

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

LINHA 02 - ANÁLISES SOCIOECONÔMICAS E DINÂMICAS REGIONAIS E  
URBANA

ANA CRISTINA COSTA SIQUEIRA

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

Projeto apresentado ao Programa de Pós  
Graduação em Geografia do Mestrado em  
Gestão do Território da Universidade  
Estadual de Ponta Grossa.

Orientado: Prof. Dr. Edson Belo Clemente  
de Sousa;

PONTA GROSSA  
2017

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

## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana se refere às possibilidades de deslocamentos realizados em um espaço geográfico, por isso, um município se torna responsável pelas formas de locomoção que oferece aos moradores locais, bem como visitantes.

Atualmente as cidades estão dando importância a mobilidade e buscam por ferramentas que minimizem as dificuldades de deslocamentos, devido a ocorrência de congestionamentos como também o excesso de pedestres. Conforme o Ministério das Cidades (2012) a Política Nacional de Mobilidade Urbana se torna essencial, pois possui normas para melhorar a mobilidade no espaço das cidades.

Para que haja mobilidade nos atrativos turísticos<sup>1</sup> é necessária uma infraestrutura de acesso<sup>2</sup> e sinalização que atenda as necessidades do turista, porque para a realização da atividade turística, o deslocamento deve ser eficaz. A mobilidade para o turismo se aplica ao estudo do acesso, sinalização e das redes de transporte e divulgação, já que o deslocamento e o processo de divulgação se tornam fundamentais para que haja a visitação em um atrativo.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (1967) estabelece nas normas de Quito que as obras de restauração de prédios arquitetônicos ou monumentos às vezes não são suficientes para que o mesmo passe a fazer parte de um equipamento turístico, são fundamentais outras obras de infraestrutura como acesso que irar facilitar deslocamento de visitantes durante uma viagem.

Segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (2016), o município de Ponta Grossa obteve crescimento em relação a população que em 2016 registrou a estimativa de 341.130 habitantes relacionado ao ano de 2000 com 273.616 habitantes. O índice de longevidade no município também

---

<sup>1</sup> Constitui o componente principal e mais importante do produto turístico, pois determina a seleção, por parte do turista, do local de destino de uma viagem, ou seja, gere uma corrente turística até a localidade. Os atrativos turísticos podem ser naturais, culturais, manifestações e usos tradicionais e populares, realizações técnicas e científicas contemporâneas e acontecimentos programados. (UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ, 2000.p.11).

<sup>2</sup> Infraestrutura de acesso (acesso, aeroportos, portos, rodoviárias, estações de trem) (BARRETO,1995.p.39).

cresceu em 2010 para 0,837 em relação ao ano de 2000 com 0,803 que corresponde que a perspectiva de vida está mais longa.

Dessa forma, também deve-se citar o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (2017) registrou através do DETRAN no ano de 2016 o número de 192.051 veículos, em relação ao ano de 2000 com 70.215 veículos. Conforme a Ambiens Cooperativa (2016), Ponta Grossa apresenta um índice de motorização superior ao de Curitiba, mesmo assim não é considerada crítica, mas poderá haver saturação na malha viária, sendo a infraestrutura algo a ser revisto, pois não compreende o aumento de carros que se utiliza a mesma.

Assim, devido ao aumento populacional, estimativa de vida e de veículos conforme os dados apresentados em comparação ao da última década instigam-se a compreender a atual situação da mobilidade urbana no espaço urbano e rural do município de Ponta Grossa para se gerar os fluxos aos atrativos históricos culturais/religiosos e naturais. A partir desse contexto, se conhecer as redes de divulgação existentes do turismo e a influência dos fluxos no turismo devido, a circulação de passageiros provenientes de terminais dos municípios. E a partir daí, como a temática é abordada pelos gestores do município, pois atualmente a mobilidade urbana se torna uma preocupação das cidades para que todos possam ter acesso facilitado.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

Esta pesquisa tem como finalidade, abordar a mobilidade no seu aspecto conceitual para que se possa entender o turismo, bem como seus fluxos presente nos atrativos culturais, religioso e natural inseridos no espaço urbano e rural do município de Ponta Grossa.

Desse modo, deve-se mencionar o espaço, sendo constituído por obra do homem, que necessita de planejamento contínuo para que seus habitantes possam se localizar e se deslocar com facilidade. O espaço também pode ser caracterizado segundo Massey (2008), como lugares delimitados, em sequencia temporal, “lugares” diferentes são interpretados em etapas diferentes em um único desenvolvimento temporal.

Lefébvre (1974) se refere ao espaço como inserido nas relações sociais e que o real é historicamente construído como representação mental, o urbano e a cidade como produto material desta representação.

[...] O espaço por suas características e por seu funcionamento, pelo que ele oferece a alguns e recusa a outros, pela seleção de localização feita entre as atividades e entre os homens, é o resultado de uma práxis coletiva que reproduz as relações sociais, (...) o espaço evolui pelo movimento da sociedade total. (SANTOS, 1978, p. 171).

Como espaço rural pode ser compreendido a partir de um assunto territorial, pois o uso do solo e atividades provenientes da sociedade moradora do campo não é determinado somente pelas práticas agrícolas, mas estão associadas a outras atividades terciárias. Por consequência o desenvolvimento do rural é visto como uma concepção espacial e multissetorial. (Endlich, 2006). Dessa forma, é necessário se compreender o espaço rural, pois nele são produzidas diversas atividades necessárias para a compreensão da sociedade e as relações sociais que nesse espaço produzem.

Para Endlich (2006) pode-se conceber o espaço urbano como território político-administrativo; aglomerado de pessoas; agrupamentos com densidade populacional estabelecida e atividades desenvolvidas pelo setor secundário e terciário.

O espaço urbano é interpretado sobre diversas vertentes, como também, objeto de análise de pesquisadores que buscam compreender a cidade e as relações sociais que nela acontecem. A discussão na formatação de políticas públicas, no que se refere à melhoria do deslocamento nas cidades, se torna de relevância, pois a modificação desses aspectos pode trazer uma imagem diferenciada no ambiente de convívio dos moradores e, também, oferecer alternativas de melhoria na qualidade de vida, assim como pode gerar a inclusão social.

A facilidade no acesso tem sido preocupação das cidades, sendo que o desenvolvimento de políticas de mobilidade surge como alternativa de melhoria no deslocamento de pessoas, visto que há necessidade de transporte devido o aumento populacional. Dessa maneira, uma metodologia eficiente que atenda as novas exigências dos centros urbanos surge com abordagens sobre a

sustentabilidade, pois devido o crescimento do fluxo de trânsito nas cidades tem por consequência o aumento de poluentes.

Dessa maneira, pode-se citar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que busca o desenvolvimento de diretrizes e instrumentos para a melhoria das condições de mobilidade dos municípios, isto é, a viabilização do acesso e a inclusão social. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012). A Política Nacional de Mobilidade Urbana surge como um instrumento fundamental para se gerar o fluxo e a circulação de pessoas, serviços e produtos.

Mobilidade urbana é um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas; o objetivo maior de uma política de mobilidade urbana seria o de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade. (PEREIRA, 2014 p.74).

Corrêa (1997) menciona que a mobilidade se refere a um dos componentes que pertencem às “interações espaciais”, sendo um fluxo e refluxo de indivíduos trabalhadores, consumidores e turistas, como também produtos e informações que se dinamizam e concebem o espaço.

Dessa forma, a mobilidade urbana busca conhecer os transportes e é responsável pela organização de redes de fluxos de mercadorias, pessoas e dados entre os diversos territórios.

A decomposição do termo “mobilidade urbana” ajuda a buscar o sentido etimológico das duas palavras. Revela que a expressão “mobilidade” do Latim *mobilis* significa “o que pode ser movido, deslocado”, de *movere* “deslocar, colocar em movimento” e a palavra “urbano” do Latim *urbs* significa “cidade”. (LÓRA, 2012.p.24).

Conforme Raia Jr (2000), a geografia urbana e os deslocamentos nas cidades é visto sobre um plano conceitual que se vincula a mobilidade urbana, contendo massas populacionais e seus movimentos; a rede representada pela infraestrutura que possibilita os deslocamentos; e os fluxos que se tornam macro decisões ou determinantes que norteiam o processo no espaço.

A mobilidade urbana se torna um desafio, já que os centros urbanos anseiam pelo deslocamento eficiente e rápido, devido à busca por bens e serviços de qualidade, assim como empregos e até mesmo para a realização da atividade

turística. Por isso, a busca pelo deslocamento rápido e seguro se torna um estímulo para que os agentes sociais do espaço urbano possam determinar ferramentas para facilitar o acesso às pessoas.

No que se refere à mobilidade, também se pode apontar a rural que há o deslocamento de pessoas para a área urbana, em busca de emprego entre outros fatores.

A mobilidade também se mostra um vetor de interiorização da Cultura Urbana na sociedade rural por meio dos habitantes do campo que vão realizar atividades não agrícolas na cidade, mas mantêm o seu vínculo de moradia e/ou trabalho com o campo. (COUTINHO, 2014.p.27)

Assim, se pode dizer que as consequências geradas nas cidades são adquiridas devido aos problemas de ocupação e gestão do território e as produções desses espaços fragmentam-no.

Para Santos (2006), a cidade pode ser determinada a partir das relações sociais que acontecem no território (fluxos) e sua forma (fixos), assim como um objeto que pode gerar um sistema de ações.

Os elementos fixos, fixados 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 e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. (SANTOS, 2006.p.62).

Como o turismo é o deslocamento de pessoas, os fluxos devem ser estudados já que estes são os deslocamentos, mediante motivações adquiridas. Deste modo, a mobilidade neste caso, deve ser fundamental para se gerar os deslocamentos para qualquer local. Segundo Santos (2006) os fixos e fluxos se relacionam na realidade geográfica que se torna um objeto possível para a Geografia. Atualmente os fixos são artificiais e inseridos no solo, os fluxos estão gradativamente mais amplos e numerosos.

Acredita-se que as motivações dos fluxos para os pequenos municípios e para o campo, no entanto, não se resumem às demandas voltadas para os fatores econômicos, como a oferta de serviços e de empregos, mas, também, estão relacionadas a fatores culturais, como a valorização do meio ambiente, das tradições, do modo de vida “dos antigos”. (COUTINHO, 2014.p.6)

Os fluxos podem ser gerados por diversos fatores como o transporte, capital, comunicação, tecnologia, informação, devido as interações organizacionais, imagens, sons e símbolos. (Castells, 1999).

Dessa maneira, pode-se mencionar as redes que promovem a circulação de informação, ou seja, oferecem mobilidade por intermédio da comunicação que permite que haja uma ligação entre diferentes lugares centrais que possuem uma hierarquização entre si, sendo em escala local, regional, estadual, nacional e global. As redes somente se tornam efetivas através da sociedade, bem como o espaço que as constituem e que promovem uma espacialidade.

As redes são estruturas que podem se podem ampliar de maneira ilimitada, constituindo de novos nós que se comunicam no interior dessas redes e que partilham dos mesmos códigos de informação, valores ou desempenho, isto é, sistemas abertos e suscetíveis a inovação não comprometendo suas estruturas. (CASTELLS,1999). Esses nós (lugares estratégicos) geram conexões internas e externas entre as localidades, as redes somente se tornam especializadas mediante a ação do homem no espaço.

As conexões das redes são desencadeadas por meio dos lugares centrais de nível hierárquico superior, possui uma extensa região de influência, onde estão inseridas as capitais regionais, como os centros de nível baixo, sendo cada uma constituída por uma hinterlândia dos centros sub-regionais. (CORRÊA, 1989).

Na atividade turística devido à presença de redes, auxiliam na transmissão das informações de um destino emissor para um receptor, ocasionando a mobilidade turística. As redes seriam geradas através dos nós que constituem os destinos emissores que se ligariam a outro destino receptor, essas linhas que ligam os nós podem ser tangíveis ou intangíveis. Desencadeando o fluxo que seria gerado pelos transportes como carro, avião, ônibus entre outros e até mesmos pelos canais de informação (internet, telefone, televisão), entre outras possibilidades que geram a mobilidade do turismo entre as localidades.

Para o Ministério do Turismo (2007, p.14) “por meio das redes e de suas múltiplas conexões, soluções podem ser encontradas e divulgadas, conhecimentos podem ser produzidos e novos rumos são traçados, de modo a estimular o desenvolvimento nas regiões turísticas brasileiras”.

Dessa maneira, pode-se dizer que a mobilidade urbana ocorrentes no espaço rural e urbano do município de Ponta Grossa também se torna uma necessidade, já

que a temática também interfere em todos os aspectos, assim como o turismo, desde a divulgação, ou seja, a oferta até por fim a sua concretização com o consumo do produto turístico em si, mediada pelo viés da visitação.

Coriolano e Fernandes (2012) relacionam o turismo, com mobilidades temporárias conforme a turistificação de locais onde se acompanha o desenvolvimento da mobilidade turística que resulta nos fluxos humanos, culturais, técnicos e financeiros. O turismo não se restringe aos deslocamentos, pois devido aos fluxos turísticos, proporcionam mudanças espaciais e sociais.

Na cidade, a perspectiva aberta por uma boa rede de ligações internas confere ao morador – e, conseqüentemente, também ao turista/visitante que nela se encontra – independência para traçar seus caminhos para o destino a que deseja dirigir-se. (SIMON; GASTAL; SANTOS, 2014.p.556)

Outro aspecto a ser citado é o conceito de segregação que também pode ser gerado pela carência de mobilidade no espaço urbano, como também na prática do turismo.

Os espaços da vida econômica e social de uns não são os mesmos que de outros, se tomamos, por exemplo, como referência os que se utilizam de transporte automotivo individual e os que se deslocam por transporte coletivo ou a pé. Assim, a centralidade também se segmenta porque não há níveis significativos e circunstâncias freqüentes em que haja coincidência territorial entre as práticas socioespaciais de segmentos de diferente poder aquisitivo. (SPOSITO, 2011, p. 140 apud SOUZA JUNIOR; BATISTA, 2016.p.9).

A segregação está também presente nos deslocamentos, já que moradores que possuem transporte próprio e geralmente possuem uma renda maior tem o seu deslocamento facilitado, ou seja, mais rápido em relação daqueles que utilizam o transporte público e que possuem uma renda menor e terão que percorrer longos caminhos para se chegar até o destino desejado.

Com isso, a atividade turística de Ponta Grossa também viária a sofrer com a segregação, já que pessoas que não possuem um transporte próprio seriam impedidas de conhecer os atrativos que se encontram no espaço rural, pois não há existência de mobilidade para o turismo até esses locais.

Assim, se mencionar a mobilidade para o turismo na cidade Ponta Grossa, se torna de importância para a linha de pesquisa e também para o município em si, já que se busca a análise do espaço rural e urbano onde estão circunscritos os atrativos culturais, religiosos e naturais. Sendo essa a discussão de relevância, pois

se torna necessário conhecer as dinâmicas dos fluxos que o turismo oferece no município e com isso, compreender o cenário que turismo apresenta e a opinião dos gestores para que o turismo se torne efetivo.

### **3 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA E JUSTIFICATIVA**

O aumento de veículos e população está se tornando gradativo no município de Ponta Grossa, desse modo, a busca de atenção aos aspectos da mobilidade urbana é fundamental principalmente, pois envolve os deslocamentos da sociedade, sendo uma preocupação das cidades atualmente. No que se refere a atividade turística também se torna algo a ser questionado, já que os moradores e turistas usufruem da mobilidade, assim o município deve conter o acesso e sinalização adequado conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como transportes que atendam as demandas de usuários para que possam realizar visitação aos atrativos turísticos do município.

O interesse pela mobilidade é algo a ser pensado pela sociedade, assim como a atividade turística que se apresenta desenvolvida em algumas cidades como Foz do Iguaçu e Curitiba devido possuírem atrativos turísticos reconhecidos em escala local, regional, estadual, nacional e global.

A mobilidade eficaz com relação ao turismo pode desencadear a valorização dos atrativos perante os seus moradores e visitantes, já que o turismo não somente transmite a imagem da cidade, mas também refletem a cultura e identidade de um município. Assim, contemplar os atrativos de uma cidade, é conhecer a identidade da cidade em si e de seus moradores, bem como sua história retratada nesses locais. No que se refere aos aspectos econômicos também pode trazer benefícios como a geração de emprego e renda, mas para que o turismo ocorra é necessário o deslocamento adequado.

Dessa maneira, como pergunta de partida pode-se mencionar: como o fluxo da mobilidade urbana pode influenciar a atividade turística no município de Ponta Grossa?

Assim a problemática que surge é de que maneira, a mobilidade é aplicada para que haja o fluxo turístico, contidos no espaço urbano e rural do município de Ponta Grossa que contemple o acesso, sinalização e principalmente no que se refere aos fluxos e redes de divulgação e transporte que desencadeia o turismo na

atualidade. E a influência dos agentes sociais como a: FUMTUR (Fundação Municipal de Turismo), IPLAN (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa), COMTUR (Conselho Municipal de Turismo), VCG (Viação Campos Gerais), Aeroporto Sant'ana, Trans Empri, ADETUR (Agência de Desenvolvimento do Turismo em Ponta Grossa), Projeto Conhecendo PG interesse na elaboração de projetos para a mobilidade do turismo.

O espaço urbano quanto o espaço rural devem conter acesso para que o indivíduo que se desloca não encontre dificuldades, e que possam desfrutar de todos os atrativos e dos equipamentos do turismo<sup>3</sup> como hotéis, pousadas, restaurantes e lanchonetes e equipamentos de apoio<sup>4</sup> sendo, farmácias, hospitais e o comércio em geral.

O fluxo de transportes nas cidades são preocupações da Geografia Humana, no entanto, a gestão dos transportes é uma preocupação da cidade.

Para a linha de pesquisa: Análises socioeconômicas e dinâmicas regionais e urbanas sendo de importância da mobilidade para fins turísticos, já que se busca estudar os fluxos de transporte a infraestrutura, o acesso e sinalização, presentes no espaço urbano e rural, sendo uma preocupação das cidades atualmente.

Portanto, para gerar o turismo, o deslocamento de pessoas deve ser facilitado, pois necessita da mobilidade eficaz a fim de que os visitantes possam conhecer os atrativos turísticos naturais, culturais e religiosos, bem como desfrutar dos equipamentos da cidade.

## **4 OBJETIVOS**

### **Geral**

Analisar a mobilidade urbana no se refere os fluxos aos principais atrativos turísticos no município de Ponta Grossa, circunscritos no espaço urbano e rural.

### **Específicos**

---

<sup>3</sup> Representam o conjunto de edificações, de instalações e de serviços indispensáveis ao desenvolvimento da atividade turística. Compreendem os meios de hospedagem, os serviços de alimentação, o entretenimento e diversão, o agenciamento, os transportes, a locação de veículos, os eventos, os guias, a informação e outros serviços turísticos. (UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ, 2000.p. 15).

<sup>4</sup> São as instalações que permitem a prestação de serviços que não são exclusivamente turísticos, mas são quase indispensáveis para o desenvolvimento médico hospitalar, rede de atenção ao automóvel, rede de entretenimento, etc.(BARRETO, 1995.p.43).

- Identificar os fluxos de circulação de passageiros provenientes dos terminais: municipal e intermunicipal como o rodoviário e aéreo que oferecem o deslocamento interno e externo no município, para se compreender como ocorrem esses fluxos e sua influencia na realização da atividade turística no município.
- Conhecer as redes de comunicação existentes no que se refere a divulgação dos atrativos turísticos do município, pois dessa forma se poderá entender as dinâmicas do turismo no município e realizar um comparativo com outros municípios como Foz do Iguaçu e Curitiba.
- Analisar a opinião dos moradores através da visitação com o projeto Conhecendo PG, bem como de turistas e dos gestores do município de Ponta Grossa com o intuito de identificar a existência de normas e leis, após, apontar se a mobilidade urbana possui propostas de melhoria instituída pelo poder público.
- Identificar a quantidade e origem de visitantes que visitam os atrativos turísticos de Ponta Grossa, bem como o histórico de visitação dos atrativos.

## **5 METODOLOGIA**

A presente pesquisa tem por finalidade abordar a discussão sobre a mobilidade com finalidade turística e analisar os atrativos culturais, religiosos e naturais presentes no espaço urbano e rural. Por intermédio do método dedutivo que segundo Gil (2008, p.9) que:

[...] parte do geral e, a seguir, desce ao particular. Parte de princípios reconhecidos como verdadeiros e indiscutíveis e possibilita chegar a conclusões de maneira puramente formal, isto é, em virtude unicamente de sua lógica.

O método dedutivo estaria presente na pesquisa, no fato de que a mobilidade no município será analisada do aspecto geral, ou seja, a partir de leis, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana e também serão utilizadas as cidades de Curitiba e Foz do Iguaçu como parâmetro, por possuírem uma atividade turística

desenvolvida em relação a Ponta Grossa e verificar a partir das mesmas como a mobilidade é aplicada no município de Ponta Grossa, elaborando-se um comparativo com relação aos fluxos de mobilidade urbana.

Optou-se pelos atrativos por apresentarem valor cultural, patrimonial, pertencerem à formação da identidade da cidade de Ponta Grossa e também por ter um uso a visitação, havendo registro da mesma. Conforme a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (2013) pode-se mencionar os atrativos religiosos, culturais e naturais:

- Casa do Divino: Construída em 1882, atualmente continua aberta a visitação e é um dos patrimônios histórico e religioso da região e ainda pertence à mesma família que está na quarta geração.
- Galeria do Edifício Guilherme Naumann – Proex: Prédio construído Guilherme Naumann em 1906. Atualmente, é utilizado pela Universidade Estadual de Ponta Grossa como Divisão de Extensão e Assuntos Culturais. Em 1990, foi tombado como patrimônio do Paraná.
- Parque Estadual de Vila Velha: Tombado em 1966 pelo Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, é uma Unidade de Conservação e possui três elementos principais: Arenitos, Furnas e Lagoa Dourada. No entanto, a fauna é diversificada. Conforme o IAP (2016), entre janeiro e junho de 2016, houve um fluxo de 31 mil pessoas que visitaram o atrativo.
- Buraco do Padre: Furna, localizada no Distrito de Itaiacoca, era um local frequentado por Padres Jesuítas e possui uma cascata de 30 metros.
- Adega Porto Brazos: comercializa produtos derivados da amora e possibilita ao visitante a degustação da fruta ainda no pomar com mediação sobre a produção da mesma. O local também conta com restaurante e espaço para locação de eventos.
- Mosteiro da Ressurreição: Se destaca pela visitação com hospedaria no local, havendo também uma lojinha com produtos artesanais de produção própria como

conservas, licores, velas, peças em cerâmicas, pinturas em diversos materiais, além de paramentos litúrgicos, livros, CDs e fitas do canto gregoriano.

- Museu Campos Gerais: até 2005 o museu teve seu funcionamento no antigo fórum. Atualmente é de responsabilidade da Universidade Estadual de Ponta Grossa foi instituído em 1983, e retrata a história da cidade de Ponta Grossa através do acervo. É composto pelas seguintes sessões: paleontologia, indígena, ambiente regional, pesquisas, entre outras. E também possui uma biblioteca que possui fotos, jornais, revistas e documentos antigos que são de importância para a história local.
- Museu de Arqueologia: é resultante do projeto do arqueólogo e egiptólogo Prof. Ms. Moacir Elias Santos, que possui como intuito contribuir com o desenvolvimento da educação e da cultura da comunidade em geral, e de apoio didático aos professores e estudantes das escolas de 1º e 2º graus da região dos Campos Gerais. É um incentivo ao turismo pedagógico, entretanto não é aberto ao público em geral.

Também será levado em consideração, a infraestrutura turística dos locais que circundam esses atrativos, isto é, a mobilidade, a sinalização, o estacionamento e o transporte, já que os prédios culturais e religiosos estão localizados próximos à passagem de transporte público e os atrativos naturais próximos às rodovias que contemplam o caminho até esses locais.

A infraestrutura de acesso é fundamental para que turistas possam se deslocar até os atrativos turísticos da cidade. A infraestrutura turística como a sinalização para o acesso a esses locais, possui poucas placas indicativas e os sanitários e lanchonetes dos atrativos naturais possuem uma aparência inadequada para atender aos visitantes.

Sempre que intuitivamente o urbano e o rural são distinguíveis, e onde inicialmente estes podem ser conceitualizados em termos de espacialidades diferentes, não é de estranhar que as definições espaciais da cidade são um método frequentemente utilizado de delimitação. (PADDISON, 2000,p.12).

Os procedimentos utilizados se darão a partir da realização da pesquisa de natureza aplicada, do ponto de vista da abordagem do problema é de caráter qualitativo e quantitativo e dos objetivos sendo exploratória e descritiva, bem como a delimitação espacial mencionada na figura 1. O recorte espacial diz respeito, conforme Corrêa (2003, p.11-12), “aos limites do espaço a ser estudado e onde se localiza o tema selecionado”.

A pesquisa exploratória de caráter bibliográfica e documental oferecerá a possibilidade de dados históricos sobre o objeto em estudo, sendo que também proporciona o embasamento teórico necessário para a compressão do conceito de espaço e as categorias como a mobilidade urbana, redes e segregação socioespacial que nortearão a pesquisa, além de, oferecer uma visão ampla que contemple o objeto de estudo discutido. Para Gil (2008), a pesquisa bibliográfica proporciona ao investigador uma gama de fenômenos, sendo possível também, a pesquisa de dados históricos. A pesquisa documental permite obter dados do espaço em outras temporalidades.

Neste contexto, pode-se citar a pesquisa descritiva que será realizada por intermédio de entrevistas aplicadas e gravadas mediante a utilização de questionário aberto com os gestores como: FUMTUR (Fundação Municipal de Turismo), IPLAN (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa), COMTUR (Conselho Municipal de Turismo), VCG (Viação Campos Gerais), Aeroporto Sant’ana, Trans Empri, ADETUR (Agência de Desenvolvimento do Turismo em Ponta Grossa), Projeto Conhecendo PG e Núcleo de Guias de Ponta Grossa (NGTUR) para analisar a existência de políticas públicas sobre a iniciativa de mobilidade urbana e rural no turismo, também será questionado o desenvolvimento do plano voltado para mobilidade urbana. Também serão realizadas visitas *in loco* para se verificar a atual situação do acesso e sinalização turística de cada atrativo.

E também serão aplicados questionários fechado com visitantes e turistas de cada atrativo turístico como: Parque Estadual de Vila Velha, Casa do Divino, Adega Porto Brazos, Galeria do Edifício Guilherme Naumann – Proex; Mosteiro da Ressurreição; Museu Campos Gerais; Museu de Arqueologia. Totalizando 100 questionários ou até haver a saturação das respostas, sendo aplicado em cada atrativo entre Outubro de 2017 a Abril de 2018.

Serão utilizadas como recursos de análise desses locais, ferramentas de cartografia como o Philcarto e o Quantum Gis, para se representar os dados de quantidade e origem de visitantes proveniente de cada atrativo escolhido.

O Philcarto é um programa de cartomática, em que é possível a elaboração de cartogramas de círculos proporcionais, isopléticos, coropléticos, de isolinhas e de ligações. Neste software, as variáveis são representadas como estão na base de dados e as análises fazem referência à distribuição e variação das informações pelas unidades espaciais e o Quantum Gis que é um software de visualização e edição de dados georreferenciados. Com as ferramentas, poderá ser realizada a elaboração de figuras para a análise dos fluxos de mobilidade nos atrativos da cidade.

Outras ferramentas que serão utilizadas é o Google Earth e o Google Maps, e também se realizará consulta aos mapas da cidade online e impressos, que ofereça a análise do espaço onde estão inseridos esses atrativos.



## 7 REFERÊNCIAS

AMBIENS COOPERATIVA. **Plano Diretor Municipal**. Ponta Grossa, 2016. Disponível em :<[http://geo.pontagrossa.pr.gov.br/portal/plano\\_diretor](http://geo.pontagrossa.pr.gov.br/portal/plano_diretor)>. Acesso em: 08 de abr de 2017.

BARRETO, M. **Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo**.14. ed. Campinas: São Paulo, Papirus, 2005.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CORIOLOANO, L. N.; FERNANDES, L. M. Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - ANPTUR, 9., 2012, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Universidade do Anhembi Morumbi/UAM, 2012. p.1-12.

CORRÊA, R.L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. **Análise crítica de textos geográficos**: breves notas. GEO UERJ. Revista de Departamento de Geografia, UERJ,RJ,n.14.p.7-18, 2º Semestre de 2003 a.

\_\_\_\_\_.Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E. de; COSTA GOMES, P. C. da; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas**: Percursos no Fim de Século. cas Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997

COUTINHO, E. A. **Mobilidade cotidiana campo-cidade**: o caso dos moradores rurais de Cajuri e Coimbra/MG. 2014, 137f. Dissertação (Mestrado em Extensão Rural). Universidade Federal de Viçosa. Viçosa, 2014.

ENDLICH, A. M. Perspectivas sobre o urbano e o rural. In: SPOSETO, M.E.B.; WHITACKER,A.M. **Cidade e campo**: relações e contradições entre urbano e rural. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular,2006.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Normas de Quito**. IPHAN: Brasília, 1967.Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>>. Acesso em: 04 abr 2017.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Caderno Estatístico Município de Ponta Grossa 2017**.Acesso em:<<http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=84000&btOk=ok>> . Acesso em: 04 abr 2017.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. Paris: Ed Anthropos, 1974. 485p.

LÓRA, R.M. **Metodologia e indicadores na cidade de Vitória-ES**. 2012,149 f. Dissertação (mestrado em arquitetura e urbanismo do centro de artes). Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2012.

MASSEY, D. **Pelo Espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2012.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Roteiros do Brasil**: Formação de Redes.1.ed. Brasília, 2007.

PADDISON, R. **Handbook of Urban Studies**. Londo: Sage Publication, 2001.

PEREIRA, E. M. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**, v.29, ESPECIAL, 2014. p.75-92.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **Atrativos turísticos**. Disponível em :< <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/turismo>>. Acesso em: 04 jan 2016.

RAIA JR., A.A. 2000. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. Tese, Doutorado em Engenharia Civil – Transportes pela Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SIMON, S., GASTAL, S., SANTOS, M.M.C. Mobilidade e Turismo: Hospitalidade no Transporte Coletivo em Caxias do Sul/RS. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, 8(3), p. 552-567, set./dez. 2014.

SOUZA JÚNIOR, B. Z. DE.; BATISTA, R. P. A mobilidade urbana e a segregação de acordo com as áreas de ponderação do IBGE em Montes Claros/MG. In: CONGRESSO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL- ESTADO, MEIOS AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 5, 2016, Montes Claros. **Anais...Montes Claros: UNIMONTES**, 2016.p.1-10.

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ. **Turismo visão e ação**. Itajaí: UNIVALI, 2000.

## ANEXO 1: Questionário Fechado

### 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  
 60 ou mais

#### 3) Escolaridade

- Ensino Fundamental Incompleto  
 Ensino Fundamental Completo  
 Ensino Médio Completo  
 Ensino Superior Completo

#### 4) Qual a sua motivação para vir a Ponta Grossa?

- Turismo  
 Eventos  
 Visitar parentes/amigos  
 Trabalho  
 Outro. Qual. \_\_\_\_\_

#### 5) Já conhecia o atrativo visitado?

- Sim  Não

#### 6) Qual transporte utilizou para chegar até Ponta Grossa?

- Transporte aéreo  ônibus  carro  
 bicicleta  moto  táxi  outro. Qual?
- 

#### 7) Qual transporte utilizou para chegar até o atrativo?

- Transporte aéreo  ônibus  carro  
 bicicleta  moto  táxi  outro. Qual?
- 

#### 8) Qual nota atribuiria: (1 ruim, 2- bom, 3- ótimo, 4 – Excelente)

A) Transporte público:

- 1  2  3  4

B) Sinalização turística: (placas de sinalização)

- 1  2  3  4