

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE TURISMO

ANDRESSA CRISTINA DE CARVALHO TEIXEIRA

TRANSPORTE RODOVIÁRIO PARA O TURISMO: ANÁLISE DA OFERTA DOS
SERVIÇOS DE FRETAMENTO PARA PESSOAS EM PONTA GROSSA (PR)

PONTA GROSSA
2018

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE TURISMO

ANDRESSA CRISTINA DE CARVALHO TEIXEIRA

TRANSPORTE RODOVIÁRIO PARA O TURISMO: ANÁLISE DA OFERTA DOS
SERVIÇOS DE FRETAMENTO PARA PESSOAS EM PONTA GROSSA (PR)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
para obtenção do título de Bacharel em Turismo.
Na Universidade Estadual De Ponta Grossa
(UEPG).

Orientadora: Prof^a. Dr^a Graziela Scalise Horodyski

PONTA GROSSA
2018

ANDRESSA CRISTINA DE CARVALHO TEIXEIRA

TRANSPORTE RODOVIÁRIO PARA O TURISMO: ANÁLISE DA OFERTA DOS
SERVIÇOS DE FRETAMENTO PARA PESSOAS EM PONTA GROSSA (PR)

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado para obtenção do título de bacharel em Turismo na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Área de Ciências Sociais Aplicadas.

Ponta Grossa, 13 de novembro de 2018.

Profa. Dra. Graziela Scalise Horodyski
Doutora em Geografia
Universidade Estadual de Ponta Grossa

Prof. M.e. Paulo Roberto Baptista Stachowiak
Mestre em Turismo e Hotelaria
UNIVALI

Profª. Drª. Mirna de Lima Medeiros
Doutora em Administração de Organizações
FEA - RP/USP

AGRADECIMENTOS

A minha família por me apoiar e incentivar: aos meus irmãos Weslem Henrique Teixeira e Lucas de Carvalho Teixeira; as minhas cunhadas Jaqueline de Deus Teixeira e Joyce K. Olesczuk Teixeira; ao meu sobrinho Israel Henrique de Deus Teixeira e principalmente aos meus pais Maria Aparecida de Carvalho Teixeira e Luiz Henrique Teixeira que desde sempre comemoram minhas conquistas e contribuírem de diversas formas com o meu futuro profissional.

A Universidade Estadual de Ponta Grossa, ao Setor de Ciências Sociais Aplicadas, ao Departamento de Turismo.

A todos os professores que nesses 4 anos de curso agregaram conhecimento e me proporcionaram crescer como pessoa e profissional de Turismo. Especialmente a professora Graziela por me orientar e se entusiasmar com o tema deste trabalho de conclusão de curso

A todos que tive a oportunidade de conhecer na instituição, aos meus amigos/colegas de curso que também contribuíram de forma significativa durante esses 4 anos.

Aqueles que torcem por mim, independente de serem da UEPG ou não, o meu muito obrigado.

As empresas de transporte rodoviário sob regime de fretamento que responderam ao questionário, que embora os nomes reais não sejam identificados na pesquisa, foram primordiais para a construção e concretização deste trabalho.

Por último, porém mais importante, a Deus, pelas bênçãos que têm me concedido; por tudo o que fez, faz e fará por mim.

“Não fui eu que lhe ordenei? Seja forte e corajoso! Não se apavore, nem se desanime; porque o Senhor seu Deus é contigo, por onde quer que andares.”

(A Bíblia - Josué 1:9)

RESUMO

O presente trabalho busca de forma principal analisar a oferta dos serviços de transporte rodoviário sob regime de fretamento no município de Ponta Grossa (PR), de formas secundárias este trabalho busca identificar o perfil das empresas que ofertam os serviços de fretamento em Ponta Grossa e saber quais os destinos que possuem maiores demandas entre as pessoas que utilizam esses serviços. Compreende-se que este trabalho é relevante, pois os transportes rodoviários para o turismo carecem de estudos que evidenciem a sua importância e auxiliem no entendimento de sua funcionalidade em uma determinada região. Por isso, a pesquisa contou com um estudo bibliográfico que buscou contemplar a relevância dos transportes turísticos, principalmente do rodoviário, bem como, o fretamento para pessoas, abordando também assuntos que permeiam o mercado turístico, além de aspectos socioeconômicos e turísticos do município de Ponta Grossa. Este trabalho possui fontes de dados primários, em função do questionário aplicado às empresas que realizam o fretamento para pessoas em Ponta Grossa. Ao todo foram respondidos 16 questionários de 26 empresas identificadas em pesquisas realizadas no Google. Com as respostas das empresas de transporte rodoviário sob regime de fretamento no município de Ponta Grossa foi possível identificar a composição dos grupos, faixa etária, bem como, identificar que os destinos mais procurados são Aparecida do Norte (SP), São Paulo (SP), Curitiba (PR) e o litoral paranaense.

Palavras-chave: Transporte Rodoviário. Empresas. Fretamento para pessoas. Turismo. Ponta Grossa (PR).

ABSTRACT

This paper aims to analyze the supply of road transport services under charter in the city of Ponta Grossa (PR), in secondary forms. This work seeks to identify the profile of the companies that offer charter services in Ponta Grossa and know which destinations have the greatest demands among the people who use these services. It is understood that this work is relevant, since road transport for tourism needs studies that show its importance and help in the understanding of its functionality in a given region. Therefore, the research had a bibliographical study that sought to contemplate the relevance of the tourist transport, mainly of the road, as well as, the charter for people, also addressing subjects that permeate the tourist market, as well as socioeconomic and tourist aspects of the Ponta municipality Thick. This work has primary data sources, based on the questionnaire applied to companies that charter people in Ponta Grossa. In all, 16 questionnaires from 26 companies identified in surveys conducted on Google were answered. With the responses of the trucking companies in the city of Ponta Grossa, it was possible to identify the composition of the groups, age group, as well as to identify that the most sought after destinations are Aparecida do Norte (SP), São Paulo (SP), Curitiba (PR) and the coast of Paraná.

Keywords: Road Transport. Companies. Chartering for people. Tourism. Ponta Grossa (PR).

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - SISTEMA ORIGEM-LIGAÇÃO-DESTINO	16
FIGURA 2 - DIVISÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	25
FIGURA 3 - JUSCELINO KUBITSCHEK DIRIGINDO UM AUTOMÓVEL NA DÉCADA DE 1950	27
FIGURA 4 - CHEGADA DO PRIMEIRO MICRO-ÔNIBUS ANO DE 1958	28
FIGURA 5 - PRINCIPAIS DISTÂNCIAS DE PONTA GROSSA A OUTRAS CIDADES DO BRASIL	38
FIGURA 6 - PERCEPÇÃO DE RODOVIAS QUE PASSAM POR PONTA GROSSA OU PRÓXIMO DO MUNICÍPIO	40
FIGURA 7 - VISUALIZAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ NO TERRITÓRIO BRASILEIRO	44
FIGURA 8 - LOCALIZAÇÃO DE PONTA GROSSA NO ESTADO DO PARANÁ	45
FIGURA 9 - RELAÇÃO DE ESTADOS QUE RECEBEM AS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO DE PONTA GROSSA (PR)	53

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - TIPOS DE VEÍCULOS QUE COMPÕEM A FROTA DAS EMPRESAS ENTREVISTADAS	47
TABELA 2 - TIPOS DE VEÍCULOS QUE POSSUEM MAIOR DEMANDA ENTRE AS EMPRESAS ENTREVISTADAS	48
TABELA 3 - NÚMERO DE VEÍCULOS QUE AS EMPRESAS ENTREVISTADAS POSSUEM	48
TABELA 4 - MOTIVAÇÃO DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS SOB REGIME DE FRETAMENTO	50
TABELA 5 - COMPOSIÇÃO DOS GRUPOS ATENDIDOS PELAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO EM PONTA GROSSA .	51
TABELA 6 - FAIXA ETÁRIA DOS GRUPOS ATENDIDOS PELAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO EM PONTA GROSSA...	51
TABELA 7 - OS DESTINOS MAIS FREQUENTADOS PELOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO EM PONTA GROSSA	52

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - INFRAESTRUTURA NECESSÁRIA PARA CADA MODAL DE TRANSPORTE	19
QUADRO 2 - SERVIÇOS IMPORTANTES QUE ATENDEM A TODOS OS MODAIS DE TRANSPORTE	21
QUADRO 3 - ELEMENTOS QUE COMPÕEM O MERCADO TURÍSTICO	33
QUADRO 4 - SEGMENTOS DO MERCADO TURÍSTICO	34
QUADRO 5 - RODOVIAS QUE PASSAM PELO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA	39
QUADRO 6 - PRINCIPAIS REFERÊNCIAS UTILIZADAS NESTA PESQUISA	41

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 OBJETIVO GERAL, OBJETIVOS ESPECÍFICOS E ALCANCE DOS RESULTADOS ...	13
2 IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES EM TURISMO: TRANSPORTES TURÍSTICOS..	15
2.1 BREVE HISTÓRIA DOS TRANSPORTES TURÍSTICOS	17
3 INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	18
3.1 OS MODAIS DE TRANSPORTE	21
3.1.1 INTERMODALIDADE.....	22
3.1.2 TRANSPORTE AÉREO	23
3.1.3 TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	24
3.1.4 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	26
4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO	26
4.1 FRETAMENTO	30
5 MERCADO TURÍSTICO	32
5.1 OFERTA, DEMANDA E SEGMENTAÇÃO TURÍSTICA	35
5.2 FLUXO TURÍSTICO: TURISMO RECEPTIVO E TURISMO EMISSIVO.....	37
6 CENÁRIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PONTA GROSSA (PR)	38
7 METODOLOGIA	40
7.1 DETALHES SOBRE O QUESTIONÁRIO.....	43
8 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	44
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
REFERÊNCIAS	56
APÊNDICE	63
ANEXO	65

1 INTRODUÇÃO

Ao mesmo tempo em que o turismo influencia os meios de transporte, ele também é influenciado, pois ambos são elementos que caminham juntos. É perceptível que o turismo não pode acontecer sem os transportes, visto que, “[...] por definição, turismo subentende deslocamento - isto é, transporte [...]” (MOTA, 2001, p. 43) e para que o turismo exista “[...] é preciso que as pessoas se desloquem para fora do seu ambiente usual de convivência [...]” (PALHARES, 2002, p. 15)

Além do mais o profissional de turismo, o turismólogo, possui múltiplas formas de atuar em sua profissão, dentre elas estão os serviços de gastronomia, hotelaria e eventos. Cada um destes possuindo especificidade e importância para a área, destacando-se também aquele que pode ser considerado fundamental para a execução do turismo: o setor de transportes (PALHARES, 2005)

Os transportes turísticos precisam de estudos que expliquem como os transportes influenciam e beneficiam o desenvolvimento do turismo, pois apesar de sua importância para o turismo, trabalhos referentes aos transportes turísticos são escassos na produção científica, principalmente quando o assunto envolve o transporte rodoviário (PALHARES, 2005).

Sendo todos os modais de transporte importantes para a atividade turística o transporte rodoviário também merece seu espaço e estudos que possibilitem compreender o seu funcionamento, bem como, estudos que dispõem de melhorias para questões que se refiram ao modal rodoviário.

O Brasil possui rodovias em grande parte de sua extensão, segundo a Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2017) são 1.720.706 km de rodovia. A representatividade dos transportes rodoviários no Brasil consolidou-se após décadas de construções de rodovias federais em diversas localidades do País, que consequentemente converteu-se em benefícios para o setor de turismo que depende diretamente dos sistemas de transportes (HENZ; FONSECA, 2016).

Além do mais, de acordo com a Confederação Nacional de Transportes (2017, p. 2), o transporte rodoviário de cargas e passageiros “gerou 52,6% do valor adicionado pelo setor de transporte e serviços auxiliares ao transporte no Brasil, em 2015, sendo também líder em faturamento, pagamento de salários, pessoal ocupado e número de empresas”.

Pelos transportes turísticos serem essenciais e a escassez de estudos que transparecem a importância que o transporte rodoviário possui para o turismo é que esse estudo consiste em estudar o modal rodoviário aliado a um outro assunto ainda menos estudado que é o transporte rodoviário sob regime de fretamento.

A pesquisa buscou estudar o transporte rodoviário sob regime de fretamento no município de Ponta Grossa (PR), definindo como tema: “Transporte rodoviário para o turismo: análise da oferta dos serviços de fretamento para pessoas em Ponta Grossa (PR)”. A fim de dar resposta ao seguinte problema de pesquisa: “Qual é a realidade do setor de transporte rodoviário sob regime de fretamento para pessoas em Ponta Grossa (PR)?”.

A importância do tema baseia-se no fato de que Ponta Grossa possui um dos principais entroncamentos rodoferroviário do Sul do Brasil (PREFEITURA DE PONTA GROSSA, [20--]), por isso estudos que abordem transportes rodoviários (e até mesmo ferroviários) são importantes. Além de que empresas que operam os serviços de fretamento para pessoas estão presentes na realidade do município e também precisam de estudos que compreendam o funcionamento deste serviço em Ponta Grossa.

1.1 OBJETIVO GERAL, OBJETIVOS ESPECÍFICOS E ALCANCE DOS RESULTADOS

O objetivo geral desta pesquisa foi o de analisar a oferta dos serviços de transporte rodoviário sob regime de fretamento no município de Ponta Grossa (PR). Os objetivos específicos foram: 1) Identificar o perfil das empresas que ofertam os serviços de fretamento em Ponta Grossa; 2) Saber quais os destinos que possuem maiores demandas entre as pessoas do município de Ponta Grossa que utilizam os serviços de fretamento para viajar.

Para alcançar os objetivos a pesquisa foi estruturada com fontes primárias devido o questionário que foi aplicado às empresas e secundárias pelas informações obtidas em livros, artigos científicos e alguns sites governamentais. Os resultados da pesquisa foram aplicados em um contexto exploratório com o auxílio de técnicas quali-quantitativas.

Como a pesquisa teve a finalidade de estudar empresas que ofertam serviços de fretamento para pessoas, foi necessário listar empresas que possuíssem matriz em Ponta Grossa, a fim de entrar em contato para aplicar um questionário que possuía perguntas abertas e fechadas. O questionário apresentava também, perguntas sobre o trabalho realizado pelo empreendimento e características dos passageiros como, por exemplo, composição de grupo, motivação de viagem e destinos que são mais pedidos pelos consumidores.

Ao todo foram respondidos 16 questionários, ressaltando que a maioria dos contatos realizados com as empresas foram realizados por telefone, no entanto, em alguns casos não foi possível efetuar a comunicação dessa forma. Quando a empresa solicitava, o questionário foi enviado por e-mail.

E quando nenhuma das duas maneiras foram eficazes foi realizado o contato de forma presencial. Com a visita presencial foi possível constatar que um dos motivos pelos quais as empresas não atendiam ao telefone era que o estabelecimento havia fechado, sendo que algumas fecharam porque o proprietário se aposentou.

2 IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES EM TURISMO: TRANSPORTES TURÍSTICOS

Mesmo de forma involuntária as pessoas percebem a importância dos transportes para o turismo, se não fosse assim, ninguém avaliaria o melhor transporte para sair de viagem, quer a lazer, quer a trabalho (PALHARES, 2002). Como afirma Brito (2009, p. 15) “quando um passageiro inicia a organização de sua viagem, deve pensar em todas as alternativas de transporte possíveis no destino”. Lopes Júnior (2012, p. 183) também afirma que:

Para o turismo, os meios de transportes são essenciais. A prática do turismo está totalmente sustentada no setor de transportes, para assegurar o seu desenvolvimento. A discussão inicia-se já pelo próprio turista ao decidir viajar que pensa imediatamente em que meio de transporte utilizar. A questão é complexa, pois na perspectiva do desenvolvimento regional do turismo, a logística de transportes é fundamental na atividade turística, pois é responsável pela circulação, ou seja, o acesso do turista até o local turístico (receptor).

Em geral os transportes tornam os deslocamentos mais rápidos e fáceis; aspectos no âmbito econômico, social e político desenvolvem-se por intermédio dos meios de transportes (SANTOS et al., 2010). De acordo com Santos *et al.* (2010), sem a existência dos transportes os lugares ficariam inoperantes, visto que, facilitam o acesso entre cidades, estados e até mesmo países, colaborando não apenas com o serviço público de um local mas também com a experiência turística de um indivíduo.

Palhares (2005, p. 644) compreende os transportes turísticos como “o serviço que interliga a origem de uma viagem turística a determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primário e secundário) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro do destino” (PALHARES, 2005, p. 644). Sendo o transporte turístico um intermediário entre o local de origem e o destino, como ilustrado na figura 1.



FIGURA 1 - SISTEMA ORIGEM-LIGAÇÃO-DESTINO
Fonte: Palhares, 2005

Os transportes turísticos são ferramentas importantes e contribuem com o sucesso de uma viagem, com a escolha do melhor meio de transporte que se adeque as possibilidades do turista, conseqüentemente se define a melhor via de acesso, Silva e Borguetti (2011, p.4) definem vias de acesso como “os espaços onde se dará o deslocamento dos veículos”, que podem ser naturais como, por exemplo, o ar e o mar, ou artificiais como as estradas (PALHARES, 2005).

No entanto, a escolha de um meio de transporte depende de diversos fatores como as necessidades, preferências e condições do viajante, sendo possível utilizar-se de um ou mais meios de transporte, bem como, diferentes vias de acesso (SANTOS et al., 2010).

A relação do transporte e do turismo não se caracteriza apenas pela facilidade que traz no deslocamento de um lugar a outro, mas também, como afirma Gonçalves (2008, p.17) “em alguns casos a própria atividade de transporte é a experiência de turismo, como os cruzeiros, trens panorâmicos, passeios de carro, bondes, entre outros”.

Os transportes para o turismo ainda se dividem em dois eixos os especializados que são constituídos por equipamentos regulamentados com o objetivo turístico, como as excursões, traslados e passeios locais. E os não personalizados que abrangem todo tipo de transporte público ou privado, que não possui necessariamente o objetivo turístico, mas que de alguma forma contribui para o desempenho da atividade (GONÇALVES, 2008).

Portanto, o desenvolvimento de uma localidade pode ser percebido por meio do sistema de transportes que possui, quando este apresenta fraquezas conseqüentemente o turismo é prejudicado, pois quando o sistema de transporte é de qualidade, mais turistas podem chegar ao local e melhor será o deslocamento dentro do destino (BRITO, 2009).

2.1 BREVE HISTÓRIA DOS TRANSPORTES TURÍSTICOS

A Revolução Industrial gerou alterações nas relações socioeconômicas e propiciou aos trabalhadores a busca por distração no período de férias (SILVA, 2014). Segundo Brito (2009, p. 9) a Revolução Industrial “foi um marco importante no aparecimento do tempo livre e, conseqüentemente, do turismo”, além de que “a produção industrial foi acelerada pelo uso de máquinas e um dos reflexos foi o aparecimento de alguns meios de transporte neste período de evolução”.

As viagens, graças aos desenvolvimentos tecnológicos produzidos durante a Revolução Industrial e aplicados ao setor dos transportes, tornaram-se mais rápidas, aprazíveis e confortáveis, tendo-se transformado a travessia do Atlântico, a bordo de luxuosos paquetes, e as viagens em não menos luxuosos comboios a vapor, numa moda entre as classes mais abastadas. Longe iam os tempos de viagens longas e penosas, realizadas em barcos à vela e carruagens, da primeira vaga de turistas (MILHEIRO; MELO, 2005, p. 116).

Neste contexto surge a locomotiva e como resultado surge também a primeira ferrovia do mundo. Com a expansão do sistema ferroviário e o aumento do tempo livre, o inglês Thomas Cook inovou e consolidou-se na história como o precursor do turismo organizado. A primeira excursão estruturada por Cook foi para um congresso de antialcoolicos em um trem com mais de 500 pessoas partindo de Leicester com destino a Loughborough – as duas cidades ficam na Inglaterra –, surgindo a primeira viagem *charter*. Além do trem Thomas Cook usava navios para realizar as viagens (PALHARES, 2002; BRITO, 2009).

Com o advento das ferrovias e a aparição dos navios o deslocamento tornou-se mais rápido, seguro e confortável, gerando nas pessoas novas motivações para viajar. Os trens possibilitaram a classe média viagens a lazer e os navios trouxeram luxo e a sensação de poder aos viajantes (BARBOSA, 2005).

As ferrovias e navios de passageiros de fato proporcionaram um avanço significativo na história dos transportes, porém outro transporte proporcionou no início do século XX uma revolução na forma de deslocamento das pessoas, o avião (BARBOSA, 2005). Contudo foi entre os períodos de 1930 e 1940 que o transporte aéreo e a aviação comercial ganharam força com os voos transoceânicos e de longa distância (SILVA; SANTOS, 2009) gerando benefícios para a atividade turística. E após a Segunda Guerra Mundial, em 1950, surgiram os primeiros jatos comerciais (BRITO, 2009).

O transporte rodoviário obteve desenvolvimento industrial na Europa, no final do século XIX, porém ganhou destaque após a Segunda Guerra Mundial com a construção de auto-estradas nos Estados Unidos. O desenvolvimento de novas tecnologias proporcionou no final do século XX o crescimento do transporte aéreo e rodoviário, enquanto o ferroviário ganhou destaque apenas em países desenvolvidos. O transporte marítimo de passageiros enfraqueceu-se, ganhando notoriedade no turismo onde passou a ser utilizado, principalmente, como grande centro de lazer através dos navios de cruzeiro (BRITO, 2009).

Pelizzer (1978) afirma que a história dos transportes diz respeito a história da humanidade, pois o homem sempre se deparou com o problema do deslocamento de bens e pessoas o que fez com que os transportes se tornassem parte imprescindível do cotidiano. Afirmando também que o turismo é uma força econômica que surgiu a partir do aperfeiçoamento dos meios de transporte.

O avanço da tecnologia e comunicação contribuíram de maneira significativa para o avanço da atividade turística, sem eles os transportes não poderiam evoluir e a forma de viajar ainda seria primitiva e exaustiva, “a redução do tempo de deslocamento entre países e continentes, graças à tecnologia, impulsionou o fenômeno social que é o turismo” (SILVA, 2014, p. 26).

3 INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Se falando de transportes, é indispensável abordar a infraestrutura, que segundo Padula (2008) durante séculos a infraestrutura de transportes serviu basicamente para interligar regiões aos portos, contribuindo com a exportação de matérias-primas, minérios e alimentos.

Padula (2008) afirma que a infraestrutura de transportes é um elemento chave para o desenvolvimento de um país, principalmente o econômico, visto que os transportes possuem efeitos multiplicadores, pois segundo esse mesmo autor os transportes não criam produtos, mas sim a própria produtividade. Silva (2014) comenta que o desempenho satisfatório do turismo implica no desenvolvimento de outros setores da economia, complementando que o sistema de transporte apresenta um papel relevante no território turístico.

É comum observar gastos excessivos em investimentos de melhorias no sistema viário e de transportes quando um local visa promover a expansão e desenvolver o Turismo, pois sem transportes o Turismo não pode existir, tornando-se elemento fundamental para a atividade turística. (BENI, 2000).

Por isso, priorizar as melhorias no sistema viário e de transportes é importante não só para os turistas, mas também para a população residente que utiliza diariamente os transportes que existem em um local. Para tal, a infraestrutura de transportes necessita de cuidados, reparações e até mesmo novas possibilidades, que agreguem na qualidade dos trajetos, que apesar de não serem baratos são primordiais até mesmo para a segurança dos condutores e passageiros. Segundo Padula (2008, p. 22):

Em todo o mundo, inclusive no Brasil, a atividade de transportes é um serviço de utilidade pública, concedido pelo Estado. A atuação da empresa privada deve ser coordenada pelo setor público. O crescimento sustentado da economia depende da oferta e da qualidade da infraestrutura. No caso dos transportes, é necessário que o sistema apresente disponibilidade, confiabilidade, segurança e baixos custos para os usuários.

No quadro 1 destaca-se elementos de infraestrutura necessários para cada modal de transporte. O quadro 2 apresenta serviços que podem ser empregados a fim de contribuir positivamente com todos os modais. Tais elementos são os que necessitam de investimentos para beneficiar a atividade turística e beneficiar também a população local de um destino:

MODAIS	INFRAESTRUTURA
	VIAS - Acostamento - Calçadas - Caminhos - Ciclovias - Estradas - Mirantes - Passarelas - Pontes - Trilhas - Túneis - Viadutos

TRANSPORTE RODOVIÁRIO	TERMINAIS - Bicicletários - Estacionamentos - Estações - Pontos de ônibus - Rodovias
	SINALIZAÇÃO - Vertical: Placas de sinalização - Horizontal: Pinturas de sinalização no leito da via
TRANSPORTE FERROVIÁRIO	VIAS - Trilhos (par de carries)
	TERMINAIS - Estações
	SINALIZAÇÃO - Fixas: sistema baseado em sinais ao longo das vias para garantir a operação dos veículos - Móveis: enviados por meios eletrônicos diretamente à cabine dos trens.
TRANSPORTE AÉREO	VIAS - Aérea Terminais - Terminais de passageiros
	SINALIZAÇÃO - Manual e automática - Iluminação e pintura de solo - Instrumentos de navegação aérea
TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	VIAS - Rios - Lagos - Mares - Oceanos - Barragens - Diques - Eclusas
	TERMINAIS - Atracadouros - Terminais marítimos - Marinas Sinalização - Vertical: Sinalização de margem Horizontal: balizamento

QUADRO 1 - INFRAESTRUTURA NECESSÁRIA PARA CADA MODAL DE TRANSPORTE
 FONTE: Adaptado de Fortes, 2014

SERVIÇOS
Áreas para descanso e recepção de passageiros
Banheiros
Lojas e conveniências
Postos de combustíveis
Postos de informações turísticas
Postos de socorro
Socorro mecânico e atendimento médico
Telefone
Venda de passagens

QUADRO 2 - SERVIÇOS IMPORTANTES QUE ATENDEM A TODOS OS MODAIS DE TRANSPORTE

FONTE: Adaptado de Fortes, 2014

Apesar de formarem uma estrutura estável o sistema de transportes e o turismo encontram-se em constante transformação (SILVA, 2014). Kaul (1985 apud SILVA, 2014) afirma que o desenvolvimento do turismo está ligado ao avanço tecnológico dos transportes e para isso os serviços e a infraestrutura dos mesmos devem atentar ao transporte individual, particular, público e transporte público de massa. Para o turismo a infraestrutura dos transportes é fundamental para a operacionalização dos destinos turísticos, atuando também na expansão ou limitação dos fluxos de viagem.

3.1 OS MODAIS DE TRANSPORTE

Nos subitens deste subcapítulo serão destacados aspectos importantes sobre as quatro modalidades de transporte e a importância da intermodalidade que embora não sejam o foco da pesquisa, apresentam-se como elementos importantes para compreender o sistema de transportes turísticos.

Os tipos de transporte, também conhecidos como modais podem ser divididos em aéreo, rodoviário, ferroviário e hidroviário (PALHARES, 2005). Cada um possuindo suas particularidades, que podem torná-los vantajosos ou não em função de algumas realidades como características geográficas e a infraestrutura de cada local (SILVA, 2013). Contudo, o sistema de transportes depende dos serviços e equipamentos para o desempenho satisfatório dos modais (SILVA, 2013).

Os modais ferroviário e rodoviário caracterizam-se como transportes terrestres, embora seja contestável pois alguns veículos do transporte ferroviário são suspensos como por exemplo os teleféricos; o modal aéreo opera somente em vias naturais, o ar. (BRITO, 2009). E o transporte hidroviário geralmente transita em espaços naturais, porém existem vias navegáveis artificiais como, por exemplo, os canais artificiais que são produzidos pelo homem e utilizados para diversos fins como a navegação, o transporte, a irrigação e a drenagem (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, 2017).

3.1.1 INTERMODALIDADE

Os modais surgiram de forma individual, mas quando estão conectados facilitam o deslocamento, tornando-o mais agradável, pois a integração dos meios de transporte promovida pela intermodalidade “economiza e otimiza o tempo de viagem” (BRITO, 2009, p. 15). A intermodalidade também proporciona ao turista escolher a opção de transporte que for mais barato e/ou vantajoso, deste modo, os variados tipos de transporte não devem atuar como concorrentes, mas como complemento um dos outros (PADULA, 2008).

Palhares (2002) afirma que a intermodalidade é a maneira de integrar os diversos meios de transporte, possibilitando a eficiência no deslocamento de pessoas e cargas, por isso, “os terminais de transportes devem procurar estar interconectados com os vários modos existentes a fim de melhor prover os turistas com opções de acessibilidade de/para o seu destino final” (PALHARES, 2002, p. 45). O autor ressalta que:

Tradicionalmente, sempre houve uma integração muito grande entre os transportes marítimos e ferroviários. Enquanto os navios eram responsáveis pelas grandes viagens internacionais e ao redor do mundo, os trens faziam a interligação dos portos com o interior. Com o surgimento do transporte aéreo, os aeroportos foram construídos afastados dos grandes centros e geralmente sem a interligação com o sistema ferroviário. Assim, as rodovias foram a forma encontrada para interligá-los aos pontos principais das cidades (PALHARES, 2002, p. 45).

O autor De La Torre (2002, p. 11) afirma que “quando as cidades são bem interligadas, as atividades da população se desenvolverão normalmente; um sistema de transporte inadequado ou uma interrupção no seu funcionamento afetará a vida da própria metrópole”. Peixoto (1977 apud Gois et. al., p. 81) afirma que:

Cabe ao sistema de transporte de um país ou região a complexa tarefa de interligar harmonicamente seus diferentes centros de produção, de maneira que a circulação entre eles se processe de acordo com as necessidades de sua sobrevivência, de sua segurança e de seu desenvolvimento.

Silva (2013) explica que essa integração pode acontecer combinando dois modais como, por exemplo, rodoviário-ferroviário, ferroviário-hidroviário, aéreo-rodoviário, entre outras combinações, como também pode ocorrer utilizando mais de dois modais.

O ex-presidente da república Washington Luiz costumava dizer que “governar é abrir estradas”, no contexto em que vivia (primeira metade do século XX) esta afirmação era válida, visto que as rodovias e ferrovias apresentavam funções importantes no Brasil. No entanto, Costa e Athia (2011, p. 381) contestaram no livro “Transportes e formação regional: Contribuições à história dos transportes no Brasil” a afirmação de Washington Luiz dizendo que “atualmente, mais que ‘construir estradas’ governar é ‘conservar e interligar as diferentes opções de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo’”, ou seja, fazer uso da intermodalidade.

3.1.2 TRANSPORTE AÉREO

Ao longo da história da humanidade diversas pessoas desenvolveram métodos e técnicas para que o sonho de voar se tornasse realidade. Por mais de dois séculos muitas experiências foram realizadas mobilizando engenheiros, cientistas, inventores, visionários e aficionados (BARROS, 2006). Nessa história

surge o brasileiro Alberto Santos Dumont que nasceu em Minas Gerais e se mudou para Paris com 18 anos onde estudou física, química, eletricidade e mecânica (PILLAR, 1981).

Alberto Santos Dumont construiu dirigíveis, balões e em 1906 surge o avião. Relata-se que em 23 de outubro 1906 Santos Dumont fez o primeiro voo com o aeroplano 14-Bis, em Paris na França, trazendo para a história da aviação o primeiro aparelho “mais pesado que o ar” (TRIGO, 2000, p.82). Pelo seu invento Dumont ganhou alguns codinomes como pai da aviação e também é conhecido como um dos patronos da Força Aérea Brasileira com o título de Marechal-do-Ar Honorário (PILLAR, 1981).

Apesar de suas descobertas e contribuição para os avanços tecnológicos, Alberto Santos Dumont não patenteou os seus inventos por isso ele “[...] não possui um reconhecimento incontestável ou homogêneo, dividindo a glória de sua invenção com os irmãos Wright, dos Estados Unidos” (TRIGO, 2000, p. 81).

Com o término da Primeira Guerra Mundial, no ano de 1919, a aviação comercial se expandiu, alguns fatores contribuíram para sua expansão como a existência excessiva de material pós-guerra que não tinha mais utilidade, bem como, pilotos altamente preparados e que possuíam prazer pelos riscos de voar (DE LA TORRE, 2003). No entanto, o Brasil só pôde experimentar de forma estruturada do transporte aéreo em 1926 com uma viagem da Argentina ao Brasil no aerobote Dornier Wal Atlântico que pertencia ao consórcio Condor Syndikat.

Em geral, o transporte aéreo possui equipamentos como os aviões, helicópteros, balões e os foguetes (BRITO, 2009). Os voos *charter* (ou voos fretados) e os voos panorâmicos são dois dos elementos que compõem com mais frequência o turismo. Os voos *charter* são aqueles que agências ou operadoras de turismo compram todos os assentos do avião para repassar aos clientes e os voos panorâmicos são *citytours* realizados com pequenas aeronaves, como por exemplo, os helicópteros (GONÇALVES, 2008).

3.1.3 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O transporte ferroviário pode ser classificado em transporte de carga, pessoas ou em alguns casos transporte misto. Na Europa essa modalidade é muito utilizada

não só na atividade turística, mas também para deslocar pessoas seja dentro de uma localidade ou interligando outras (FRAGA, 2012). Brito (2009, p. 12) afirma que:

O transporte ferroviário pode ser considerado "limpo", uma vez que não polui o ambiente. Alguns países desenvolveram esse tipo de transporte como alternativa ao transporte aéreo. Em países desenvolvidos, os trens chegam a realizar viagens numa velocidade superior a 300km/h. O congestionamento dos grandes aeroportos em todo o mundo faz com que vários passageiros alterem seu meio de transporte em busca de mais conforto.

No Brasil, com a privatização das ferrovias em 1990 os responsáveis pela malha nacional demonstraram maior interesse pelo transporte de carga, diminuindo de forma expressiva o transporte de passageiros. Nos dias de hoje são utilizados a fim de favorecer a atividade turística em cidades históricas (FRAGA, 2012). A seguir a figura 2 descreve o uso do transporte ferroviário.

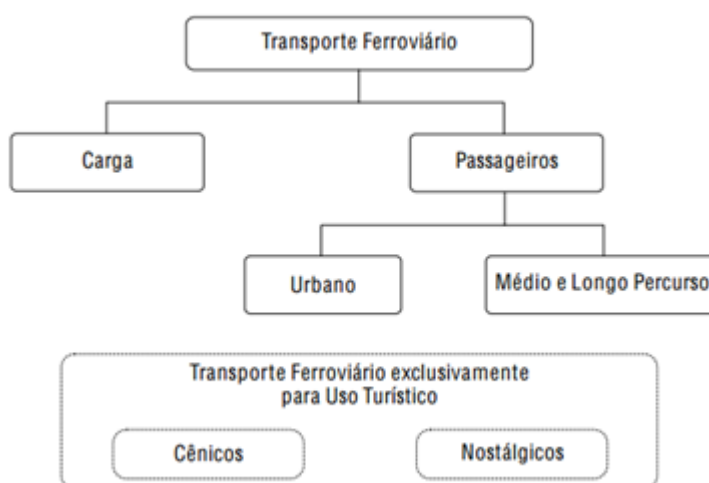


FIGURA 2 - DIVISÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
FONTE: Palhares, 2002

Existem dois tipos de transportes ferroviários utilizados frequentemente no turismo: os trens e os bondes (GONÇALVES, 2008). No entanto os transportes ferroviários no geral permitem aos viajantes a apreciação dos atrativos e beleza natural das cidades que atravessam (DE LA TORRE, 2003).

3.1.4 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

O uso do sistema hidroviário constitui uma etapa marcante na história da colonização brasileira, os portugueses utilizavam os rios com objetivo principal de percorrer todo País para captar recursos da colônia a fim de serem comercializados em Portugal, a metrópole (GOIS et. al., p. 82).

No entanto, o transporte hidroviário não ocorre apenas nos rios (DE LA TORRE, 2003). O transporte hidroviário é dividido em fluvial, lacustre e marítimo, destacando-se como o conjunto de atividades exercidas para o controle dos movimentos de uma embarcação, sendo o transporte fluvial aquele que ocorre nos rios, o lacustre ocorre nos lagos, o marítimo nos mares e oceanos (DE LA TORRE, 2003).

De La Torre (2003) subclassifica o transporte marítimo em serviço regular, cruzeiros, balsas e embarcações esportivas ou para lazer, da mesma forma o transporte fluvial e lacustre são subdivididos em serviço regular, serviços turísticos e lanchas esportivas ou para lazer.

Brito (2009) apresenta alguns exemplos de embarcações hidroviárias, alegando que o transporte marítimas possui os navios, ferries, escunas veleiros e jangadas; barcos e canoas compõem as embarcações fluviais que também podem ser utilizadas como embarcações lacustres.

4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Antes do transporte rodoviário entrar em ascensão, os trens e navios eram as principais opções de deslocamento de cargas e de pessoas. O transporte rodoviário ganhou força em 1950 nos Estados Unidos e expandiu para todo o mundo, contribuindo para o desenvolvimento interno dos países (BRITO, 2009).

No Brasil o uso do transporte rodoviário também se intensificou na década de 1950, o até então presidente Juscelino Kubitschek em seu mandato abriu as portas para as empresas automobilísticas no Brasil (FRAGA, 2012). Nesse período, assim como nos Estados Unidos, o Brasil passou a experimentar o crescimento advindo da indústria automobilística.

Também foi na década de 1950 que importantes rodovias foram construídas no Brasil como a Presidente Dutra, além de “surgirem as primeiras agências de viagens brasileiras, que trabalhavam basicamente com o transporte marítimo e com excursões rodoviárias de grupos” (BRITO, 2009, p. 10). A figura 3 apresenta uma foto de Juscelino Kubistchek dirigindo um automóvel na década de 50 e a figura 4 apresenta o primeiro micro-ônibus do Brasil.



FIGURA 3 - JUSCELINO KUBITSCHK DIRIGINDO UM AUTOMÓVEL NA DÉCADA DE 1950
FONTE: Acervo Estadão, [20--]



FIGURA 4 - CHEGADA DO PRIMEIRO MICRO-ÔNIBUS ANO DE 1958
FONTE: Acervo Estadão, 2015

Entre 1940 e 1970 a rede rodoviária passou de 185 mil quilômetros para aproximadamente 1,5 milhão de quilômetros, isso inclui vias pavimentadas e não pavimentadas, nesse mesmo período a malha ferroviária passou de 38 mil para 30 mil quilômetros (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2011).

Isso porque os investimentos na construção de rodovias passaram a ser prioridade no Brasil, a malha ferroviária brasileira foi privatizada e passou a transportar principalmente cargas, o uso do transporte ferroviário para pessoas foi praticamente extinto no Brasil (FRAGA, 2012). Sobre os investimentos nas rodovias, o desenvolvimento do transporte rodoviário brasileiro a partir da década de 1950 e o declínio do transporte ferroviário a autora Fraga afirma também que:

Este fato deu início a um processo que incluiu ações como a degradação das ferrovias, investimentos maciços na construção de rodovias e, posteriormente, a partir da década de 1990, o sucateamento da malha ferroviária com desativação de trechos considerados pouco lucrativos. Vale considerar ainda os fatores custo e tecnologia haja vista que as obras para construção de rodovias são bem mais baratas do que as construções necessárias para implantação de outros modos como o ferroviário, por exemplo (FRAGA, 2012, p. 72).

Devido aos esforços para a construção da malha rodoviária em 1950, atualmente, o Brasil possui rodovias presentes em todos os estados do Brasil que interligam diversas cidades e possibilitam o deslocamento de milhões de passageiros todos os anos (NETO; NOGUEIRA, 2017). O transporte rodoviário “é responsável por grande parte dos deslocamentos turísticos de pequenas e médias distâncias, com destaque especial para a movimentação dos turistas no interior do próprio destino e entre destinos de uma mesma região turística” (FRAGA, 2017, p. 8).

Os veículos mais utilizados no transporte rodoviário são os ônibus e os carros, “ambos utilizados em larga escala turística”. Outros exemplos são as motocicletas, bicicletas, bem como, os caminhões (BRITO, 2009, p. 11). Beni (2001) afirma que essa modalidade de transporte reduz consideravelmente o custo da viagem e no Brasil é muito difundida, afirmando também que o transporte rodoviário no Brasil – em especial o ônibus – é tão importante quanto o trem para os europeus.

O transporte rodoviário no Brasil possui representatividade tanto para transportar cargas quanto pessoas (FRAGA, 2012). “No transporte de cargas, é responsável por cerca de 61% dos deslocamentos e, no de passageiros, representa aproximadamente 96% da matriz” (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2014 p. 8).

Além do mais, pela quantidade de passageiros que utilizam os transportes rodoviários ser em larga escala é que o Brasil continua investindo no sistema rodoviário, porém é notório que a infraestrutura das rodovias ainda apresentar falhas (PEQUENO; BARROS; SILVA, 2016). Estima-se que “o Brasil possui 1.720.756 km de rodovias, dos quais apenas 211.468 km são pavimentados, o que representa 12,3% da extensão total” (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2017, p. 25).

E apesar destas falhas o transporte rodoviário continua sendo vantajoso quanto a flexibilidade e facilidade de acessar pontos de embarque e desembarque de cargas e passageiros, além da flexibilidade de horários e pelo seu baixo custo (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2017).

4.1 FRETAMENTO

Segundo a Confederação Nacional de Transporte (2017) o serviço de fretamento possui alguns benefícios de caráter social e econômico envolvendo também aspectos emocionais e psicológicos, o serviço de fretamento possibilita aos seus usuários a combinação de atributos desejáveis dos serviços de transporte privado individual (automóvel) e do transporte de caráter público (urbano ou interurbano).

Esse tipo de serviço teve início no Brasil em meados do século XX com a instalação de indústrias automotivas na região do ABC Paulista. Com a escassez do transporte público na época, a contratação de um transporte exclusivo, flexível e adaptável para levar os funcionários até o local de trabalho e de volta às suas casas foi à solução encontrada pelas empresas (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2017).

Apesar de não existir apenas uma definição para o transporte rodoviário sob regime de fretamento ele é composto por algumas características particulares. A Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2017) afirma que:

[...] trata-se de um serviço que, embora atenda às necessidades de deslocamento de vários usuários, se destina a um grupo específico e predeterminado – que tem origem ou destino comum –, não sendo uma modalidade aberta ao público em geral, como ocorre com o transporte público coletivo. Dada essa característica, muitos autores situam o serviço de fretamento como uma categoria do segmento de “transportes semipúblicos” ou “transportes flexíveis”.

Essa afirmação é inteiramente válida para a categoria de transporte em circuito fechado, mas o circuito aberto permite que as operadoras de turismo aluguem os veículos e vendam os pacotes de viagem a quem desejar, desse modo, o grupo não será composto por pessoas do mesmo convívio, mas que compartilham de interesses em comum (FRAGA, 2012).

Contudo, o serviço de fretamento pode ser classificado de duas formas, a primeira delas é de acordo com o âmbito de deslocamento que pode ser municipal, intermunicipal, interestadual e internacional (CNT, 2017) cada qual possuindo um órgão específico para regulamentar à atividade (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CUSTOS, 2011).

Fraga (2012) explica que as transportadoras turísticas, ou seja, empresas que oferecem serviço de fretamento com a finalidade de compor a atividade turística são regulamentadas por uma extensa legislação específica para a atividade e a regulamentação brasileira por meio do decreto 87.348 de junho de 1982 permite que tais empresas realizem o transporte turístico nas seguintes modalidades: transporte turístico para excursão, transporte turístico para passeio local, transporte turístico para traslado e transporte turístico especial. Desse modo:

Uma empresa que busque atuar em mais de um âmbito ou dentro de diferentes localidades necessita, portanto, efetuar o registro nos diversos órgãos responsáveis, adequando-se às diferentes categorias de fretamento existentes e cumprindo as diversas (e por vezes díspares) exigências para autorização e prestação do serviço (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE, 2017, p. 28).

O órgão responsável pela regulamentação dos transportes rodoviários de caráter interestadual e internacional é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT (CNT, 2017). A ANTT também atua na:

[...] permissão e autorização das empresas de ônibus para a operação e comercialização dos seus serviços de transportes. A agência é responsável ainda pela fiscalização e adequação das rotinas e procedimentos das empresas, buscando a melhoria nos serviços e a redução dos custos aos usuários do transporte rodoviário de passageiros (FRAGA, 2012, p.74).

Outra forma de classificar o transporte rodoviário sob regime de fretamento é conforme a frequência da viagem que se refere aos tipos de fretamento que são o contínuo e o eventual. Segundo a CNT (2017, p. 19):

No fretamento contínuo, o itinerário é repetido por uma sequência de vezes, geralmente em viagens diárias, caracterizando uma regularidade ou continuidade na operação. É um serviço normalmente prestado a empresas, para usuários que têm um vínculo com ela, a exemplo de funcionários e estudantes. O contrato tem uma vigência maior do que no transporte eventual – no serviço contínuo, a duração é, comumente, de até um ano –, porém as viagens são mais curtas e de caráter pendular, com o objetivo de fazer o trajeto casa-trabalho-casa ou casa-escola-casa.

Ou seja, O fretamento contínuo é um serviço de transporte de passageiros prestado a pessoa jurídica, é aquele que envolve o transporte de pessoas para indústrias, shopping centers, executivos, universidades, zona rural, entre outros (BENI, 2001), ou seja, “quando oferecido regularmente para atender a demanda de transporte principalmente de funcionários de empresas” (SOLHA; BRAGA, 2015, p.

3). Algumas empresas optam por alugar veículos por trazer benefícios para a empresa, pois reduzem as faltas e contribuem com a pontualidade, proporcionando também maior conforto e por isso os funcionários são mais produtivos no trabalho (CNT, 2017).

O fretamento eventual ou turístico é aquele em que “[...] há um deslocamento específico e restrito, em geral, a uma viagem de ida e volta. Os clientes são empresas ou pessoas físicas que contratam serviços para excursões, viagens de lazer ou turismo, eventos religiosos ou educacionais, passeios culturais, congressos, visitas técnicas etc” (CNT, 2017, p. 1).

Gonçalves (2008) cita como alguns exemplos de veículos rodoviários utilizados no fretamento eventual os ônibus e veículos utilitários como vans e kombis, ressaltando que em alguns lugares os veículos fretados são verdadeiros produtos turísticos como os jeeps utilizados para fazer safari nas savanas africanas De acordo com Solha e Braga (2015, p. 3):

O universo do fretamento eventual é parte fundamental do sistema de turismo, apresentando diferentes dinâmicas na composição e na estrutura das viagens. Estes serviços podem garantir a mobilidade de grupos de turistas dentro dos destinos com traslados e passeios, e também atendendo à demanda de deslocamento de variados grupos de turistas, em percursos de origem-destino ou mesmo entre destinos. A oferta dos diferentes serviços de transporte turístico rodoviário caracteriza a modalidade de turismo rodoviário. Contudo, em função da capacidade e das características dos veículos pode-se oferecer diferentes experiências de viagem, que atendem a tipos bastante específicos de turistas e destinos (SOLHA; BRAGA, 2015, p. 3).

Diferente do fretamento contínuo, a modalidade de fretamento eventual possibilita aos passageiros maior dinâmica e flexibilidade na elaboração dos roteiros que estão sujeitos a modificações a qualquer momento (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2017).

5 MERCADO TURÍSTICO

O mercado em si “[...] consiste em um conjunto de pessoas que compartilham de uma necessidade ou desejo específico, dispostos e habilitados a realizar transações de troca que satisfaçam a sua necessidade” (MOTA, 2001, p.61). O Ministério do Turismo (2010, p. 13) esclarece dizendo que o “mercado é o lugar

onde pessoas trocam produtos e serviços com outras, considerando sempre a disponibilidade da oferta existente e a procura pelo bem ou serviço oferecido”.

Já o mercado turístico é definido pelo Ministério do Turismo (2010, p. 15) como “o encontro e a relação entre a oferta de produtos e serviços turísticos e a demanda, individual ou coletiva, interessada e motivada pelo consumo e uso destes produtos e serviços”. O mercado turístico é composto por 4 elementos básicos que são a demanda, a oferta, o espaço geográfico e os operadores de mercado (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, p. 15), a definição dos elementos estão no quadro 3:

Demanda	É formada por um conjunto de consumidores, ou potenciais consumidores, de bens e serviços turísticos.
Oferta	É composta pelo conjunto de produtos, serviços e organizações envolvidas ativamente na experiência turística.
Espaço Geográfico	É base física na qual tem lugar a conjunção ou o encontro entre a oferta e a demanda, e em que se situa a população residente (que se não é em si mesma um elemento turístico, é considerada um importante fator de coesão ou desagregação no planejamento turístico).
Operadores de Mercado	São empresas e instituições cuja principal função é facilitar a inter-relação entre a demanda e a oferta. São as operadoras de turismo e agências de viagens, empresas de transporte regular, órgãos públicos e privados que organizam ou promovem o turismo.

QUADRO 3 - ELEMENTOS QUE COMPÕEM O MERCADO TURÍSTICO
FONTE: Ministério do Turismo, 2010

O mercado turístico envolve diversos fatores, um destino turístico não pode ser avaliado apenas pela oferta e demanda deste, mas também deve se levar em consideração outros elementos como as potencialidades dos destinos concorrentes. Além da análise de fatores micro ambientais, políticos, sociais, econômicos e culturais, a fim de facilitar a compreensão de que este mercado é dinâmico e passível de mudanças a qualquer momento (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010).

A segmentação do mercado turístico consiste em dividir a parcela total do mercado em grupos homogêneos com o objetivo de permitir a adaptação dos operadores de mercado (CARDENAS TABARDES, 2000, tradução nossa). Segundo Lage (1992, p. 62) a segmentação é importante, pois “o produto turístico não pode atrair todos os consumidores ao mesmo tempo” e por isso estabelecer os segmentos é importante também para conhecer as características do mercado-alvo a fim de

delimitar estratégias de marketing mais eficazes para o alcance dos objetivos (LAGE, 1992).

Para que a divisão do mercado aconteça é necessário realizar o estudo de mercado, esse estudo identifica as características para definir as segmentações por meio de alguns critérios, como por exemplo, aspectos geográficos, demográficos, psicológicos e sociais, dentre outros elementos que compõem a oferta e a demanda turística (LAGE, 1992). Os critérios utilizados para definir a segmentação podem variar de autor para autor, mas o quadro 4 apresenta os principais critérios de segmentação segundo o autor Ignarra (1999 apud MOTA, 2001, p. 68):

Critérios de segmentação	Segmentos
Idade	Turismo infantil, juvenil, meia idade, terceira idade
Nível de renda	Turismo popular, de classe média, de luxo
Meio de transporte	Turismo aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial/lacustre
Duração de permanência	Turismo de curta, média e longa duração
Distância do mercado consumidor	Turismo local, regional, nacional, continental, intercontinental
Tipo de grupo	Turismo individual, de casais, de famílias, de grupos
Sentido do fluxo turístico	Turismo emissivo, receptivo
Condição geográfica da destinação turística	Turismo de praia, de montanha, de campo, de neve
Aspecto cultural	Turismo étnico, religioso, histórico
Grau de urbanização da destinação turística	Turismo de grandes metrópoles, de pequenas cidades, rural, de áreas naturais
Motivação da viagem	Turismo de negócios, de eventos, de lazer, de saúde, educacional, de aventuras, esportivo, de pesca

QUADRO 4 - SEGMENTOS DO MERCADO TURÍSTICO
 FONTE: Ignarra, 1999 apud Mota, 2001

O Ministério do Turismo (2006), por exemplo, segmenta o mercado turístico em Turismo Social, Ecoturismo, Turismo Cultural, Turismo de Estudos e Intercâmbio, Turismo de Esportes, Turismo de Pesca, Turismo Náutico, Turismo de Aventura, Turismo de Sol e Praia, Turismo de Negócios e Eventos, Turismo Rural e Turismo

de Saúde. Comparando com o quadro 4 o critério de segmentação utilizado pelo Ministério do Turismo é principalmente a motivação da viagem.

O autor Cardenas Tabardes (2000, tradução nossa) explica que por mais parecido que um segmento possa ser com outro, não se pode tratar, por exemplo, um turista de negócios da mesma forma que se trataria um turista cultural, os sistemas de comercialização devem se adequar às características apresentadas por cada segmento para alcançar de forma coerente às diversas demandas existentes e/ou desejadas.

5.1 OFERTA, DEMANDA E SEGMENTAÇÃO TURÍSTICA

A oferta turística é conhecida como a matéria-prima do turismo e seus elementos, juntos, formam o produto turístico (MOTA, 2001). O produto turístico é definido como “o conjunto de atrativos, equipamentos e serviços turísticos acrescidos de facilidades, localizados em um ou mais municípios, ofertado de forma organizada por um determinado preço” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, p. 24), sendo ele composto por seis elementos que são (IGNARRA, 1999 apud MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, p. 24):

- **Recursos:** naturais (clima, solo, paisagens, fauna, flora e outros) e culturais (patrimônio arquitetônico, cultura local, gastronomia, artesanato e outros);
- **Bens e Serviços:** produtos alimentícios, materiais esportivos, serviços receptivos, atrações etc.;
- **Infraestrutura e equipamentos:** estradas, meios de hospedagens, restaurantes etc.;
- **Gestão:** a forma como o produto é gerido e ofertado;
- **Imagem da marca:** como este produto é percebido pelos consumidores;
- **Preço:** o valor a ser pago deve ser condizente com os benefícios oferecidos.

Segundo Bahl (2004, p. 48) “o produto turístico pode ser um destino turístico específico, ou um agregado de destinos turísticos, apresentados sob a forma de roteiros ou pacotes turísticos”. O Ministério do Turismo (2010) completa explicando que o produto turístico não é apenas o destino em si mas todos os elementos necessários para proporcionar uma experiência satisfatória ao turista, porque “[...]”

assim como a oferta turística não pode ser apresentada de forma isolada ou dissociada dos seus componentes, o produto turístico também apresenta-se como um agregado de bens, serviços e atrativos” (BAHL, 2004, p. 48)

Enquanto a oferta turística diz respeito aos produtos e roteiros turísticos, a demanda turística está associada às segmentações do mercado (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006). Segundo Moraes (2000, p. 14) “as pessoas têm desejos infinitos, mas recursos limitados. Esses desejos, quando viabilizados pelo poder de compra, tornam-se demanda”. A demanda turística é conceituada pelo Ministério do Turismo (2010, p. 53) como:

O conjunto de turistas, que de forma individual ou coletiva, estão motivados a consumir uma série de produtos ou serviços turísticos com o objetivo de cobrir suas necessidades de descanso, recreação, entretenimento e cultura em seu período de férias.

Portanto a demanda no turismo é definida a partir do número de pessoas que viaja e pelo número de pessoas que desejam viajar. As pessoas que efetivamente viajam são conhecidas como demanda real e a demanda potencial é composta por pessoas que possuem o perfil para consumir o produto turístico ofertado mas que por algum motivo não viajam, mas que podem vir a viajar em um momento futuro (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010).

Ao abordar o assunto demanda turística o que não se pode deixar de lado é o comportamento dos consumidores pois existem alguns fatores como por exemplo a motivação, a percepção e a personalidade, que exercem influência no poder de decisão do consumidor (HIRATA; BRAGA, 2017). Estudar esses fatores são importantes, pois “alguns deles não podem ser influenciados pela ação do marketing turístico” (MOTA, 2001, p. 107). Para Mota (2001, p. 106) “a decisão de compra do consumidor turista é uma resposta para satisfazer às necessidades que se lhe apresentam. A compra refere-se à satisfação intangível para um retorno não econômico”.

Alguns fatores que podem aumentar ou reduzir o fluxo de turistas em um destino são a disponibilidade econômica e de tempo do turista, bem como, fatores demográficos e sociais. Esses elementos geram instabilidade na demanda turística pois alteram o volume de pessoas e a qualidade dos serviços (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010). A demanda turística apresenta outro fator importante de ser

abordado e que altera o fluxo turístico que é a sazonalidade, de acordo com Mota (2001, p. 98):

Independente da variável, a ocorrência da sazonalidade turística produz consequências em diversos níveis: gera desemprego, mortalidade em microempresas, queda no faturamento de empresas turísticas, alteração no sistema de gestão, compromete a qualidade no atendimento, modifica a política promocional do produto turístico, altera preços, exige maior flexibilidade administrativa etc.

Segundo Mota (2001, p. 98) “a sazonalidade, em seu sentido contextual, pode ser definida como um determinado período para a ocorrência de um fenômeno, ou seja, aquele que ocorre em alguns períodos e outros não”, ou seja, a sazonalidade assim como outras características que podem alterar o fluxo, torna a demanda turística instável, pois enquanto há períodos em que destinos estão cheios em outros períodos ocorre o inverso (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010).

5.2 FLUXO TURÍSTICO: TURISMO RECEPTIVO E TURISMO EMISSIVO

Existem dois eixos importantes e centrais na atividade turística, o turismo receptivo e o turismo emissor (PAZINI et. al., 2014), ambos formam as subdivisões do fluxo turístico. Meneguel (2015, p. 9) afirma que “o fluxo turístico se refere à movimentação de pessoas [...]”, por isso enquanto “o turismo emissor está relacionado ao fluxo de saída de turistas que residem em uma localidade” o turismo receptivo diz respeito “ao fluxo de entrada de turistas em uma localidade” (MENEQUEL, 2015, p. 9).

O núcleo receptor é basicamente conhecido como destino turístico que é estruturado pela oferta turística e pela comunidade local. O núcleo emissor é a “origem do turista”, ou seja, a cidade da qual o turista irá se deslocar até chegar o destino desejado (BRAGA, 2007, p. 6).

Sobre o fluxo turístico emissor e o fluxo turístico receptivo Beni (2000, p.434), afirma que o fluxo emissor “é o conjunto de turistas estrangeiros ou nacionais que parte de uma determinada área geográfica emissora para uma ou várias áreas receptoras”. O fluxo receptivo “é o conjunto de turistas estrangeiros ou nacionais que aflui a uma determinada área geográfica receptora para ali permanecer por um tempo limitado (BENI, 2000, p. 432)”.

O fluxo turístico no Brasil é marcado tanto pelo turismo internacional quando pelo nacional. No entanto o turismo nacional é mais ativo, mesmo o Brasil sendo um destino turístico conhecido internacionalmente. O turismo nacional ou doméstico, no Brasil representa aproximadamente 59 milhões de turistas e 190 milhões de viagens, simbolizando mais de dez vezes o número de turistas estrangeiros (THÉRY, 2015).

6 CENÁRIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PONTA GROSSA (PR)

Um aspecto importante e que favorece o município é a sua localização geográfica que além de facilitar o acesso para Curitiba e o Porto de Paranaguá, faz conexão com todas as regiões do Paraná possibilitando a entrada em outros Estados brasileiros e países que fazem fronteira com o Brasil (PREFEITURA DE PONTA GROSSA, 2006). Na figura 5 está representado as principais de Ponta Grossa a outras cidades brasileiras:



PRINCIPAIS DISTÂNCIAS	
BELO HORIZONTE.....	1105 KM
BRASÍLIA	1260 KM
CAMPINAS	513 KM
CAMPO GRANDE	885 KM
CASCADEL	405 KM
CURITIBA	114 KM
FLORIANÓPOLIS	421 KM
FOZ DO IGUAÇU	544 KM
LONDRINA	273 KM
MARINGÁ	314 KM
PARANAGUÁ	217 KM
PORTO ALEGRE	775 KM
RECIFE	3179 KM
RIO DE JANEIRO	949 KM
SÃO PAULO	523 KM

FIGURA 5 - PRINCIPAIS DISTÂNCIAS DE PONTA GROSSA A OUTRAS CIDADES DO BRASIL
FONTE: Prefeitura de Ponta Grossa, [20--]

A autora Petuba (2005 apud DITZEL, 2001) afirma que um dos elementos principais do desenvolvimento de Ponta Grossa está no seu entroncamento rodoferroviário que interliga as principais regiões econômicas e centros políticos, facilitando a passagem de diversas pessoas com diferentes finalidades, o que fez Ponta Grossa ser conhecida ao longo de sua história como cidade encruzilhada.

O entroncamento rodoferroviário de Ponta Grossa é considerado o mais importante do Sul do Brasil (PREFEITURA DE PONTA GROSSA, [20--]), sendo o modal rodoviário e ferroviário os que permeiam a história do município, compondo a base da logística pontagrossense contribuindo com o deslocamento de mercadorias e pessoas (NASCIMENTO, 2010).

Em relação às rodovias, a CCR RodoNorte administra no Estado do Paraná uma extensão rodoviária de 487 quilômetros. A Prefeitura Municipal de Ponta Grossa ([20--]) destaca as 5 principais rodovias que passam pelo município que são a BR 376 ; Rodovia 376/277; Rodovia BR 277; Rodovia PR 151; Rodovia Transbrasiliana. No quadro 5 é possível ler o sentido em que estão as rodovias mencionadas e na figura 6 é possível visualizar as rodovias que passam pelo município ou próximo a Ponta Grossa.

RODOVIAS QUE PASSAM POR PONTA GROSSA	
RODOVIA	SENTIDO
BR 376	Conhecida como rodovia do café é a ligação entre o Porto de Paranaguá e o Norte e Noroeste do Estado, além de ligar São Paulo e Mato Grosso.
BR 376/277	É a ligação de Ponta Grossa com o Porto de Paranaguá
BR 277	Possibilita o acesso às regiões Oeste e Sudoeste do Estado, bem como, ao Paraguai e a Argentina.
PR 151	Possibilita o acesso para São Paulo e o Planalto Central por meio da região Nordeste do Paraná.
Transbrasiliana	Essa rodovia também é conhecida como BR-153 e passa próximo a Ponta Grossa permitindo a ligação entre as regiões Norte-Centro-Sul do Brasil.

QUADRO 5 - RODOVIAS QUE PASSAM PELO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA
 FONTE: Prefeitura de Ponta Grossa, [20--]



FIGURA 6 - PERCEPÇÃO DE RODOVIAS QUE PASSAM POR PONTA GROSSA OU PRÓXIMO DO MUNICÍPIO

FONTE: Google Maps, 2018

Devido ao seu desenvolvimento e também do sistema de transportes presentes no município, atualmente, Ponta Grossa “continua atraindo e recebendo um expressivo número de pessoas”, ainda sendo lembrada como nos tempos antigos, ou seja, continua sendo conhecida como “Cidade Encruzilhada” (PREFEITURA DE PONTA GROSSA, 2006, p.356).

7 METODOLOGIA

A pesquisa possui como fontes de pesquisa dados primários e secundários, as informações secundárias estão relacionadas a pesquisa bibliográfica e a primária faz menção aos dados obtidos por meio do questionário aplicados às empresas de transporte rodoviário sob regime de fretamento em Ponta Grossa (PR), ou seja, são dados que “não se encontram registrados em nenhum outro documento” (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 103).

No estudo bibliográfico buscou-se englobar assuntos relacionados a transporte rodoviário, fazendo um desmembramento para conhecer como funciona esse modal no Brasil, bem como, a importância e utilização do fretamento para pessoas, compreendendo também o cenário de transporte rodoviário em Ponta Grossa.

Outras questões como a relevância dos transportes para o turismo, infraestrutura, intermodalidade e o avanço dos transportes para o turismo ao longo da história da humanidade foram considerados importantes para o enriquecimento das informações contidas no trabalho. No quadro 6 estará disponível as principais obras utilizadas na pesquisa juntamente com o autor, o ano e abordagem do material utilizado:

AUTOR/ANO	TEMA	ABORDAGEM
BARBOSA, Ycarim Melgaço (2005).	História das viagens e do turismo	História do turismo ao longo dos anos e o seu desenvolvimento.
BRITO, Telma M. (2009)	Multimodalidade Turística	Características dos meios de transportes e sua relação com o turismo (Introdução aos meios de transporte; análise dos modais; elementos físicos dos transportes; intermodalidade).
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES (2017)	Transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento	Importância do transporte rodoviário sob regime de fretamento no Brasil. Destaca as principais características do serviço de fretamento.
DE LA TORRE, Francisco (2003).	Agências de viagens e transporte turístico	Apresenta conteúdo sobre agências de viagens e os modais de transporte, além de descrever aspectos relacionados a empresas de viagens.
FRAGA, Carla Conceição Lana.; CASTRO, Rafael Texeira de. (CACIERJ, 2002)	Transporte	Características do modo de transporte rodoviário em interface com o turismo, tratando da importância dos automóveis, dos ônibus em serviços regular e de fretamento e dos veículos recreacionais, para o desenvolvimento de atividades turísticas.

GONÇALVES, Daniele Cabral (2008).	A Relação entre Transporte e Turismo: o caso do Rio de Janeiro	Influência do sistema de transportes públicos na acessibilidade e escolha dos atrativos na cidade do RJ.
PADULA, Raphael (2008)	Transportes: Fundamentos e propostas para o Brasil	Aborda fundamentos básicos de transporte como os modais, intermodalidade e infraestrutura. Apresentando também a realidade do sistema de transportes no Brasil além de deixar contribuições para melhorias a assuntos relacionados aos transportes.
PALHARES, Guilherme Lohmann (2005) – Capítulo de Livro	Transporte para Turistas: Conceitos, Estados da Arte e Tópicos Atuais	1) Descrever conceitos sobre transportes e turismo; 2) Efetuar uma Revisão Bibliográfica apresentando o estado da arte dos transportes turísticos; 3) Evidenciar, para cada um dos modos de transportes, seus temas mais relevantes na atualidade.
SANTOS, Paulo Pereira dos.; PAULA, Ale Alexandre.; MARQUES, Arthur Sommer.; ZARDO, Diego Marcelo (2010)	A História e a Importância do Transporte para o Turismo	Análise e levantamento da importância do transporte para a atividade turística
SILVA, Odair Vieira da.; BORGUETTI, Karina Caivano (2011)	Turismo e Transporte Rodoviário	Análise dos benefícios que o transporte rodoviário traz para seus usuários

QUADRO 6 - PRINCIPAIS REFERÊNCIAS UTILIZADAS NESTA PESQUISA
 FONTE: A autora, 2018

Outra característica da pesquisa é que ela segue fundamentos exploratórios. A pesquisa exploratória possui como aspecto um planejamento flexível possibilitando que o tema seja desenvolvido por diferentes vertentes e de forma geral envolve: levantamento bibliográfico; entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas referente ao problema pesquisado; análise de exemplos que estimulem a compreensão (PRODANOV; FREITAS, 2013).

Além do mais, os resultados obtidos com a pesquisa possui análise quali-quantitativa que é a junção de técnica qualitativa e da quantitativa, ou seja, esse método apresenta abordagem mista “no qual um conjunto de dados (quantitativos) apoiam os outros dados (qualitativos) ou vice-versa, ambos também obtidos simultaneamente” (SOUZA; KERBAUY, 2017, p. 38).

7.1 DETALHES SOBRE O QUESTIONÁRIO

O estudo consistiu em analisar por meio de um questionário (que se encontra no capítulo “apêndice” deste trabalho) empresas que possuíssem sede em Ponta Grossa e que realizassem o serviço de fretamento para pessoas, seja o contínuo ou o eventual/turístico, a fim de adquirir uma compreensão do cenário mercadológico desse setor de serviços.

No entanto, o foco principal da pesquisa foi o de averiguar realidades na atividade turística, isto é, para entender como tais empresas são utilizadas pelos procurados, quais os principais destinos, a composição dos grupos, a faixa etária, bem como, as motivações de viagem, entendendo também as características de quem utiliza de transportes fretados para viajar.

Para saber quais empresas entrar em contato, primeiro foi necessário listá-las por meio de buscas realizadas no Google, ao todo foram encontradas 26 empresas. Havendo perguntas abertas e fechadas, o questionário foi aplicado, inicialmente, por telefone para que assim os gastos com deslocamento fossem reduzidos, visto que, tais empresas não eram próximas uma das outras.

No entanto, algumas empresas solicitaram a opção de responder ao questionário por e-mail. Quando nem o contato por telefone e nem o e-mail eram eficazes, achou-se necessário realizar visitas presenciais às empresas, para que assim esgotasse todas as possibilidades de aplicação dos questionários.

Algumas perguntas contidas no questionário foram inspiradas e outras retiradas fielmente de uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes (a CNT), que também é sobre transporte rodoviário em regime de fretamento, porém a nível nacional. Que são as questões 7, 8, 9, 10 e 13 do questionário referente a este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC).

Apesar da existência de um questionário, buscou-se promover uma conversa informal, por isso o que os entrevistados falavam além das questões presentes no questionário e que foram consideradas relevantes para o trabalho também foram registradas, a fim de enriquecer a pesquisa.

8 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O município de Ponta Grossa localiza-se na região Sul do Brasil, no Estado do Paraná. Encontrando-se de forma mais específica no Segundo Planalto Paranaense na Mesorregião Centro-Oriental do Paraná (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, 2006). De acordo com o último censo do IBGE (2010) Ponta Grossa possuía 311.611 habitantes, sendo que, o número estimado para o ano de 2017 previa o aumento da população para 344.332 habitantes.

O município abrange uma superfície de 2.112,6 km², o equivalente a 1% do Estado. Ponta Grossa está a 114 km de Curitiba, a capital paranaense (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, 2006). Na figura 7 é possível observar a localização do Estado do Paraná no Brasil e na figura 8 é possível observar a localização de Ponta Grossa no Estado do Paraná:



FIGURA 7 - VISUALIZAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ NO TERRITÓRIO BRASILEIRO
FONTE: Secretaria do Planejamento e Coordenação Geral, [20--]



FIGURA 8 - LOCALIZAÇÃO DE PONTA GROSSA NO ESTADO DO PARANÁ
 FONTE: Plano Diretor Participativo Municipal de Ponta Grossa, 2006

O segundo planalto paranaense possui como característica predominante os campos naturais e também é conhecido como Planalto de Ponta Grossa, formando a região dos Campos Gerais. Por isso, Ponta Grossa possui destaque na proteção ambiental, incluindo a conservação da biodiversidade do Paraná (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, 2006; CE SANTO JR, 2007).

Conforme se encontra no site da Prefeitura de Ponta Grossa ([20--]) os municípios que fazem fronteira com Ponta Grossa são Carambeí e Castro (Norte); Palmeira e Teixeira Soares (Sul); Campo Largo (Leste); Tibagi e Ipiranga (Oeste) e possui quatro distritos administrativos que são Uvaia, Itaiacoca, Guaragi e PiriQUITOS.

O clima é classificado como subtropical úmido mesotérmico, apresentando temperatura média abaixo de 18°C nas épocas frias e abaixo de 22°C no mês mais quente. Ponta Grossa possui períodos de seca entre junho, julho, agosto e setembro, os períodos de chuva concentram-se entre os meses de janeiro, abril e outubro (PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, [20--]).

O município apresenta em seu centro urbano características de cidades de médio porte (PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE PONTA GROSSA, 2006) possuindo de forma significativa, ao longo de seu território, descendentes de ucranianos, alemães, poloneses, italianos, russos, sírios e libaneses (IBGE, 2010). Além de possuir a religião católica romana como dominante (IBGE, 2010).

As principais atividades econômicas de Ponta Grossa são a indústria, o comércio, a pecuária, a agricultura e o turismo, sendo o turismo classificado como atividade em desenvolvimento (PREFEITURA DE PONTA GROSSA, [20--]). Segundo dados do IBGE em 2016 o salário médio da população era de 2.7 salários mínimos mensais.

As buscas realizadas pela internet para identificar as empresas que realizam o transporte rodoviário sob regime de fretamento em Ponta Grossa somaram 26 empresas. O contato foi realizado com todas as empresas, no entanto, a pesquisa conta com 16 questionários respondidos. Houveram três formas de contato: por telefone, por e-mail e o presencial. No entanto, o principal foi o contato por telefone. O contato por e-mail foi realizado quando as empresas solicitaram que o questionário fosse respondido dessa forma, de três empresas uma respondeu por e-mail.

O contato presencial foi realizado quando os números dos estabelecimentos apresentavam engano ou número não existente. Ao todo foram visitadas 4 empresas, não obtendo nenhum questionário respondido. Dentre as causas estão aposentadoria dos proprietários (2 empresas) e endereços errados (2 empresas). Essas que apresentaram endereços errados, chegando ao endereço, verificou-se que eram outros tipos de empreendimentos e os funcionários quando perguntadas não souberam informar o paradeiro nem a localização delas.

Como a pesquisa possuía a restrição de estudar empresas de Ponta Grossa, quatro empresas listadas apesar do contato por telefone ter sido realizado, não puderam responder ao questionário por possuir sede em outros locais, como por exemplo, Maringá (PR).

Com os questionários respondidos foi possível identificar aspectos relevantes deste serviço no município. As perguntas estavam embasadas em compreender algumas realidades da empresa e de quem utiliza esses serviços em Ponta Grossa. Com isso destaca-se que todas as empresas entrevistadas afirmaram que estão devidamente regulamentadas, órgãos como a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), DER/PR (Departamento de Estradas de Rodagem), outros órgãos como o CADASTUR e a EMBRATUR também foram citados.

Das 16 empresas entrevistadas apenas uma faz uso de motoristas terceirizados. Quando perguntado a respeito dos tipos de fretamento que as

empresas realizam as respostas 8 empresas responderam eventual/turístico e contínuo, 7 empresas apenas o eventual/turístico e 1 empresa apenas o fretamento contínuo.

As perguntas 7, 8 e 9 do questionário eram sobre a composição da frota pertencente à empresa. Na pergunta de número 7 os entrevistados deveriam citar dentre as opções os tipos de veículos que as empresas utilizam, nessa questão era possível escolher mais de uma alternativa. É possível observar na tabela 1 as respostas das empresas.

A pergunta de número 8 teve por interesse descobrir os veículos que possuíam maiores demanda, para isso foi solicitado que o entrevistado citasse até dois veículos mencionados na pergunta 7, caso houvesse variação suficiente na frota da empresa. Quando a empresa só possuía um tipo era essa a resposta preenchida na questão. Na tabela 2 verifica-se que as vans, os ônibus semileito e os ônibus leito são os mais solicitados por quem utiliza os serviços de fretamento.

TIPOS DE VEÍCULOS	NÚMERO DE RESPOSTAS
Vans	10
Ônibus semileito	8
Ônibus leito	8
Ônibus convencional sem ar condicionado	8
Micro-ônibus	7
Ônibus executivo	7
Ônibus urbano	4
Ônibus convencional com ar condicionado	4
Double deck	1
Carro executivo	1

TABELA 1 - TIPOS DE VEÍCULOS QUE COMPÕEM A FROTA DAS EMPRESAS ENTREVISTADAS
FONTE: A autora, 2018

VEÍCULOS QUE POSSUEM MAIORES DEMANDAS	NÚMERO DE RESPOSTAS
Vans	5
Ônibus semileito	4
Ônibus leito	4
Ônibus urbano	3
Ônibus executivo	2
Ônibus convencional sem ar condicionado	2
Micro-ônibus	1

TABELA 2 - TIPOS DE VEÍCULOS QUE POSSUEM MAIOR DEMANDA ENTRE AS EMPRESAS ENTREVISTADAS
 FONTE: A autora, 2018

Na questão de número 9 foi pedido para que os entrevistados dissessem o número de veículos que as empresas possuíam. Nesta pergunta duas empresas não quiseram informar os números, no entanto, com as empresas que responderam essa questão foi possível perceber que a maioria possui menos de dez veículos compondo a frota. As respostas podem ser observadas na tabela 3:

EMPRESAS	NÚMERO DE VEÍCULOS
Empresa A	400
Empresa B	250
Empresa C	28
Empresa D	12
Empresa E	7

Empresa F	6
Empresa G	5
Empresa H	4
Empresa I	3
Empresa J	3
Empresa K	3
Empresa L	2
Empresa M	2
Empresa N	1
Empresa O	NÃO INFORMOU
Empresa P	NÃO INFORMOU

TABELA 3 - NÚMERO DE VEÍCULOS QUE AS EMPRESAS ENTREVISTADAS POSSUEM
 FONTE: A autora, 2018

Ressalta-se que as empresas estão identificadas em ordem alfabética e não pelo nome real porque nem todas autorizaram o seu uso na pesquisa, ou seja, responderam ao questionário, mas não querem ser identificadas.

A pergunta de número 10 tinha o intuito de saber a motivação dos viajantes ao utilizar os serviços de fretamento, esta questão é uma das perguntas retiradas da pesquisa realizada pela CNT e dispunha das seguintes opções: excursões turísticas, residência/Escola (Universidade, etc), residência/trabalho, excursões de igreja, excursões escolares, congressos, viagens técnicas e compras. Na tabela 4 estão listadas as motivações e as respectivas respostas das empresas.

MOTIVOS DOS DESLOCAMENTOS	NÚMERO DE RESPOSTAS
Excursões Turísticas	10
Compras	7
Excursões de Igreja	6
Excursões Escolares	6
Viagens Técnicas	6
Residência/Trabalho	5
Residência/Escola	4
Congressos	3

FIGURA 4 - MOTIVAÇÃO DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS SOB REGIME DE FRÊTAMENTO
 FONTE: A autora, 2018

Apesar da CNT especificar as excursões turísticas em apenas um item, destaca-se que apesar de muitos não viajarem com a finalidade do Turismo, os usuários destes serviços podem ser segmentos, como por exemplo, as pessoas que viajam para fazer compras podem ser classificadas como turistas de compras, as pessoas que viajam para visitar uma igreja podem ser classificadas como turistas religiosos e assim por diante. Dependendo também do período de permanência no local, visto que o excursionista permanece no destino menos de 24 horas e o turista mais de 24 horas.

Quando perguntado sobre a composição dos grupos foi possível observar que as empresas atendem grupos compostos por pessoas da mesma família ou grupos compostos por amigos e familiares (ambos com 9 respostas). A faixa etária dos passageiros é composta, em sua maioria, por adultos (14 respostas) e idosos (com 9 respostas). Na tabela 5 está representado a composição dos grupos e na tabela 6 a faixa etária dos grupos:

COMPOSIÇÃO DOS GRUPOS	NÚMERO DE RESPOSTAS
Famílias	9
Família e amigos	9
Casais	5
Amigos	5
Outros	3

TABELA 5 - COMPOSIÇÃO DOS GRUPOS ATENDIDOS PELAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO EM PONTA GROSSA
 FONTE: A autora, 2018

FAIXA ETÁRIA DOS GRUPOS	NÚMERO DE RESPOSTAS
Adultos	14
Idosos	9
Jovens	6
Crianças	5

TABELA 6 - FAIXA ETÁRIA DOS GRUPOS ATENDIDOS PELAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO EM PONTA GROSSA
 FONTE: A autora, 2018

A questão sobre os destinos mais demandados pelos passageiros era livre e os entrevistados podiam citar até cinco destinos. A pesquisa mostrou que as predominâncias são Aparecida do Norte (SP, com 9 respostas), o Litoral Paranaense e Curitiba (PR, com 7 respostas) e São Paulo (SP, com 7 respostas). Na tabela 7 possui todos os destinos citados, bem como, a quantidade de vezes que foi mencionado:

CIDADE	ESTADO	NÚMERO DE RESPOSTAS
Aparecida do Norte	SP	9
Curitiba	PR	7
São Paulo	SP	7
Trindade	GO	4
Foz de Iguaçu	PR	3
Penha (Beto Carrero)	SC	3
Guaratuba	PR	3
Castro	PR	2
Gramado	RS	2
Telêmaco Borba	PR	1
Corumbá	MS	1
Piratuba	SC	1
Carambeí	PR	1
Ponta Grossa	PR	1
Santos	SP	1
Campos do Jordão	SP	1
Rio de Janeiro	RJ	1
Canela	RS	1
Brusque	SC	1
Nova Trento	SC	1
Comandante Andresito	ARGENTINA	1

TABELA 7 - OS DESTINOS MAIS FREQUENTADOS PELOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO EM PONTA GROSSA
 FONTE: A autora, 2018

Além das informações contidas na tabela 7, na figura 9 é possível ter a percepção dos estados que segundo a pesquisa são alcançados pelos serviços de fretamento que possuem como origem o município de Ponta Grossa no Paraná.

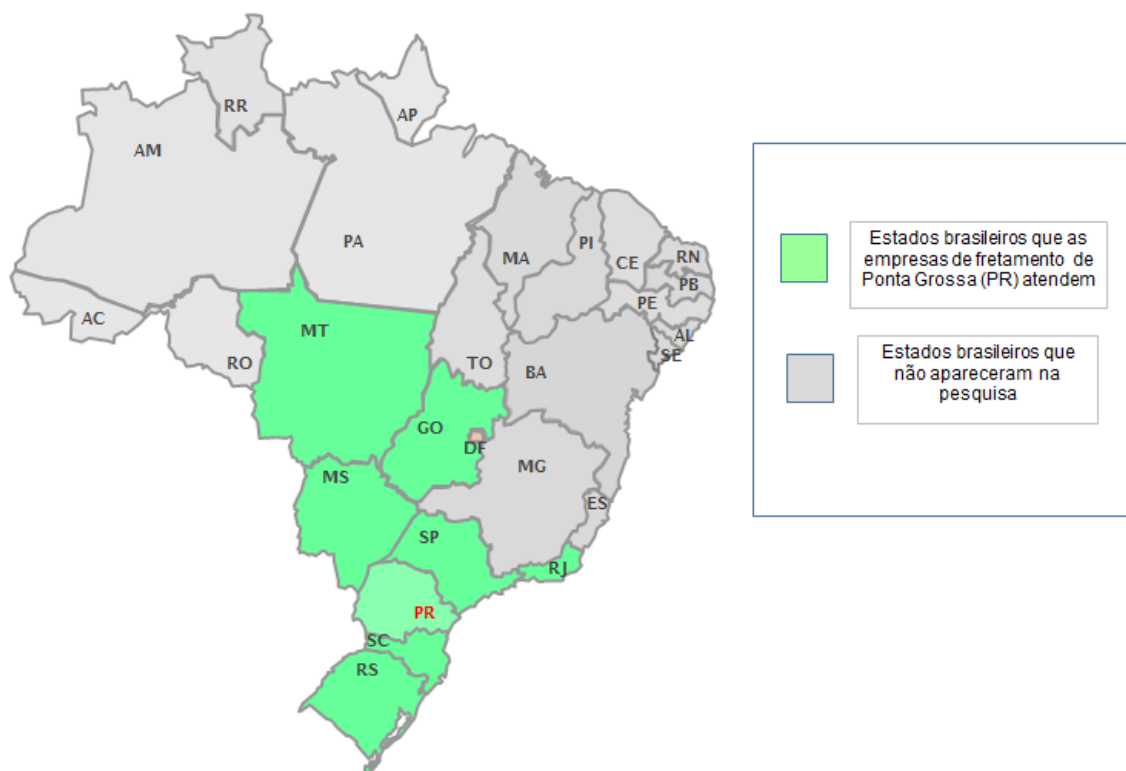


FIGURA 9 - RELAÇÃO DE ESTADOS QUE RECEBEM AS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SOB REGIME DE FRETAMENTO DE PONTA GROSSA (PR)
 FONTE: A autora, 2018

Outros termos menos específicos foram utilizados como “litoral de Santa Catarina”, “Litoral Paranaense” e “Pantanal”, estes não se encontram na tabela 7 porque não são cidades. Sobre o termo litoral paranaense destaca-se que este foi citado 6 vezes na pesquisa, no entanto, a praia de Guaratuba foi a mais citada na pesquisa com 3 respostas, enquanto outras praias não foram nomeadas pelos entrevistados.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte rodoviário de passageiros e cargas possui grande representatividade no Brasil, apesar disso, estudos que evidenciam sua importância são escassos na produção científica. Esse fato se comprovou com os estudos bibliográficos e gerou na autora deste trabalho o interesse de estudar e compreender melhor o transporte rodoviário para o turismo. Visto que no Brasil o modal rodoviário possui grande representatividade tanto no transporte de cargas quanto no de pessoas.

Os serviços de transporte rodoviário sob regime de fretamento tornaram-se elementos primordiais para esta pesquisa, destacando-se que em Ponta Grossa existem importantes rodovias que passam pelo município ou próximo a ele, o que possibilita o acesso a diversas cidades do Paraná, a outros Estados brasileiros e até mesmo ao Paraguai e a Argentina. Por isso a pesquisa buscou analisar o transporte rodoviário sob regime de fretamento em Ponta Grossa, destacando que os objetivos da pesquisa foram alcançados

Por meio da análise dos serviços de fretamento no município verificou-se que a maioria das empresas não dedicam-se integralmente ao turismo, sendo que com as respostas dos questionários verificou-se que existem mais empresas de pequeno porte em Ponta Grossa. E os grupos atendidos por elas geralmente são compostos por adultos e/ou idosos que fazem parte da mesma família, havendo também a inclusão de amigos da família.

No entanto, outra realidade desse setor é o de atrair pessoas pela atividade turística, quando especificado encontra-se às atividades religiosas, de compras e de sol e praia. Encontrando frequentemente pessoas que destinam-se a Aparecida do Norte (SP), São Paulo (SP), Curitiba (PR) e para o litoral paranaense, mais especificamente a praia de Guaratuba.

Apesar dos resultados apresentados pela pesquisa os estudos sobre transportes turísticos não acabam por aqui. Por mais óbvio que seja, o sistema de transportes ainda necessita de mais estudos que o evidencie como elemento indispensável para o turismo. Além de estudos que visem compreender a funcionalidade dos transportes e que proponham melhorias a fim de favorecer a atividade turística e a própria população que reside no destino ou nas proximidades.

Por fim, como contribuição para futuros estudos sobre o transporte rodoviário para o turismo a autora indica pesquisas que proponham um planejamento do transporte rodoviário para levar turistas e até mesmo a comunidade para atrativos naturais e culturais de Ponta Grossa, até mesmo a estruturação de um roteiro turístico. Outra opção é a de estudar o fretamento aberto no litoral paraense, ou seja, aquelas empresas que oferecem um roteiro já pré-estabelecido e que levam as pessoas as praias do Paraná a um preço que geralmente é reduzido.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CUSTOS. **Apuração dos Custos Variáveis nos Resultados Operacionais**: uma investigação no setor de transporte turístico e fretamento em Pernambuco. v.6, n. 1, jan/abr, 2011.
- BAHL, Miguel. **Legados étnicos & oferta turística**. Curitiba: Juruá, 2004. p. 138.
- BARBOSA, Ycarim Melgaço. **História das viagens e do turismo**. São Paulo: Aleph, 2005.
- BARROS, Henrique Lins de. **Santos Dumont e a Invenção do Avião**. Rio de Janeiro: CBPF, 2006. p.20. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/du000003.pdf>>. Acesso em 29 out. 2018.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 5. ed. São Paulo: Editora SENAC, 2001.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 3. ed. São Paulo: Senac, 2000. p. 517.
- BRAGA, Debora Cordeiro. **Planejamento Turístico**: teoria e prática. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007. p. 792.
- BRITO, Telma M. **Multimodalidade Turística**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009. p. 136. Disponível em: <<file:///C:/Users/HOME/Downloads/Transportes/23922.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2018.
- CÁRDENAS TABARES, Fábio. **La segmentación del mercado turístico**: comercialización y venta. Tradução de Andressa Cristina de Carvalho Teixeira. México: Trilhas, 2000. p. 114.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE. **Transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento**. Brasília: CNT, 2017.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Economia em Foco**. 2017. Disponível em: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Economia%20em%20foco/ECONOMIA_EM_FOCO_dez2017.pdf>. Acesso em: 23 set. 2018.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Propostas da CNT aos candidatos a presidência**: O que o Brasil precisa em transportes e logística. 2014. p.46. Disponível em: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/proposta_da_CNT_aos_candidatos_a_presidencia_2014_web.pdf>. Acesso em: 12 out. 2018.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Transporte rodoviário**: Desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. Brasília: CNT, 2017.

Disponível em:
<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Estudos%20CNT/estudo_trasporte_rodoviario_infraestrutura.pdf>. Acesso em: 23 set. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Rodoviário**. Disponível em:
<<http://www.cnt.org.br/Modal/modal-rodoviario-cnt>>. Acesso em: 07 set. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte é o maior segmento do setor de serviços**. 2017. Disponível em:
<www.cnt.org.br/imprensa/noicia/transporte-maio-segmento-setor-servicos#>. Acesso em: 16 ago. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte é o maior segmento do setor de serviços**. 2017. Disponível em:
<www.cnt.org.br/imprensa/noicia/transporte-maio-segmento-setor-servicos#>. Acesso em: 16 ago. 2018.

COSTA, Armando dalla; ATHIA, Felipe. Os meios de transporte e o desenvolvimento da economia paranaense até meados do século XX. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Org.). **Transportes e formação regional: Contribuições à história dos transportes no Brasil**. Várzea Grande: UFGD, 2011. p. 363-382.

COTRIM, Gilbero. **História Global: Brasil e Geral**. ed. . São Paulo: Saraiva, 2005. p. 608.

DE LA TORRE, Francisco. **Agências de viagens e transporte turístico**. São Paulo: Roca. 2003.

DIAS, Marcos Ferreira. **Um estudo exploratório sobre a demanda e a oferta do mercado brasileiro de jogos eletrônicos**. São Paulo: Caraguatatuba. 2015. p. 58. Disponível em:
<http://www.ifspcaraguatatuba.edu.br/wp-content/uploads/2015/08/marcos_ferreira_dias_2015.pdf>. Acesso em: 24 set. 2018.

ESTADÃO. **Acervo: Juscelino Kubitschek**. [20--]. Disponível em:
<<https://acervo.estadao.com.br/noticias/personalidades,juscelino-kubitschek,559,0.htm>>. Acesso em: 28 out. 2018.

ESTADÃO. **Acervo - Fotos Históricas: o primeiro micro-ônibus**. 2015. Disponível em:
<<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,fotos-historicas-o-primeiro-micro-onibus,11297,0.htm>>. Acesso em 10 out. 2018.

FERREIRA, Francis Haime Giacomelli. **Segmentação de mercado**. 2002. Disponível em:
<[http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/D96040554BFAFB9B03256D520059AE80/\\$File/NT00001D12.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/D96040554BFAFB9B03256D520059AE80/$File/NT00001D12.pdf)>. Acesso em: 24 set. 2018.

FRAGA, Carla Conceição Lana. **Transporte**. v. 2 / Carla Conceição Lana Fraga, Eunice Mancebo Rodrigues Fernandes, Rafael Teixeira de Castro. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2012. p.190.

FRANZ, Maria Cristine; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. Joinville, abr.. 2012. p. 24.

Gil, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo : Atlas, 2008. p. 200. Disponível em: <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9nicas-de-pesquisa-social.pdf>. Acesso em: 23 ago 2018.

GOIS, Andreia Cruz de; SANTOS, Brenno Augusto Cardoso; SANTOS, Mary Nadja Lima; ARAGÃO, Ivan Rêgo. TURISMO E TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS: O CASO DAS EMBARCAÇÕES NO MUNICÍPIO DE BREJO GRANDE, EM SERGIPE. **Turismo: Estudos & Práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró, v. 2, n. 6, p.73-91, jun./dez.. 2017. Disponível em: <<http://periodicos.uern.br/index.php/turismo/article/view/2739/1501>>. Acesso em: 12 set. 2018.

GONÇALVES, Daniel Cabral. **A relação entre transporte e turismo: o caso do Rio de Janeiro**. Dissertação – Universidade Estadual do Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2008. p. 1-78.

HENZ, Aline Patricia; FONSECA, Patrycia. O sistema de controle de fretamento contínuo e eventual ou turístico – SISFRET: análise no turismo rodoviário emissivo de Foz do Iguaçu/PR. In: X FÓRUM INTERNACIONAL DE TURISMO DO IGUAÇU. **Anais Eletrônicos...** Foz do Iguaçu, 2016. p. 1-21.

HIRATA, Fernanda Akemi; BRAGA, Debora Cordeiro. **Demanda turística e o estudo sobre motivação**. Boa Vista: UFRR, 2017. p. 113. Disponível em: <<http://www3.eca.usp.br/sites/default/files/form/biblioteca/acervo/producao-academica/002843985.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2018.

IAP. **Plano de Manejo**: Parque Estadual de Vila Velha. 2004. Disponível em: <<http://www.iap.pr.gov.br/pagina-1255.html>>. Acesso em: 10 out. 2018.

IBGE. **Ponta Grossa**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ponta-grossa/panorama>>. Acesso em: 26 ago. 2018.

LOPES JÚNIOR, Wilson Martins. **Turismo, transportes e regionalização: considerações geográficas**. Curitiba, Departamento de Geografia – UFPR, 2012. p. 170-193. Disponível em: < <http://revistas.ufpr.br/raega/article/view/30162>>. Acesso em: 12 mai. 2017.

MELO, Mário Sérgio de; BOSETTI, Elvio Pinto; GODOY, Luiz Carlos; PILATI, F. Vila Velha Velha, PR - impressionante relevo ruiforme. In: Carlos Schobbenhaus; Diógenes de Almeida Campos; Emanuel Teixeira de Queiroz; Manfredo Winge; Mylène Berbert-Born. (Org.). **Sítios geológicos e paleontológicos do Brasil**, v. 1. Brasília: DNPM/SIGEP, 2002. p. 269-277.

MILHEIRO, Eva; MELO, Carla. O Grand Tour e o advento do turismo moderno. **Aprender**, Portalegre/Portugal, dezembro 2005. p. 113-118. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/261632848_O_Grand_Tour_e_o_advento_do_turismo_moderno>. Acesso em: 23 ago 2018.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Segmentação do Turismo**. 2006. p. 55. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf>. Acesso em: 28 set. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Anuário estatístico de transportes 2010-2016**. Brasília, 2017. p. 57.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Glossário Hidroviário**. 2017. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/glossario-hidroviario-_versao-01.pdf/>. Acesso em: 12 set. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Nacional de Logística e Transportes: Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT**. 2012. p. 242. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/2014/11/PNLT/2011.pdf>>. Acesso em: 12 out 2018.

MORAES, Cláudia Corrêa de Almeida (Org.). Turismo segmentação de mercado: um estudo introdutório. In: ANSARAH, Maria Gomes dos Reis. **Turismo segmentação de mercado**. São Paulo: Futura, 1999.

MOTA, Keila Cristina Nicolau. **Marketing turístico**: promovendo uma atividade sazonal. São Paulo: Atlas, 2001. p. 219.

NASCIMENTO, Sueli Aparecida do. **Fatores políticos e logísticos da reestruturação territorial de Ponta Grossa (PR)**: a viabilidade do CLIA - Centro Logístico Aduaneiro e o Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi. Ponta Grossa, 2010. p. 134. Disponível em: <<http://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/534/1/Sueli%20Aparecida%20do%20Nascimento.pdf>>. Acesso em: 16 set. 2018.

NAVARRO, F. R. A Evolução dos Materiais. Parte1: da Pré-história ao Início da Era Moderna. **Revista Eletrônica de Materiais e Processos**. Campina Grande, v. 1, n. 1, p. 1-11. 2006. Disponível em: <<https://aplicweb.feevale.br/site/files/documentos/pdf/32246.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2018.

NAKASHIMA, Sérgio Kaoru. **A História do Turismo**: epítome das mudanças. Curitiba, v. 9, n. 2, p. 1-20, mai./ago. 2016.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**. 2017. p. 229-250. Disponível em: <<file:///C:/Users/HOME/Downloads/3874-9027-1-SM.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2018.

PADULA, Raphael. **Transportes: Fundamentos e propostas para o Brasil**. Brasília: Confea, 2008. p. 215. Disponível em: http://www.confea.org.br/media/Livro_Transportes.pdf. Acesso em: 20 Jul 2018.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transporte para turistas**: Conceitos, Estado da Arte e Tópicos Atuais. 2005. p. 641-670. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/235969319_Transporte_para_Turistas_Conceitos_Estado_da_Arte_e_Topicos_Atuais>. Acesso em: 12 mai 2017.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph. 2002. p. 346. Disponível: https://www.researchgate.net/publication/281632812_Transportes_Turisticos. Acesso em: 11 set. 2018.

PELIZZER, Hilário A.. **Uma Introdução à Técnica do Turismo Transportes**. Biblioteca Pioneira, 1978. p. 187.

PEQUENO, Edilne Adelino; BARROS, Líria Vieira; SILVA, Lohrane Mayara Oliveira Ferreira da. Sistema de transporte rodoviário e turismo: uma análise na região turística do Vale dos Grandes Rios -TO. **Revista de Turismo Contemporâneo – Rtc**, Natal, v. 4, n. 2, p.331-352, jun. 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/HOME/Downloads/8719-Texto%20do%20artigo-31870-2-10-20180913.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2018.

PETUBA, Rosângela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: Escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). **Fênix**: Revista de História e Estudos Culturais, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, p.1-14, abr./mai./jun.. 2005. Disponível em: <http://www.revistafenix.pro.br/PDF3/Artigo%20Rosangela%20Petuba.pdf>>. Acesso em: 16 set. 2018.

PILLAR, Olyntho. **Os patronos das Forças Armadas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1981. p. 381.

PREFEITURA DE PONTA GROSSA. Diagnóstico: 1.1 Aspectos Regionais. In: Prefeitura de Ponta Grossa. **Plano Diretor Participativo Município de Ponta Grossa**. Ponta Grossa. 2006. p. 339-356. Disponível em: http://www.pg.pr.gov.br/files/planodiretor/Y_apendice_1.1_aspectos_regionais.pdf>. Acesso em: 16 set. 2018.

PREFEITURA DE PONTA GROSSA. Diagnóstico: 2.1 Aspectos Regionais. In: Prefeitura de Ponta Grossa. **Plano Diretor Participativo Município de Ponta Grossa**. Ponta Grossa. 2006. p. 7-13. Disponível em: http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/2.1.1_aspectos_regionais_conte_xto_geografico_e_ambiental.pdf>. Acesso em: 15 set. 2018.

PREFEITURA DE PONTA GROSSA. Diagnóstico: 2.1.2 Contexto Espacial e Socioeconômico. In: Prefeitura de Ponta Grossa. **Plano Diretor Participativo Município de Ponta Grossa**. Ponta Grossa. 2006. p. 14-17. Disponível em:

<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/2.1.2_contexto_espacial_e_socioeconomico.pdf>. Acesso em: 15 set. 2018.

PREFEITURA DE PONTA GROSSA. Diagnóstico: 2.5 Aspectos de Infra-estrutura e serviços Públicos. In: Prefeitura de Ponta Grossa. **Plano Diretor Participativo Município de Ponta Grossa**. Ponta Grossa. 2006. p. 87-97. Disponível em: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/planodiretor/2.5.1.1_aspectos_de_infra-estrutura_mobilidade.pdf>. Acesso em: 16 set. 2018.

PREFEITURA DE PONTA GROSSA. **A cidade**. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/acidade>>. Acesso em: 26 ago. 2018.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. p. 276. Disponível em: <<http://www.feevale.br/Comum/midias/8807f05a-14d0-4d5b-b1ad-1538f3aef538/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>>. Acesso em: 23 ago 2018.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **Marketing Turístico: Um enfoque promocional**. 4. ed. Campinas, SP: Papirus, 1999. p. 124.

SACONI, Rose. Fotos Históricas: o primeiro micro-ônibus. **Acervo Estadão**. São Paulo, jun./ 2015. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,fotos-historicas-o-primeiro-micro-onibus,11297,0.htm>>. Acesso em: 12 out. 2018.

SANTOS, Paulo Pereira dos.; PAULA, Alex Alexandre.; MARQUES, Arthur Sommer.; ZARDO, Diego Marcelo. **A história e a importância do transporte para o Turismo**. In: Congresso Brasileiro de Sistemas, 6., 2010. Foz do Iguaçu: UNIOESTE, 2010. p. 1-13.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. **Portal Paranaense da Micro e pequena empresa: Investa no Paraná**. [20--]. Disponível em: <<http://www.portalpme.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=72>> . Acesso em: 15 set. 2018.

SILVA, Adrieli de Fátima Pereira da; MACHADO, Mariana Schwab; SOUZA, Luiz Fernando. **Conhecendo PG: a importância dos recursos naturais para o desenvolvimento turístico**. In: CONEX, 15., 2017. Ponta Grossa: UEPG, 2017. p. 5. Disponível em: <http://sites.uepg.br/conex/anais/anais_2017/assets/uploads/trabalhos/07092017_160715.pdf>. Acesso em: 05 out. 2018.

SILVA, Ana Rosa Cavalcanti da. **Modais de Transporte (Modais)**. 2013. Disponível em: <<https://sisacad.educacao.pe.gov.br/bibliotecavirtual/bibliotecavirtual/texto/CaderNodeModaisdeTransporteDIAGRAMADO.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2018.

SILVA, Elisangela Aparecida Machado da. **Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial**.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF. 2014. 188 p. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/16961/1/2013_ElisangelaAparecidaMachadoDaSilva.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2018.

SILVA, Odair Vieira da.; BORGUETTI, Karina Caitano. Turismo e transporte rodoviário. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, São Paulo, v. 8, n. 15, p. 1-5, jun. 2011.

SILVA, Odair Vieira da.; SANTOS, Rosiane Cristina dos. Trajetória histórica da Aviação Mundial. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, v. 6, n. 11, jun. 2009.

SILVA, Vera Dias. O Pós-Turismo na Sociedade da Informação. **Revista Internacional de Gestão e Comunicação**, nº 2, 2011. p.123-135. Disponível em: <<http://recil.grupolusofona.pt/handle/10437/5341>>. Acesso em: 20 out 2017.

SOLHA, Karina Toledo; BRAGA, Debora Cordeiro. **O transporte rodoviário de fretamento eventual do estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: academia e mercado planejando juntos.**

SOUZA, Kellcia Rezende; KERBAUY, Maria Teresa Miceli. Abordagem quanti-qualitativa:: superação da dicotomia quantitativa-qualitativa na pesquisa em educação. **Educação e Filosofia**:, Uberlândia, v. 31, n. 61, p.21-44, 2017. Disponível em: <<file:///C:/Users/HOME/Downloads/29099-168500-1-PB.pdf>>. Acesso em: 26 ago. 2018.

THÉRY, Hervé. **Lugares e fluxos do turismo nacional brasileiro.** 2015. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/viatourism/572#tocto1n3>>. Acesso em: 1 out. 2018.

VOLOSKI, Jorge Luiz; REIS, Jaime Estevão dos. Fontes medievais: O relatório de viagem de Odorico de Pordenome. **Congresso Internacional de História**, v.11, n. 8, p. 431-436, out. 2017.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIO

1) Nome da Empresa (OPCIONAL):	
---------------------------------------	--

2) A empresa faz uso se condutor/motorista? () Sim () Não	
--	--

3) Condutores/Motoristas da própria empresa? () Sim () Não	
---	--

4) Regulamentado: () Sim () Não	5) Órgão Responsável pela Regulamentação:
--	--

6) Qual tipo de serviço de transporte em regime de fretamento a sua empresa opera?

() Contínuo

() Eventual/Turístico

() Os dois

7) O Sr. (a) poderia informar quais tipos de veículos que compõem a frota da empresa:

***O entrevistado pode citar mais de um item nessa questão:**

() Vans

() Micro-ônibus

() Ônibus Executivo

() Ônibus Convencional sem ar-condicionado

() Ônibus Convencional com ar-condicionado

() Ônibus Urbano

() Ônibus semileito

() Ônibus leito

() Outros, citar: _____

8) Dos tipos de veículos selecionados na pergunta 6, cite no máximo dois tipos que possuem maior demanda. *Resposta Espontânea

9) O Sr. (a) saberia dizer o número de veículos da Frota: *Resposta Espontânea

10) Quais os principais motivos do deslocamento dos passageiros: *O entrevistado pode citar mais de um item nessa questão

- Excursões Turísticas
- Residência/Escola (Universidade, etc)
- Residência/Trabalho
- Excursões de Igreja
- Excursões Escolares
- Congressos
- Viagens Técnicas
- Compras
- Outros, citar: _____

11) Os grupos que optam pelos seus serviços geralmente são compostos por:

- Casais
- Família
- Amigos
- Família e amigos
- Outros, citar: _____

12) Qual a faixa etária de quem utiliza o serviço de fretamento em sua empresa:

- Crianças
- Jovens
- Adultos
- Idosos
- Outros, citar: _____

13) Quais principais destinos ou rotas sua empresa opera o serviço de fretamento. *Citar até 5 locais ou rotas

ORIGEM			DESTINO		
Cidade	UF	País	Cidade	UF	País
1.			1.		
2.			2.		
3.			3.		
4.			4.		
5.			5.		

O nome da empresa pode ser divulgado? () Sim () Não

***O nome da empresa será divulgado apenas se houver a devida autorização da empresa entrevistada**

UEPG



SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS

Departamento de Turismo

DECLARAÇÃO

Declaro para fins de direito que ANDRESSA CRISTINA DE CARVALHO TEIXEIRA, acadêmica do Curso de Turismo e está matriculada no 4º ano de graduação na UEPG.

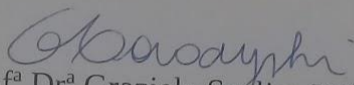
A acadêmica é pesquisadora de Iniciação Científica e está pesquisando a importância do setor de fretamento de pessoas em Ponta Grossa .

Assim, solicitamos a sua atenção e colaboração, informando à aluna os dados relevantes à sua pesquisa por meio de um questionário.

Saliento que os nomes das empresas não serão divulgados e que o objetivo desta pesquisa é estritamente acadêmico.

Por ser verdade, firmo a presente declaração.

Ponta Grossa, 23 de março de 2018


Profª Drª Graziela Scalise Horodyski

Depto de Turismo-UEPG

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
Dra. Graziela Scalise Horodyski
Coordenadora do Curso de Turismo