

Mobilidade urbana e turismo: Percepção dos residentes de Cabo Frio, Rio de Janeiro, Brasil

Urban Mobility and Tourism: Perception of Cabo Frio **Residents**,
Rio de Janeiro, Brazil

CLAUDIA MÁRCIA BARCELLOS * [cacau.barcellos@hotmail.com]

CLAUDIA CORRÊA DE ALMEIDA MORAES ** [claudiamoraes@uol.com.br]

Resumo | O desenvolvimento da atividade turística em Cabo Frio, Brasil, contribuiu para as suas modificações espaciais e socioeconômicas ambientais. Nos últimos anos, as dificuldades de mobilidade urbana alargaram-se gerando um incômodo aos residentes na alta temporada. Este artigo procurou compreender se o agravamento das situações negativas na mobilidade urbana é percebido pelo residente como causa do turismo de massas. A pesquisa de caráter descritivo foi realizada por meio bibliográfico, por entrevistas com residentes e com o poder público. Aferiu-se apesar dos moradores considerarem o turismo um dos responsáveis pelos problemas de mobilidade urbana na alta temporada, o aceitam por julgarem a atividade economicamente necessária para a sobrevivência do município.

Palavras-chave | Mobilidade Urbana, turismo, residentes, Cabo Frio/RJ, Brasil

Abstract | The tourism development in Cabo Frio, Brazil, has aided into the spatial, social, economic and ambient changes. In the last years, urban mobility difficulties have widened, creating a nuisance to residents in the high season. This article sought to understand if the residents perceive this worsening of negative situations in urban mobility as caused the mass tourism. The descriptive character search carried out by means of bibliographical, interviews with residents and the public authorities. Noting that the residents consider tourism as the responsible for the problems of urban mobility in the high season, accept it for judging the activity economically necessary for the survival of the municipality.

Keywords | Urban mobility, tourism, residents, Cabo Frio/RJ, Brazil

* **Bacharel em Turismo** pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

** **Doutora em Geografia** pela Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" (UNESP). **Mestre em Comunicação** pela Universidade de São Paulo (USP). **Professora Adjunta** na Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (UFF). **Vice Líder** do Grupo de Pesquisa Turismo, Gestão e Território.

1. Introdução

Os crescimentos demográficos e territoriais das grandes e médias cidades brasileiras têm se apresentado como contributos aos problemas da mobilidade urbana dos residente e dos turistas em destinos turísticos. Presentemente, o tema é tratado com um olhar ampliado em relação às discussões sobre trânsito envolvendo questões relativas à história da ocupação dos territórios, do crescimento socioeconômico e das escolhas de políticas públicas, permitindo identificar, compreender e discutir relações de ordem social e cultural nos vários momentos históricos e contextos geográficos.

Para ordenar e melhorar a mobilidade urbana no Brasil, o Ministério das Cidades criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) baseada na Lei 12.587/12 (Brasil, 2016). A PNMU define mobilidade urbana como uma política de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e desenvolvimento urbano com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável.

Este artigo versa sobre o destino turístico Cabo Frio localizado na região nordeste do litoral do estado do Rio de Janeiro, Brasil. Desde a década de 1960, o município recebe turistas motivados pelo turismo de sol e praia que ocasionaram alterações em seu território e em sua economia de maneira positiva e negativa (Gonçalves, 2007).

Estudos realizados por Jordão (2011), com a temática da percepção do residente de Cabo Frio sobre a atividade turística, mostrou que entre os impactos negativos observados, 14% das respostas apontaram o trânsito intenso. Esta informação instigou o estudo das relações entre turistas e residentes que possam ser agravadas pelas dificuldades de mobilidade urbana. A compreensão desta relação pode ser fonte de referência para se repensar a mobilidade urbana em territórios turistificados, seu planejamento turístico e suas consequências.

O objetivo geral da pesquisa foi desvelar se para o morador de Cabo Frio o turismo é um fator agravante nas dificuldades da mobilidade urbana, suscitando os seguintes objetivos específicos:

- (i) apresentar a relação entre o turismo e a mobilidade urbana;
- (ii) explicar sobre o desenvolvimento do turismo e a expansão territorial em Cabo Frio como agravante na questão da mobilidade urbana;
- (iii) verificar se dificuldades de mobilidade urbana na área central do município são inferidas como um problema provocado pelo turismo para os cabo-frienses;
- (iv) entender o posicionamento do residente sobre a presença do turismo no município.

O artigo está dividido em três subseções: a primeira aborda sobre a mobilidade urbana e o turismo; a segunda brevemente contextualiza Cabo Frio e seu território turistificado e a terceira analisa a mobilidade urbana no destino sob a percepção do morador e o seu relacionamento com o turismo. O artigo é finalizado com as considerações finais.

2. Mobilidade urbana e os destinos turísticos

Os transportes no turismo são “os meios para atingir os destinos e também os meios para os movimentos no próprio destino” (Burkart & Medlik, 1981, p.47). Esses transportes foram definidos por Hall (1999) em quatro níveis: acesso ao destino, mobilidade e acessibilidade no destino, mobilidade e acessibilidade dentro de uma atração turística e viagem ao longo de uma rota em que esta representa uma experiência turística. O enfoque desta investigação não abrange todos os transportes, mas centra-se na mobilidade e acessibilidade no destino.

Cresswell e Merriman (2016) apontam que o movimento ou deslocação é o processo que leva corpos de A para B, todavia, para eles o conceito de mobilidade é mais amplo. Entendem mobilidade como algo social que envolve estruturas, meios, culturas e significados. Corroborando com esta visão, Sheller (2014) explica que o paradigma das mobilidades alcança além dos significados técnicos e operacionais dos meios de transportes, rodovias, veículos, sistemas de propulsão, entre outros.

A mobilidade urbana para o Instituto Polis e o Ministério das Cidades (2005) é entendida como “um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocações de pessoas e bens no espaço urbano” (p. 5). Acrescentam que as deslocações ocorrem por meio de veículos e infraestrutura (via, calçadas, entre outros) que permitem o ir e vir cotidiano. Para Cresswell e Merriman (2006) e Sheller (2014) a mobilidade urbana é mais do que o transporte urbano, inclui um conjunto de serviços e meios de deslocação de pessoas e bens. Com estas considerações, estudar a mobilidade urbana não é apenas analisar o transporte urbano, por isso, os aspectos relacionados ao turismo incluem-se no tema.

As deslocações de pessoas são permeadas por dois conceitos básicos: a mobilidade e a acessibilidade urbana. O primeiro refere-se à capacidade das pessoas de deslocarem-se nas cidades visando à execução de suas atividades e o segundo mira nas condições em que as deslocações são efetuadas, por isso, interdependes (Cocco, 2011). As deslocações requerem investimentos em infraestrutura de transportes públicos, estruturas de transportes e espaços de circulação para o desenvolvimento das atividades humanas.

Em destinos turísticos, a mobilidade urbana tem como componentes as atividades turísticas e a presença de turistas nos seus sistemas de transportes. Page (2009) denomina polos geradores de viagem (PGV) de natureza turísticas os elemen-

tos turísticos que garantem a existência de atividades turísticas no território produzindo fluxos de viagens, consequentemente, geração de impactos aonde se inserem.

Castro e Lohmann (2013) apontam que há um distanciamento no planeamento e nas políticas dos setores de turismo e de transportes. Como a mobilidade turística urbana depende da integração dos setores, há dificuldades em se obter dados. Portanto, é mister que os destinos devam incorporar os PGVs de natureza turística nos estudos de zoneamento turístico e que esses sejam inseridos em seus planos de mobilidade urbana. Allis (2010) completa afirmando que há necessidade em se realizar estudos das atividades turísticas em um território visando seu planeamento em sintonia com os outros planeamentos de uma urbe.

Cooper (2000) mostra que estudo de zoneamento turístico entendidos como aquele que “procura estipular finalidades específicas para o uso do solo, a fim de separar atividades que são incompatíveis ou de permitir que usos compatíveis coexistam” (p.16), podem auxiliar no desenvolvimento de planeamentos integrados. O levantamento de dados para o zoneamento turístico pode ser obtido com os PGV de natureza turística mensurados em inventário da oferta turística e em pesquisa de mercado turístico real e potencial, permitindo levantar a quantidade de viagens produzidas e atraídas em uma determinada zona de tráfego em períodos que afetam a infraestrutura urbana. (Castro & Lohmann, 2013). Existe também, a opção em realizar estudos de capacidade de carga¹ como referencial para o desenvolvimento do plano de mobilidade urbana em destinos turísticos.

Quando a infraestrutura de apoio não consegue acompanhar o desenvolvimento turístico pode ocorrer congestionamentos ou comportamentos inadequados de turistas. Esses congestionamentos denominam-se externalidades negativas, entendidas como efeitos que os transportes geram à sua

¹Capacidade que um determinado meio ou ambiente possui para suportar o afluxo de visitantes e turistas sem perder as características de sua originalidade ou ter ameaçada a sua integridade” (Pires, 2005).

volta e que não são contabilizados no custo individual de cada usuário. Oliveira e Kadota (2012) explicam que quanto maior o número de veículos em vias públicas menor a utilidade de cada motorista em razão do congestionamento. Assim, cada motorista gera uma externalidade negativa sobre todos os demais motoristas. Para solucionar as externalidades negativas provocadas pelos fluxos turísticos é comum os municípios usarem o controle de quantidade máximas de diversas naturezas.

Se a mobilidade urbana de um destino turístico não for satisfatória, a qualidade da experiência de viagem ficará prejudicada. O uso do transporte público urbano ou das vias de transportes em períodos em que a demanda local for alta, poderá afetar a qualidade de vida dos residentes. Assim, municípios que desenvolvem a atividade turística têm que se preocuparem com o planejamento da mobilidade urbana para evitar a internalização das externalidades que possam emergir como fonte de conflito de usos entre anfitriões e visitantes gerando impactos negativos. (Albate & Bel, 2009).

Autores como Chen e Yoon (2000) realizaram estudos sobre turismo, impactos e anfitriões e sugerem que um anfitrião é influenciado pelo impacto percebido do turismo em três categorias básicas de benefícios e de custos: econômico, ambiental e social.

Ao longo da história, de certa forma, o turismo teve impacto sobre tudo e todos os que estiveram em contato com ele. Num plano ideal, os impactos deveriam ser positivos quanto aos benefícios obtidos nas áreas de destino e por seus residentes. Esses impactos positivos significariam para o local resultados como melhorias nas condições econômicas, promoção sociocultural e proteção dos recursos ambientais. Mas, não é bem isso que ocorre. Por não terem muita participação nas tomadas de decisões no setor turístico, alguns destinos crescem alheios as opiniões de quem vive no local. Esta ausência de participação acaba afetando os moradores, despertando-lhes sentimento de invasão e de exclusão em relação ao seu espaço (Krippendorff,

2000).

Scheyvens (1999) estudou o empoderamento das populações locais com o turismo e descreve os impactos em quatro categorias como forma de identificar as comunidades fortalecidas ou não. Uma das categorias é a social, onde localiza a sensação de lotação e outra categoria é a pública, que contempla a participação nas decisões. Ambas podem estar relacionadas ao turismo de massa com fluxos sazonais e a mobilidade urbana.

Neste sentido, a mobilidade urbana pode ser um agravante na relação turista residente, mormente, quando há pouca ação de ordenamento turístico e de mobilidade urbana, além da ausência de participação dos moradores na condução destas ações.

3. Expansão econômica e territorial e o turismo em Cabo Frio/RJ

Até a década de 1960, Cabo Frio era um pequeno município praiano com sua economia baseada na captura e a salga de pescado, produção de telhas e tijolos e na indústria de cal. Embora já explorasse suas salinas, somente nesta década alcançou o auge do desenvolvimento do setor salineiro com grandes usinas de beneficiamento de sal, a transformação da vilegiatura em atividade turística e introdução da indústria naval. (Gonçalves, 2007). Foram construídos equipamentos e serviços para receber mais turistas e iniciou-se uma nova atividade econômica, a indústria da moda praia (Waichenberg, 2015).

Em 1974, com a construção da ponte Rio-Niterói há mais facilidades de acesso ao município, ampliando o número de turistas e alterando seu perfil. É o momento em que o turismo de massas motivado pelo turismo de sol e praia se solidifica. (Oliveira & Ribeiro, 2009).

Na década de 1990, inicia-se a fase áurea da indústria do petróleo e gás. Esta atividade econô-

mica trará ao município o turista de negócios. Para atender a este turismo amplia-se o aeroporto para receber voos regulares. Ademais, ocorre o aumento de condomínios residências para moradores e turistas de segunda residência e de equipamentos e serviços turísticos.

A presença da indústria de petróleo e gás e a migração de moradores de grandes cidades para as médias resultaram em múltiplas interferências na economia e nos aspectos socioambientais de Cabo Frio (Oliveira & Ribeiro, 2009). Um dos exemplos destas alterações foi o aumento populacional. Em 2014, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) divulgou que, desde 1970, houve um crescimento de 329% no número de habitantes em Cabo Frio com impacto direto sobre qualidade de vida das pessoas e sobre a ocupação territorial. (IBGE, 2016). Estes aumentos de população e de fluxo de turistas podem ter colaborado para a geração de problemas na mobilidade urbana no município.

Em 2006, foi desenvolvido o Plano Diretor de Cabo Frio com algumas referências à questão turística, no entanto, o plano turístico não chegou a ser realizado. (Cabo Frio, 2006). Com a ausência de uma política integrada e de um plano norteador, o turismo cresceu de maneira desordenada.

Em 2013, o governo de Cabo Frio iniciou estudos para a realização do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) com uma reunião pública, que continuaram esporadicamente nos anos subsequentes. Em uma das reuniões chegou-se a ser anunciada a contratação de uma consultoria para desenvolvê-lo. Apesar das reuniões e das propostas o PMU não foi realizado, mas há uma lei de transportes e conselhos municipais de mobilidade urbana e de turismo. (Cabo Frio, 2016).

Mesmo sem o PMNU, algumas ações que envolvem a mobilidade urbana e as atividades turísticas foram desenvolvidas como a criação de estacionamento rotativo para veículos automotores na região central e estacionamento para ônibus de excursão, vans e similares com cobrança de tarifas, o

fechamento do tráfego aos veículos em ruas principais e o desvio do fluxo para ruas secundárias, aumento do efetivo de ordenamento e fiscalização de trânsito.

O colapso da indústria do petróleo e gás atingiu Cabo Frio em 2015, diminuindo a arrecadação neste setor. Com isso, o turismo tornou-se a primeira opção econômica do destino. No início da crise, o turismo foi afetado pela crise brasileira que atingiu a todos. Essa crise afastou os turistas brasileiros das viagens internacionais, que passaram a optar por destinos nacionais. O município beneficiou-se com esta alteração, embora tenha precisado diminuir seus preços e alterar parcialmente sua demanda.

O Ministério do Turismo em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisa Econômicas realizou uma pesquisa sobre a expectativa de viagens para o verão de 2017, no Brasil e Cabo Frio ocupou o décimo lugar com cerca de 1,1 milhão de turistas. (Cabo Frio C&VB, 2017).

4. Metodologia

A pesquisa escolhida foi atitudinal por desejar conhecer a percepção dos moradores sobre a mobilidade urbana e o turismo. Aplicou-se uma pesquisa de campo com uma amostra definida aleatoriamente. Foram entrevistados cem moradores maiores de dezoito anos e residentes em diversos bairros de Cabo Frio. Para realizá-la criou-se um formulário contendo oito perguntas abertas e quatorze perguntas fechadas de múltiplas escolhas. Usou-se a escala *Likert* para medir as atitudes e conhecer o grau de conformidade do entrevistado com a afirmação proposta. As perguntas referiram-se ao local e tempo de residência e à mobilidade urbana na baixa e na alta temporada, incluindo aspectos da política municipal de mobilidade urbana e a percepção do papel do turismo neste contexto.

Os formulários foram aplicados no centro do município de Cabo Frio durante o período de 09 a 18 do mês de fevereiro de 2016. Após a realização da pesquisa, os dados foram tratados usando planilhas do software Excel. Também se realizou uma entrevista com o poder público sobre o plano de mobilidade urbana e os aspectos que se relacionam com o turismo. Esta entrevista seguiu um roteiro pré-estabelecido, sendo transcrita e depois estudada. Este resultado auxiliou na compreensão da atuação do poder público quanto a relação mobilidade urbana e turismo.

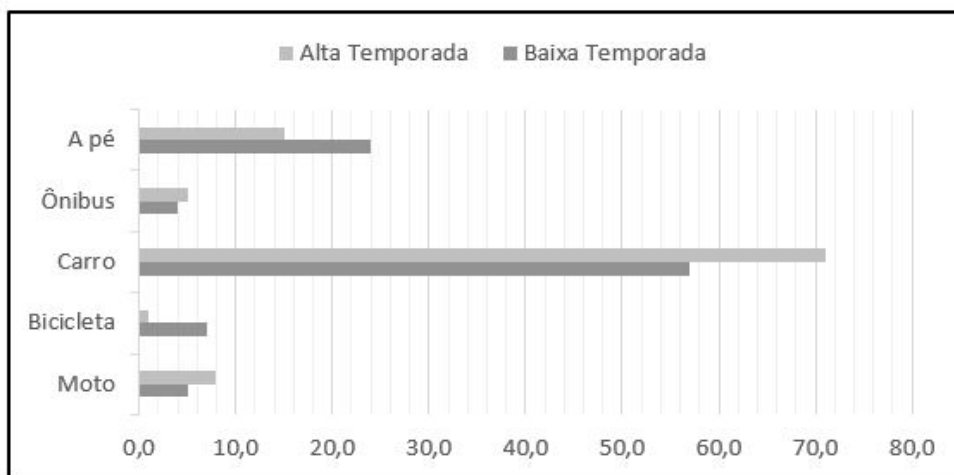
Completo-se o estudo observando os dados obtidos sob a luz da teoria de Doxey (1975) denominada Irridex que procura identificar e explicar os efeitos cumulativos do desenvolvimento do turismo sobre as relações sociais e a evolução da mudança nas atitudes dos moradores com relação aos turistas.

5. Resultados

A primeira preocupação da pesquisa foi com a moradia e tempo de residência dos entrevistados no município com o intuito de aferir se o bairro e o tempo teriam influências nas respostas. Dos respondentes, 42% sempre moraram em Cabo Frio, os que residem entre 11 a 15 anos corresponderam a 18%, entre 5 a 10 anos 22% e menos de 5 anos 18%. Somando os moradores com mais de 15 anos de residência obteve-se a porcentagem de 60%. Isto significa que mais da metade dos respondentes vivenciaram as principais mudanças do município.

A respeito do transporte mais utilizado pelos moradores na baixa e na alta temporada pode ser observado na figura 1.

Figura 1 | Deslocação de moradores



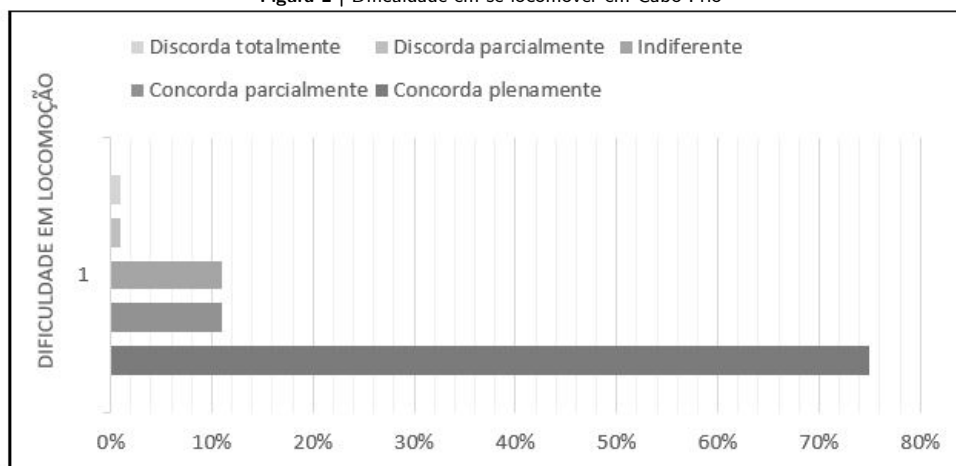
Fonte: Elaboração própria, 2016

Constatou-se que o carro foi o meio de transporte mais utilizado com 71% na baixa temporada e 57% na alta temporada. Percebe-se uma diminuição no número de moradores que andam a pé na alta temporada. Poucos são os residentes que usam ônibus e bicicletas tanto na baixa quanto na

alta temporada.

Quanto ao aumento das dificuldades dos residentes em se locomoverem nos últimos cinco anos, foi averiguado que a maioria dos entrevistados tem este sentimento, principalmente, durante sua deslocação na área central. (Figura 2)

Figura 2 | Dificuldade em se locomover em Cabo Frio

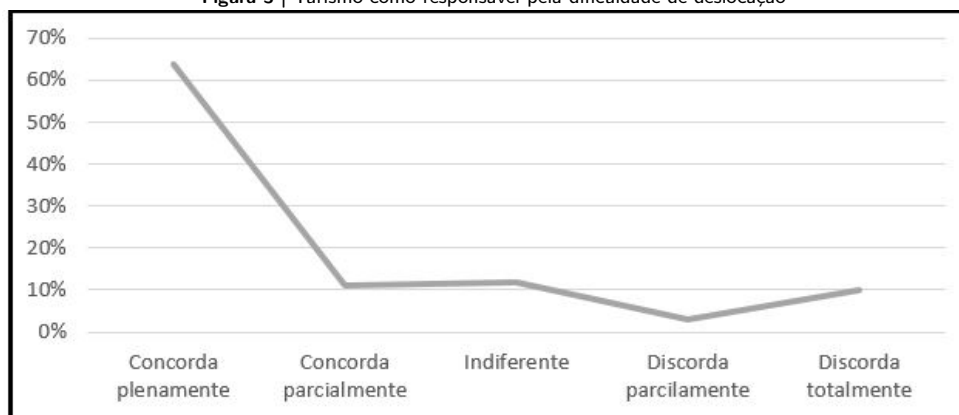


Fonte: Elaboração própria, 2016.

Ao questionar se o turismo seria responsável pelas dificuldades de locomoção na alta temporada, 64% concordaram plenamente, 11% concor-

dam parcialmente, 12% indiferente, 3% discordam parcialmente e 10% discordam totalmente. (Figura 3).

Figura 3 | Turismo como responsável pela dificuldade de deslocação



Fonte: Elaboração própria, 2016.

Ademais, 36% dos entrevistados atribuem a outros fatores as dificuldades de locomoção durante a alta temporada como: a falta de planejamento na engenharia de tráfego, ausência de estrutura para receber um grande número de pessoas e veículos e o comprometimento dos órgãos competentes para implementar políticas públicas pertinentes ao turismo. Além da carência de planejamento estratégico e ações voltadas para mobilidade urbana.

Questionados sobre a eficiência da ação de fiscalização no trânsito pelo poder público durante a alta temporada, 68% dos residentes atribuíram o conceito totalmente ineficiente, 7% parcialmente eficiente, 3% indiferente, 3% parcialmente eficiente e 7% totalmente eficiente. Percebe-se que mais de 2/3 dos entrevistados consideram ineficiente a fiscalização pública que poderia atenuar os problemas de mobilidade urbana.

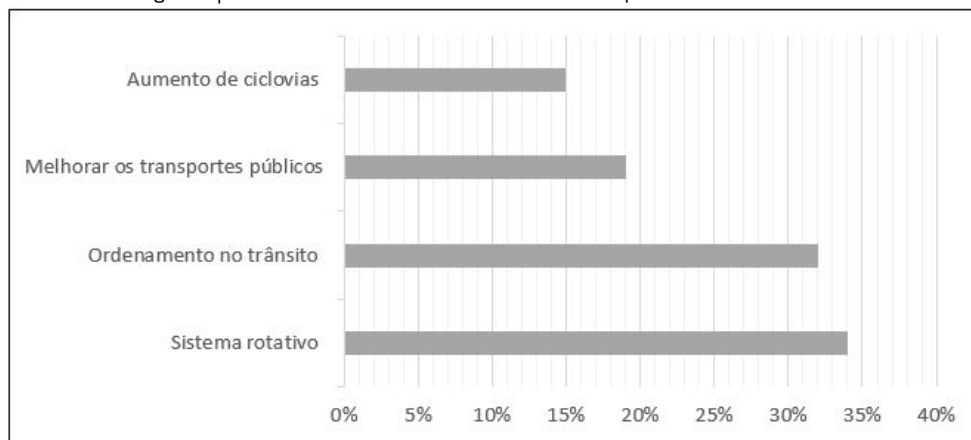
Como já explicado, o PMU em Cabo Frio não

foi desenvolvido, porém, algumas reuniões sobre o tema foram realizadas. Perguntou-se aos residentes se eles haviam participado dessas reuniões. Entre os entrevistados, 99% nunca ouviram falar de nenhum projeto ou foram convidados a partici-

par de reuniões sobre mobilidade urbana.

Questionou-se ao residente se ele teria conhecimento de ações do poder público para a mobilidade urbana. Em caso afirmativo, quais elementos as identificavam? (Figura 4).

Figura 4 | Elementos da Política de Mobilidade Urbana que os moradores conhecem



Fonte: Elaboração própria, 2016.

Observou-se nas respostas dos residentes algumas relações entre a forma em que se locomovem e os elementos da política pública. Como o principal meio de transporte dos residentes é o automóvel, para o cabo-friense um eficiente sistema rotativo de estacionamento e o ordenamento do trânsito são considerados itens necessários durante a alta temporada. O ônibus, principal veículo de transporte público do município, tem consumo limitado justificado por não atender as necessidades dos moradores.

O município já possui ciclovias, mas apenas 7% dos residentes as usam na alta temporada e 1% na baixa temporada. Há grupos de ciclistas organizados no município e a topografia é favorável ao uso deste modal, entretanto, é preciso ampliar a oferta e sensibilizar a população para a mudança de hábito.

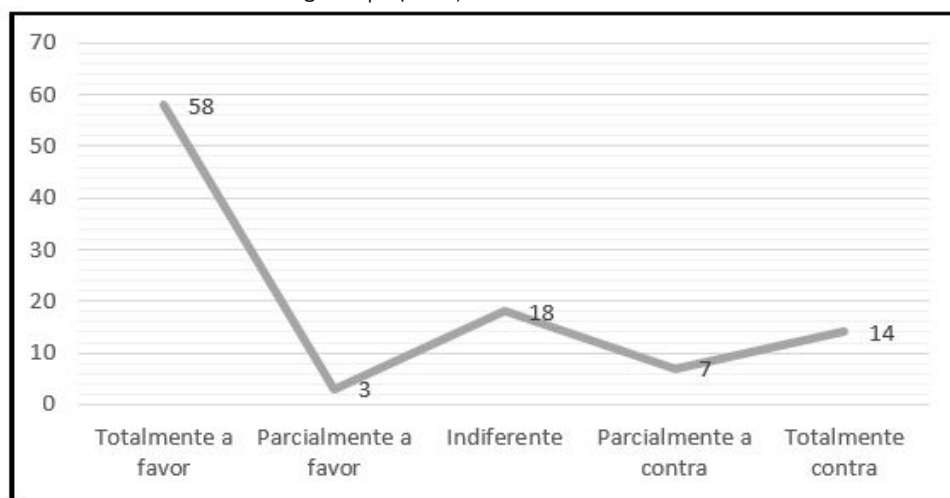
Solicitou-se aos residentes que apresentassem sugestões para aprimorar a mobilidade urbana em Cabo Frio durante a alta temporada. Estas suges-

tões foram reunidas em cinco grupos de ideias:

- (i) formas de ordenamento do trânsito que dariam maior fluidez como construção de acessos, sinalização e semáforos; diminuição do número de carros nas ruas.
- (ii) conforto, rapidez, boa frequência e preço justo nos transportes alternativos ou públicos e aumento de ciclovias ou ciclo faixas;
- (iii) estacionamentos rotativos incluindo parquímetros e ações relacionadas aos turistas, punição mais rígidas para os ônibus de turismo que não respeitam a lei, impostos mais elevados para os veranistas,
- (iv) limitação do número de turistas,
- (v) limitação de ambulantes nas praias.

Na sequência procurou-se conhecer a opinião dos moradores a respeito da atividade turística em Cabo Frio (Figura 5).

Figura 5 | A presença de turistas em Cabo Frio



Fonte: Elaboração própria, 2016.

Mais da metade dos respondentes aprovam a atividade turística (58%) uma vez que gera emprego e renda para os munícipes. Neste grupo de respondentes há algumas objeções e ressalvas para o tipo de turismo desordenado que Cabo Frio tem recebido e incentivado. Julgam que gera uma falsa renda para os comerciantes e para a população, pois os transtornos são muito maiores que as vantagens. Foram enfáticos ao pedir mudanças e turistas de 'melhor qualidade' que tragam renda para o município e menos sujeira, depredação ao patrimônio público e o direito do morador de ir e vir. Os que são parcialmente e totalmente contra representam 28% dos pesquisados e têm esse posicionamento por entenderem que o ônus que o turismo demanda é muito maior do que o bônus que oferece ao município. Aqueles que são indiferentes as presenças de turistas representam 18% dos respondentes.

O índice Irridex (Doxey, 1975) procura identificar e explicar os efeitos cumulativos do desenvolvimento do turismo sobre as relações sociais e a evolução da mudança nas atitudes dos moradores com relação aos turistas, por meio da medição dos impactos em quatro graus de irritação:

(i) na fase da Euforia, os visitantes e investi-

dores são bem-vindos pelos residentes locais.

(ii) na fase da Apatia, os visitantes e residentes mantêm uma relação formal. Esse estágio é direcionado para o marketing e negociações.

(iii) na fase da Irritação, ocorre quando o local atingiu o ponto de saturação. Os residentes passam a questionar a presença dos turistas e a necessidade de infraestrutura local.

(iv) na fase do Antagonismo, as manifestações dos residentes são físicas e verbais, assim, afasta os visitantes da localidade. As autoridades planejam promoções para superar a imagem negativa da localidade que foi causada pelo antagonismo.

O turismo em maior escala passou a ocorrer em Cabo Frio a partir da década de 1970, pode-se aferir que esta fase corresponde a da Euforia no índice Irridex. Após 40 anos de atividade turística de massas a relação dos moradores com os visitantes continua na fase da Apatia. Percebeu-se que a aceitação da presença do turista por 58% dos residentes se dá especialmente por causa dos benefícios econômicos que o turismo oferece. Este discurso esteve presente durante a entrevista com

o poder público e aferido na pesquisa com os residentes.

Não há como afirmar que a fase da Irritação já está em curso, mas pode-se alertar que 28% dos pesquisados se posicionaram parcialmente ou totalmente contra a presença dos turistas.

6. Considerações finais

Este artigo discorreu sobre a percepção dos residentes quanto a responsabilidade do turismo no agravamento da mobilidade urbana em destinos turísticos.

O estudo teórico da relação entre o turismo e a mobilidade urbana apontou duas importantes categorias para a análise. A primeira é a amplitude do conceito de mobilidade urbana que engloba mais do que apenas as questões de deslocação e transportes. Neste sentido, reforça a possibilidade de gerar conflitos ou insatisfações por parte dos moradores e turistas conforme as ações são ou não estabelecidas na mobilidade urbana. Ademais, confirma a possibilidade de impactos do turismo por causa das deslocações urbanas de turistas. A segunda refere-se à necessidade de planeamento integrado entre os setores turismo e transportes pela mobilidade urbana turística centrar-se na convergência de ambos. Assim, torna-se fundamental antever o que possa ocorrer e desenvolver estudos e planeamentos.

Ao estudar Cabo Frio observou-se que as transformações econômicas acabaram por estimular o aumento populacional que gerou maior circulação de residentes, expansão urbana e a alteração no uso do território. Estes componentes somados ao aumento dos fluxos turísticos corroboram para o agravamento das dificuldades na mobilidade urbana.

Atualmente, por questões de fluidez no trânsito, menor consumo de combustíveis, melhoria

nas condições de saúde, entre outras, os transportes urbanos são desenhados, de preferência, integrando vários modais. Observou-se que, em Cabo Frio, o modal predominante é o rodoviário e o veículo mais utilizado é o automóvel particular. No uso do transporte rodoviário, o automóvel é o menos indicado por transportar poucas pessoas, ocupar muito espaço nas vias e conforme o tipo de combustível que utiliza pode contribuir para a emissão de gases prejudiciais à saúde humana.

Nos questionamentos realizados aos residentes, 80% deram respostas positivas sobre a dificuldade que encontram em se locomover pelo município e 64% atribuem ao turismo a responsabilidade por esta dificuldade. Confere-se que para os residentes há uma percepção o turismo afetar seus deslocamentos. Ao associar esta resposta a negativa em 99% da participação dos moradores nas discussões sobre a PMU, pode-se emprestar de Krippendorf a máxima do despertar o sentimento de invasão de exclusão ao seu espaço quando não se participa das decisões do município.

Ao serem questionados se são favoráveis a presença do turismo no município, mais de 50% afirmaram que sim, 21% contra e o resto indiferente. Pode-se notar, pelos comentários deixado pelos moradores durante a entrevista, que há um sentimento hostil não necessariamente ao turista, mas a um tipo específico de turista. O tipo específico é o turista de baixa renda que viaja de transporte coletivo ou carro particular com pouco respeito ao espaço dos moradores, denominados pelos cabofrienses como 'duristas'².

Este sentimento não decorre somente da experiência na mobilidade urbana, mas no aumento dos custos para se viver no município, nas dificuldades em realizar compras, frequentar a praia durante a alta temporada, do lixo gerado, do som alto, entre outros. Corrobora com este resultado a pesquisa de Jordão (2011), que aponta a insatisfação dos residentes de Cabo Frio com o modelo

²Trocadilho de duro (sem dinheiro) e turista

de desenvolvimento do turismo no município, por isso, o aceitam pela necessidade da atividade turística para sobreviver.

O resultado da pesquisa suscitou algumas possíveis orientações para melhorar a mobilidade urbana de Cabo Frio. A primeira seria cumprir com a exigência legal da criação do PMU de Cabo Frio. As orientações do Ministério das Cidades contemplam princípios contemporâneos para o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável. Isto inclui a alteração dos transportes para veículos menos poluentes e que conduzam mais pessoas; geração de possibilidades de convivências de várias formas de transportes minimizando os efeitos do rodoviarismo, entre outros.

Completa-se esta sugestão com o uso dos instrumentos de coleta e pesquisa turística que possam oferecer subsídios para alimentar a PMU no âmbito das influências turísticas, especialmente, na alta temporada. As questões da mobilidade urbana pensada de maneira ampla tendem a ser benéficas na diminuição das externalidades trazendo vantagens para o destino por meio dos turistas. Recursos extras em arrecadação e o uso de transportes em horários diferentes do principal fluxo dos moradores podem auxiliar a diminuir a sazonalidade.

Estas e outras ações podem reverter a visão negativa do turismo e melhorar a qualidade de vida dos moradores em relação às suas deslocações.

Referências

- Albate, D., & Bel, G. (2009) (*Tourism and urban transport: holding demand pressure under supply constraints*). *Universitat de Barcelona & ppre-IREA*.
- Allis, T. (2010). *Experiências de mobilidade turística no espaço público urbano*. In: Panosso, A; Gaeta, C. (Org.). *Turismo de experiência*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 255-274.
- Brasil. Ministério das Cidades (2012). *Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável – Caderno 6*. Acendido em 14 de janeiro de 2016, em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/128/titulo/cadernos-mcidades-6---politica-nacional-de-mobilidade-urbana-sustentavel>
- Burkart, A & Medlik, S. (1981). *Tourism, past, present and future*. United Kingdom: Elsevier Science & Technology
- Cabo Frio. (2013). *Plano Diretor*. Acendido em 21 de setembro de 2016 em <http://www.cabofrio.rj.gov.br/municipio/plano-diretor>.
- Cabo Frio CV&B. Cabo frio em alta. Acendido em 20 janeiro de 2017, em: <https://www.cabofrioconvention.com.br/single-post/2017/01/16/Cabo-Frio-em-alta>.
- Castro, R. & Lohmann, G. (2013) *Transporte e Desenvolvimento de Destinos Turísticos*. In: Lohmann, G.; Fraga, C., & Castro, R. *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. (1ª ed.) Editora Elsevier, Rio de Janeiro. pp.01-25.
- Cocco, R. (2011). *Verbetes*. In: Silveira, M.R. (Org.). *Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, pp.613-614.
- Cooper, C. et.al. (2000). *Tourism: Principles and Practice*. New York: Longman Publishing.
- Cresswell, T. & Merriman, P (2016). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. London: Routledge.
- Doxey, J. (1975). *Development off tourism destinations*. London: Torbay.
- Gonçalves, L. (2007). *O mar azul do Cabo Frio: análise geográfica das atividades ligadas ao mar*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE]. (2016). *Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiras em 01.07.2016*. Acendido em 20 de setembro de 2016, www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_dou.shtm
- Instituto Polis & Ministério das Cidades [MCdi]. (2005). *Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana*. Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano. Acendido em 20 de janeiro de 2017, em <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>
- Jordão, A. C. (2011). *A atividade turística na cidade de Cabo Frio a partir do olhar da população local*. Monografia de graduação. Curso de Turismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Brasil.

- Krippendorf, J. (2000). *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. São Paulo: Aleph.
- Oliveira, L. & Ribeiro, G. (2009). *As territorialidades da metrópole no século XXI: tensões entre o tradicional e o moderno na cidade de Cabo Frio/RJ*. *Geo Uerj*, 3, 108-127. Acendido em 19 de setembro de 2016, em <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewfile/1431/1209>
- Oliveira, G.E., & Kadota, D.K. (2012). *Economia do Turismo*. São Paulo: Aleph.
- Page, S. J. (2008). *Transporte e Turismo: Perspectivas globais*. Porto Alegre: Bookman.
- Pires, P. (2005). *Capacidade de carga como paradigma de gestão dos impactos da recreação e do turismo em áreas naturais*. *Turismo em análise*, 16 (1), 5-28.
- Scheyvens, R. (1999). *Ecotourism and the empowerment of local communities*. *Tourism Management*, 20, 245-249.
- Sheller, M. (2014). *The new motilities paradigm for a live sociology*. *Current Sociology Review*, 62, (6), 789-811.
- Waichenberg, A. (2005). *Biquíni – duas peças que mudaram a rua e o mundo*. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico – RJ e Sebrae-RJ.