURISMO (NGTUR)

Data: ____/____/____

- 1) Qual as dificuldades encontradas na mobilidade turística (acesso, transporte, acessibilidade, sinalização e divulgação) de Ponta Grossa para que haja prestação de serviços como guia?

- 2) O que você acha que poderia ser melhorado na mobilidade turística (acesso, transporte, acessibilidade, sinalização e divulgação)? E por que?

- 3) Qual os pontos positivos da mobilidade turística (acesso, transporte, acessibilidade, sinalização e divulgação) existente?

- 4) Quais atrativos turísticos são oferecidos? E por que?

- 5) E quais os atrativos turísticos mais procurados?



Programa de Pós Graduação em Geografia- Mestrado em Gestão do Território

PESQUISA: MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA

Mestranda: Ana Cristina Costa Siqueira
Orientador: Edson Belo Clemente de Souza

- 6) Como é realizado o deslocamento dos clientes para atrativos presentes no espaço rural e também no urbano?

- 7) Já presenciou algum comentário dos clientes a respeito à mobilidade turística presente principalmente no espaço rural do município? Descreva a situação:

- 8) Qual o perfil de público que costuma atender?

AUTORIZAÇÃO

Eu _____ (Guia de Turismo) pertencente a instituição _____ autorizo a publicação do meu nome e instituição a qual pertenço, bem como as respostas descritas neste questionário na Dissertação de Mestrado "**Mobilidade para fins turísticos**" de autoria da discente Ana Cristina Costa Siqueira, sob o RA: 3100117001010 e CPF Nº 0767316609 discente de Mestrado em Gestão do Território do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa sob a orientação do professor Dr. Edson Belo Clemente de Souza.

(Assinatura do Guia de Turismo)

APÊNDICE H – Modelo de questionário aplicado com os Participantes do Conhecendo PG



PESQUISA: MOBILIDADE PARA FINS TURÍSTICOS: UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA

Orientador: Edson Belo Clemente de Souza
Mestranda: Ana Cristina Costa Siqueira

1) Sexo

- ☐ Masculino
☐ Feminino

2) Idade

- ☐ 15-20 anos
☐ 21-30 anos
☐ 31-50 anos
☐ 51-60 anos
☐ 61 ou mais

3) Escolaridade

- ☐ Ensino Fundamental Incompleto
☐ Ensino Fundamental Completo
☐ Ensino Médio Completo
☐ Ensino Superior Completo

4) Já conhecia o atrativo visitado?

- ☐ SIM ☐ NÃO

5) Marque X (EM MAIS DE UMA OPÇÃO) se preferir. Como costuma se deslocar pela cidade?

- ☐ A pé ☐ ônibus (transporte público) ☐ carro
☐ bicicleta ☐ moto ☐ táxi ☐ outro. Qual?

6) Marque SOMENTE UM X NA OPÇÃO: Considerando-se em condição de visitante individual e morador de Ponta Grossa:

() **Sim.** Se acredita que o poder público incentiva os moradores a visitar os atrativos turísticos do município, através da divulgação, placas de sinalização indicativas dos atrativos, existência de transporte até os atrativos, principalmente os que estão localizados no espaço rural.

() **Não.** Se acredita que a divulgação dos atrativos turísticos é fraca, a sinalização é inadequada, não oferece vias asfaltadas e há falta de transporte até os atrativos principalmente no espaço rural.

Roteiro/ atrativo: _____

APÊNDICE I – Modelo de questionário aplicado com os ciclistas da cidade de Ponta Grossa

Pesquisa de Mestrado em Geografia(UEPG): Mobilidade para fins turísticos: um estudo de caso do município de Ponta Grossa

Pesquisa de Mestrado em Geografia(UEPG): Mobilidade para fins turísticos: um estudo de caso do município de Ponta Grossa

Orientador: Edson Belo Clemente de Souza

Mestranda: Ana Cristina Costa Siqueira

* Required

Sexo: *

- ☐ Masculino
☐ Feminino

Faixa-etária: *

- ☐ Menores de 18 anos
☐ 19 a 25 anos
☐ 26 a 31 anos
☐ 32 a 41 anos
☐ 42 a 51 anos
☐ 52 a 61 anos
☐ 62 anos ou mais

Escolaridade *

- ☐ Fundamental Incompleto
☐ Fundamental Completo
☐ Médio Incompleto
☐ Médio Completo
☐ Superior Incompleto
☐ Superior Completo

Quantos dias na semana utiliza a bicicleta como meio de transporte? *

1	2	3	4	5	6	7
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Pesquisa de Mestrado em Geografia(UEPG): Mobilidade para fins turísticos: um estudo de caso do município de Ponta Grossa

Há quanto tempo utiliza a bicicleta como meio de transporte? *

- ☐ Menos de 6 meses
- ☐ 6 meses a 1 ano
- ☐ 2 a 3 anos
- ☐ 3 a 4 anos
- ☐ 5 anos ou mais
- ☐ Não sabe responder
- ☐ Nenhuma das opções

Para quais motivos utiliza a bicicleta como meio de transporte ? *

- ☐ Escola/Faculdade
- ☐ Trabalho
- ☐ Compras
- ☐ Lazer/ Turismo
- ☐ Outro
- ☐ Não sabe responder

Principais problemas que já enfrentou no uso da bicicleta como meio de transporte em Ponta Grossa/PR: *

- ☐ Falta de infraestrutura adequada(ciclovias, bicicletários, iluminação)
- ☐ Falta de respeito dos condutores motorizados
- ☐ Falta de segurança no trânsito
- ☐ Falta de segurança pública
- ☐ Falta de sinalização
- ☐ Vias intransitáveis
- ☐ Outro
- ☐ Não sabe responder

Já se deslocou de bicicleta para estes locais/ entorno de Ponta Grossa/PR? *

- ☐ Adega Porto Brazos (Distrito de Itaicoca)
- ☐ Mosteiro da Ressureição (Colônia Euridice)
- ☐ Parque Estadual de Vila Velha (Distrito Industrial)
- ☐ Museu Campos Gerais (Centro de Ponta Grossa)
- ☐ Museu de Arqueologia (Bairro de Oficinas)
- ☐ Nenhuma das opções
- ☐ Não sabe responder

No que se refere ao uso da bicicleta para o turismo. Qualifique a cidade de Ponta Grossa/PR: 1(Inexistente), 2 (Ruim), 3 (Bom), 4 (Ótimo) ou para 5 (Excelente)

A) Sinalização *

1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐

B) Acesso: *

1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐

C) Segurança: *

1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐

D) Infraestrutura cicloviária: *

1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐

E) Divulgação dos atrativos turísticos *

1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐

Deixe seu comentário a respeito do cicloturismo em Ponta Grossa:

APÊNDICE J - Modelo de quadro de apoio para observação em campo dos atrativos turísticos de Ponta Grossa

Nome do atrativo observado:

Aspectos analisados	SIM	NÃO	Descrição
Possibilidade de pedestrianismo			
Possibilidade de transporte coletivo público			
Vias com pavimentação			
Estacionamento			
Acessibilidade			
Sinalização turística			
Divulgação pelo poder público			

ANEXO A - Folder turístico de Ponta Grossa

PARQUE ESTADUAL DE VILA VELHA

O Parque Estadual de Vila Velha é a principal atração turística de Ponta Grossa. Além dos passeios às formações rochosas que remontam a 300 milhões de anos e às Fumas e Lagoa Dourada, o parque conta com dois novos produtos turísticos:



CAMINHADA NOTURNA - Proporciona uma experiência sensorial pela aura de mistério que a noite traz. Realizada sob agendamento prévio em noites de lua nova e lua cheia.

TRILHA DA FORTALEZA - Caminhada de 16 km em torno do parque, tendo como ponto de partida o conjunto arenítico da Fortaleza, maciço rochoso a mais de 1000 metros acima do nível do mar. Realizada sob agendamento.

FUNCIONAMENTO: De quarta a segunda-feira das 08h30min às 17h30min. Aquisição dos passeios somente até às 15h30min. Telefone: (42) 3228-1138

agendamento@paranaprojetos.pr.gov.br

Vila Velha State Park is the main tourist attraction of Ponta Grossa in the state of Paraná.

Besides the daily though the rock formation that date back 300 million years and Fumas and Lagoa Dourada the park has now two new tourist products:

NIGHT WALK - It offers a sensory experience. Performed under prior appointment on evenings of full moon and new moon.

TRILHA DA FORTALEZA - A 16km walk around the park, the highest point is the sandstone set Fortaleza with more than 1000 meters above sea level. Held on schedule. It must be booked in advance.

Business Hours: Wednesday - Monday: 08:30 a.m. - 5:30 p.m.
*Walks must be scheduled before 3:30 p.m.
Phone: (42) 3228-1138



DISTÂNCIAS

Curitiba: 114 km
São Paulo: 523 km
Florianópolis: 420 km

ENTRE EM CONTATO

Fundação Municipal de Turismo
www.facebook.com/funtur
0800 643 10 11

NGTUR
Núcleo de Guias de Turismo de Ponta Grossa
www.facebook.com/ngtur







PARANÁ BRASIL

UMA CIDADE ESPECIAL

A aproximadamente uma hora de Curitiba, Ponta Grossa destaca-se em vários setores da economia. Nossa riqueza está na agricultura, pecuária, no seu parque industrial, na logística, comércio, educação, cultura e diversidade de eventos. Nossa cidade proporciona oportunidades múltiplas de lazer, cultura e turismo experiencial.



Catedral de Sant'Ana



Distrito de Itaipococa

Ponta Grossa is a special city. About 1 hour from Curitiba, it stands out in several sectors of the economy. Our wealth is in agriculture, cattle raising, in our industrial center, logistics, education, culture and diversity of events. Our town provides multiple opportunities for leisure, culture and experimental tourism.



Caminhadas Rurais
Ponta Grossa - Paraná

Distrito de Itaipococa

Caminhadas junto à natureza, visitando as propriedades rurais em datas pré-agendadas. Com saída do centro da cidade, os circuitos variam de 9 a 15 km, passando por paisagens de tirar o fôlego.

Join us on walks through the nature, visiting rural properties that are pre-scheduled. Departing from downtown Ponta Grossa, the circuits vary from 9 to 15 km, passing along breathtaking landscapes.



Buraco do Padre

O Buraco do Padre é um anfiteatro natural com uma incrível cascata de 30m. Venha recarregar suas energias!

A natural amphitheater with an amazing 30 meters waterfall. You are invited to recharge your energies at Buraco do Padre.



FEIRA DA ESTAÇÃO

Estação Saudade

A Feira da Estação acontece todo sábado na Estação Saudade, antiga estação ferroviária da cidade. Uma ótima oportunidade para conhecer o artesanato local e se divertir.

The Station Craftfair takes place every Saturday at Estação Saudade, the former train station in town. It is a great opportunity to find outstanding handmade goods and have lots of fun.



Abadia da Ressurreição

O Mosteiro da Ressurreição é uma comunidade de monges que, militando sob a Regra de São Bento, entendida em seu sentido mais antigo – abertura à Tradição monástica em sua totalidade – procura em fraternidade servir a Deus e à Igreja.

The Resurrection Monastery is a community of monks who militating under the Rule of St. Benedict, understood in its older sense - opening the monastic tradition in its entirety - looking in brotherhood serving God and the Church.