

**Planejamento territorial do turismo:
índice de caminhabilidade e atratividade de destinações turísticas no
litoral centro-norte de Santa Catarina**

DOI: 10.2436/20.8070.01.43

Rafaela Vieira

Doutora em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil.
Professora da Universidade Regional de Blumenau, Brasil.

E-mail: arquitetura.rafaela@gmail.com

Carolina Schmanech Mussi

Mestre em Ciências e Tecnologia Ambiental pela Universidade do Vale do Itajaí, Brasil.
Professora da Universidade do Vale do Itajaí, Brasil.

E-mail: csmussi@gmail.com

Luciana Noronha Pereira

Mestre em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí, Brasil.
Professora da Universidade do Vale do Itajaí, Brasil.

E-mail: lunope@gmail.com

Resumo: O planejamento territorial do turismo é um processo multifacetado que deve considerar distintos aspectos como a qualidade da infraestrutura das destinações turísticas. Dentre as infraestruturas locais, destacam-se as calçadas que também compõem a imagem do destino turístico, interferindo em sua atratividade. O Índice de Caminhabilidade – IC mede a qualidade das calçadas para os deslocamentos dos usuários, sejam eles moradores ou turistas. Algumas cidades turísticas de Santa Catarina (Itajaí, Itapema e Camboriú) já possuem o seu IC identificado por pesquisas anteriores. O objetivo desta pesquisa é fazer uma análise comparativa dos Índices de Caminhabilidade dos municípios citados visando dar suporte à possíveis políticas públicas na área do planejamento turístico. A metodologia caracteriza-se pelo uso do método de procedimento comparativo e pelas técnicas de documentação indireta e direta, com a sistematização dos dados por meio de Sistema de Informações Geográficas (SIG). Dentre os municípios estudados todos possuem IC reduzido. Itajaí apresenta o IC mais elevado com 4,5, indicando a necessidade de uma intervenção a curto prazo. Itapema possui IC de 3,1, o que requer intervenção imediata. Camboriú possui IC muito baixo, de 1,9, representando uma situação crítica. A sistematização das informações sobre a qualidade das calçadas desses municípios constitui-se em um diagnóstico útil para os poderes públicos municipais envolvidos no processo de

planejamento e gestão territorial dos espaços turísticos. Destaca-se o potencial de reaplicação da metodologia em outras cidades brasileiras.

Palavras-chaves: planejamento territorial, turismo, calçadas, índice de caminhabilidade, Sistema de Informações Geográficas.

1 INTRODUÇÃO

A atividade turística envolve distintos setores produtivos. Para se trabalhar essa realidade multifacetada, Yáziqi (2009), assim como Goeldner *et al.* (2002) recomendam que se assuma uma abordagem integrada articulando o turismo ao planejamento territorial, do mesmo modo que Ferraz (2013) sugere a articulação entre as políticas de hospitalidade urbana e o planejamento urbano da cidade, em que elementos ambientais, econômicos e sociais, incluindo as dimensões do cotidiano, cultural e de infraestrutura, sejam reunidos para a organização qualitativa do território.

Nessa articulação entre turismo e planejamento territorial evidencia-se o transporte enquanto elemento correlato, visto que a base do turismo é o deslocamento de pessoas.

Para Lohmann *et al.* (2013, p.7), "em muitas circunstâncias, o transporte determina a decisão de viajar, prevalecendo sobre o próprio destino turístico, influenciando até mesmo na escolha do local a ser visitado."

Os sistemas de transportes compostos por serviços e equipamentos são necessários para os deslocamentos dos turistas entre núcleos emissores e receptores e também dentro dos destinos turísticos (PAOLILLO e REJOWSKI, 2003). Neste sentido, o turismo é influenciado pelos sistemas de transportes, em suas distintas escalas de operação, seja entre núcleos emissores e receptores ou no próprio destino, onde se deve atentar para a hospitalidade urbana.

A hospitalidade urbana é entendida como fator de bem estar diretamente relacionado com as condições espaciais, motivando e orientando intervenções urbanas, dentre as quais aquelas que interferem nas condições para a realização de deslocamentos, tanto por turistas quanto por moradores (FERRAZ, 2013).

A presente pesquisa teve como foco a escala local, de ordem individual, ou seja, abordou os deslocamentos internos realizados individualmente pelo turista na destinação. As calçadas foram estudadas como canais de mobilidade de moradores e turistas, enfatizando-se também a necessidade de tratar a integração entre distintos modais de transporte. Afinal, a Lei Federal nº. 12.587 de 03/01/2012 (BRASIL, 2012), que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana define, dentre seus objetivos, a integração entre os distintos modais de transporte e a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade. Tal aparato legal, enquanto instrumento de gestão territorial, prioriza a utilização dos modos coletivos e não-motorizados de transporte contribuindo para sustentabilidade do ambiente urbano, incluindo neste caso o caminhar.

Assim, as calçadas, enquanto parte da infraestrutura urbana e turística, devem propiciar qualidade aos deslocamentos a pé para turistas e moradores, ou seja, devem possuir caminhabilidade, ampliando a hospitalidade urbana e fortalecendo a atratividade e a competitividade turística.

As cidades catarinenses de Itajaí, Itapema e Camboriú, apresentaram entre os anos de 2000 e 2010 (IBGE, 2010) um ritmo acelerado de crescimento populacional anual (2,17%, 5,86% e 4,15%, respectivamente), especialmente aqueles municípios em que o turismo expressa-se como significativa atividade econômica.

Por uma série de fatores (renda baixa, má qualidade do transporte coletivo, relevo plano, relativa proximidade com local de trabalho e porte urbano), pode-se constatar empiricamente que uma parte significativa dos deslocamentos diários da população desses municípios é realizada a pé e por bicicleta.

Entretanto, como na maioria das cidades brasileiras, os meios para realização de tais deslocamentos (calçadas, ciclovias e ciclofaixas) são inexistentes, apresentam-se inadequados ou em mau estado de conservação, não recebendo a devida atenção tanto por parte do poder público, quanto dos proprietários dos lotes.

Diante desse contexto, o objetivo deste estudo foi realizar uma análise comparativa dos Índices de Caminhabilidade dos municípios de Itajaí, Itapema e Camboriú, visando dar suporte à possíveis políticas públicas na área do planejamento turístico, dando continuidade a uma série de pesquisas já realizadas pelos autores.

A metodologia caracteriza-se pelo uso do método de procedimento comparativo e pelas técnicas de documentação indireta e direta, com a sistematização dos dados em Sistemas de Informações Geográficas (SIG). A pesquisa tratou da necessidade de adequação das calçadas para os deslocamentos de moradores e turistas, abordando de forma integrada as temáticas planejamento territorial do turismo, mobilidade urbana e acessibilidade.

2 PLANEJAMENTO TERRITORIAL DO TURISMO E PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES EM ESCALA LOCAL: A SITUAÇÃO DAS CALÇADAS

O planejamento do turismo requer processos integrados com a participação e envolvimento de diferentes setores, na construção de localidades sustentáveis, demandando ações integradas entre as distintas esferas de poder (HALL, 2001; YÁZIGI, 2009, GOELDNER *et al.*, 2002), contribuindo para sua sustentabilidade através do prolongamento e/ou renovação do ciclo de vida do destino enquanto produto turístico (BUTLER, 1980).

De acordo com Boullón (2002) o planejamento turístico envolve além dos atrativos e dos empreendimentos, a infraestrutura externa e interna. As calçadas, elementos estudados nesta pesquisa, compõem a infraestrutura interna. São canais que servem para os deslocamentos de moradores e turistas dentro das destinações turísticas, devendo apresentar qualidade enquanto meio de transporte.

Para Page (2001, p.16), “O transporte fornece a ligação essencial entre áreas de destino e as de origem e facilita o movimento de pessoas em férias, viajantes de negócios, gente que visita amigos e parentes e aqueles que se dedicam ao turismo educacional e de saúde.”

Corroborando essas ideias, Brito (2009) afirma que há interdependência entre modais de transporte e a atividade turística. O turismo necessita se apropriar dos modos de transporte para seu desenvolvimento. Também para Lohmann *et al.* (2013, p.2) “[...] a relação entre transportes, deslocamentos de pessoas e destinos turísticos é fundamentalmente de ordem geográfica.” E ainda Goeldner *et al.* (2002, p. 104) corroboram que “problemas de transporte tem o potencial de criar uma imagem negativa de uma destinação turística”. Para os referidos autores, um bom sistema de transportes requer a interligação de tecnologias que sejam complementares e não competitivas.

Neste sentido, entende-se que se deve qualificar as calçadas especialmente próximas aos sistemas de transporte público coletivo, pois deve ser conveniente caminhar até uma estação, incentivando os usuários na sua utilização (ARIAS *et al.*, 2008). Com base nessa abordagem multimodal, Duarte e Rojas (2012) analisaram como ocorre o planejamento da integração intermodal em Curitiba e Bogotá, cidades onde se

encontra implantado o sistema *Bus Rapid Transit* (BRT). Os referidos autores afirmam que a maioria das pessoas que vivem nessas cidades ainda utilizam outros modais de transporte além do ônibus, incluindo o pedonal, e que pequenas alterações nos sistemas ampliariam sua eficiência.

Estudos na área do turismo, como os de Paolillo e Rejowski (2003) abordam os sistemas e modais de transportes com suas vantagens e desvantagens mediante a escala de operação.

Assim, para que o planejamento territorial do turismo se torne um processo eficiente e eficaz, deve-se mapear a qualidade dos deslocamentos realizados internamente nos destinos turísticos, tendo-se como foco nesta pesquisa as calçadas, que fazem parte do espaço urbano.

A qualidade dos deslocamentos se relaciona diretamente a qualidade de vida dos moradores e turistas, ou seja, compõem a hospitalidade urbana. A hospitalidade é considerada um fenômeno social que se manifesta em distintos contextos, dentre eles o público, a partir também de elementos edificados, como o caso das calçadas.

A abordagem do tema hospitalidade foi iniciado em nosso país com os estudos de Grinover (2002; 2007) e Camargo (2003), sendo, portanto, recentes os estudos sobre hospitalidade urbana, que se expressa por meio do espaço público. A origem do conceito está no ato de receber, desde suas origens históricas de forma gratuita em monastérios e abadias, trazendo à tona a discussão da importância da hospitalidade para sustentabilidade ambiental e para o planejamento dos espaços urbanos (GRINOVER, 2007).

Para Grinover (2007, p. 32), hospitalidade “é fundamentalmente o ato de acolher e prestar serviços a alguém que por qualquer motivo esteja fora de seu local de domicílio”. A hospitalidade pode se manifestar no âmbito comercial, doméstico ou público. As condições de deslocamentos na destinação turística, dentre as quais tem-se a qualidade das calçadas, está diretamente relacionada à hospitalidade na esfera pública, por meio da hospitalidade urbana.

Ferraz (2013, p. 52-53) corrobora afirmando que “a manifestação da dádiva na hospitalidade urbana se estabelece por meio da relação entre o *anfitrião*, representado pela figura do gestor público, pela sociedade civil e pelas empresas privadas e o *hóspede*, seja ele turista ou morador”. Deste modo, as calçadas, como integrantes do sistema de mobilidade, são parte das dádivas que devem ser propiciadas pelo gestor público enquanto anfitrião urbano, capazes de tornar as cidades cada vez mais acolhedoras e receptivas.

O espaço público é o lugar de encontros e de trocas nas cidades, possibilitando a interface dos diversos agentes sociais (JACOBS, 2000). A configuração dos espaços públicos, como as calçadas, gera maior ou menor qualidade para atender as necessidades de moradores e turistas. Com base nessa premissa, Severini (2013) realizou estudo que visa ampliar o conceito sobre hospitalidade urbana, revelando as características espaciais necessárias para sua obtenção, visando receber melhor os visitantes.

Neste contexto, a determinação do IC contribui para se identificar possíveis melhorias nas calçadas, ampliando conseqüentemente a hospitalidade urbana. Para tanto, deve-se discutir aspectos relacionados à acessibilidade, mobilidade urbana e qualidade dos deslocamentos realizados a pé.

3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA EM DESTINOS TURÍSTICOS

O turismo constitui uma das faces da cultura da mobilidade, conforme explora Lemos (2009). Para este autor, é a partir das três dimensões da mobilidade –

pensamento, mobilidade física e mobilidade informacional – que são produzidos novos sentidos, espacialidades e lugares, segundo o indivíduo ou seu grupo, acabando por revelar estruturas de poder entre aqueles que têm ampla mobilidade e podem e os que não, “que se deslocam em transportes públicos e/ou privados, dos que têm acesso à internet por banda larga ou linhas discadas, dos que podem viajar o mundo e dos que nunca saem dos seus lugares de nascimento” (LEMOS, 2009, p.29).

Em sua dimensão física, a mobilidade corresponde à interação do deslocamento de pessoas e bens com a cidade, segundo a Lei Federal nº. 12.587 de 03/01/2012, que institui a política nacional de mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

O Ministério das Cidades (2007) expõe que “[...] a ideia de mobilidade trata dos deslocamentos independentes da utilização de qualquer meio de transporte” (p.41) Diversos fatores (idade, renda, habilidade motora, capacidade de entendimento de mensagens, restrições de capacidades individuais, estrutura urbana, disponibilidade e possibilidade de acesso às infraestruturas urbanas) podem induzir, restringir ou condicionar a mobilidade.

Na presente pesquisa, entende-se que a mobilidade se constitui em um atributo da cidade, referindo-se aos deslocamentos de pessoas e bens, sendo dependente de vários fatores, dentre eles a caminhabilidade, ou qualidade das calçadas.

O caminhar apresenta vantagens ambientais, econômicas, sociais e aquelas vinculadas ao bem estar e à saúde pessoal, possibilitando maior autonomia ao turista. Deve-se lembrar que o turismo é tanto um fenômeno de massa quanto uma atividade individual segundo Prideaux (2000), necessitando de diferentes tipos de transportes e infraestruturas.

Na escala local e para os deslocamentos individuais, as calçadas constituem-se nessas infraestruturas internas necessárias para se incentivar o caminhar e que permitem o contato com outros modos de transporte, assim como permitem a conexão entre o sistema de transporte público e os locais de interesse do turista. Para tanto, devem ter qualidade, ou seja, é desejável que tenham um elevado Índice de Caminhabilidade - IC.

A caminhabilidade constitui-se na adequação das calçadas aos deslocamentos, sendo uma das condições que influenciam a mobilidade e acessibilidade urbana (SIEBERT e LORENZINI (1998); BUDAG e VITORINO (2005); PANSERA e VIEIRA (2011); VIEIRA e MORASTONI (2013)).

Para tanto, as calçadas devem possuir características que garantam também a acessibilidade ao espaço urbano, em busca de cidades mais humanas, o que contribuiria significativamente para tornar as destinações turísticas mais atrativas. Segundo Ghidini (2011, p.31), “é necessário e urgente recuperar a condição e a escala humana para a humanização das cidades, de seus bairros, praças e, sobretudo, de suas ruas.”

A acessibilidade ao atrativo é um dos fatores mais importantes da infraestrutura para os turistas em visita ao destino, possuindo grande relevância na atratividade turística, segundo Chagas (2010). Para o referido autor, a ausência ou falha da infraestrutura pode prejudicar a viagem e afetar a percepção da qualidade do destino.

Segundo a NBR 9050/2015, a acessibilidade é

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT, 2015, p.2).

Dentre as inúmeras qualidades que uma calçada deve ter, a acessibilidade é uma obrigatoriedade para todos os espaços de uso público ou privado destinados à coletividade, segundo a Lei Federal nº. 10.098 de 19/12/2000 (BRASIL, 2010a). O não cumprimento desse aspecto previsto em lei incorre em infração, segundo o Art. 6º. da Lei Federal nº. 10.048 de 08/11/2000, cujas penalidades são previstas em lei (BRASIL, 2010b). Somado a isso, o Decreto nº. 6.949 de 25/08/2009, que possui força de emenda constitucional, promulgou a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, assinado pela ONU em 2007, corroborando a importância e necessidade de garantia da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

4 METODOLOGIA

A pesquisa é do tipo exploratória e descritiva, adotando-se o método de procedimento comparativo. Busca-se entender “como” se apresenta a qualidade das calçadas dos municípios de Itajaí, Itapema e Camboriú, de forma comparativa.

Para comparar a adequação das calçadas aos deslocamentos nos municípios estudados foi adotado o Índice de Caminhabilidade com base na metodologia canadense desenvolvida por Bradshaw (1993) e adaptada por Siebert e Lorenzini (1998) e Santos (2003). Utiliza-se a versão adaptada à realidade brasileira e local, tendendo-se principalmente aos fatores de análise quantitativa, eliminando-se ao máximo os fatores de análise qualitativa, em função do seu alto grau de subjetividade.

Foram utilizadas técnicas de documentação direta e indireta. A documentação direta foi realizada com relatos de técnico da Secretaria de Planejamento Urbano de Itajaí e dos Secretários de Planejamento Urbano de Itapema e Camboriú.

Como documentação indireta efetuou-se pesquisa documental e bibliográfica. A pesquisa documental foi realizada com leitura dos relatórios dos levantamentos prévios de IC e fotografias. A pesquisa bibliográfica pautou-se no mapeamento do estado da arte sobre os temas planejamento do turismo, mobilidade e acessibilidade, com levantamentos na base de dados Scielo e em publicações científicas. Constatou-se que as pesquisas publicadas geralmente vinculam-se a mobilidade pendular, sendo restritas as pesquisas sobre Índice de Caminhabilidade e turismo. Como já constatado por Franzen *et al.* (2013), várias pesquisas tratam da abordagem da temática acessibilidade, demandando maior desdobramento com temas correlatos. Destaca-se a pesquisa de Machado e Lima (2015) que avaliou a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida, em relação aos espaços de circulação pública da região central de Itajubá, em Minas Gerais, a partir do método de multicritério, ou seja, com a combinação dos critérios de acordo com a avaliação técnica e os pesos, resultando em um Índice de Acessibilidade.

As produções científicas que tratam de mobilidade e turismo concentram-se em estudar os deslocamentos entre núcleos emissores e receptores, sendo restritas as publicações que tratam dos deslocamentos de turistas dentro do núcleo receptor. Evidencia-se, portanto, a contribuição dessa pesquisa na discussão sobre acessibilidade e mobilidade, interna aos destinos turísticos, influenciando diretamente na hospitalidade urbana. As tendências das pesquisas sobre transportes turísticos foram elencadas por Palhares (2003) apud Lohmann *et al.* (2013): (1) a maioria das pesquisas não tem abordagem multidisciplinar; (2) os estudos se concentram em um único modo de transporte, geralmente o aéreo, com pouca ênfase na intermodalidade; (3) existe grande foco em parcerias entre companhias aéreas e hotéis; (4) poucos estudos focam a questão dos *hubs*. Neste sentido, evidencia-se a necessidade de maiores desdobramentos.

Os procedimentos metodológicos atenderam os objetivos da pesquisa, dividida em três etapas: (1) levantamento de dados; (2) tratamento e análise dos dados (com elaboração de banco de dados gráfico e alfanumérico digital); (3) síntese e resultados.

Foi realizado o levantamento temático de dados físicos e sociais dos três municípios estudados, sendo eles: divisão de bairros, hipsometria e declividade; densidade populacional; hierarquia do sistema viário; polos geradores de viagens; identificação dos trechos de levantamento, que se constituem nas laterais de quadra adjacentes a estes polos identificados.

O Índice de Caminhabilidade é composto por um total de 10 variáveis, que recebem nota um, meio ou zero, conforme sua existência, presença relativa ou inexistência, respectivamente, perfazendo um total máximo de 10 pontos (Quadro 1).

QUADRO 1 – Variáveis que compõem o Índice de Caminhabilidade e sua pontuação

| Variáveis | Um | Meio | Zero |
|---------------------------------|---|--|---|
| Largura da Calçada | faixa livre para circulação de 1,0 m de largura para via local, 2,0 m para coletora e 3,0 m para arterial | faixa livre para circulação inferior a 1,0 m para via local, 2,0 m para coletora e 3,0 m para arterial | calçada inexistente, com o deslocamento do pedestre se dando pela pista de veículos motorizados |
| Condição do Piso | piso em boas condições (seja ladrilhos hidráulicos, cimentados, pedras ou outro tipo de pavimentação) | piso mal conservado (escorregadios, com buracos ou irregularidades) | piso inexistente |
| Obstáculos | livre de obstáculos ao deslocamento dos pedestres | com obstáculos que prejudicam o deslocamento dos pedestres (postes, mobiliário urbano, árvores) | com obstáculos que impeçam o deslocamento dos pedestres, forçando-os a caminhar pela rua |
| Nivelamento | plana ou com declividade mínima (até 2%) | com declividade acentuada (mais que 2%) | interrompida por degraus ou rampas acentuadas |
| Proteção das Intempéries | com proteção total de sol e chuva através da copa de árvores, toldos ou marquises | parcialmente protegida de sol e chuva | sem sombra ou abrigo da chuva |
| Mobiliário Urbano | bem equipada com bancos, lixeiras, telefones públicos, caixas de correio | com alguns destes itens de conforto | sem mobiliário urbano |
| Iluminação | bem iluminada | parcialmente iluminada | sem iluminação artificial |
| Uso Lindeiro | cuja ocupação e atividades existentes a torne agradável ao caminhar, como praças, parques, lojas, | neutra, ou seja, que não incentive, mas também não desestimule o caminhar | atividades incompatíveis com as caminhadas (lixo, esgoto a céu aberto, usos que causem |

| | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| | jardins bem conservados | | poluição ou qualquer desconforto |
| Travessia | boa segurança na travessia de pedestres com rebaixo do meio-fio, faixa de segurança, semáforos e sinalização | razoável segurança onde a travessia pode ser feita, mas com atenção e cuidados dos pedestres | travessia não se dá em segurança (falta de faixas de pedestres, sinalização ou pelo tráfego excessivo) |
| Ambiente psicossocial | com total seguridade e bom ambiente psicossocial (boa densidade de pedestres ou pela presença policial | erma ou vazia, causando apreensão e exigindo cautela por parte do pedestre | onde o pedestre fique vulnerável a ponto de preferir outro caminho e não se aventurar |

Fonte: Santos, 2003.

O levantamento das 10 variáveis para cada trecho de calçada foi realizado em um raio de 250m no entorno dos Polos Geradores de Viagens, nas áreas de maior densidade populacional, que recebem os fluxos mais intensos de pedestres e onde a oferta turística tende a estar concentrada, identificadas nos municípios de Itajaí, Itapema e Camboriú, por Budag e Vitorino (2005), Budag e Tricárico (2009) e Pansera e Vieira (2011), respectivamente. Cabe destacar que no município de Itajaí o levantamento do IC foi efetuado por amostragem, tendo abrangido oito bairros.

De acordo com as notas obtidas, define-se a prioridade de intervenção em quatro classes que variam de uma situação de caminhabilidade ótima até uma situação de inadequação aos deslocamentos, como indicado no quadro 2.

QUADRO 2 – Classificação do Índice de Caminhabilidade

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

Fonte: Santos, 2003.

Visando identificar e sistematizar as ações realizadas pelos três municípios estudados, após o levantamento do IC efetuado nos anos de 2005, 2009 e 2011, obteve-se relatos dos técnicos ou responsáveis por tais setores públicos.

Os dados sistematizados resultaram no inventário integrado digital das calçadas através da criação de um banco de dados geoespaciais que permite a localização precisa de cada trecho analisado, assim como sua extensão em metros. Este tipo de informação permitiu uma análise mais aprofundada na qual, além do número de trechos por classe de IC, foi avaliado a extensão dos mesmos, demonstrando que nem sempre o número de trecho reflete de forma precisa o ranking do bairro no inventário das calçadas. Permitiu também uma análise comparativa do IC entre municípios avaliados, assim como a interpretação da qualidade das calçadas relacionada a densidade populacional bruta.

Os resultados da pesquisa contribuíram para o avanço conceitual, inovação de produtos e processo, bem como para a difusão e transferência de conhecimento especialmente para o setor público, tendo sido disponibilizado o banco de dados digitais aos municípios pesquisados.

Estima-se que tais informações repassadas às prefeituras municipais possam servir de subsídios técnicos e científicos para elaboração dos respectivos Planos Municipais de Mobilidade Urbana, exigidos pela Lei Federal 12.587/2012, para municípios com mais de 20.000 habitantes, como é o caso daqueles estudados, para alcançarem recursos federais destinados à melhoria de sua mobilidade.

Os resultados da pesquisa serviram de base nas discussões do projeto de lei de revisão do Plano Diretor do município de Camboriú, cujo projeto de lei prevê calçadas mais largas, com 3,00m de largura mínima. Isso é um avanço em relação à construção de políticas públicas, pois o Índice de Caminhabilidade de Camboriú apontou de maneira clara esta necessidade. Os dados demonstram que no município de Camboriú, por exemplo, 48% da extensão dos trechos apresentaram calçadas inexistentes, 38% da extensão dos trechos tem calçadas com menos de um metro de largura, e somente 13% da extensão dos trechos apresentaram largura livre superior a um metro.

Do mesmo modo, percebe-se a ampliação das discussões em torno da qualidade das calçadas com a criação de manuais contendo parâmetros para a construção e manutenção das calçadas em Itajaí, incluindo incentivos tributários (descontos no IPTU) aos proprietários que atenderem a estas especificações. Ainda que este manual abranja principalmente os quatro primeiros itens avaliados para a formação do IC – Largura da Calçada, Condição do Piso, Obstáculos e Nivelamento – também constitui-se em avanço na implantação de melhorias.

Adicionalmente, a base de dados geoespaciais pode ser atualizada de maneira simplificada através de observações no Google Street View ou de posteriores análises *in situ*.

Tais sínteses também poderão servir de orientação para as futuras intervenções particulares, especialmente às organizações prestadoras de serviços turísticos, que tenderão a obter ganhos estratégicos em função do aumento da acessibilidade de suas ofertas aos turistas portadores de necessidades especiais.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O estudo comparou os Índices de Caminhabilidade dos municípios de Itajaí, Itapema e Camboriú, dando suporte ao estabelecimento de políticas públicas em turismo e hospitalidade urbana que possam desencadear ampliação na permanência ou aumento da atratividade e hospitalidade dessas destinações turísticas, considerando a qualidade do espaço urbano representado pelas calçadas.

5.1 O IC nos municípios estudados

Os municípios de Itajaí, Itapema e Camboriú e suas áreas urbanas estudadas, localizam-se no litoral centro-norte catarinense (Figura 1). Itajaí apresentava um população de 183.373 habitantes, Itapema 45.797 habitantes e Camboriú contava com 62.361 habitantes, perfazendo um total de 291.531 habitantes em 2010 (IBGE, 2010). Tais municípios apresentaram entre os anos de 2000 e 2010 (IBGE, 2010) um acelerado ritmo de crescimento populacional anual (2,17%, 5,86% e 4,15%, respectivamente), acima da média estadual 1,55% e brasileira 1,17%.

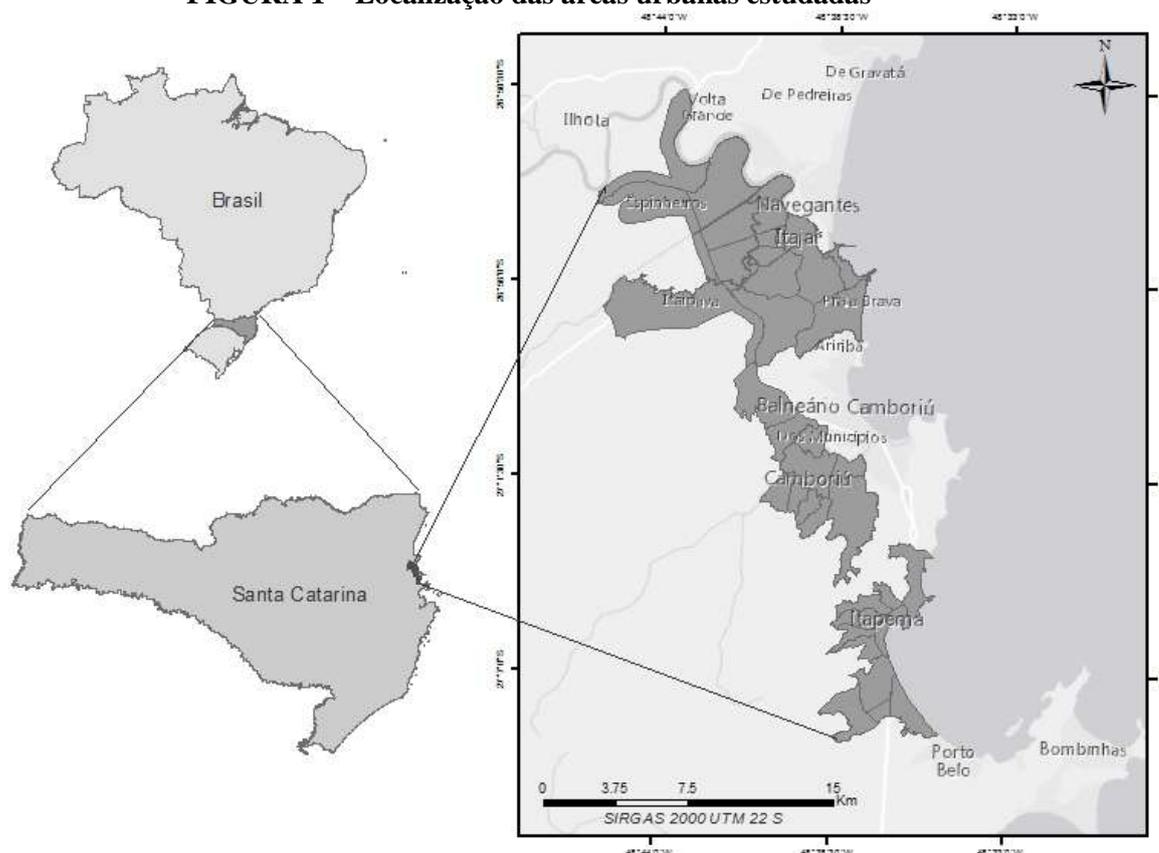
Tais municípios estão conurbados com Balneário Camboriú que se constitui em um dos três destinos indutores do desenvolvimento turístico regional, classificados pelo MTur (2014) para o estado de Santa Catarina. Balneário Camboriú, segundo município que mais recebe turistas em Santa Catarina não fez parte da pesquisa, pois não possuía Índice de Caminhabilidade previamente levantado, com base na metodologia aplicada

nos três municípios estudados. Somado a isso, já existem duas dissertações (SANTOS (2010); FRANZEN (2014)), que abordam os seus aspectos de acessibilidade e hospitalidade.

Santos (2010) descreve que as condições de acessibilidade para pedestres portadores de necessidades especiais na área central de Balneário Camboriú, inviabilizam o turismo inclusivo, pois os ambientes urbanos não são de uso universal. Franzen (2014), em seu estudo sobre hospitalidade pública vinculada à acessibilidade dos espaços turísticos na orla de Balneário Camboriú destaca a necessidade de parceria entre o poder público e os moradores locais para melhoria das calçadas, pois apresentam uma série de limitações quanto à acessibilidade. Diante desse contexto, cuja acessibilidade já foi amplamente identificada em Balneário Camboriú, optou-se por definir como recorte espacial da pesquisa seus municípios limítrofes: Itajaí, Itapema e Camboriú.

Cabe destacar a existência de estudo realizado por Silva e Soriano-Sierra (2015), que analisa a percepção ambiental dos visitantes sobre a revitalização da orla marítima em Itapema, a partir da implantação do Parque Linear Calçadão. Contudo, a pesquisa citada possui abordagem metodológica pautada na técnica do Discurso do Sujeito Coletivo e recorte espacial distinto deste estudo, o qual abrange toda a área urbana do município de Itapema e demais municípios estudados.

FIGURA 1 – Localização das áreas urbanas estudadas



Fonte: autoria própria

Itajaí, Itapema e Camboriú são municípios que apresentam fortes vínculos políticos, espaciais, sociais e econômicos. Os municípios estudados são parceiros em inúmeras políticas públicas regionais estabelecidas através de articulações e instituições das quais participam, sendo Itajaí o município polo da região. Os municípios de Itajaí,

Itapema e Camboriú fazem parte da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (AMFRI), da qual Balneário Camboriú se desvinculou em 2012. Junto à AMFRI possuem desde 2007 o Consórcio Intermunicipal de Turismo Costa Verde e Mar. Eles também compõem a Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí reinstituída pela Lei Complementar estadual nº. 495 de 2010 e participam da Secretaria de Desenvolvimento Regional de Itajaí, que se constitui em uma das 36 secretarias regionais que compõem a estrutura organizacional de descentralização da gestão pública estadual.

Como municípios integrantes da região turística Costa Verde e Mar, a maior parte dos atrativos pode ser enquadrado na categoria de Sol e Mar, mas também possuem atrativos relativos aos segmentos do turismo de eventos, cultural, religioso e rural. Nestes casos, com exceção do turismo rural, há expressiva concentração de atrativos turísticos junto à da orla marítima e próximo às diversas praias da região, onde se concentraram a maior parte dos trechos de calçadas analisadas nas áreas urbanas.

Os vínculos espaciais são fortalecidos pela continuidade física existente entre os territórios desses municípios, pois são limítrofes. Localizados junto à orla centro-norte catarinense, com exceção de Camboriú que se apresenta próximo ao litoral, possuem áreas urbanas com relevo predominantemente plano. Há presença de morros nas áreas urbanas de Itajaí e Camboriú, cujas maiores altitudes são superiores a 300 metros.

Nos trechos cuja topografia apresenta as maiores altitudes estão também as declividades acentuadas, configurando um relevo acidentado de média amplitude junto às bordas da área urbana de Itapema e em alguns bairros de Itajaí (Espinheiros, Ressacada, Fazenda, Cabeçudas, Canhanduba e Praia Brava) e Camboriú (Várzea do Ranchinho, Monte Alegre, Taboleiro, e nas bordas dos demais bairros, com exceção do Santa Regina, Areias e Centro).

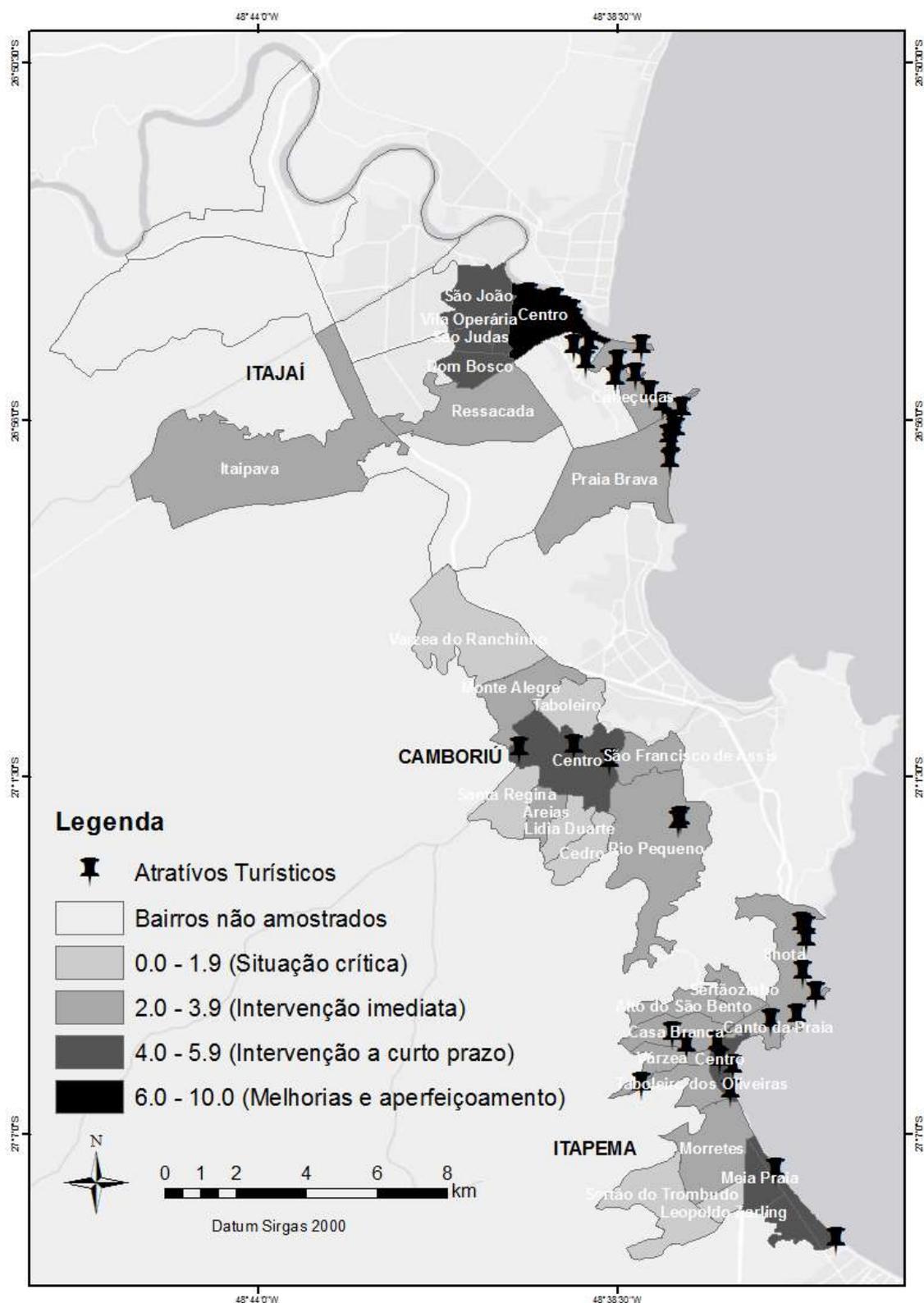
A rodovia federal BR-101 é o grande eixo estruturador e conector que interliga os municípios estudados, determinando também a hierarquia de suas malhas viárias urbanas. Os principais Polos Geradores de Viagens, entorno dos quais se realizou o inventário do Índice de Caminhabilidade, tendem a se concentrar junto as áreas centrais, vias arteriais e coletoras nos três municípios.

Parte significativa dos deslocamentos diários da população desses municípios é realizada a pé e por bicicleta, seja em função do relevo plano, reduzida qualidade dos transportes coletivos, porte urbano ou por serem cidades litorâneas. A empresa LePadron, responsável pela elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana dos municípios da AMFRI, divulgou os dados preliminares da Pesquisa Origem Destino de Itajaí, constatando que 60% dos domicílios possuíam bicicleta, sendo baixo o índice de deslocamentos por modais de transporte público coletivo (AMFRI, 2015).

Conforme já exposto, Itajaí é o município polo da região. Dentre os municípios estudados é aquele que possui a maior população, seguido de Camboriú e Itapema. Apesar de Itapema ter a menor população, é a que possui as maiores densidades demográficas por setor censitário, concentrando-se junto à orla. Possui também a menor extensão de área urbana. Itajaí possui a área urbana mais extensa, com densidades altas distribuídas em vários bairros, especialmente junto as vias arteriais e coletoras. Camboriú apresenta as menores densidades populacionais por setor censitário.

Segundo Vieira et al. (2014), nos municípios estudados o IC é reduzido. Itajaí apresenta o mais elevado Índice de Caminhabilidade, 4,5, indicando a necessidade de uma intervenção a curto prazo, seguido por Itapema, 3,1, que requer intervenção imediata. Camboriú possui IC muito baixo, 1,9, representando uma situação crítica (Figura 2).

FIGURA 2 - Índice de Caminhabilidade dos bairros nos municípios estudados



Fonte: Índice de Caminhabilidade de Itajaí (BUDAG e VITORINO, 2005), Itapema (BUDAG e TRICÁRICO, 2009), Camboriú (VIEIRA e PANSERA, 2011). Edição: autoria própria

O número de trechos que compõem o banco de dados do inventário integrado digital das calçadas do município de Itajaí, Itapema e Camboriú é 1.142, 584 e 620, respectivamente, perfazendo um total de 2.346 trechos. Dentre as 10 variáveis analisadas em Itajaí, a sua maioria possui as maiores porcentagens com nota 0,5. Somente a variável largura da calçada possui maior percentual com nota 1,0. Em Itapema as variáveis apresentaram uma distribuição equitativa entre as maiores porcentagens com nota zero e 0,5. Em Camboriú, todas as variáveis analisadas possuem as maiores porcentagens com nota zero (Tabela 1).

Os resultados sugerem que o Índice de Caminhabilidade tende a estar diretamente relacionado com o grau de centralidade que cada município exerce dentro do contexto regional. Itajaí é considerado um município polo da região, possuindo, portanto, maior e melhor infraestrutura urbana, o que se reflete neste caso também na estruturação das calçadas. Itapema possui uma centralidade menor, já Camboriú, apesar de ter importantes atrativos vinculados ao turismo rural e religioso, constitui-se em uma cidade dormitório neste contexto regional, visto que quase 50% de sua população economicamente ativa sai todos os dias do município em função do estudo ou trabalho, segundo dados do IBGE (2010). Em todos os municípios estudados as áreas centrais apresentam sempre os maiores IC. Nem sempre os maiores IC estão nos bairros em que se localizam os principais atrativos turísticos.

Melhorar o IC, através da qualificação das calçadas especialmente nos bairros onde se encontram os principais atrativos turísticos é condição fundamental para a garantia e ampliação da atratividade turística, potencializando a hospitalidade urbana.

Em Itajaí, o bairro São João apresentou a maior quantidade de trechos com os maiores IC. Contudo, é o Centro que possui a maior extensão de calçadas com melhor caminhabilidade, concentrando também a maior quantidade de atrativos turísticos. Nos bairros estudados, existe um número reduzido de trechos com os menores IC. O bairro Salseiros possui a maior extensão de calçadas em situação crítica, não possuindo atrativos turísticos (Figuras 3, 4 e 5).

Em Itapema, os bairros Meia Praia, Centro e Morretes apresentam as maiores quantidades e extensões de trechos com os maiores IC. Nos bairros Meia Praia e Centro, localizam-se atrativos turísticos, que em sua maioria encontram-se distribuídos por todo o município, em trechos que demandam melhorias das calçadas. O bairro Morretes, onde não são destacados atrativos turísticos, também possui a maior quantidade e extensão de trechos com menores IC, ou seja, apresenta vários trechos de calçadas muito boas e outros muito ruins (Figuras 6, 7 e 8).

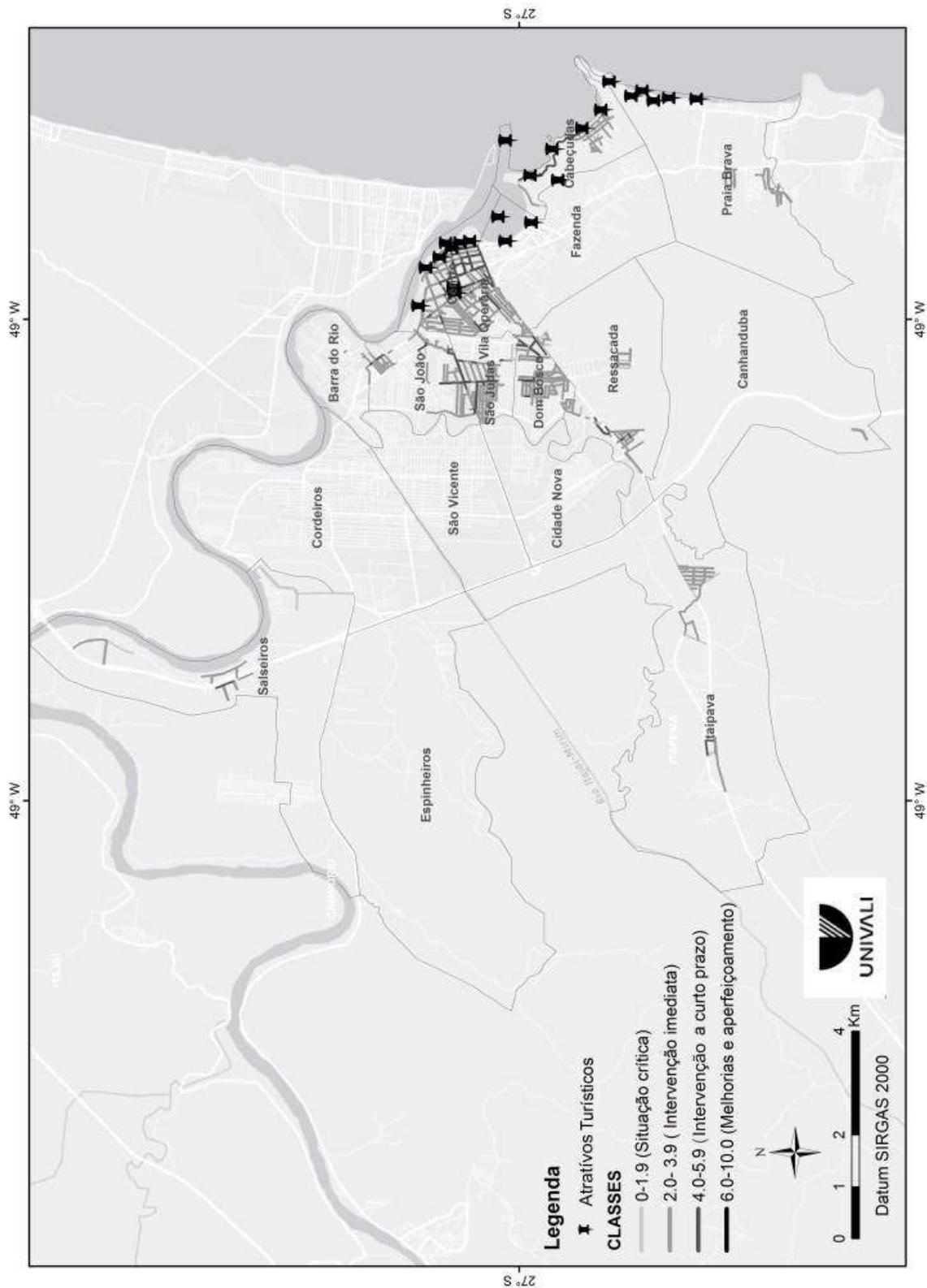
Camboriú concentra o maior número de bairros com IC em situação crítica, elevada densidade populacional, porém, sem atrativos turísticos. Contudo, tais bairros podem servir de passagem para os atrativos, o que implica em uma intervenção urgente em suas calçadas. Em Camboriú o Centro possui a maior quantidade e extensão de trechos com os maiores IC, concentrando três atrativos turísticos. O bairro Monte Alegre possui a maior quantidade de trechos com menor IC, sendo que o bairro Santa Regina possui as maiores extensões de calçadas com menor caminhabilidade (Figura 9, 10 e 11).

TABELA 1 – Variáveis que compõem o IC e distribuição de número de trechos por notas zero, 0,5 e 1,0

| Município | Variável | Nota 0 | Nota 0.5 | Nota 1 | Total trechos | % Nota 0 | % Nota 0.5 | % Nota 1 |
|----------------------|-----------------------|--------|----------|--------|---------------|----------|------------|----------|
| Itajaí IC = 4,5 | Largura | 6 | 345 | 791 | 1142 | 0,53 | 30,21 | 69,26 |
| | Condição piso | 84 | 701 | 357 | 1142 | 7,36 | 61,38 | 31,26 |
| | Obstáculos | 175 | 559 | 408 | 1142 | 15,32 | 48,95 | 35,73 |
| | Nivelamento | 230 | 542 | 370 | 1142 | 20,14 | 47,46 | 32,40 |
| | Proteção intempéries | 634 | 434 | 74 | 1142 | 55,52 | 38,00 | 6,48 |
| | Mobiliário urbano | 769 | 358 | 15 | 1142 | 67,34 | 31,35 | 1,31 |
| | Iluminação | 16 | 690 | 436 | 1142 | 1,40 | 60,42 | 38,18 |
| | Uso lindeiro | 67 | 1056 | 19 | 1142 | 5,87 | 92,47 | 1,66 |
| | Travessia | 553 | 419 | 170 | 1142 | 48,42 | 36,69 | 14,89 |
| | Ambiente psicossocial | 94 | 639 | 409 | 1142 | 8,23 | 55,95 | 35,81 |
| Itapema IC = 3,1 | Largura | 54 | 331 | 199 | 584 | 9,25 | 56,68 | 34,08 |
| | Condição piso | 205 | 285 | 94 | 584 | 35,10 | 48,80 | 16,10 |
| | Obstáculos | 243 | 179 | 162 | 584 | 41,61 | 30,65 | 27,74 |
| | Nivelamento | 316 | 151 | 117 | 584 | 54,11 | 25,86 | 20,03 |
| | Proteção intempéries | 452 | 117 | 15 | 584 | 77,40 | 20,03 | 2,57 |
| | Mobiliário urbano | 420 | 104 | 60 | 584 | 71,92 | 17,81 | 10,27 |
| | Iluminação | 9 | 359 | 216 | 584 | 1,54 | 61,47 | 36,99 |
| | Uso lindeiro | 112 | 433 | 39 | 584 | 19,18 | 74,14 | 6,68 |
| | Travessia | 376 | 179 | 29 | 584 | 64,38 | 30,65 | 4,97 |
| | Ambiente psicossocial | 81 | 484 | 19 | 584 | 13,87 | 82,88 | 3,25 |
| Camboriú IC = 1,9 | Largura | 301 | 237 | 82 | 620 | 48,55 | 38,23 | 13,23 |
| | Condição piso | 369 | 194 | 57 | 620 | 59,52 | 31,29 | 9,19 |
| | Obstáculos | 396 | 176 | 48 | 620 | 63,87 | 28,39 | 7,74 |
| | Nivelamento | 438 | 128 | 54 | 620 | 70,65 | 20,65 | 8,71 |
| | Proteção intempéries | 501 | 109 | 10 | 620 | 80,81 | 17,58 | 1,61 |
| | Mobiliário urbano | 447 | 140 | 33 | 620 | 72,10 | 22,58 | 5,32 |
| | Iluminação | 307 | 85 | 228 | 620 | 49,52 | 13,71 | 36,77 |
| | Uso lindeiro | 427 | 139 | 54 | 620 | 68,87 | 22,42 | 8,71 |
| | Travessia | 371 | 175 | 74 | 620 | 59,84 | 28,23 | 11,94 |
| | Ambiente psicossocial | 356 | 134 | 130 | 620 | 57,42 | 21,61 | 20,97 |

Fonte: autoria própria

FIGURA 3 - Índice de Caminhabilidade por trechos em Itajaí



Fonte: autoria própria

FIGURA 4 - Índice de Caminhabilidade de trecho com nota 9,5 no Centro, Itajaí



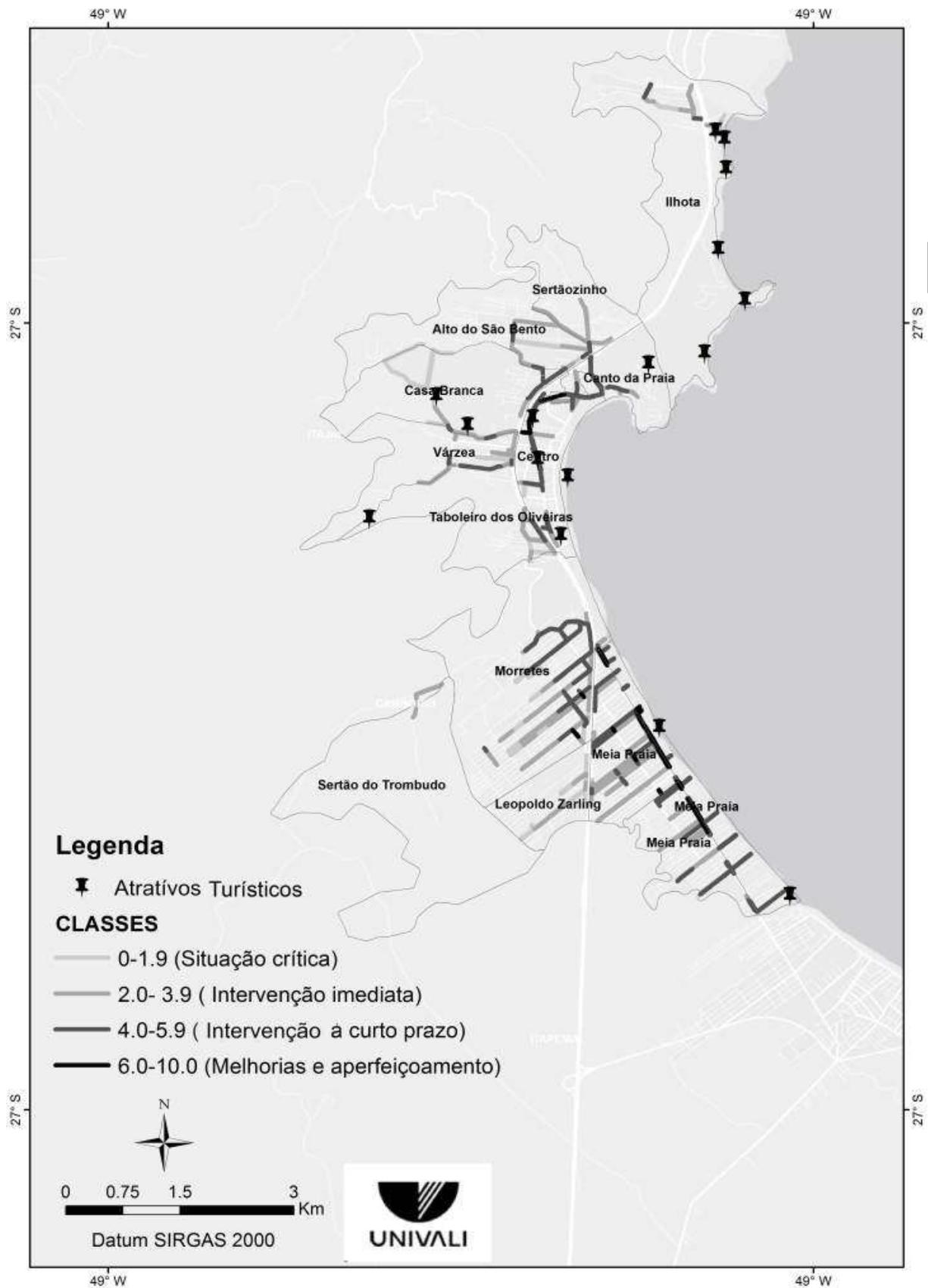
Fonte: Budag e Vitorino (2005)

FIGURA 5 - Índice de Caminhabilidade de trecho com nota zero, sem calçada, em Cabeçadas, Itajaí



Fonte: Budag e Vitorino (2005)

FIGURA 6 - Índice de Caminhabilidade por trechos em Itapema



Fonte: autoria própria

FIGURA 7 - Índice de Caminhabilidade de trecho com nota 5,5 no Centro, Itapema



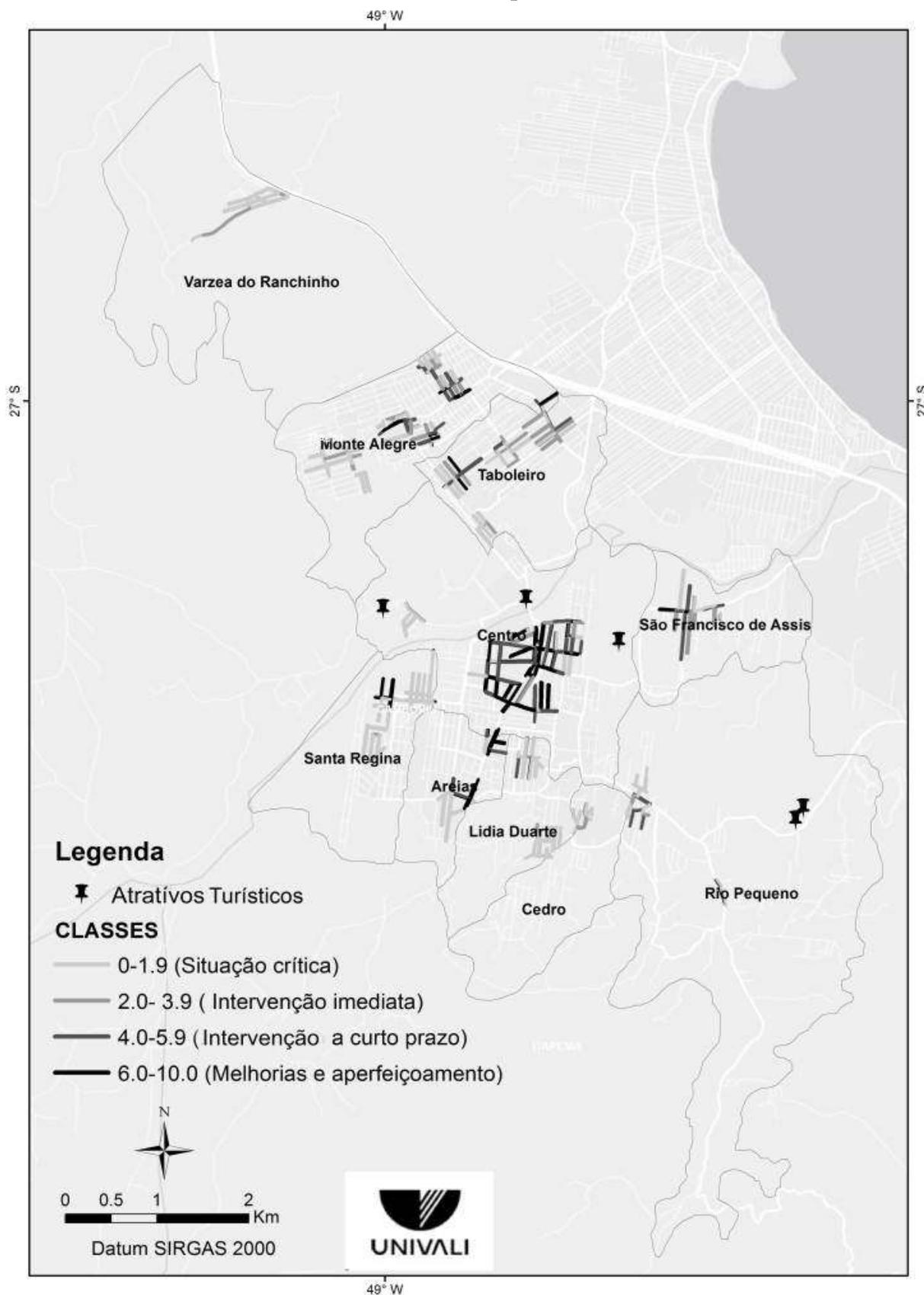
Fonte: Budag e Tricário (2009)

FIGURA 8 - Índice de Caminhabilidade de trecho com nota 8, em Meia Praia, Itapema



Fonte: Budag e Tricário (2009)

FIGURA 9 - Índice de Caminhabilidade por trechos em Camboriú



Fonte: autoria própria

FIGURA 10 - Índice de Caminhabilidade de trecho com nota 9, no Centro, Camboriú



Fonte: Vieira e Pansera (2011)

FIGURA 11 - Índice de Caminhabilidade de trecho com nota zero, sem calçada, no Rio Pequeno, Camboriú



Fonte: Vieira e Pansera (2011)

5.2 Ações relatadas pelos técnicos das prefeituras municipais após os levantamentos do IC

O relato do técnico da secretaria de planejamento de Itajaí serviu para identificar as ações realizadas pelo município após o levantamento do IC em 2005, tendo sido sancionada a Lei complementar n.º. 114 de 17 de agosto de 2007 que dispõe sobre a construção de calçadas em Itajaí, cuja largura mínima deve ser de 2,00m, assegurando uma largura mínima de passagem para o pedestre de 1,20m. Apesar da responsabilidade pela construção e manutenção das calçadas ser do proprietário, a prefeitura assumiu a implantação delas em algumas vias, visto que o instrumento de contribuição de melhoria não foi aceito pelo tribunal de contas. Além disso, existe o Programa “Itajaí Mais Linda” que confere descontos no IPTU para quem fizer melhorias no seu imóvel. Somado a isso, foi intensificado a fiscalização das obras de implantação e manutenção das calçadas, as quais devem seguir as orientações que constam na cartilha elaborada pelo município, disponível no site da prefeitura municipal. Atualmente encontra-se em elaboração o Plano de Mobilidade pela Associação de Municípios da Foz do rio Itajaí (AMFRI).

O relato do técnico da secretaria de planejamento municipal de Itapema serviu para identificar as ações realizadas pelo município após o levantamento do IC em 2009. Segundo o técnico foi criado o Decreto n.º. 191 de 19 de setembro de 2014 que institui os recuos e alinhamentos do meio fio para as avenidas e futuras avenidas em Itapema, o qual prevê largura mínima de 3,00m para as calçadas com das avenidas principais. Contudo, o técnico não conhecia a existência do levantamento do IC realizado em 2009, apesar do referido levantamento ter dado origem ao 3º *Seminário Catarinense de Calçadas*, com o tema "Acessibilidade: um direito de todos", realizado no dia 09 de outubro de 2009 pela Prefeitura Municipal de Itapema, com apoio do CREA-SC.

O relato do técnico da secretaria de planejamento municipal de Camboriú possibilitou identificar as ações realizadas pelo município após o levantamento do IC em 2011. Segundo o técnico foi intensificada a fiscalização das obras de implantação e manutenção das calçadas e elaborado a cartilha com orientações para os proprietários. Os resultados da pesquisa também serviram de base nas discussões do projeto de lei de revisão do Plano Diretor que atualmente requer calçadas com dimensão mínima de 3,00m de largura.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo contribuiu para consolidar as pesquisas sobre planejamento territorial do turismo e mobilidade sustentável, além de fornecer subsídios importantes para a elaboração dos futuros Planos Municipais de Mobilidade Urbana, conforme exigência da Lei Federal n.º. 12.587/2012.

A pesquisa tratou da necessidade de adequar as calçadas para os deslocamentos de moradores e turistas, como forma de garantir a permanência e ampliação da atratividade dos destinos turísticos de Itajaí, Itapema e Camboriú. A qualificação das calçadas amplia a qualidade do espaço urbano, onde também se expressa a hospitalidade urbana.

A organização do inventário integrado digital das calçadas possibilitou analisar como se configuram as variáveis que determinam o Índice de Caminhabilidade - IC nas cidades estudadas. Tais inventários foram previamente realizados de forma individualizada nos municípios de Itajaí, Itapema e Camboriú, de modo manual e sem amarração geográfica. O inventário integrado digital foi estruturado com a criação de

um banco de dados geoespacial em Sistemas de Informações Geográficas, permitindo o dimensionamento espacial dos dados com localização precisa na superfície da terra, assim como interpretações mais aprofundadas da qualidade das calçadas através de análise espacial da base de dados. Desta forma, além do número de segmentos encontrados em cada classe de IC em cada bairro, foi possível calcular a extensão em metros das classes de segmentos e a localização precisa de qualidade das calçadas por segmentos. Além disso, a organização georreferenciada da base de dados permitiu a interpretação conjunta do IC com outras camadas de informações como a densidade demográfica, topografia, edificações e hierarquia viária. Depois de sistematizada a base de dados georreferenciada foi transformada em formato compatível com o Google Earth, a fim de expandir o acesso das informações ao maior número de usuários.

O banco de dados servirá de base para desdobramentos em pesquisas futuras, fornecendo subsídios para definição de políticas públicas que busquem a integração intermodal e o incremento na hospitalidade urbana. Ressalta-se a necessidade de investimento sistemático na ampliação e atualização permanente dessa base de dados, inserindo outros municípios que também já possuem seus IC levantados como Balneário Camboriú, Blumenau e Jaraguá do Sul.

De modo geral, pode-se afirmar que a configuração do Índice de Caminhabilidade das cidades catarinenses de Itajaí, Itapema e Camboriú é precária e requer intervenções imediatas.

O objetivo geral da pesquisa foi alcançado, ao comparar o Índice de Caminhabilidade das cidades catarinenses de Itajaí, Itapema e Camboriú. O levantamento resultou em um Índice de Caminhabilidade de 4,5 para Itajaí, indicando necessidade de intervenção a curto prazo, 3,1 para Itapema, cuja intervenção nas calçadas deve ser imediata e 1,9 para Camboriú, que cujas calçadas estão em situação crítica.

Ao analisar como se configuram as variáveis que determinam o Índice de Caminhabilidade das três cidades turísticas estudadas, pôde-se identificar que as variáveis proteção contra intempéries e mobiliário urbano são aquelas que concentram o maior percentual de menores notas, visto que as calçadas não possuem sombra ou proteção contra a chuva, nem mobiliário urbano disponível. Dentre as diretrizes que visam à melhoria das calçadas para moradores e turistas, com base em subsídios técnicos e científicos, deve-se, portanto, indicar a implementação nos três municípios de proteções contra intempéries (como arborização urbana, toldos, marquises, entre outros) e implantação de mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, telefones públicos, painéis indicativos de localização, entre outros). A variável iluminação recebeu o maior percentual de melhores notas nos três municípios.

Itajaí possui calçadas em melhor estado que os demais municípios estudados, mas que também exigem intervenção em curto prazo. O município tem trechos que estão em situação crítica, apresentando um IC de 0 a 1,9, perfazendo um total de 16.276,90m de extensão dentre as calçadas analisadas. Cabe destacar que o número de trechos analisados em Itajaí foi mais do que o dobro do número de trechos analisados nos demais municípios, portanto, a extensão de trechos é relativamente grande. Dentre as 10 variáveis analisadas, a maioria possui as maiores porcentagens com nota 0,5. A variável largura da calçada possui maior percentual com nota 1,0, o que favorece a caminhabilidade no município.

Ao identificar e sistematizar as ações realizadas pela a secretaria de planejamento para a melhoria das calçadas, após o levantamento do IC em 2005, foi indicado o estabelecimento de exigências legais que tratam sobre a construção de calçadas em Itajaí, cuja largura mínima deve ser de 2,00m, assegurando uma largura

mínima de passagem para o pedestre de 1,20m. A existência de cartilha que orienta os proprietários na construção e manutenção das calçadas, auxilia no aumento de sua qualidade.

Em Itapema os bairros com IC em situação crítica também servem de passagem aos atrativos turísticos rurais, apesar de não concentrarem a maior densidade populacional. O município tem trechos que estão em situação crítica, apresentando um IC de 0 a 1,9, perfazendo um total de 10.243,08m de extensão dentre as calçadas analisadas. Dentre as 10 variáveis que compõem o IC, há uma distribuição equitativa entre as maiores porcentagens com nota zero e 0,5.

Ao identificar e sistematizar as ações realizadas pela a secretaria de planejamento para a melhoria das calçadas, após o levantamento do IC, foi citado algumas medidas para melhoria das calçadas com a instituição de exigências legais. Contudo, o levantamento do IC, realizado em 2009, não era de conhecimento do secretário de planejamento.

Camboriú concentra o maior número de bairros com IC em situação crítica, os quais possuem grande densidade populacional, mas sem atrativos turísticos significativos. Contudo, tais bairros servem de passagem para os atrativos turísticos rurais, o que implica necessariamente em uma intervenção urgente em suas calçadas, permitindo um incremento na atratividade turística do município. O município tem as maiores extensões de trechos com IC de 0 a 1,9, perfazendo um total de 37.955,02m de calçadas analisadas que estão em situação crítica. Dentre as 10 variáveis que compõem o IC, todas possuem as maiores porcentagens com nota zero.

Ao identificar e sistematizar as ações realizadas pela a secretaria de planejamento para a melhoria das calçadas, após o levantamento do IC em 2011, destaca-se a elaboração de cartilha contendo orientações aos proprietários para sua implantação e manutenção. Outra ação refere-se a ampliação da largura mínima exigida para as calçadas, que deverão ser de 3,00m, conforme consta no projeto de lei de revisão do plano diretor.

No Brasil, os municípios, através do seu Código de Posturas, atribuem responsabilidade pela construção e manutenção das calçadas aos proprietários dos lotes lindeiros. Neste estudo, entende-se que as calçadas são parte constituinte da via pública e, portanto, devem ser mantidas pelas prefeituras, especialmente como componente integrante do sistema turístico com implicações diretas na atratividade do destino turístico.

A melhoria do IC nos municípios estudados oportunizará não apenas os atrativos turísticos, mas a acessibilidade da população residente à saúde, à educação, ao emprego e outros serviços urbanos. Favorecer a caminhabilidade propiciará um maior acesso à cidade e qualidade espacial dos espaços urbanos, potencializando a hospitalidade urbana.

O reconhecimento da relevância e aplicação do Índice de Caminhabilidade para a definição de políticas públicas só ocorrerá quando o pedestre, enquanto usuário, retornar ao centro das questões urbanas e os deslocamentos à pé tornarem-se prioridade em curtas distâncias.

A pesquisa possibilitou a transferência de conhecimento para os setores públicos dos municípios pesquisados, com a disponibilização do inventário integrado digital das calçadas. Tal inventário compõe o banco de dados que poderá ser atualizado com posteriores visitas *in loco* ou através de observações no Google Earth e Street View, para a construção de políticas públicas mais eficientes e eficazes, com economia de recursos, voltadas à melhoria da acessibilidade e mobilidade dos destinos turísticos.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq pelos recursos de financiamento da pesquisa, ao Governo do Estado de Santa Catarina, pelo financiamento de bolsa de Iniciação Científica (Artigo 170) e a Instituição de Ensino Superior à qual pertencem, pela disponibilização de infraestrutura.

REFERÊNCIAS

ARIAS, C. *et al.* **Manual de BRT - Bus Rapid Transit: guia de Planejamento**. New York: Institute for Transportation & Development Policy; Brasília: MCidades, 2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. NBR 9050. Norma Brasileira de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA FOZ DO RIO ITAJAÍ - AMFRI. PLANMOB: dados preliminares de pesquisa origem e destino de Itajaí são divulgados. 2015. Recuperado em 20 de junho de 2015 de <http://www.amfri.org.br/noticias/index/ver/codNoticia/225806/codMapaItem/42287>.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do Espaço Turístico**. Bauru: Edusc, 2002.

BRADSHAW, C. Creating – and using – a rating system for neighbourhood walkability: towards an agenda for “local heroes”. In: 14th International Pedestrian Conference, Ottawa, Canada. **Proceedings**...Ottawa, 1993.

BRASIL. Decreto nº. 6.949 de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Recuperado em 27 jan. 2015, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm.

_____. Lei Federal nº. 10.098 de 19/12/2000a. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Recuperado em 27 jan. 2015, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm.

_____. Lei Federal no. 10.048 de 08/11/2000b. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Recuperado em 27 jan. 2015, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110048.htm.

_____. Lei Federal nº. 12.587 de 03/01/2012. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Recuperado em 20 abr. 2012, de http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm.

BRITO, T. **Multimodalidade turística**. Curitiba: IESDE Brasil S.A, 2009.

BUDAG, L.; TRICÁRIO, L. **Levantamento do Índice de Caminhabilidade de Itapema/SC**. (Relatório de atividades). 2009. Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú.

BUDAG, L.; VITORINO, A. **Levantamento do Índice de Caminhabilidade de Itajaí/SC** (Artigo final de Pesquisa de Iniciação Científica). 2005. Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú.

- BUTLER, R. W. The concept of a tourist area life cycle of evolution implications for management of resources. **Canadian Geographer**, v. 24, n. 1, p. 5-12. 1980.
- CAMARGO, L. O. Os domínios da hospitalidade. In: DENCKER, A.; BUENO, M. (orgs). **Hospitalidade: Cenários e Oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2003.
- CHAGAS, M. M. das. **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. 2010. Dissertação (Mestrado em Turismo), Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.
- DUARTE, F. e ROJAS, F. Intermodal Connectivity to BRT: A Comparative Analysis of Bogotá and Curitiba. **Journal of Public Transportation**, v. 15, p. 1-18. 2012.
- FERRAZ, V. S. **Hospitalidade urbana em grandes cidades**. São Paulo em foco. Tese de Doutorado – Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional. FAUSP: São Paulo, 2013. 265p. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-10072013-161802/pt-br.php>>, acessado em 19/12/2016.
- FRANZEN, L. I. **Hospitalidade pública**: um estudo sobre a acessibilidade nos espaços turísticos de Balneário Camboriú/SC direcionada a pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência. 2014. (Dissertação de Mestrado) Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú.
- FRANZEN, L. I.; VIEIRA, R.; OLIVEIRA, J.P. Hospitalidade pública frente à acessibilidade: a produção técnico-científica. In X Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, 2013, Caxias do Sul. Anais... Caxias do Sul, UCS, 2013. p.1-17.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo demográfico - 2010. Rio de Janeiro: IBGE. Recuperado em 10 fev. 2011, de <http://www.ibge.gov.br>.
- GHIDINI, R. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, ano 33, p. 21-33. 2011.
- GOELDNER, C. R.; MCINTOSH, R.W.; RITCHIE, J. R. **Turismo**: princípios, práticas e filosofias. São Paulo: Bookman, 2002.
- GRINOVER, L. Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. In: DIAS, Célio M. de Moraes. **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. São Paulo: Monole: 2002.
- GRINOVER, L. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.
- HALL, C. M. **Planejamento turístico**: políticas, processos e relacionamentos. São Paulo: Contexto, 2001.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LEMOS, A. Cultura da mobilidade. **Revista FAMECOS**. Porto Alegre. nº 40. Dezembro, 2009.
- LOHMANN, G.; FRAGA, C.; Castro, R. **Transportes e destinos turísticos**: planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

MACHADO, M.H.; LIMA, J.P. Avaliação multicritério da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida: um estudo na região central de Itajubá (MG). **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, set./dez., 7(3), 368-382. 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável**. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana 1. Brasília: MCidades, 2007.

MINISTÉRIO DO TURISMO - MTUR. **Índice de competitividade do turismo nacional**. Destinos indutores do desenvolvimento do turismo regional. Relatório Brasil 2013. Brasília: MTur, 2014.

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

PANSERA, M.; VIEIRA, R. **Identificação do Índice de Caminhabilidade de Camboriú/SC**. (Artigo final de Pesquisa de Iniciação Científica). 2011. Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú.

PAOLILLO, A.; REJOWSKI, M. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2003.

PRIDEAUX, B. The role of the transport system in destination development. **Tourism Management**. v.21, p.53-63. 2000.

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

SANTOS, E.C. dos. **Seminário Paranaense sobre Calçadas**. Curitiba: ABCP, 2003.

SEVERINI, V.F. **Hospitalidade urbana: ampliando o conceito**. **Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR**, Penedo, vol. 3, n.2, p. 84-99, 2013.

SIEBERT, C.; LORENZINI, L. Caminhabilidade: Uma Proposta de Aferição Científica. **Dynamis Revista Tecno-Científica**. Blumenau, v. 6, n. 23, p. 89-106. 1998.

SILVA, M. E. M. da; SORIANO- SIERRA, E. J. Análise da percepção do visitante sobre a revitalização da orla marítima: o modelo do Parque Linear Calçada, Itapema – Santa Catarina – Brasil. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, 9(1), p. 76-96. 2015.

VIEIRA, R.; MORASTONI, R. Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área turística. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo, 7(2), p. 239-259. 2013.

VIEIRA, R.; PEREIRA, L.N.; MUSSI, C.S. Análise da Caminhabilidade em cidades turísticas através de Sistemas de Informações Geográficas (SIG): um estudo de caso no litoral Centro-Norte de Santa Catarina, Brasil. In: TMS Algarve 2014 - Management Studies, International Conference (p.101-115). **Anais...** Algarve: UAlg, 2014.

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

Territorial Tourism Planning: Walkability and Attractiveness of Assignments Tourist in Santa Catarina, on Central North Coast

Abstract: *The territorial tourism planning is a multifaceted process that must consider different aspects such as the quality of infrastructure of tourist destinations. Among the local infrastructure elements, the sidewalks are noteworthy cause they also compose the image of the tourist destination, interfering in its attractiveness. The walkability measures the quality of the sidewalks to the displacement of users, whether they are locals or tourists. Some tourist cities of Santa Catarina (Itajaí, Itapema and Camboriú) already have their walkability identified by previous research. The objective of the research is to make a comparative analysis of the walkability of the cities mentioned in order to support the possible public policies in the área of tourism planning. The methodology is characterized by the use of the comparative method of procedure and the techniques of direct and indirect documentation, with the systematization of data through Geographic Information System (GIS). Among the municipalities studied all have low walkability. Itajaí has the highest walkability 4.5, indicating the need for a short-term intervention. Itapema has walkability 3.1, which requires immediate intervention. Camboriú has very low walkability of 1.9, representing a critical situation. The systematization of information on the quality of the roads in these municipalities is a useful diagnostic for municipal authorities involved in the process of territorial planning and management of tourist areas. Noteworthy the potencial application of the methodology in other Brazilian cities.*

Keywords: *territorial planning, tourism, sidewalks, walkability, Geographic Information System.*

Artigo recebido em 13/09/2016. Aceito para publicação em 05/02/2017.