

Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área turística

Quality of sidewalks in the city of Camboriú/SC: in search of sustainable mobility and accessibility to tourist area

Calidad de las aceras de la ciudad de Camboriú/SC: en busca de la movilidad sostenible y la accesibilidad a la zona turística

Rafaela Vieira¹
Raíza Morastoni²

Resumo: O objetivo é identificar o Índice de Caminhabilidade da área urbana de Camboriú, apontando os bairros que apresentam as melhores e piores condições de deslocamentos a pé. O método de abordagem é o indutivo e o de procedimento o estudo de caso. A pesquisa foi estruturada em quatro etapas: elaboração e aprovação do projeto, coleta de dados, tabulação e mapeamentos temáticos, análise e discussão dos resultados. As técnicas adotadas foram pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com observação direta intensiva. O resultado é um Índice de Caminhabilidade de 1,93, o que indica uma situação crítica, necessitando qualificação das calçadas como forma de melhorar a infraestrutura do turismo, garantindo a permanência e aumento da atratividade. Este é um dado útil no processo de planejamento territorial do turismo, na busca pela acessibilidade e mobilidade sustentável.

Palavras-chaves: Calçadas; Acessibilidade; Mobilidade; Turismo.

Abstract: *The objective is to identify the walkability of the urban area in the city of Camboriú, showing the neighborhoods that have the best and the worst conditions of displacements on foot. The method of approach is the inductive and the procedure the case study. The research has been structured in four stages: preparation and approval of the project, data collection, tabulation and thematic mapping, analysis and discussion of the results. The techniques were adopted: bibliographic, documental and field research, with intensive direct observation. The result is a walkability of 1.93, which indicates a critical situation requiring improvement of the sidewalks as a way of improving the tourism infrastructure, ensuring the longer permanence and increasing the attractiveness. That's an useful information in the process of territorial planning of tourism, in the quest for sustainable mobility and accessibility.*

Keywords: *Sidewalks; Accessibility; Mobilit;. Tourism.*

¹ Arquiteta e Urbanista, Doutora em Geografia, professora e pesquisadora dos cursos de Arquitetura e Urbanismo e do Mestrado em Turismo e Hotelaria da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). E-mail: rafaela@univali.br

² Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), bolsista de extensão da UNIVALI. E-mail: raizamorastoni@gmail.com

Resumen: El objetivo es identificar el índice de la zona urbana de Caminhabilidade Camboriú, señalando los barrios que presentan los desplazamientos de los mejores y peores caminantes. El método es el enfoque inductivo y el procedimiento del estudio de caso. La investigación se estructura en cuatro etapas: preparación y aprobación del proyecto, recopilación de datos, tabulación y cartografía temática, análisis y discusión de los resultados. Las técnicas utilizadas fueron la literatura, el documental y de campo, con observación directa intensiva. El resultado es un índice Caminhabilidade de 1,93, lo que indica una situación crítica que requiere la calificación de las aceras como una forma de mejorar la infraestructura turística, asegurando la permanencia y el atractivo mayor. Este es un muy útil en el proceso de planificación territorial del turismo, en la búsqueda de la movilidad sostenible y la accesibilidad.

Palabra clave: Aceras; Accesibilidad; Movilidad; Turismo.

1 INTRODUÇÃO

O turismo é uma atividade que envolve diferentes setores produtivos e seu planejamento, entendido como um processo contínuo de definição de ações sustentáveis voltadas para o futuro, deve ocorrer de forma transversal e integrada.

Para Sansolo & Cruz (2003), o turismo é uma atividade multifacetada, não sendo apenas um tema que pode ser tratado por um único setor da gestão pública.

Hall (2001) sugere mudança na visão de planejamento do turismo, enfatizando os processos integrados em que haja participação e envolvimento dos diversos setores vinculados à atividade turística na construção de localidades sustentáveis.

Corroborando essas ideias, Yázigí (2009) afirma que o turismo não constitui uma categoria de análise e seu planejamento deve envolver diferentes setores, demandando ações integradas entre as diferentes esferas de poder. Para tanto, o referido autor sugere a articulação do turismo ao planejamento territorial, reunindo-se elementos econômicos e sociais de organização do espaço, assim como aspectos ambientais, visando o todo e a organização qualitativa do território, incluindo dimensões do cotidiano, cultura e infraestrutura, fundamentais para o turismo.

A infraestrutura geral da cidade é também um fator de relevância ímpar para o turista em visita ao destino em razão dos transtornos que a ausência ou falha em aspectos relacionados a este fator pode causar a viagem do turista. Embora se reconheça que a infraestrutura não seja um fator de atratividade em si, como uma praia, um monumento, um evento, um aspecto cultural ou uma paisagem única, entre outros, se observa que caso este apresente algum problema crítico pode afetar toda a percepção da qualidade do destino turístico, e acabar, assim, por prejudicar toda viagem (Chagas, 2010, p.165).

Ainda segundo Chagas (2010), a acessibilidade ao atrativo é um dos fatores mais importantes da infraestrutura para os turistas em visita ao destino.

Boullón (2002) identifica, além dos atrativos e dos empreendimentos, importantes elementos para o planejamento turístico, classificando-os em infraestrutura externa e interna, sendo esta última a infraestrutura urbana.

Dentre os vários elementos de urbanização e infraestrutura turística que demandam adequada acessibilidade estão as calçadas, enquanto canais de circulação de turistas e moradores. Caminhar constitui-se no modo de transporte mais acessível, econômico e saudável, sendo importante adequadas condições para o deslocamento a pé, especialmente quando se trata de área turística.

A escolha do município estudado, Camboriú, em Santa Catarina, se deve ao fato de que, desde 2005, professores e alunos do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) vem prestando assessoria à Secretaria de Planejamento Urbano para elaboração e posterior revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial, viabilizando a parceria entre teoria e prática. O turismo se apresenta como uma possibilidade de atrair investimentos e possíveis benefícios à população local, sendo uma das atividades identificadas como potencialidade na leitura técnica e comunitária realizada durante o processo de revisão do Plano Diretor em 2011 e 2012 (Camboriú, 2012). Tal leitura técnica e comunitária identifica como uma das principais deficiências a reduzida qualidade das calçadas, não contribuindo para mobilidade sustentável, justificando a escolha do tema.

Considerando que as calçadas são elementos da infraestrutura urbana que merecem destaque no processo de planejamento territorial turístico, o problema de pesquisa é: Como se caracteriza a qualidade das calçadas de Camboriú e qual sua relação com o turismo? O estudo tem por objetivo identificar o Índice de Caminhabilidade de Camboriú, caracterizando a qualidade das calçadas e destacando os bairros que apresentam as melhores e piores condições de deslocamentos a pé pelo turista ou morador, garantindo e ampliando sua atratividade turística, na busca pela construção sustentável do território.

O método de abordagem é o indutivo, no qual os dados são suficientemente constatados para inferir uma conclusão provável (Lakatos & Marconi, 2005). Partiu-se de questões particulares, levantando-se 668 trechos, que são laterais de quadra do tecido urbano, nos dez bairros de Camboriú, que induziram para conclusões gerais.

O método de procedimento é o estudo de caso, por ser uma investigação empírica que focaliza acontecimentos contemporâneos, dentro de um contexto (Yin, 2005), entendendo-se “como” se caracteriza a qualidade das calçadas de Camboriú.

A pesquisa foi estruturada em quatro etapas: elaboração e aprovação do projeto financiado pelo Artigo 170, do Governo do Estado de Santa Catarina, coleta de dados, tabulação dos dados e mapeamento, análise e discussão dos resultados.

As técnicas utilizadas foram pesquisa bibliográfica, documental e de campo. A pesquisa bibliográfica foi realizada através de livros, monografias e periódicos, com busca à base de dados Scielo. Efetuou-se a pesquisa documental através de fontes primárias e secundárias, com mapeamento temático de divisão em bairros, densidade populacional, hierarquia viária, Pólos Geradores de Tráfego (PGT) - escolas, hospitais e postos de saúde e usos comerciais concentrados. A pesquisa de campo caracterizou-se por observação direta intensiva (de dez variáveis que

compõem o Índice de Caminhabilidade (IC)), realizada em 2011.

Os procedimentos de coleta para definição do Índice de Caminhabilidade (IC) da área urbana de Camboriú resultou do levantamento de 668 laterais de quadra do tecido urbano. Cada trecho foi fotografado a partir de suas esquinas e recebeu a identificação de 10 (dez) variáveis, avaliadas com pontuação de um, meio ou zero ponto, referindo-se, respectivamente, a uma situação de caminhabilidade ótima até uma situação de inadequação ao pedestre. As dez variáveis foram: Largura das calçadas; Condição do Piso; Obstáculos; Nivelamento; Proteção de Intempéries; Mobiliário Urbano; Iluminação; Uso Lindeiro; Travessia e Ambiente psico-social. Foram levantados também o tipo de pavimentação predominante, a existência ou inexistência de rebaixos de meio fio para portadores de necessidades especiais e o tipo de obstáculo predominante.

A análise das variáveis definiu o IC e indicou os principais problemas das calçadas, caracterizando a prioridade de intervenção (Quadro 1).

Quadro 1 – Índice de Caminhabilidade e prioridade de intervenção

Índice de Caminhabilidade	Prioridade de intervenção
0 a 1,9	Situação crítica
2,0 a 3,9	Intervenção imediata
4,0 a 5,90	Intervenção a curto prazo
6,00 a 10,00	Melhorias e aperfeiçoamento

Fonte: Santos (2003)

Tal metodologia tem como base os estudos do canadense Bradshaw (1993), adaptados à realidade brasileira por Siebert & Lorenzini (1998) e Santos (2003).

Realizou-se o levantamento de campo em um raio de 250 metros junto dos principais PGT's. Foram preenchidas planilhas, nas quais cada trecho recebeu uma numeração, iniciada a cada bairro.

Os dados obtidos foram analisados e apresentados através de mapas, textos, imagens e quadros, sendo possível sistematizar as informações sobre a qualidade das calçadas de Camboriú. Tal levantamento está sendo utilizado pelo poder público municipal no seu processo de planejamento territorial, na busca do fortalecimento da atratividade turística como uma das formas de ampliar seu desenvolvimento social, econômico e ambiental.

O artigo estrutura-se nos seguintes itens: referencial teórico, no qual apresenta-se as definições de mobilidade e acessibilidade, e a importância dessas em áreas de interesse turístico, breve caracterização municipal e das áreas a serem levantadas, resultados obtidos e considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Frente ao tema abordado, faz-se necessário distinguir o que se entende por mobilidade e

acessibilidade, bem como a importância dessas no processo de planejamento territorial do turismo, visando fortalecer a atratividade turística. Para tanto, realizou-se pesquisa bibliográfica em livros, artigos e periódicos indexados na base de dados Scielo.

Na busca à Scielo utilizaram-se as palavras-chaves turismo, mobilidade e acessibilidade, resultando em 274 artigos, sendo validados somente 12, que se referiam ao tema abordado, no período de 2000 a 2012 (Quadro 2), os quais são referenciados ao longo do artigo, contribuindo para o seu aprofundamento teórico.

Quadro 2 – Pesquisa bibliográfica à base de dados Scielo.

	Autor	IES	Título	Ano	Fonte	Objetivo
Turismo	Josildete P. de Oliveira; Francisco A. dos Anjos; Fabiana C. de L. Leite	UNIVALI	O potencial da paisagem urbana como atratividade turística: um estudo sobre a paisagem de Brasília-DF	2008	Interações	Discutir sobre a importância das paisagens urbanas enquanto atrativo turístico.
	Raquel M. F. do Amaral Pereira	UNIVALI	Expansão urbana e turismo no litoral de SC: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis	2011	Interações	Comparar as microrregiões, buscando analisar os elementos responsáveis por esta nova dinâmica.
Mobilidade	Roberto S. Scaringella	Inst. Nac. de Seg.no Trânsito	A crise da mobilidade urbana em São Paulo	2001	São Paulo em Perspectiva	Refletir sobre a crise da mobilidade urbana.
	Valmir Aranha	Fundação Seade	Mobilidade pendular na Metrópole Paulista	2005	São Paulo em Perspectiva	Identificar, na Região Metropolitana de SP, as principais tendências dos deslocamentos de pessoas.
	Maria Célia Silva Caiado	Unicamp	Deslocamentos intra-urbanos e estruturação socioespacial na Metrópole brasileira	2005	São Paulo em Perspectiva	Avaliar as alterações da mobilidade espacial da população, associadas a urbanização e estruturação intra-urbana na Reg. Integrada de Desenv. do Distrito Federal.
	Maria de Lourdes Jardim e Tanya M. de Barcellos	Fundação de Economia e Estatística	Mobilidade populacional na Região metropolitana de Porto alegre nos anos 90	2005	São Paulo em Perspectiva	Avaliar as tendências da mobilidade populacional na Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA nos anos 90, em relação com seu perfil econômico recente.
	Rosa Moura; Maria Luisa G.C. Branco; Olga L. C. de F. Firkowski.	IPARDES; IBGE; UFPR.	Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em Aglomerados urbanos	2005	São Paulo em Perspectiva	Apreender as dimensões do processo de reestruturação metropolitana, a partir do conceito de movimento pendular.
	Daniel Joseph Hogan	Unicamp	Mobilidade populacional, sustentabilidade e vulnerabilidade	2005	Rev. B. de Est. de População	Relacionar padrões de distribuição populacional no espaço e a mudança ambiental
	Antônio T. R. de Oliveira	Centro Universitário da Cidade	Tendências recentes da mobilidade espacial da população no Estado do Rio de Janeiro	2010	Rev. Brasileira de Estudos de População	Refletir sobre a mudança nos deslocamentos populacionais no Brasil, a partir de 1980, observando os processos migratórios do Estado do RJ.
	Raquel Rolnik e Danielle Klintonitz	FAU/USP	(I)Mobilidade na cidade de São Paulo	2011	Estudos Avançados	Analisar criticamente os projetos de mobilidade que foram implantados historicamente na cidade de SP.
Acessibilidade	Vera H. M. B. Ely; Cristiane S. da Silva	UFSC	Unidades Habitacionais hoteleiras na Ilha de Santa Catarina: um estudo sobre acessibilidade espacial	2009	Produção	Avaliar as condições de acessibilidade espacial em unidades habitacionais, de hotéis residenciais em Florianópolis.
	Marley R. M. de Araújo et al.	UF Sergipe	Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida	2011	Psicologia & Sociedade	Discutir a função social do trânsito e atendimento às demandas dos seus participantes por acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida.

Fonte: Dados da pesquisa (2012)

2.1 Mobilidade

A Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, define em seu Art. 4º. que a mobilidade urbana é um atributo da cidade, correspondendo à “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) [...] É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (Brasil, 2004, p.13).

A necessidade de tratar das questões de mobilidade urbana vincula-se ao crescimento populacional das cidades, que associado ao aumento gradativo do transporte motorizado individual tem configurado traçados urbanos que, em sua maioria, crescem de forma dispersa e espontânea. Domingues (2006), em seu estudo sobre cidades médias portuguesas, destaca que investimentos recentes em infraestrutura rodoviária, aumento da capacidade de consumo e uso do automóvel modificaram drasticamente as formas urbanas.

Moura, Branco & Firkowski (2005, p.122) afirmam que “[...] materializam-se formas urbanas cada vez mais estendidas sobre vastas superfícies, criando novas relações cotidianas entre pessoas e lugares.” Para as autoras citadas, as formas urbanas têm se alterado rapidamente, sendo cada vez menos definidas e precisas.

Pode-se afirmar que a evolução do transporte está diretamente relacionada com o desenvolvimento dos núcleos urbanos, já que ele exerce uma grande influência nos hábitos da população, na localização, tamanho e forma das cidades. Antes do surgimento dos modais motorizados de transporte, os deslocamentos eram feitos a pé ou a tração animal e as cidades possuíam dimensões territoriais bastante limitadas, de aproximadamente 1,3 km, considerando a capacidade de obter suprimentos e a distância máxima que as pessoas podiam caminhar para trabalhar e realizar demais atividades, segundo Ferraz & Torres (2001).

Com o aparecimento de novas tecnologias e modos de transporte motorizados (trens, ônibus, automóveis), as cidades puderam se expandir, ficando prejudicada a eficiência econômica de sua infraestrutura viária e serviços públicos, devido à dispersão dos mesmos, traduzindo-se também em impactos ambientais.

Steiner (2009), subsecretário geral da Organização das Nações Unidas (ONU) e diretor executivo do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), afirma que atualmente os veículos são responsáveis por 20% da emissão dos gases que provocam o efeito estufa, havendo previsão que até 2050 a frota mundial de carros e caminhões leves triplicará. Segundo ele, os países em desenvolvimento são responsáveis por quase 80% desse aumento, que transforma terras produtivas em áreas asfaltadas.

Paralelamente a tais projeções, Otto-Zimmermann & Sueiro (2009), promotores da Aliança

Mundial para a Ecomobilidade, afirmam que muitas cidades, inclusive a cidade turística do Rio de Janeiro com seu sistema cicloviário, estão voltando a descobrir os méritos do transporte público, do andar de bicicleta e caminhar.

No Brasil, o aumento da utilização de veículos motorizados é evidenciado através dos dados de 438 municípios pesquisados pela Associação Nacional de Transportes Públicos, compilados no Relatório comparativo sobre a evolução da mobilidade urbana entre 2003 e 2010. O estudo demonstra que a participação dos transportes não motorizados é a maior, perfazendo 40,5% do total de viagens, sendo que os deslocamentos a pé perfazem 37,3%, mas cujo percentual vem sendo gradativamente reduzido. Associado a isso, está ocorrendo uma inversão de posição entre o transporte coletivo e o individual. “Em 2003 o transporte coletivo era o segundo modo agregado, com 29,8% do total de viagens, enquanto em 2010 o posto de segundo colocado passou para o transporte individual, com 30,4%.” (Associação Nacional de Transportes Públicos, 2011).

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano do Ministério das Cidades, criado em 2003, tem como um de seus objetivos valorizar os deslocamentos a pé e de bicicleta (Brasil, 2007). Visando apoiar a utilização de outros modais de transporte que não sejam somente o rodoviário, em busca de uma mobilidade sustentável, a Secretaria de Mobilidade Urbana (SeMob) do referido ministério possui atualmente Programas de Fomento (Bicicleta Brasil e Brasil Acessível (Brasil, 2008)) e de Recursos (Pró-Transporte (com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), Mobilidade Urbana (através do Orçamento Geral da União) e Pró-Mob (Fundo de Amparo ao Trabalhador/Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico) para o financiamento de infraestruturas de transporte coletivo, meios não motorizados e integração intermodal (Brasil, 2010).

Em nível federal foi sancionada a citada Lei nº. 12.587, em 03 de janeiro de 2012, conhecida por Estatuto da Mobilidade, cujo objetivo é “contribuir para um acesso universal à cidade”. Pauta-se na construção de consensos entre os atores envolvidos (governo, empresários e usuários) e de projetos que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, dando-se prioridade aos modos não motorizados e coletivos de transportes, na integração entre modais que sejam socialmente inclusivos e sustentáveis, baseados nas pessoas e não nos veículos.

Apesar das políticas federais apontarem para a importância dos deslocamentos não motorizados, algumas ações praticadas por essa instância governamental para manter o crescimento econômico são contraditórias, como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e facilidades de financiamento, pois estimulam a indústria automobilística e valorizam o automóvel, que virou símbolo de status. Neste sentido, estudos demonstram que existe correlação entre renda e uso do transporte individual motorizado (Vasconcellos, 2001; Araújo et al., 2011). Quanto maior a renda, maior a mobilidade individual.

Rolnik & Klintowitz (2011, p.90)

Considerando que 74% das viagens motorizadas da população com renda até quatro salários mínimos são feitas por modo coletivo e que na faixa de renda maior do que 15 salários mínimos esse percentual cai para apenas 21% conclui-se que a crise da mobilidade é muito mais aguda para os usuários do transporte coletivo – a população de menor renda, usuária cativa e histórica dos meios de transporte coletivo.

Para Moura, Branco & Firkowski (2005, p.122) “A discussão do movimento é, portando, indissociável da de mobilidade.”

Diante disso, o tema mobilidade está diretamente atrelado à atividade turística se considerarmos que

O turismo [...] é um ato praticado por pessoas que realizam uma atividade específica de lazer, fora das suas respectivas cidades, e se utilizam, para atingir seus objetivos, de equipamentos e serviços cuja prestação constitui um negócio (Barreto, 2003, p.21).

O deslocamento de pessoas para visitação de lugares diferentes de onde residem é inerente à atividade turística, utilizando-se para isso equipamentos, serviços específicos e infraestrutura, como é o caso das calçadas. As calçadas devem ser qualificadas para que o turista perceba a qualidade do destino, garantindo também acessibilidade ao morador, anfitrião na atividade turística.

A primeira manifesta o de deslocamento de qualquer indivíduo   andar a p , seja essa a o chegando ao carro na garagem, direcionando-se   parada de transporte coletivo, ou simplesmente chegando ao seu destino turístico.

Variados fatores condicionam o tipo de mobilidade a ser usado (a p , a carroça, transporte coletivo, veículo particular, etc.), os quais dizem respeito à idade, sexo, renda, habilidade motora, capacidade de entendimento de mensagens, ou seja, interferências de caráter temporário ou definitivo. No entanto, a utiliza o dos modos de transporte depende da posi o da pessoa na estrutura familiar, assim como a sua renda mensal, pois em qualquer sociedade a mobilidade aumenta quando a renda aumenta (Vasconcellos, 2001).

Conforme Brasil (2007), a disponibilidade e facilidade de acesso às infraestruturas urbanas, tais como calçadas, transportes públicos, qualificam e geram maiores ou menores condi o de mobilidade para indivíduos ou grandes territórios. Uma maior mobilidade propicia maior apropria o do espaço e vida urbana, por parte do morador ou turista.

O turismo é uma atividade que se organiza preferencialmente em área urbana. Oliveira, Anjos & Leite (2008, p. 163) afirmam que “o turismo em ambientes urbanos é de destacada relevância na mobilidade turística mundial, representando quase a totalidade dos espaços preferidos para a visita o.” Na  rea urbana central de Camboriú se desenvolve o turismo religioso, como será apresentado a seguir (item 3), e a qualifica o das calçadas, respeitando os critérios de acessibilidade, propiciaria aumento da mobilidade, garantindo atratividade turística.

A mobilidade deve ser associada à sustentabilidade ambiental. Deve-se pensar que os

transportes possuem duplo impacto no quesito ambiental das cidades. Um deles é direto, pela participação na poluição atmosférica, poluição sonora e dependência de fontes de combustíveis não renováveis. Indiretamente dá-se pelo alto número de acidentes de trânsito e superlotação de veículos na infraestrutura viária, ocasionando o chamado congestionamento.

A mobilidade sustentável pode ser vista como uma forma de promover a redução da utilização do veículo privado, associada a medidas de uso do solo e transporte que facilitem o acesso da população às atividades, por meio da maior utilização da bicicleta, da caminhada e do transporte público (Campos & Ramos, 2005). Pode ser definida como resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis, ou seja, com base nas pessoas e não nos veículos (Brasil, 2004).

Reconhecendo que o planejamento do turismo constitui-se em um processo amplo e contínuo, na busca de uma organização qualitativa do território, visando a construção de espaços sustentáveis, é fundamental que se incorpore ao mesmo a discussão sobre mobilidade sustentável, pois refere-se também ao deslocamento de pessoas, assim como a atividade turística.

O elemento primordial do meio sustentável é o pedestre, seja ele morador ou turista, devendo-se garantir tranquilidade e segurança em seu deslocamento, ou seja, a caminhabilidade. Com afirmação Guidini (2011, p.22),

[...] a caminhabilidade é uma qualidade do lugar; o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade [...] a caminhabilidade deve proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a adotar o caminhar como forma de deslocamento efetivo, estabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e os bairros.

2.2 Acessibilidade

A Lei nº. 12.587, de 03/01/2012, em seu Art. 4º, considera acessibilidade como “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.”

Em termos gerais, acessibilidade significa “garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto” (Brasil, 2007, p.42). Essa afirmação caberia e toda e qualquer pessoa, mas ganha ênfase ao se direcionar aos portadores de necessidades especiais.

A acessibilidade é definida pela NBR 9.050 (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2004, p.2), que trata da acessibilidade universal, como a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos”. Isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por

meios próprios, com autonomia e em segurança, mesmo que para isso seja necessária a utilização de aparelhos ou objetos de apoio.

A circulação urbana não deve ser restrita ao planejamento viário, ou do transporte coletivo, mas considerar a possibilidade e condição de todo e qualquer indivíduo, com suas diferenças físicas, sociais, políticas e culturais, para alcançar seu destino.

Muitos leigos consideram locais acessíveis aqueles em que uma pessoa que utiliza cadeira de rodas possa entrar e circular, mas se esquecem de que, além da deficiência físico-motora, existem as deficiências visual, auditiva e cognitiva, as quais exigem outras adequações espaciais. Não levam em consideração, igualmente, que não só as pessoas com deficiência podem sofrer restrições no desempenho de atividades devido às barreiras presentes nos ambientes, mas também idosos, gestantes, crianças, obesos, entre outros, exemplificam essa situação (Ely & Silva, 2009, p.490-491).

No sentido de garantir a acessibilidade nos espaços turísticos, o Ministério do Turismo (2006) publicou o Manual de Orientações sobre Turismo e Acessibilidade, com base em outro produzido pela Embratur desde 2001.

A ampliação da acessibilidade é, antes de tudo, uma medida de inclusão social, na busca por um turismo inclusivo.

O poder público precisa intervir nos conflitos entre os diversos agentes em defesa do seu lado mais frágil, o pedestre, construindo espaços onde ele tem prioridades sobre os demais veículos: as calçadas e as faixas de travessia (Brasil, 2007).

A disponibilidade de um índice para avaliação da qualidade dos espaços públicos e calçadas destinadas aos pedestres, tanto moradores como turistas, permite que sejam identificados trechos de vias em que esses estejam mais sujeito aos riscos de acidentes e ao desconforto. O indicador do nível de qualidade, associado com volume de pedestres, pode determinar os pontos prioritários para intervenção num programa de melhoria da qualidade ambiental dos espaços turísticos.

Conforme Aguiar (2003), em relação à qualidade das calçadas, diversos trabalhos procuram definir, tanto quantitativa, quanto qualitativamente, as características que tornam um ambiente agradável para pedestres, detectando conflitos e limitações que interfiram na segurança e no conforto do pedestre.

O ambiente ideal para os pedestres deve garantir espaço, conforto, segurança e, se possível, aspectos estéticos agradáveis durante a caminhada (Ferreira & Sanches, 2001).

3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O recorte espacial estudado é a área urbana de Camboriú, que representa 16% da

superfície do município, o qual possui ao total 211,6 km² (Figura 1).

Figura 1 – Localização da área de estudo – área urbana de Camboriú.



Fonte: Dados da pesquisa (2012)

Camboriú possuía uma população de 62.361 habitantes em 2010 e acentuado crescimento populacional de 4,17% ao ano (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2011) nesta primeira década de 2000.

Inserir-se no trecho do litoral centro-norte catarinense, configurando-se em área conurbada com Balneário Camboriú, constituindo-se em seu bairro dormitório. Neste contexto, os movimentos pendulares são intensos, com elevados índices de deslocamentos a pé, de bicicleta e motocicleta, potencializados pelo relevo plano, reduzida mobilidade resultante da carência de disponibilidade do transporte coletivo e baixo poder aquisitivo de elevada parcela da população. Conforme afirma Aranha (2005), demograficamente os movimentos pendulares modificam provisoriamente o volume populacional do município. Se ele for mais concentrador ou dispersor, tais movimentos vão aumentar ou diminuir a demanda por serviços ou bens.

No ano de 2009 o PIB per capita era de R\$ 7.597,40, fazendo com que Camboriú ocupasse uma das últimas posições no Estado de Santa Catarina (Santa Catarina, 2012).

O turismo, dentre outras atividades, constitui-se fator de acelerada expansão urbana dessa área conurbada (Pereira, 2011).

Balneário Camboriú é um dos três destinos turísticos catarinense, constituindo-se em pólo turístico de sol e mar, sendo indutor da região. As praias possuem grande influência na atratividade de um destino, impactando na satisfação do turista, segundo Krippendorff (2000).

Apesar de ser considerado destino turístico conforme previsto pelo Plano Nacional de Turismo (Ministério do Turismo, 2007), Balneário Camboriú também apresentava reduzida condição de acessibilidade em sua área central na primeira década de 2000. Santos (2010) analisou as condições de acessibilidade para pedestres com deficiência na área central de Balneário Camboriú, onde o espaço público é apropriado intensamente por pedestres. A referida

autora identificou que a área central era de uso limitado e desigual para o pedestre com deficiência, o que tornava parcial o exercício da cidadania e o turismo inclusivo. Tal panorama vem sendo alterado nos últimos anos, com a implantação de faixas de travessia elevadas e pisos podotáteis, porém, concentram-se geralmente em trechos da malha urbana central.

Em Camboriú, o turismo ecológico e rural com áreas de camping, pousadas, cascatas, pesque e pague, local para práticas de voo livre e cicloturismo, bem como o turismo religioso, são possibilidades para diversificação e crescimento social, econômico e ambiental do município estudado, caso haja um planejamento territorial amplo, contínuo e com ações a longo prazo.

Segundo Sansolo & Cruz (2003, p.4), “O turismo é capaz, de fato, de trazer grandes benefícios [...] mas somente baseado em um processo lento e planejado.”

O município de Camboriú realiza, desde 1982, durante uma semana no ano, o congresso “Gideões Missionários de Última Hora”, que reúne aproximadamente cem mil pessoas, as quais circulam a pé por sua área central, visto que várias vias são interditadas para o deslocamento veicular (Figura 2).

Figura 2 – Congresso Gideões em Camboriú, Bairro Centro



Fonte: Camboriú (2013).

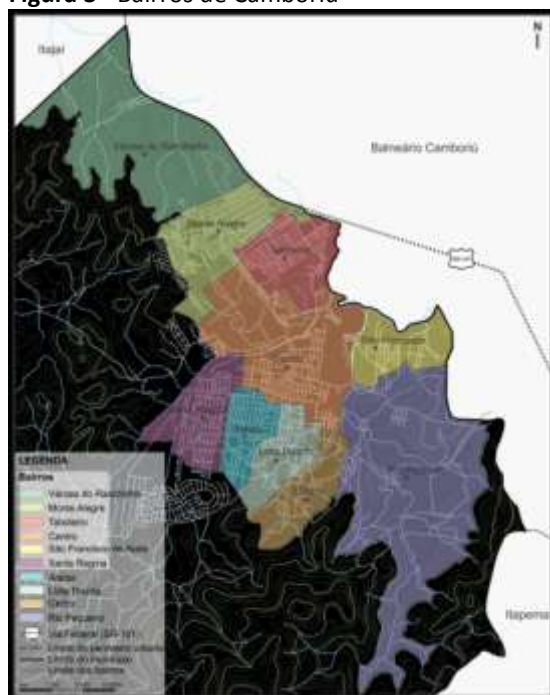
Portanto, a infraestrutura turística, incluindo as calçadas, desses destinos turísticos sejam indutores, como é o caso de Balneário Camboriú, ou induzidos, como Camboriú, devem ser amplamente qualificadas. Desta forma, deveria-se ter um adequado Índice de Caminhabilidade, especialmente na área central de Camboriú, onde se encontra um número acentuado de Pólos Geradores de Tráfego, além de receber o maior evento religioso do estado catarinense.

Como afirma Santos (2010, p.111), “Numa cidade turística, pode-se dizer que quanto mais acessibilidade aos lugares, maior é a atratividade e a competitividade enquanto tal.” Conforme Hall (2001), se deve planejar o crescimento equilibrado e sustentável da região, ou seja, Balneário

Camboriú e seu entorno, incluindo Camboriú, e não somente do destino turístico, evitando um individualismo.

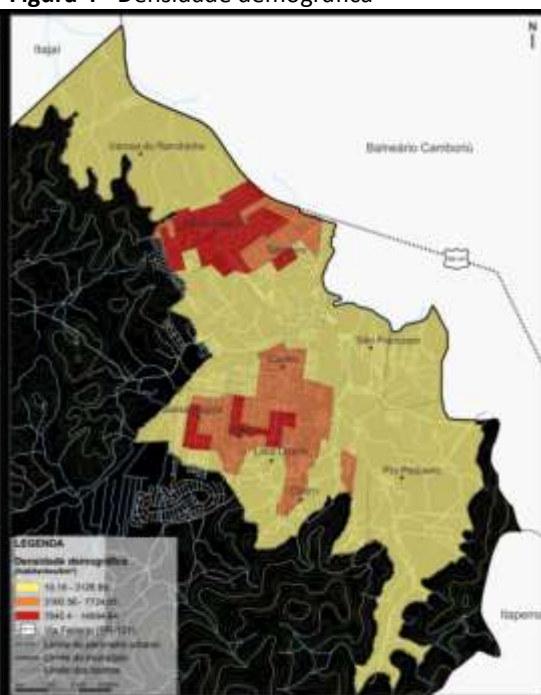
A área urbana de Camboriú possui dez bairros: Areias, Santa Regina, Centro, Cedro, Lídia Duarte, Rio Pequeno, São Francisco, Monte Alegre, Taboleiro e Várzea do Ranchinho (Figura 3).

Figura 3 - Bairros de Camboriú



Fonte: Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Camboriú; Edição: própria.

Figura 4 - Densidade demográfica

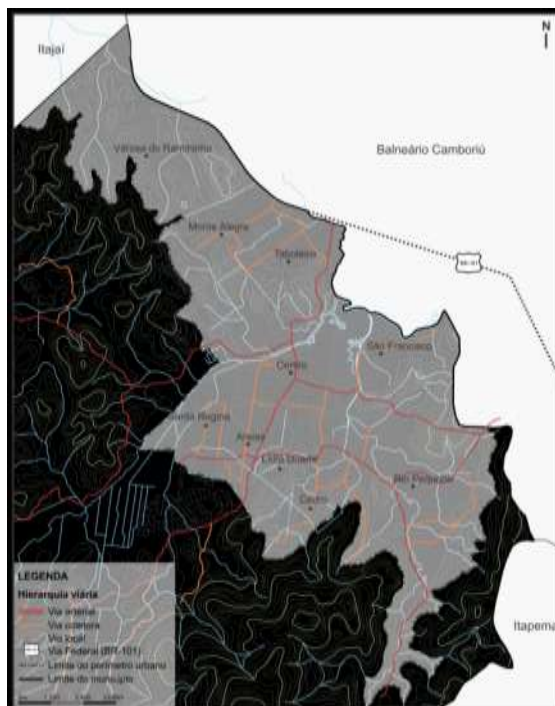


Fonte: Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de Camboriú; Dados censitários: IBGE; Edição: própria.

A maioria dos bairros possui uma densidade populacional reduzida, até 31 hab/ha (Figura 4). A maior concentração populacional (78 a 148 hab/ha) acontece nos bairros Monte Alegre, Taboleiro, Areias e Santa Regina.

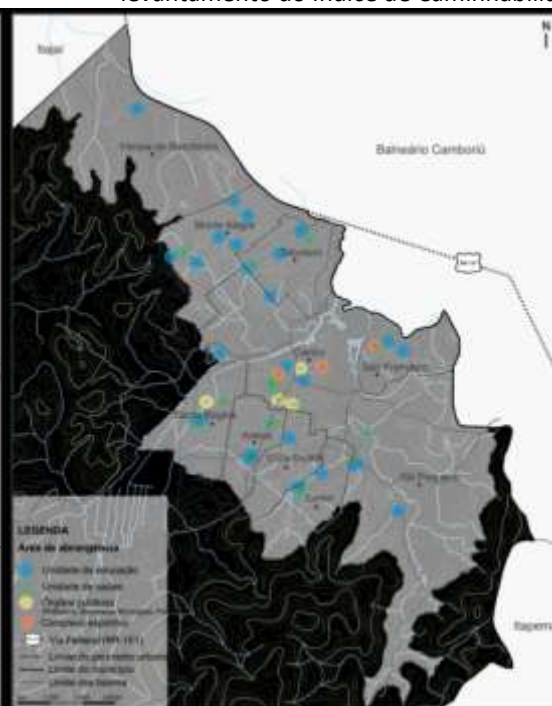
As maiores densidades populacionais concentram-se junto às vias coletoras e locais (Figura 5). Na área urbana há um grande número de vias sem pavimentação. A malha viária pavimentada caracteriza-se pela utilização de paralelepípedo ou asfalto, sendo encontrada especialmente nas principais arteriais, de modo mais frequente no Bairro Centro. O transporte coletivo público abrange todos os bairros do município com exceção do Várzea do Ranchinho. Contudo, a frequência das linhas e qualidade dos veículos são limitadas, reduzindo a mobilidade urbana.

Figura 5 - Hierarquia viária



Fonte: Base cartográfica e hierarquia viária: Prefeitura de Camboriú; Edição: própria.

Figura 6 - Principais Pólos Geradores de Tráfego e áreas de levantamento do Índice de Caminhabilidade.



Fonte: Base cartográfica: Prefeitura de Camboriú; Localização dos PGTs e áreas de levantamento (Pansera, 2011); Edição: própria.

Os principais pólos geradores de tráfego (educação, saúde, instituições públicas) estão distribuídos na área central e geralmente junto às maiores densidades populacionais (Figura 6). Tal proximidade estimula os deslocamentos a pé, porém a mobilidade e acessibilidade são reduzidas em função da falta ou má conservação das calçadas. Durante o levantamento dos dados, notou-se grande quantidade de novos equipamentos de ensino nos bairros, com calçadas em fase de implantação, onde se identifica a previsão de rebaixos de meio fio e pisos podotáteis (Figura 7), o que ampliará a acessibilidade e mobilidade urbana, na busca de um turismo inclusivo.

Há apenas um hospital na cidade, porém diversas unidades de saúde são dispostas por todos os bairros. Equipamentos religiosos existem das mais variadas denominações religiosas, porém igrejas católicas mais antigas possuem, na sua maioria, tratamento diferenciado de calçadas (Figura 8).

Figura 7 - Calçada na Rua Monte Castelo, Bairro Monte Alegre em frente à nova escola.



Fonte: Pansera (outubro, 2011).

Figura 8 - Calçada na Rua Guaramirim, Bairro Taboleiro defronte à antiga Igreja.



Fonte: Pansera (setembro, 2011).

4 RESULTADOS

O levantamento em campo das calçadas, composto por 668 trechos, distribuídos pelos dez bairros de Camboriú, indicou um Índice de Caminhabilidade (I.C.) igual a 1,93, o qual se refere a uma situação crítica, necessitando melhorar essa infraestrutura para garantir a permanência e aumento da atratividade turística. Melhorar a infraestrutura do turismo preparando os destinos turísticos dentro de padrões internacionais de qualidade é aspecto previsto no último Plano Nacional de Turismo (Ministério do Turismo, 2007). A proximidade de Camboriú com Balneário Camboriú, forte destino turístico indutor, requer um planejamento territorial integrado, contribuindo para o crescimento sustentável da região.

Conforme destacado por Jardim & Barcellos (2005), para entender a cidade, deve-se atentar para suas ligações com outras em seu entorno. É necessário compreender os complexos urbanos que extravasam as cidades, visto que a globalização flexibiliza a escolha de localização das atividades econômicas, promovendo uma competição entre lugares e a desconcentração.

As situações mais críticas em Camboriú estão em cinco bairros: Várzea do Ranquinho (Figura 9) (I.C.= 0,26), Cedro (I.C.= 0,38), Santa Regina (I.C.= 0,44), Lídia Duarte (I.C.=0,46) e Taboleiro (I.C.=1,72). Estes índices reduzidos resultam principalmente da falta de pavimentação que permita a circulação nas calçadas e existência de obstáculos que impossibilitam a circulação segura (predominando os tipos de obstáculos caracterizados por buracos, pedras soltas, desníveis e degraus). O mobiliário urbano mal posicionado também é um tipo de obstáculo frequentemente evidenciado.

Nos bairros, Rio Pequeno (I.C.=2,18), Monte Alegre (I.C.=2,52), São Francisco (I.C.=3,16) e Areias (I.C.=3,37), a situação das calçadas caracteriza-se pela prioridade de intervenção imediata.

Destaca-se que o concreto, cimentado ou placas de concreto, são os tipos de pavimentos predominantes na grande maioria das calçadas dos bairros, o que gera impermeabilização do solo, baixa absorção das águas de chuva e aumento do volume de água a ser escoado, características incoerentes com os princípios de sustentabilidade. A manutenção desse tipo de pavimentação geralmente deixa “remendo” na calçada, tornando os passeios irregulares, dificultando a locomoção.

O rebaixo de meio fio como garantia à acessibilidade dos portadores de necessidades especiais é praticamente inexistente, ocorrendo em apenas nove trechos, seis no bairro Monte Alegre e três no Centro. Apesar da previsão de rampas e pisos podotáteis nas novas calçadas junto aos Pólos Geradores de Tráfego nos bairros, deve-se prever a ampliação da acessibilidade no Centro, local em que se realiza o turismo religioso com o Congresso dos Gideões. Isso ampliaria a qualidade da infraestrutura do turismo, pois o centro é largamente apropriado por pedestres durante o referido evento.

O bairro que possui maior qualidade das calçadas é o Centro (I.C.=4,83), mesmo assim, requer intervenção a curto prazo. Tal pontuação um pouco mais elevada é resultado da existência de calçadas, bem como do bom policiamento, da proteção contra intempéries garantida com marquises e toldos e do bom nível de fluxo de pedestres, ciclistas e carros, garantindo o uso constante e a vitalidade urbana (Figura 10). Apesar disso, identifica-se a inadequada instalação do mobiliário urbano e poucas rampas, reduzindo a acessibilidade e dificultando a mobilidade urbana.

Figura 9 - Bairro Várzea do Ranchinho, mostrando a inexistência de calçadas



Fonte: Pansera (Junho, 2011).

Figura 10 - Bairro Centro - presença de mobiliário urbano mal posicionado.



Fonte: Pansera (Agosto, 2011).

O baixo Índice de Caminhabilidade de Camboriú revela a necessidade de qualificação das calçadas, elementos da infraestrutura turística que ampliariam a acessibilidade ao atrativo, garantindo sua permanência. A melhoria das calçadas é um dentre os vários aspectos que devem ser abordados no processo de planejamento territorial do turismo, pautado na construção de uma acessibilidade e mobilidade sustentável, de caráter regional.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Calçadas de qualidade inadequada dificultam a circulação das pessoas. Neste caso, o Índice de Caminhabilidade de Camboriú, com resultado de 1,93 indica que as calçadas não motivam as pessoas a se deslocarem a pé, não garantindo acessibilidade às distintas partes da cidade e aos atrativos turísticos.

A inexistência das calçadas, más condições de pisos (sendo o piso inexistente ou mal conservado) e existência de obstáculos (mato, terra, buracos, pedras, desníveis, degraus, mobiliário urbano mal posicionado) foram aspectos frequentemente identificados. Os rebaixos do meio-fio para pessoas com deficiência foram encontrados somente nos bairros Centro e Monte Alegre, em quantidade reduzida, limitando a acessibilidade e mobilidade urbana. Na área central, onde se realizam as atividades do turismo religioso, recomenda-se reestruturação das calçadas, com a implantação de rampas e piso podotátil, ampliando a acessibilidade ao atrativo turístico.

As calçadas devem acomodar o turista de forma a lhe garantir possibilidade e condição de alcance com segurança e autonomia aos espaços a serem visitados. Desta forma, a adequada qualidade das calçadas está diretamente vinculada à permanência e ao aumento da atratividade turística, justificando a necessidade de atentar para tais elementos de urbanização durante o processo de planejamento territorial do turismo.

Semelhante problemática de reduzida acessibilidade se evidencia nas cidades turísticas de Camboriú e Balneário Camboriú, cuja mobilidade pendular é cotidiana. Isso indica a necessidade de se planejar, de modo integrado, tais destinos turísticos, em especial suas áreas centrais e seus canais de ligação.

Recomenda-se incorporar a discussão sobre acessibilidade e mobilidade sustentável no cotidiano local durante o processo de revisão do Plano Diretor e através da realização de um Seminário sobre Calçadas, para apresentação do Índice de Caminhabilidade à população local. A realização de Seminário, em parceria com associações e universidade, já foi efetuada por quatro municípios de Santa Catarina (Blumenau, Criciúma, Itapema e Joinville) onde possibilitou um importante avanço na melhoria das calçadas. Tais ações poderiam ser um início para se implementar um processo de planejamento territorial turístico participativo e multidimensional.

REFERÊNCIAS

- Aguiar, F. O. (2003). *Análise de métodos para avaliação da qualidade de calçadas*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, SP, Brasil.
- Associação Nacional de Transportes Públicos. *Relatório comparativo sobre a evolução entre 2003 e 2010 dos dados brasileiros sobre mobilidade urbana*. (2011). *Web site*. Acedido em maio 20, 2012, em http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltcmp3_10/rlt.aspx
- Aranha, V. (2005). Mobilidade pendular na metrópole paulista. *São Paulo em Perspectiva*, 19 (4), 96-109.
- Araújo, M. R. M., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., & Lima, T. C. (2011). Transporte público coletivo: Discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23 (3), 574-582.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2004). *NBR 9050/04. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. São Paulo: ABNT.
- Barreto, M. (2003). O imprescindível aporte das ciências sociais para o planejamento e a compreensão do turismo. *Horizontes Antropológicos*, 9 (20), 15-29.
- Bradshaw, C. (1993). Creating – and using – a rating system for neighbourhood walkability: Towards na agenda for “local heroes”. *Proceedings of the International Pedestrian Conference*, Ottawa, Canada, 14.
- Brasil. Ministério das Cidades(2004). *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. *Web site*. Acedido em outubro, 9, 2011, em <http://www.cidades.gov.br>
- _____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. (2007). *Construindo a Cidade Sustentável - Plan Mob*. Brasília: MCidades.
- _____. Ministério das Cidades. *Lula e Fortes lançam o PAC da Copa da Mobilidade Urbana*. *Web site*. Acedido em julho, 25, 2010, em <http://www.cidades.gov.br/noticias/lula-e-fortes-lancam-o-pac-da-copa-da-mobilidade-urbana-1>
- _____. Ministério das Cidades(2008). *Brasil Acessível - Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. *Web site*. Acedido em novembro, 22, 2011, de http://downloads.caixa.gov.br/arquivos/assitencia_tecnica/acessibilidade/cad-5.pdf
- Boullón, R. C. (2002). *Planejamento do espaço turístico*. Bauru: Edusc.
- Camboriú. (2012). *Leitura da cidade*. Camboriú: Secretaria de Planejamento Urbano.
- _____. Departamento de Turismo de Camboriú. (2013). *Web site*. Acedido em janeiro, 18, 2013, em <http://www.turismocamboriu.com.br/gideoes/?show=slide>
- Caiado, M.C.S. (2005). Deslocamentos intra-urbanos e estruturação socioespacial na metrópole brasiliense. *São Paulo em Perspectiva*, 19 (4), 64-77.
- Campos, V. B. G., & Ramos, R. A. A. (2005). Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo. *Anais do Congresso PLURIS*, São Carlos, SP, Brasil.
- Chagas, M. M. das. (2010). *Análise da relação causal entre imagem de destinos, qualidade, satisfação e fidelidade: um estudo de acordo com a percepção do turista nacional no destino turístico Natal*. Dissertação de Mestrado em Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.
- Domingues, A. (2006). *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Portugal:

Argumentum.

Ely, V.H.M.B., & Silva, C.S. (2009). Unidades habitacionais hoteleiras na Ilha de Santa Catarina: Um estudo sobre acessibilidade espacial. *Produção*, 19 (3), 489-501.

Ferraz, A.C.P., & Torres, I.G.E. (2001). *Transporte público urbano*. São Carlos: RIMA.

Ferreira, M. A G., & Sanches, S.da P. (2001). Índice de qualidade das calçadas - IQC. *Revista ANTP*, 23 (91).

Guidini, R. (2001). A caminhabilidade: medida urbana sustentável. *Revista dos Transportes Público*, 33, 21-33.

Hall, C. M. (2001) *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo: Contexto.

Hogan, D. J. (2005). Mobilidade populacional, sustentabilidade ambiental e vulnerabilidade social. *Revista Brasileira de Estudos de População*, 22 (2), 323-338.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). *Censo demográfico*. Web site. Acedido em fevereiro, 10, 2011, em <http://www.ibge.gov.br>

Jardim, M. de L., & Barcellos, T. M. de. (2005). Mobilidade populacional na região metropolitana de Porto Alegre nos anos 90. *São Paulo em Perspectiva*, 19 (4), 78-95.

Krippendorf. J. (2000). *Sociologia do turismo: por uma nova compreensão do lazer e das viagens*. São Paulo: Aleph.

Lakatos, E., & Marconi, M. (2005). *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2005.

Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (2012). Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF. Web site. Acedido em janeiro, 21, 2012, em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

Ministério do Turismo. (2007). *Plano Nacional de Turismo 2007/2010: uma viagem de inclusão*. Brasília, MTur, 2007.

Moura, R., Branco, M.L.G.C., & Firkowski, O.L.C.de F. (2005). Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. *São Paulo em Perspectiva*, 19 (4), 121-133.

Oliveira, J.P.de, Anjos, F.A. dos, & Leite, F.C. de L. (2008). O potencial da paisagem urbana como atratividade turística: um estudo sobre a paisagem de Brasília-DF. *Interações*, 9 (2), 159-169.

Otto-Zimmermann, K., & Sueiro, V. P. (2009). Se busca: EcoMovilidad, El nacimiento de una nueva era en el transporte a pie, en bicicleta y en el transporte público. *Nuestro Planeta - la revista del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)*, 30-32. Web site. Acedido em http://www.unep.org/pdf/OP_sept/SP/OP-2009-09-sp-FULLVERSION.pdf

Pansera, M. (2011). *Identificação do Índice de Caminhabilidade de Camboriú* (Relatório de pesquisa de Iniciação Científica/2003), Balneário Camboriú, SC, Universidade do Vale do Itajaí, Curso de Arquitetura e Urbanismo.

Pereira, R.M.F do A. (2011). Expansão urbana e turismo no litoral de Santa Catarina: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis. *Interações*, 12 (1), 101-111.

Rolnik,R., & Klintowitz, D. (2011). (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, 25 (71), 89-108.

Sansolo, D. G., & Cruz, R. de C. A. da (2003). Plano Nacional do Turismo: uma análise crítica. *Caderno Virtual*

de Turismo.

Santos, D.H. (2010). *Acessibilidade para pedestres com deficiência em espaços turísticos urbanos: A situação da área central de Balneário Camboriú (SC)*. Dissertação de Mestrado em Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, SC, Brasil.

Santos, E.C. dos. (2003). *Seminário paranaense sobre calçadas*. Curitiba: ABCP.

Siebert, C., & Lorenzini, L. (1998). Caminhabilidade: uma proposta de aferição científica. *Dynamis Revista Tecno-científica*, 6 (23), 89-106.

Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. *Produto Interno Bruto*. Web site. Acedido em maio, 20, 2012, em <http://www.spg.sc.gov.br/Estatistica/regionais/sdr-itajai.pdf>

Steiner, A. (2009). Reflexiones. *Nuestro Planeta - la revista del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)*, 5. Web site. Acedido em http://www.unep.org/pdf/OP_sept/SP/OP-2009-09-sp-FULLVERSION.pdf

Vasconcellos, E. A. (2001). *Transporte urbano, espaço e eqüidade*. São Paulo: Annablume.

Yázigi, E. (2009). *Saudades do futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo*. São Paulo: Plêiade, 2009.

Yin, R. K. (2005). *Estudo de caso: Planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman.

Artigo recebido em: 02/08/2012.

Artigo aprovado em: 06/06/2013.