

ESTUDOS E PESQUISAS RELACIONADOS AO PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE TURÍSTICO NO BRASIL

PRODUTO 11: TEXTO-BASE PARA CAPACITAÇÃO TÉCNICA



MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR)
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC)
LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA (LABTRANS)

Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 001/2020

ESTUDOS E PESQUISAS RELACIONADOS AO PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE TURÍSTICO NO BRASIL

PRODUTO 11: TEXTO-BASE PARA CAPACITAÇÃO TÉCNICA

DEZEMBRO/2022

FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DO TURISMO – MTur

Secretário-Executivo

Charles Roberto Martins da Silva

Secretário-Executivo Adjunto

Paulo Roberto Coriolano

Secretário Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões

Heitor Magalhães de Sousa Kadri

Diretor do Departamento de Ordenamento, Parcerias e Concessões

Rafael Costa Morgado Soares Braga

Coordenador-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística

Luis Marcos dos Reis

Coordenador de Apoio a Projetos de Mobilidade e Conectividade

Matheus Ribeiro Linhares

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC

Reitor – Irineu Manoel de Souza, Dr.

Vice-Reitora – Joana Célia dos Passos, Dr.a

CENTRO TECNOLÓGICO – CTC

Diretor de Centro – Edson Roberto De Pieri, Dr.

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL – ECV

Chefe de Departamento – Luciana Rohde, Dr.a

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA – LabTrans

Supervisor do LabTrans e Coordenador Geral do TED – Wellington Longuini Repette, Dr.

Supervisor Técnico – Amir Mattar Valente, Dr.

Coordenador de Transporte de Passageiros e Mobilidade Urbana – Rodolfo Nicolazzi Philippi, M.Sc.

Equipe Técnica

Flavio De Mori, Dr.

Jorge Luiz Silva Hermenegildo, Dr.

Marcus Vinicius Bezerra Inácio Brites, M.Sc.

Melissa Maria Santos Braga, B.A.

Victor Marques Caldeira, M.Sc.

Equipe de Revisão e Design

Angel Gabriela B. Zamparette

David Henequim

Diego Rodrigues Lopes

Flávia Minatto

Gabriela Lemos

Kétlen Daldegan

Manoela Sousa

Pedro Albino Mezzari

Rubia Graziela Steiner Baldomar

Verônica de Albernaz

Apoio Técnico e Administrativo

Daniela Vogel

Gustavo de Freitas Starling Barcellos Gonçalves

Marciel Santos

Nathália Júlia Moura

Otávio Augusto Herpich

Sisto Faraco Junior

Violeta de Senna Pereira Aranda

APRESENTAÇÃO

O presente relatório atende ao Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 001/2020 – firmado entre o Ministério do Turismo (MTur) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que contempla a realização de estudos e pesquisas relacionados ao planejamento do transporte turístico no Brasil.

O objetivo do trabalho consiste na proposta de Plano de Ação voltado à melhoria da mobilidade e da conectividade turística no Brasil e que possibilite gerar empregos e renda em curto e médio prazo. Para consecução do objetivo, o trabalho está estruturado em oito objetivos específicos, desdobrados em metas, a saber:

- I.** Objetivo 1 – Levantamento bibliográfico, avaliação da atual situação legislativa e regulatória e diagnóstico de rotas prioritárias para o transporte turístico de passageiros inclusive com potencial de exploração pelo setor privado.
 - a** Meta 1 – Levantamento bibliográfico e documental sobre legislação, estudos e planos para o setor.
 - b** Meta 2 – Avaliação criteriosa da atual situação legislativa e regulatória.
 - c** Meta 3 – Caracterização das informações existentes de seis rotas.
 - d** Meta 4 – Levantamento de informações *in loco* de seis rotas turísticas selecionadas.
 - e** Meta 5 – Diagnóstico da infraestrutura aeroportuária de transportes existentes, das rotas selecionadas.
 - f** Meta 6 – Identificação de potencial do transporte ferroviário turístico, das rotas selecionadas.
 - g** Meta 7 – Propostas de investimentos em infraestrutura viária das rotas selecionadas.
 - h** Meta 8 – Desenvolvimento de piloto para a base de dados georreferenciada dos elementos de infraestrutura em uma das rotas selecionadas.

- II.** Objetivo 2 – Avaliação e diagnóstico da infraestrutura de transportes, com viés turístico, existente nas 30 Rotas Estratégicas.
 - a** Meta 1 – Levantamento e estruturação da infraestrutura de transportes existentes.
 - b** Meta 2 – Diagnóstico da infraestrutura aeroportuária de transportes existentes, destacando as situações de integração entre outros modos de transporte (conectividade aeroportuária).
 - c** Meta 3 – Diagnóstico da infraestrutura e dos serviços dos terminais rodoviários interestaduais, intermunicipais e urbanos.
 - d** Meta 4 – Diagnóstico das rodovias, das estradas vicinais e dos pontos de apoio.
 - e** Meta 5 – Diagnóstico das vias e mobiliários urbanos.
 - f** Meta 6 – Diagnóstico do transporte ferroviário turístico existente.

- g Meta 7 – Diagnóstico da estrutura e dos serviços aquaviários existentes e/ou com potencial turístico.
 - h Meta 8 – Análise SWOT, possibilitando a sintetização do diagnóstico em uma matriz de identificação dos principais pontos a serem abordados no planejamento a curto e a médio prazo.
- III. Objetivo 3 – Desenvolvimento de base georreferenciada com os principais elementos de infraestrutura e informações das 30 rotas turísticas.
 - a Meta 1 – Definição dos elementos integrantes da base.
 - b Meta 2 – Coleta e sistematização de informações.
 - c Meta 3 – Desenvolvimento da base de dados georreferenciada.
- IV. Objetivo 4 – Diretrizes para o estabelecimento de políticas públicas integradas para a mobilidade e conectividade turística.
 - a Meta 1 – Estrutura do Plano de Ação.
 - b Meta 2 – Planejamento do Setor Aeroportuário.
 - c Meta 3 – Planejamento do Setor Rodoviário.
 - d Meta 4 – Planejamento do Setor de Mobilidade Urbana.
 - e Meta 5 – Planejamento do Setor Ferroviário.
 - f Meta 6 – Planejamento do Setor Hidroviário.
- V. Objetivo 5 – Estabelecimento de estratégia de integração multimodal.
 - a Meta 1 – Levantamento bibliográfico para caracterização dos conceitos de cidade âncoras e cidades-satélites para a mobilidade e conectividade turística do Brasil.
 - b Meta 2 – Panorama da intermodalidade de transportes, a partir de cidades âncoras identificadas.
 - c Meta 3 – Diretrizes para otimização da integração multimodal dos sistemas de transporte.
 - d Meta 4 – Proposição de critérios e ferramentas para orientação de municípios.
- VI. Objetivo 6 – Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turística.
 - a Meta 1 – Sistematização de base de dados de origem-destino consolidada.
 - b Meta 2 – Elaboração do Plano Diretor.
- VII. **Objetivo 7 – Apoio técnico e capacitação aos setores públicos locais e entidades privadas ligadas ao turismo.**
 - a **Meta 1 – Identificação de público-alvo.**
 - b **Meta 2 – Estabelecimento de conteúdos e ferramentas de aplicação.**

O presente documento consiste no Produto 11, que contempla o desenvolvimento das metas do Objetivo 7 destacadas acima.

SUMÁRIO

Introdução	8
1 Objetivos e público-alvo	9
2 Plano estratégico de oferta.....	10
2.1 Tipos de cursos.....	10
2.2 Requerimentos não-funcionais para os cursos.....	11
2.3 Metodologia para formatação dos cursos	11
2.4 Definições da estrutura e DOS serviços de conteúdo dos cursos	12
2.4.1 Parametrização do projeto dos cursos.....	12
2.4.2 Recursos didático-pedagógicos.....	13
2.5 Aplicação dos cursos.....	15
2.5.1 Divulgação dos cursos.....	15
2.5.2 Oferta e inscrições	15
2.5.3 Número de vagas	16
2.5.4 Sistema de acompanhamento dos cursos.....	16
2.5.5 Composição da equipe.....	16
2.5.6 Avaliação de aprendizagem	16
2.5.7 Certificação	17
2.5.8 Gestão dos cursos e apresentação dos resultados	18
3 Ementa e texto-base	19
3.1 Transporte e turismo.....	19
3.2 Mobilidade urbana	20
3.3 Intermodalidade.....	20
3.4 Cidades âncoras e componentes.....	21
3.5 Aspectos legais e regulatórios.....	22
3.6 Panorama brasileiro	25
3.6.1 Diagnóstico	25
3.6.2 Análise estratégica	26
3.6.3 Bases de dados	26
3.7 Políticas públicas	27

3.7.1	Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas (PDMCT)	27
3.7.2	Planejamentos setoriais	27
3.7.3	Estratégia de Integração Multimodal	28
3.8	Investimentos	28
4	Considerações finais e encaminhamentos	29
	Referências	30
	Lista de siglas e abreviaturas	32
	Lista de figuras	33

INTRODUÇÃO

O sétimo objetivo desta cooperação técnica visa subsidiar futuros apoios técnicos e capacitações aos setores públicos locais e às entidades privadas ligadas ao turismo, com ênfase no incremento da mobilidade e conectividade de transportes desse setor. O intuito é disseminar os conhecimentos angariados nos estudos e pesquisas pertinentes ao planejamento do transporte turístico no Brasil, que sucedem da parceria entre MTur e UFSC, de forma a viabilizar as informações, os dados e as estratégias desenvolvidas de forma didática e acessível.

O MTur tem o papel de elevar o turismo à condição de importante vetor de desenvolvimento socioeconômico e utiliza-se da qualificação para buscar gerar empregos, contribuir para a redução das desigualdades regionais, promover a inclusão social pelo crescimento da oferta de trabalho e melhorar a distribuição de renda no País. Assim, o órgão promove cursos de qualificação destinados aos profissionais da cadeia produtiva do turismo e às demais pessoas que desejam integrar o setor, proporcionando o aprimoramento profissional na área (BRASIL, [2022]).

Logo, a capacitação e a comunicação, que englobam qualificação dos recursos humanos e disseminação e multiplicação de informações, são preceitos do Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas – PDMCT (BRASIL e UFSC, 2022). O PDMCT afirma que as informações e os dados provenientes dos diversos setores dos transportes e do turismo são de suma importância para subsidiar políticas e estratégias nas várias esferas de atuação. Além disso, quanto aos sujeitos envolvidos com entidades públicas e privadas do turismo, o documento destaca que

a habilidade dos gestores federais e locais, além dos técnicos e colaboradores, faz-se essencial para a qualidade das iniciativas que serão propostas para a mobilidade e a conectividade turísticas. Por dizer respeito a áreas extensas e complexas, o desenvolvimento do setor requer uma constante preparação de pessoal, que deve pensar, implantar e acompanhar soluções e estratégias (BRASIL e UFSC, 2022c, p. 13).

Portanto, este relatório apresenta um plano estratégico de oferta de capacitação a partir dos materiais desenvolvidos na cooperação técnica, com opções de conteúdo, público-alvo, ferramentas, entre outros, visando orientar a atuação do MTur em intervenções futuras para promover o suporte técnico adequado quanto ao desenvolvimento da mobilidade e conectividade turísticas no Brasil.

Para isso, no primeiro capítulo deste relatório identificam-se os objetivos e o público-alvo das capacitações propostas. No segundo capítulo, evidencia-se o plano estratégico para construção da oferta de capacitações por meio de ensino a distância (EaD), com os tipos de curso, suas estruturas e informações para aplicação. Já o capítulo três apresenta ementa e texto-base para as capacitações e, em seguida, ressalta as considerações finais e os encaminhamentos do presente trabalho.

1 OBJETIVOS E PÚBLICO-ALVO

No MTur, a Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística (CGMob) é a área responsável por definir diretrizes, políticas, objetivos e metas para formular, implementar, fomentar, monitorar e avaliar planos, programas, projetos e ações relacionados à melhoria da mobilidade e da conectividade, na esfera do turismo, com a integração dos modos de transporte (BRASIL, 2020).

No âmbito da CGMob, almeja-se proporcionar mobilidade e conectividade de infraestrutura integrada e confiável para o deslocamento seguro e eficiente de pessoas, com vistas ao incremento do turismo nacional e à competitividade internacional; além de incentivar e de aumentar a acessibilidade, a conectividade, a eficiência e o desenvolvimento da rede de transportes brasileira, para que estes se apresentem efetivamente como uma alternativa logística para o turismo do País.

Para o PDMCT, capacitar diz respeito a formar recursos humanos das áreas do turismo com conhecimentos técnicos e específicos, além do fomento à pesquisa no setor, uma vez que a habilidade dos gestores federais e locais, além dos técnicos e colaboradores, faz-se essencial para a qualidade das iniciativas que serão propostas para a mobilidade e conectividade turísticas. Por dizer respeito a áreas extensas e complexas, o desenvolvimento do setor requer uma constante preparação de pessoal que deve pensar, implantar e acompanhar soluções e estratégias (BRASIL e UFSC, 2022d).

Capacitar e qualificar auxilia na elevação da competitividade dos serviços e produtos turísticos oferecidos aos visitantes, e amplia o conhecimento dos profissionais do turismo sobre a importância da mobilidade e conectividade turísticas nos mais diversos segmentos. Por isso, sugere-se como **objetivo e público-alvo**, respectivamente:

- » Ofertar capacitação profissional de forma gratuita e acessível para proporcionar o desenvolvimento dos atores institucionais no planejamento e na gestão da mobilidade e conectividade turísticas.
- » A capacitação é direcionada a gestores públicos e privados de turismo, além de outros cidadãos e profissionais que queiram se informar e se qualificar para a gestão da mobilidade e conectividade turísticas.

2 PLANO ESTRATÉGICO DE OFERTA

A formação e a capacitação dos vários atores envolvidos na área do turismo, e áreas afins, deve considerar as especificidades de cada público-alvo e a logística de sua aplicação em função da abrangência e capilaridade da área em questão. Nesse sentido, existe a possibilidade de realização de capacitações presenciais, mas a modalidade EaD possui algumas características que permitem racionalizar os custos da formação e da capacitação para diferentes públicos, distribuídos nos milhares de municípios brasileiros.

Entende-se que plataforma educacional deva ser customizada, validada e integrada a um Ambiente Virtual de Ensino e de Aprendizagem (AVEA) para a oferta de cursos *web* relacionados às temáticas propostas, em dois formatos: cursos abertos e cursos fechados.

Dessa forma, para que seja possível desenvolver o detalhamento de uma plataforma educacional, torna-se imprescindível identificar as características dos cursos e das atividades educacionais que serão ofertadas, levando em consideração, também, os diferentes atores envolvidos no planejamento, na organização, na oferta e na gestão dos cursos.

Os dois formatos de cursos contemplam o alcance de um grande e diferente público, o qual é o foco do processo de promoção de informações e de formação do planejamento do transporte turístico no Brasil.

Nesta seção, são apresentadas as características e as necessidades elencadas dos tipos de cursos propostos.

2.1 TIPOS DE CURSOS

Os tipos de cursos a serem ofertados são:

1. **Cursos abertos** – caracterizam-se por serem cursos estruturados em uma plataforma autoformativa, com conteúdos variados relacionados ao planejamento do transporte turístico no Brasil, com a presença de vídeos, podcasts, textos, elementos de interatividade, com o reforço de jogos, exercícios de passagem, entre outros.
2. **Cursos fechados** – caracterizam-se por serem cursos estruturados em turmas com cronograma de aplicação pré-definido, sendo o acesso feito por meio de *login* e senha. As temáticas e conteúdos dos cursos são desenvolvidos com materiais textuais, vídeos, vídeo aulas, áudios, animações, podendo incluir elementos de interatividade, jogos, exercícios, chats e fóruns.

Além de uma plataforma educacional para a oferta de cursos, é importante considerar a disponibilidade de um ambiente de gestão da informação e do conhecimento, o qual comportará as demais “camadas” requeridas, no intuito de proporcionar espaços de interação, de troca, de acesso a repositórios, de formação e de encontros virtuais ou desdobramentos de encontros presenciais.

2.2 REQUERIMENTOS NÃO-FUNCIONAIS PARA OS CURSOS

Os cursos deverão possibilitar o acesso por meio do sistema operacional *Windows* (via AVEA) com o uso de desktop, de laptop e de tablet e/ou por meio de aplicativo para smartphone, atendendo aos sistemas operacionais *Android* e *iOS*. Dessa forma, o sistema deve ser integrado, de modo que seja possível, para os participantes, começar o curso em um sistema *Android* e terminar no *Windows*, por exemplo.

Para a implementação dos cursos, deverá ser criado um projeto gráfico que contenha a definição das características visuais de todos os materiais, tanto impressos quanto virtuais, produzidos para o projeto, indicando uma identidade visual.

2.3 METODOLOGIA PARA FORMATAÇÃO DOS CURSOS

Todos os cursos em formato *e-learning* assíncrono serão precedidos de *teaser* e oferecidos unicamente em um dos dois formatos solicitados: aplicativo para smartphone (*iOS* e *Android*) ou para desktop, para laptop e para tablet. Os cursos que forem oferecidos via aplicativo serão possibilitados a todos os participantes e terão baixa complexidade quanto ao conteúdo e a elementos constitutivos do curso (vídeoaulas, infográficos, quiz, materiais de leitura, produções textuais, avaliações etc.).

Os cursos oferecidos para desktop, para laptop e para tablet serão direcionados a públicos específicos, com temáticas voltadas à área de atuação particular de cada grupo-alvo. Nesses cursos, o grau de complexidade será maior, bem como as chamadas de interatividade entre cursistas e curso, sendo necessária a participação deles em fóruns de discussão e a elaboração de materiais, os quais serão avaliados e validados para a certificação do curso.

Durante a realização de cada um dos cursos fechados, os participantes poderão contar com a mediação de tutores de conteúdo e manter contato com estes por e-mail, com o objetivo de esclarecer dúvidas, de aprofundar conceitos específicos ou de receber orientação pedagógica.

Os cursos no formato aberto deverão permitir o contato dos usuários com o suporte administrativo e técnico para atender a problemas de acesso ao ambiente dos cursos e de registros de inscrição e de participação.

O projeto de cada curso deverá considerar uma metodologia que seja baseada no processo de ensino-aprendizagem focado na construção do conhecimento por meio de experiências e de práticas que atendam às necessidades de desenvolvimento dos cursistas, com o objetivo de favorecer a reflexão tanto individual quanto coletiva sobre os temas tratados nos diversos cursos e a sua relação com a prática.

O processo de aprendizagem está baseado na construção do conhecimento por meio de experiências e de práticas, de forma a atender às necessidades de desenvolvimento dos participantes, respeitando o estilo e o tempo de aprendizagem de cada um e fazendo com que os participantes reflitam sobre os conteúdos abordados e com que possam aplicá-los em sua rotina de vida. Dessa forma, espera-se que o participante percorra um caminho que vai desde a análise da sua vivência, passando pela sistematização dos conhecimentos que já possui e pelo

relacionamento desses conhecimentos com os campos teóricos apresentados nos diferentes cursos, até chegar à compreensão e à sua reflexão acerca do tema, revendo os vínculos entre teoria e prática anteriormente construídos.

Os cursistas terão acesso aos textos, aos vídeos, às avaliações e aos materiais utilizados pelos formadores via plataforma/ambiente virtual, de acordo com o planejamento do curso, antes, durante e após a conclusão do curso.

2.4 DEFINIÇÕES DA ESTRUTURA E DOS SERVIÇOS DE CONTEÚDO DOS CURSOS

A estrutura de oferta de cada um dos cursos deverá conter os materiais e as estratégias educacionais distribuídas em módulos ou tópicos contendo a definição de carga horária e o cronograma de início e de fim da oferta.

Um dos aspectos importantes que diferencia a forma de acompanhamento das atividades dos cursos abertos para os cursos fechados está relacionado à autonomia dos cursistas vinculados aos cursos abertos, os quais terão a liberdade de acessar o curso em tempos distintos no período em que o curso estiver sendo ofertado, percorrendo os tópicos e as atividades propostas sem que haja a necessidade de fixar uma sequência e um tempo limite de acesso. Por outro lado, os cursos fechados, devido à formação de turmas, terão uma sequência de atividades fixadas em cronograma, as quais serão acompanhadas e orientadas pelo professor e pela tutoria.

2.4.1 PARAMETRIZAÇÃO DO PROJETO DOS CURSOS

O planejamento de cada curso necessita seguir parâmetros que envolvam a aplicação de um plano instrucional, o qual implica na busca por determinados objetivos de aprendizagem, por meio da distribuição de materiais educacionais, de atividades de acompanhamento e de avaliação de aprendizagem e por meio do processo de mediação, em uma carga horária determinada.

Como exemplo, tem-se o curso do tipo fechado, no qual:

- » Para cada 40 horas de curso, 16 a 20 minutos deverão ser destinados ao recurso audiovisual, com *plug-in* e/ou com intérprete de Língua Brasileira de Sinais (Libras), com legendas nos vídeos e com os demais componentes de acessibilidade necessários, de acordo com a legislação em vigor, sendo um vídeo para cada uma das quatro unidades.
- » O curso deverá ter de cinco a sete laudas de conteúdos por unidade, ou três a cinco laudas, caso seja usado um infográfico de cinco a sete telas.
- » Cada unidade deverá usar ícones instrucionais, de acordo com o projeto proposto, mas nunca inferior a dois ícones por unidade.
- » Cada curso ofertado deverá propor avaliações de passagem e avaliação final com, pelo menos, duas questões discursivas, as quais serão corrigidas pelo tutor do curso, sempre de acordo com o gabarito fornecido pelo professor.

2.4.2 RECURSOS DIDÁTICO-PEDAGÓGICOS

Antes da produção do curso, ocorrerá a definição das características visuais de todos os materiais, tanto impressos quanto virtuais, produzidos para o projeto, indicando a identidade visual do Programa de formação do planejamento do transporte turístico no Brasil.

Os recursos didático-pedagógicos que poderão integrar o projeto do curso, de acordo com a característica de cada tema que será trabalhado, e que serão utilizados para compor a proposta metodológica dos cursos, serão:

- » **AVEA:** plataforma com interface amigável que favorece, por meio de chats, de fóruns e de outras atividades, a interação entre participantes, tutores e professores. O sistema possui diversos recursos de interação e de comunicação, como e-mail, chat, fórum de discussão, mural de recados e espaço para atividades de ensino-aprendizagem. Por sua vez, as ferramentas de comunicação e de interação entre os atores disponíveis no AVEA são o fórum geral de notícias, o fórum permanente de apoio técnico, o fórum de interação geral, o fórum temático para cada tópico e chat, *wiki*, web conferência e blog, quando necessários e adequados ao desenvolvimento do curso.
- » **Livro (e-book):** material didático digital com linguagem dialógica e com conteúdo programático adaptado para atender às necessidades do participante, permitindo-lhe a leitura do conteúdo quando e onde desejar.
- » **Vídeoaulas:** vídeos gravados pelos professores dos cursos visando à complementação do conteúdo programático. Esses vídeos são disponibilizados no AVEA do curso e o participante pode assisti-los no momento que desejar. Assim, para cada curso, serão produzidos vídeos com a participação de professores e/ou de outros personagens ou, ainda, com elementos de som e de imagem, com os objetivos de esclarecer e de facilitar o entendimento do conteúdo do curso.
- » **Quiz:** perguntas e respostas assertivas acerca dos temas trabalhados nas aulas.
- » **Podcast:** publicação de ficheiros e transmissão de arquivos multimídia, como áudios, vídeos, fotos, PPS, dentre outros, que permitam os cursistas acompanharem a atualização multimídia desses recursos na internet, os quais serão criados pelos próprios usuários.
- » **Infográfico:** ferramenta que deverá transmitir informações por meio de imagens, de desenhos e demais elementos visuais gráficos. O infográfico deverá acompanhar um texto, o qual deverá funcionar como um resumo didático e simples do conteúdo apresentado.
- » **Fórum de discussão:** ferramenta para páginas de internet destinada a promover debates, por meio de mensagens publicadas, abordando uma mesma questão. O fórum é coletivo e é dirigido por um moderador, concebido de forma que seja permitido seguir/acompanhar o rumo da conversa desde a mensagem original até as respostas mais recentes.

- » **Game learning:** é uma abordagem que utiliza jogos, tanto analógicos quanto digitais, com o objetivo de otimizar a experiência de aprendizagem. Nesse caso, o jogo permite o entendimento de questões específicas por meio de simulações, de tentativa e de erro e de resoluções de problemas.
- » **Cartoon:** um desenho humorístico, animado ou não, de caráter crítico, que retrata, sinteticamente, um assunto que envolve o dia a dia de uma sociedade.
- » **Gibi eletrônico:** criação de quadrinhos on-line, pelos cursistas.
- » **Simulado:** composto por atividades que ajudarão o cursista a avaliar seu desempenho durante o curso.
- » **Tutoria:** durante o período de realização dos cursos, os participantes contarão com tutores exclusivos, que cumprirão o papel de mediadores e de facilitadores da aprendizagem, sanando dúvidas, coletando informações sobre cada um dos participantes e, principalmente, estimulando-os e auxiliando-os diante de qualquer dificuldade, de forma a mantê-los motivados e bem orientados até o final do curso. É fundamental que o tutor tenha conhecimentos comprovados na área do curso em que irá atuar, tendo em vista que este deverá oferecer feedbacks sobre o desempenho dos cursistas, orientando e proporcionando discussões relativas ao conteúdo programático estudado.

A Figura 1 revela os recursos didático-pedagógicos que poderão integrar o projeto dos cursos.

Figura 1 - Recursos didático-pedagógicos



Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

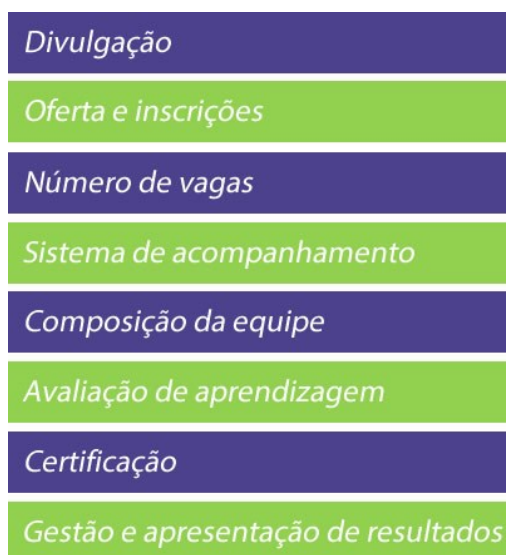
O conteúdo de cada curso deverá ser submetido a um profissional da área de Design Instrucional, o qual realizará as adequações de linguagem para a modalidade de EaD, e, também, a profissionais da área de revisão gramatical e ortográfica, para serem realizadas as adequações necessárias quanto à norma padrão da Língua Portuguesa e às normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), no que se refere à formatação de fontes, de referências, de figuras, de gráficos, de tabelas, de quadros, dentre outros.

O material educacional será editorado de acordo com os elementos gráficos estabelecidos no projeto gráfico, e serão providenciados, caso seja necessário, a ficha catalográfica e o registro no *International Standard Book Number* (ISBN) para publicação de cada material, conforme o caso.

2.5 APLICAÇÃO DOS CURSOS

O processo de aplicação de cada curso envolve um conjunto de ações e de procedimentos que precisam de um devido planejamento antes do início do curso, conforme pode ser visualizado na Figura 2.

Figura 2 – Processo para aplicação dos cursos



Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

2.5.1 DIVULGAÇÃO DOS CURSOS

Todos os materiais necessários para a divulgação do projeto, dos cursos e das atividades paralelas previstas (palestras, debates, entrevistas etc.) deverão ser produzidos no formato mais adequado ao público-alvo. Cita-se como exemplo, folders, cartazes, banners físicos e digitais.

2.5.2 OFERTA E INSCRIÇÕES

Todos os cursos serão disponibilizados na modalidade a distância, podendo, de acordo com a demanda, serem reeditados por mais de uma vez.

As inscrições serão efetuadas em um sistema online desenvolvido exclusivamente para os cursos. Ao entrar no sistema de inscrições, o participante terá acesso aos termos que serão estabelecidos para a participação no curso, devendo assinalar sua concordância com o exposto para, então, preencher a ficha de inscrição. Depois de confirmar o envio da ficha, um comprovante de inscrição com a senha de acesso ao AVEA será gerado automaticamente. Os requisitos de inscrição dos cursistas e os eventuais critérios de desempate ou de participação no curso serão definidos em documento específico.

2.5.3 NÚMERO DE VAGAS

Para os cursos fechados, deverão ser compostas turmas de acordo com as temáticas específicas, estando prevista a abertura de mais turmas a depender da demanda de inscrições e do processo de ampliação de adesão do programa de capacitação.

Em cada turma estabelecida, de acordo com o número de inscritos e de vagas, haverá uma divisão de grupos, onde, a cada 100 inscritos, recomenda-se que haja um tutor de conteúdo disponível para dar apoio e suporte aos participantes.

Para os cursos abertos, não haverá necessidade de limitação de inscritos, sendo que o percurso formativo poderá ser realizado em tempos distintos por parte de cada um dos participantes. Todavia, para efeito de gestão e controle, pode-se abrir turmas com vagas limitadas e na medida que as turmas forem sendo preenchidas, outras turmas podem ser abertas.

2.5.4 SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DOS CURSOS

Durante a realização dos cursos fechados, é importante que os participantes possam contar com um tutor de conteúdo como referência, sendo este um suporte virtual de apoio. Ademais, os cursistas podem manter contato nos espaços destinados a essa função, no AVEA, como também por e-mail, com o objetivo de esclarecer suas dúvidas, de aprofundar conceitos específicos ou de receber orientação pedagógica.

O curso a distância visa à realização de atividades baseadas na leitura dos materiais educacionais, em forma de textos ou em outras mídias, complementada por vídeoaulas, e na participação dos cursistas nas discussões dos fóruns, nas avaliações e nos chats, conforme o plano instrucional de cada curso.

2.5.5 COMPOSIÇÃO DA EQUIPE

A equipe responsável pela oferta dos cursos será composta por:

- » Professor.
- » O profissional tutor, que irá facilitar e intermediará o processo de ensino-aprendizagem.
- » Equipe de apoio técnico, que deverá realizar o desenvolvimento dos projetos de tecnologia, de suporte e de gestão da plataforma educacional e apoiar a administração acadêmica dos cursos, como, por exemplo, no processo de inscrições.

2.5.6 AVALIAÇÃO DE APRENDIZAGEM

O processo de avaliação de aprendizagem, embora se sustente em princípios análogos aos da educação presencial, requer tratamento e considerações especiais em alguns aspectos. Primeiramente, um dos objetivos fundamentais deve ser a obtenção, por parte dos cursistas, não da capacidade de reproduzir ideias ou informações, mas da capacidade de produzir e de reconstruir conhecimento, de analisar e de se posicionar criticamente diante das situações concretas que lhes são apresentadas.

Outro aspecto a ser considerado é que, diferentemente do contexto dos cursos presenciais, nos cursos a distância, o cursista não conta com a presença física do professor. Por isso, é necessário o desenvolvimento de um método de estudo individual e outro em grupo, para que o cursista possa:

- » buscar interação permanente com os colegas e com os tutores todas as vezes que sentir necessidade;
- » obter confiança e autoestima diante do trabalho realizado; e
- » desenvolver a capacidade de análise e de elaboração de juízos próprios.

O trabalho do professor, ao organizar o material didático do curso, é o de levar o cursista a questionar aquilo que julga saber e, principalmente, a questionar os princípios subjacentes a esse saber. Nesse contexto, a relação teoria-prática coloca-se como imperativo no tratamento dos conteúdos selecionados para o curso, e a relação intersubjetiva e dialógica entre professor-cursista, mediada por textos e vídeos, torna-se fundamental.

No que diz respeito à avaliação da aprendizagem nos cursos fechados, os professores deverão privilegiar o plano instrucional e os tutores deverão estar atentos e fazer o registro dos seguintes aspectos:

- » Produção escrita.
- » Método de estudo.
- » Participação nas atividades à distância.
- » Acompanhamento e compreensão do conteúdo proposto .
- » Capacidade de posicionamento crítico-reflexivo diante das abordagens trabalhadas e diante da sua prática profissional (dimensão cognitiva).
- » Realização de estudos de caso e de pesquisa a partir de proposições temáticas relacionadas ao seu campo de formação profissional e de atuação.

A avaliação no processo de construção de conhecimento pretende ser um instrumento que possibilite a identificação do desenvolvimento de competências, de atitudes e de habilidades dos cursistas e que forneça elementos para as orientações futuras, para as complementações de conteúdo e para o aprimoramento do curso.

Outro processo de avaliação adotado corresponde ao critério de avaliação dos cursistas aos cursos. Para essa demanda, será disponibilizado um espaço no AVEA para o cursista avaliar continuamente todos os processos, como participação, planejamento, material didático, atendimento da tutoria, praticidade do AVEA etc.

2.5.7 CERTIFICAÇÃO

Para concluir o curso do tipo fechado e ter o direito ao certificado, propõe-se que seja necessário realizar, pelo menos, 75% das atividades propostas e manter frequência no AVEA.

Ao final dos cursos do tipo aberto, propõe-se a emissão de certificação se os participantes realizarem todos os exercícios e atividade de passagem propostas.

2.5.8 GESTÃO DOS CURSOS E APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

No processo de implementação do programa de formação e capacitação é importante que ocorra a realização periódica de reuniões para discutir sobre os cursos na modalidade de EaD, como também sobre os demais serviços, visando à avaliação e aos ajustes que forem necessários. Nas reuniões, poderão ser incluídos, para participarem, Grupos de Trabalhos e outros grupos que o MTur considerar necessários.

Deverá ser elaborado um relatório completo de cada curso com o desempenho individual dos participantes.

3 EMENTA E TEXTO-BASE

Neste capítulo, sugere-se o conteúdo essencial a ser abordado na capacitação técnica, extraídos dos estudos e pesquisas desenvolvidos nos produtos anteriores desta cooperação técnica.

3.1 TRANSPORTE E TURISMO

Uma oferta de transportes bem estruturada é imprescindível para o desenvolvimento de destinos turísticos bem constituídos. Como ressalta Peixoto (2018), a disponibilidade e a qualidade do sistema de transportes do local influenciam diretamente as escolhas do turista – uma vez que os destinos possuem atrações e serviços espalhados em diferentes zonas urbanas, a escolha sobre quais locais visitar é influenciada pela localização das atrações e pelo transporte ofertado na região, o que, por sua vez, está relacionado com o conceito e avaliação da mobilidade.

Assim, é importante ressaltar os vários aspectos proporcionam chances de articulação com a atividade turística nessa relação transporte-território, como a demanda por hospedagem, centros de convenções e lazer, estabelecimentos de alimentação e outros serviços no entorno direto dos terminais, além, é claro, de possibilitar o acesso aos atrativos turísticos regionais. Ainda, há vezes em que o próprio meio de transporte se torna o atrativo em si, como é o caso dos trens e barcos, em especial trens com apelo turístico-cultural e cruzeiros, e os ônibus panorâmicos que oferecem passeios pelas cidades turísticas. Entende-se, assim, que o transporte, no contexto turístico, pode assumir dois papéis fundamentais, a saber:

- » **Transporte para o turismo:** o deslocamento entre uma origem (núcleo emissor) e um destino (núcleo receptor), entre destinos ou nos limites internos do destino. O transporte como meio para um fim, como utilidade, sendo assim um custo e não um benefício.
- » **Transporte como turismo:** atrativo, em que o transporte é o contexto para o deslocamento, sendo benefício ao invés de custo.

Esses papéis não se sobrepõem, pelo contrário, o turista pode fazer uso de ambos numa mesma viagem. Portanto, nessa conjuntura interdependente, pode-se identificar os transportes turísticos, isto é, todo e qualquer meio de locomoção utilizado pelo visitante durante a viagem, seja para chegar até seu destino e voltar a seu local de residência, para visitar atrativos no destino escolhido ou como própria atividade turística e de lazer.

Essa dinâmica pode ser percebida no esquema representado pela Figura 1, em que há deslocamento entre a origem e o destino primário, e entre o destino primário do viajante e outros possíveis destinos, secundário, terciário etc. Além disso, observa-se que há circulação e deslocamento nos próprios destinos turísticos para que o turista acesse atrativos, e casos em que os veículos e os modos de transporte constituem os próprios atrativos (city tours, ônibus hop-in hop-off, passeios em embarcações, teleféricos, trens panorâmicos etc.).

Figura 3 – Sistemas de transportes aplicados ao turismo



Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

3.2 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade ativa é um elemento estruturante das cidades, além de ser uma das formas mais utilizadas para realizar atividades turísticas nos destinos. Ela diz respeito à forma de transporte de pessoas feita a pé, seja para acessar o carro, o transporte público, a bicicleta, os estabelecimentos comerciais e de lazer, os atrativos, as residências ou os próprios passeios.

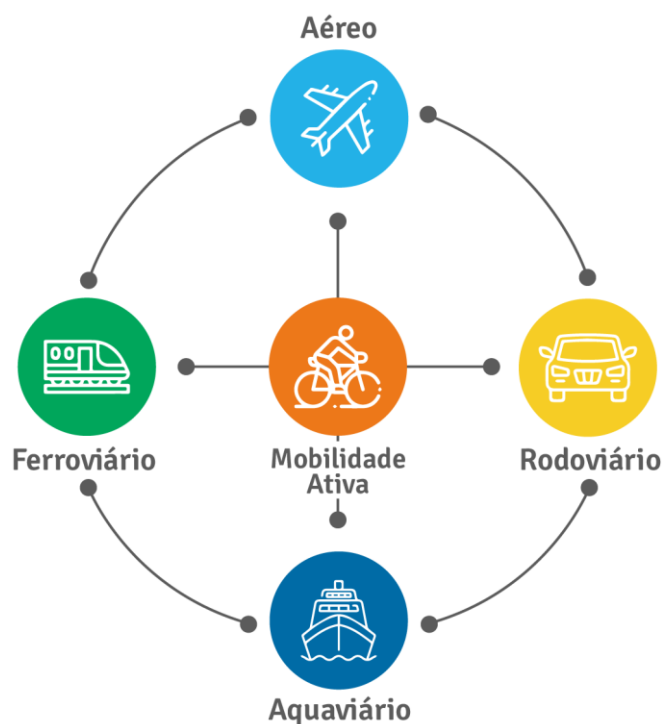
Entretanto, o desenho viário encontrado em diversas cidades do Brasil é geralmente traçado apenas para o tráfego de veículos e não para o uso de pedestres, o que não reflete, inclusive, a tendência mundial de fomentar a sustentabilidade no meio urbano com a revitalização das funções das vias. Assim, medidas podem ser tomadas para melhorar esse cenário, com a implementação de estratégias para planejar e implantar vias que permitam o acesso e a permanência seguros e integrados de pedestres, ciclistas, motoristas e usuários de transporte coletivo, estejam eles em suas ocupações corriqueiras ou realizando atividades turísticas, isto é, sejam eles moradores ou turistas daquela localidade.

3.3 INTERMODALIDADE

Como apontam Lohmann, Fraga e Castro (2013, p. 7), “[...] o destino que pode ser acessado por vários modos de transporte terá a vantagem competitiva de possuir o modo de transporte mais conveniente para diferentes tipos de turistas, incluindo seus segmentos e mercados”. Além disso, “[...] cada modo de transporte apresenta vantagens e desvantagens, por isso a intermodalidade permite que viajantes utilizem, ao longo de toda viagem, o modo de transporte mais eficiente possível” (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013, p. 10). Um esquema ilustrativo da intermodalidade de transportes pode ser observado na Figura 4.

A intermodalidade permite que passageiros e cargas (mesmo no caso do turismo, não se pode esquecer que malas e bagagens são cargas a serem transportadas) utilizem, ao longo de toda a viagem, o modo de transporte mais eficiente possível. Assim, 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. 44-45).

Figura 4 – Intermodalidade dos transportes



Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

No PDMCT, a intermodalidade diz respeito a estimular a oferta de transportes integrados, eficientes e seguros, com vistas ao aperfeiçoamento de sistemas acessíveis, hábeis e confiáveis para a mobilidade de pessoas nos destinos e entre os destinos turísticos. Isto pois, quando consideramos a viagem turística, não será qualquer forma de deslocamento disponível que interessará o turista. O viajante levará em consideração características específicas na hora de escolher seu destino e os transportes a utilizar, e não necessariamente nessa ordem.

3.4 CIDADES ÂNCORAS E COMPONENTES

Estabelecer uma relação entre cidades, a partir do escopo da mobilidade e conectividade turísticas, procura trazer vantagens na estruturação dos destinos e dos produtos turísticos, uma vez que as cidades componentes das cidades âncoras devem acionar a atenção dos formuladores, dos planejadores e dos gestores de turismo, direcionando investimentos para o fomento da atividade em tais municípios menos estruturados e mais isolados, procurando desenvolvê-las e integrá-las com municípios de maior fluxo turístico, otimizando e amadurecendo a região turística e não apenas um destino principal. E isso se dá não apenas no escopo da ampliação e do crescimento das redes de transporte, mas, ao fazê-lo, compreendem-se os benefícios do incremento dos serviços correlatos, pois as infraestruturas de transporte mantêm relação direta com o desenvolvimento de regiões.

A **cidade âncora** para a mobilidade e conectividade turísticas abarca uma área de influência dentro da região turística no tocante às infraestruturas de transporte. Ela pode ser um município de conexão (tal qual um hub aeroportuário), agindo como portão de entrada e/ou saída para outros destinos, independentemente do modo de transporte utilizado.

Já as denominadas **cidades componentes** são, dentro desta proposta, a complementariedade à região turística, que mantém nas cidades âncoras sua principal infraestrutura de transportes para o turismo. As cidades componentes visam estabelecer as premissas dos clusters, ferramentas de auxílio ao planejamento turístico que se fundamentam na criação de redes empresariais que se relacionam devido às proximidades física, técnica, econômica e social.

A cidade âncora busca representar uma zona de suporte da relação transporte-turismo à determinada região turística, servindo de reforço ao acesso a localidades menos servidas de infraestruturas e serviços de transporte, mas que caracterizam a região turística e mantêm potencial de desenvolvimento, as cidades-componentes.

Para o estabelecimento da categorização das cidades âncoras e a construção das regiões de influência, foram considerados as relações urbanas de proximidade e os deslocamentos entre cidades, apuradas por sua localização geográfica, de forma que o conjunto de cidades selecionadas tivessem a maior cobertura do território nacional.

A contextualização e o embasamento da escolha metodológica do estudo foram realizados com o imperativo de estabelecer cidades âncoras por estado e no Distrito Federal, de tal maneira que a interligação das cidades selecionadas atendesse à distribuição regional do País, existindo casos de áreas de interseção, nas quais as cidades recebem influência, simultaneamente, de duas ou mais cidades.

3.5 ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS

Em relação aos aspectos legais, deve-se abordar a legislação federal vigente para o transporte de pessoas, em todos os modos – aeroviário; aquaviário; ferroviário; e rodoviário, sintetizadas na Tabela 1, conforme apresentado no Produto 1 (BRASIL e UFSC, 2021a).

Tabela 1 – Legislação multimodal federal vigente

MODO DE TRANSPORTE	ÁREA TEMÁTICA	LEGISLAÇÃO
Rodoviário	Condições de Exploração (Regulação + Operação + Internacional)	Lei nº 5.862, de 12/12/1972
		Lei nº 7.565, de 19/12/1986
		Lei nº 11.182, de 27/09/2005
		Lei nº 13.475, de 28/08/2017
		Lei nº 13.842, de 17/06/2019
		Lei nº 14.034, de 05/08/2020
		Decreto nº 21.713, de 27/08/1946
		Decreto nº 65.144, de 12/09/1969
		Decreto nº 72.753, de 06/09/1973
		Decreto nº 3.564, de 17/08/2000
		Decreto nº 5.910, de 27/09/2006
		Decreto nº 6.780, de 18/02/2009
		Resolução CONAC nº 007, de 20/07/2007
Resolução ANAC nº 400, de 13/12/2016		

MODO DE TRANSPORTE	ÁREA TEMÁTICA	LEGISLAÇÃO
Rodoviário	Política Tarifária	Lei nº 6.009, de 26/12/1973
		Lei nº 7.920, de 12/12/1989
		Lei nº 13.319, de 25/07/2016
	Procedimentos de Outorga	Lei nº 7.565, de 19/12/1986
		Lei nº 8.987, de 29/06/1995
		Lei nº 13.842, de 17/06/2019
		Decreto nº 7.624, de 22/11/2011
	Regulamentos de Infraestrutura (Terminais)	Decreto nº 6.780, de 18/02/2009
	Aquaviário	Condições de Exploração (Regulação + Operação + Internacional)
Lei nº 9.432, de 08/01/1997		
Lei nº 9.537, de 11/12/1997		
Lei nº 10.233, de 05/06/2001		
Lei nº 12.815, de 05/06/2013		
Lei nº 14.047, de 24/08/2020		
Decreto nº 1.265, de 11/10/1994		
Decreto nº 2.256, de 17/06/1997		
Decreto nº 2.596, de 18/05/1998		
Decreto nº 8.033, de 27/06/2013		
Decreto nº 9.048, de 10/05/2017		
Resolução ANTAQ nº 3.066, de 18/09/2013		
Resolução ANTAQ nº 3.274, de 06/02/2014		
Resolução ANTAQ nº 3.290, de 13/02/2014		
Resolução ANTAQ nº 3.585, de 18/08/2014		
Resolução ANTAQ nº 7.653, de 31/03/2020		
Resolução normativa nº 20, de 15/05/2018		
Procedimentos de Outorga		Lei nº 10.233, de 05/06/2001
		Resolução ANTAQ nº 3.066, de 18/09/2013
		Resolução ANTAQ nº 3.290, de 13/02/2014
	Resolução normativa nº 20, de 15/05/2018	
Ferroviário	Condições de Exploração (Regulação + Operação + Internacional)	Lei nº 5.917, de 10/09/1973
		Lei nº 6.171, de 09/12/1974
		Lei nº 10.233, de 05/06/2001
		Lei nº 11.483, de 31/05/2007
		Lei nº 11.772, de 17/09/2008
		Lei nº 12.379, de 06/01/2011
		Lei nº 12.743, de 19/12/2012
		Lei nº 13.448, de 05/06/2017

MODO DE TRANSPORTE	ÁREA TEMÁTICA	LEGISLAÇÃO
Ferroviário	Condições de Exploração (Regulação + Operação + Internacional)	Lei nº 13.844, de 18/06/2019
		Decreto nº 1.832, de 04/03/1996
		Decreto nº 1.945, de 28/06/1996
		Decreto nº 8.129, de 23/10/2013
		Decreto nº 8.134, de 28/10/2013
		Decreto nº 10.161, de 09/12/2019
		Resolução ANTT nº 359, de 26/11/2003
		Resolução ANTT nº 490, de 31/03/2004
		Resolução ANTT nº 2.305, de 26/09/2007
		Resolução ANTT nº 3.000, de 28/01/2009
		Resolução ANTT nº 3.695, de 14/07/2011
	Resolução ANTT nº 5.888, de 12/05/2020	
	Procedimentos de Outorga	Lei nº 10.233, de 05/06/2001
Decreto nº 8.129, de 23/10/2013		
Rodoviário	Condições de Exploração (Regulação + Operação + Internacional)	Lei nº 9.611, de 19/02/1988
		Lei nº 10.233, de 05/06/2001
		Lei nº 12.996, de 18/06/2014
		Decreto nº 2.521, de 20/03/1998
		Decreto nº 8.083, de 26/08/2013
		Decreto nº 10.157, de 04/12/2019
		Resolução ANTT nº 1.971, de 25/04/2007
		Resolução ANTT nº 4.499, de 28/11/2014
		Resolução ANTT nº 4.777, de 06/07/2015
		Resolução ANTT nº 4.936, de 19/11/2015
		Resolução ANTT nº 5.888, de 12/05/2020
	Política Tarifária	Lei nº 8.987, de 13/02/1995
		Lei nº 10.233, de 05/06/2001
		Decreto nº 2.521, de 20/03/1998
	Procedimentos de Outorga	Lei nº 8.987, de 13/02/1995
		Lei nº 10.233, de 05/06/2001
		Decreto nº 2.521, de 20/03/1998
		Resolução ANTT nº 1.971, de 25/04/2007
	Regulamentos de Infraestrutura (Terminais)	Lei nº 10.233, de 05/06/2001
		Decreto nº 2.521, de 20/03/1998

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Ainda, é importante tratar dos seguintes tópicos:

- » Contextualização do Setor Aéreo e o Turismo – panorama do setor aéreo e do turismo brasileiro.
- » Temas de interesse ao MTur – análise da legislação vigente.
- » Estudo e Planos – apresentação de estudos e planos desenvolvidos pelo governo federal e sua relação com legislação vigente.
- » Análise das legislações setoriais tocantes – temas de interesse ao Ministério do Turismo na legislação vigente e impactos desta no transporte turístico.

3.6 PANORAMA BRASILEIRO

Para estudar e analisar o panorama brasileiro referente à mobilidade e conectividade turísticas, o estudo utilizou como recorte de pesquisa as 30 Rotas Turísticas Estratégicas selecionadas pelo MTur.

O órgão concebe “rota turística estratégica” como o grupamento da oferta turística de um ou mais municípios para fins de planejamento, gestão, atração de investimentos, promoção e comercialização turística. As 30 rotas selecionadas são resultado do Programa Investe Turismo, desenvolvido por MTur, Sebrae e Embratur, para acelerar o desenvolvimento, aumentar a qualidade e a competitividade do produto turístico brasileiro. Segundo a pasta, os 158 municípios brasileiros que compõem as rotas são o foco de um amplo pacote de investimentos, incentivos a novos negócios, acesso ao crédito, melhoria de serviços, inovação e marketing voltados ao setor (BRASIL e UFSC, 2021d).

3.6.1 DIAGNÓSTICO

É fundamental evidenciar os procedimentos e resultados de diagnóstico de rotas turísticas em todo o País, conforme estabelecido nos produtos 2, 3 e 4 (BRASIL e UFSC, 2021b; BRASIL e UFSC, 2021c; BRASIL e UFSC, 2021d) da presente cooperação técnica, tanto utilizando-se de pesquisas in loco, quanto de dados secundários obtidos de pesquisas realizadas, principalmente, em fontes oficiais.

Por meio de pesquisas de campo, como demonstrado no Produto 2, é possível, a partir de amostras predeterminadas, caracterizar e diagnosticar as infraestruturas de transporte para os modos, incluindo pontos de apoio ao viajante, terminais e ruas com potencial turístico. Tal caracterização pode incluir o estado de conservação das rodovias, a oferta de produtos turísticos em pontos de apoio, a presença de serviços de atendimento ao turista, de alimentação, de comércio, a possibilidade de integração entre modos distintos, entre outros.

No caso de levantamentos de dados secundários, conforme produtos 3 e 4, explora-se conceitos relacionados ao turismo de proximidade e aos corredores logísticos estratégicos para o transporte de passageiros. Ainda, é possível abordar os levantamentos propriamente ditos em relação às infraestruturas de transporte aéreo, aquaviário, ferroviário e rodoviário.

No setor aéreo, foca-se na disponibilidade de aeroportos e em sua oferta de voos, nos dados de movimentação, em sua função de rede, entre outros. Para o transporte aquaviário volta-se para a disponibilidade e extensão de hidrovias, bem como para a ocorrência de terminais, como portos organizados, instalações portuárias de turismo e instalações de pequeno porte, por exemplo, com foco no transporte de passageiros.

Já para o transporte ferroviário, frisa-se a oferta de serviços regulares e eventuais (turísticos), além da capacidade ociosa de trechos ferroviários que permeiam os destinos turísticos analisados, bem como para características básicas, como bitola, tipo de transporte, administração) e situação das ferrovias analisadas (sem operação, planejadas e em operação).

No caso do transporte rodoviário, evidencia-se a identificação e a caracterização das rodovias em relação a sua jurisdição, tipo de superfície, volume médio diário de veículos e pessoas, extensão e, ainda, a existência de potenciais pontos de apoio ao viajante tais como postos de combustível, restaurantes, hotéis e outros. Também se cita a existência de terminais rodoviários e seu tipo de operação, número de operadoras, principais destinos, entre outras características.

3.6.2 ANÁLISE ESTRATÉGICA

A partir das informações coletadas, sistematizadas e tratadas nas etapas referentes ao diagnóstico, é importante abordar o processo de análise estratégica de rotas turísticas, considerando a consolidação de informações turísticas, variáveis socioeconômicas e dados sobre as infraestruturas de transporte.

Tal consolidação permite o estabelecimento de indicadores bem como uma comparação entre rotas turísticas e, ainda, um olhar aprofundado para cada rota com foco na intermodalidade, nas potencialidades naturais a serem explorados para melhorar a oferta turística, nos modos de transporte a serem priorizados em termos de investimentos, entre outros temas que podem ser explorados em uma análise estratégica.

3.6.3 BASES DE DADOS

Durante a cooperação técnica, foram elaboradas e disponibilizadas duas bases de dados. Entende-se que as informações geradas em ambas possam integrar o processo de planejamento de ações governamentais, de forma associada ao PDMCT.

- I. A estruturação do diagnóstico das infraestruturas de transporte e de dados socioeconômicos das rotas turísticas, conforme posto no Produto 5 (BRASIL e UFSC, 2021e), facilita a visualização e a compreensão dos resultados, sendo apresentados em ambiente de Sistemas de Informações Geográficas (SIG), podendo ser convertidos e apresentados em outros formatos, como cartogramas, infográficos e *dashboards*, para serem abordados em uma capacitação de maneira assertiva, a depender, inclusive, do público-alvo.
- II. Já o Produto 10 (BRASIL e UFSC, 2022d) apresenta os aspectos metodológicos, os resultados e os detalhamentos acerca da sistematização de base de dados de origem-destino entre fluxos turísticos no Brasil, a partir do estabelecimento e análise das interações entre as cidades âncoras e componentes do Produto 8 (BRASIL e UFSC, 2022b).

3.7 POLÍTICAS PÚBLICAS

Avançando nos diagnósticos estratégicos das 30 rotas turísticas em relação às suas infraestruturas de transporte de passageiros, chega-se a propostas de políticas públicas para orientar os tomadores de decisão dos setores tanto do turismo quanto dos transportes, da mobilidade urbana, do desenvolvimento regional e de todos aqueles que permeiam, de alguma forma, as iniciativas tangentes aos transportes turísticos.

Após o reconhecimento das principais estratégias utilizadas pelos órgãos responsáveis no desenvolvimento dos setores do turismo e dos transportes, estas foram elencadas e desdobradas em propostas para a mobilidade e a conectividade turísticas. As estratégias foram aperfeiçoadas por meio do planejamento participativo entre diversos órgãos e agentes institucionais do setor do turismo, transportes e mobilidade urbana, entre outros.

Logo, alinhou-se estratégias dos setores fundamentais à mobilidade e à conectividade turísticas, de forma a elucidar suas intersecções e embasar um trabalho conjunto e factível, com vistas ao desenvolvimento do turismo brasileiro.

3.7.1 PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICAS (PDMCT)

O PDMCT é uma política pública abrangente que considera propostas de projetos intermodais e integrados de passageiros, com foco no turismo, além de diretrizes tecnológicas para sistemas de informação ao usuário de apoio ao transporte turístico, e levantamento de fontes de recursos para os investimentos.

O PDMCT deverá ser explorado na íntegra, em um programa de capacitação, ou em cursos diversos, visando capacitar os agentes quanto à sua concepção e às suas diretrizes.

3.7.2 PLANEJAMENTOS SETORIAIS

As ações designam o nível do planejamento mais específico, pressupondo resultados concretos, isto é, produtos. As ações englobam-se no nível tático da implementação do Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas.

Nessa linha, citam-se os planejamentos setoriais para cada modo de transporte (BRASIL e UFSC, 2022a) como complementares para a continuação das propostas do PDMCT, que devem ser trabalhados para encaminharem-se em metas objetivas para a concretização dos objetivos de desenvolvimento da mobilidade e da conectividade turísticas do Brasil.

Cada planejamento traz estratégias que devem ser desmembradas em ações que se somam para a concretização do direcionamento proposto, e necessitam de instrumentos e ferramentas complementares adequados que permitam materializar e operacionalizar a ação governamental.

Os gestores devem considerar que as estratégias sinalizam uma visão de futuro para o desenvolvimento de cada setor de transporte turístico, e abarcam diversas temáticas, podendo resultar em diferentes programas e projetos que se apresentam necessários para a implementação das diretrizes do PDMCT e planejamentos setoriais propostos.

3.7.3 ESTRATÉGIA DE INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

Ações estratégicas priorizadas para otimização da integração multimodal dos sistemas de transportes turísticos também fazem parte do nível do planejamento mais específico das ações, e devem ser implantados junto com os planejamentos futuros, isto é, os projetos concretos que promoverão mudanças na realidade da mobilidade e da conectividade turística no território brasileiro.

3.8 INVESTIMENTOS

O nono produto da cooperação técnica se propôs à identificação de um panorama referente ao financiamento e à execução de investimentos em turismo pelo Brasil, a fim de determinar em que pé se encontram os investimentos em mobilidade e conectividade turísticas no País.

A relevância que o setor público exerce nessa seara pôde ser comprovada e sinaliza a importante liderança que o MTur deve exercer no desenvolvimento e no crescimento do turismo brasileiro, nesse caso, em relação aos transportes, elemento básico da oferta turística.

O formulário disponibilizado para obter dados quanto aos investimentos no setor apresenta a limitação de representar apenas uma pequena parcela do *trade* turístico e dos demais atores públicos e civis que configuram o turismo brasileiro, quando foi respondido por apenas 9% dos contatos disponíveis no Mapa do Turismo Brasileiro. Logo, deve ressaltar-se a importância da interlocução entre os entes da federação e a disponibilização de dados quanto aos seus destinos turísticos trabalhados.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS E ENCAMINHAMENTOS

A importância da sensibilização é enfatizada no Programa de Regionalização do Turismo, que delimita as ações de sensibilização dos atores do turismo em todos os módulos operacionais pertinentes à implementação do PRT.

Sensibilizar é oferecer, às pessoas da comunidade ou da região, os meios e os procedimentos que as façam perceber novas possibilidades e lhes permitam enfrentar as mudanças e as transformações necessárias quando se adota uma nova postura frente ao turismo (BRASIL, 2007, p. 15).

Entende-se que sem o pertencimento dos atores envolvidos nas atividades turísticas, isto é, sem que esses agentes conheçam e abracem sua importância nos processos do turismo, não se fortalecem as condições essenciais para o desenvolvimento do turismo nas regiões.

Dessa forma, é imprescindível ao MTur estipular ações de sensibilização para fins de capacitação e qualificação dos recursos humanos do setor, especialmente quanto à integração necessária com outros setores e entidades, visando a universalização do atendimento e o impulso à qualificação dos gestores das políticas de mobilidade e conectividade turísticas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 1 - Sensibilização**. Brasília, 2007. 75 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo. **Qualificação no Turismo**. Brasília, DF, [2022]. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/qualificacao>. Acesso em: 15 nov. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.359, de 20 de maio de 2020**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Turismo e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança. Brasília, DF: Presidência da República, 2020b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10359.htm. Acesso em: 31 maio 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 1:** Levantamento Bibliográfico, Avaliação da Atual Situação Legislativa e Regulatória e Diagnóstico de Rotas Prioritárias para o Transporte Turístico de Passageiros Inclusive com Potencial de Exploração pelo Setor Privado. Florianópolis: LabTrans, jan. 2021a. 286 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 2:** Levantamento de Informações in loco das Rotas Prioritárias, Diagnóstico das Infraestruturas Aeroportuária e Ferroviária, Proposta de Investimentos em Infraestrutura Viária e Desenvolvimento de Piloto para Base Georreferenciada com os Elementos de Infraestrutura das Rotas. Florianópolis: LabTrans, maio 2021b. 776 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 3:** Levantamento, Caracterização e Análise das Infraestruturas Existentes para o Transporte Turístico em 24 Rotas Estratégicas. Florianópolis: LabTrans, jun. 2021c. 836 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 4:** Relatório Contendo os Diagnósticos Realizados e Análise Estratégica nas Metas 5, 6, 7 e 8. Florianópolis: LabTrans, set. 2021d. 1.488 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada

001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 5:** Base de dados georreferenciada contendo os elementos predeterminados para consulta, análise e demais funcionalidade com suporte ao Sistema de Informações geográficas em operação no Ministério do Turismo-. Florianópolis: LabTrans, out. 2021e. 89 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 6:** Diretrizes para o Estabelecimento de Políticas Públicas Integradas para a Mobilidade e Conectividade Turística. Florianópolis: LabTrans, jan. 2022a. 59 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 8:** Estratégia de Integração Multimodal. Florianópolis: LabTrans, set. 2022b. 213 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 9:** Metodologia para a Priorização de Investimentos. Florianópolis: LabTrans, ago. 2022c. 80 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 10:** Proposta de Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas. Florianópolis: LabTrans, nov. 2022d. 32 p. [.pdf].

FERNANDES, João L. J. **A rua como território turístico:** Algumas considerações. In: FORTUNA, Carlos; ANSELMO, Carolina; CARVALHO, Cláudia P; PROVIDÊNCIA, Paulo (orgs.). CRETA. CesContexto, nº 24, jul, 2019.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão.** 1. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos.** São Paulo: Aleph, 2002.

PEIXOTO, Nathane E. S. **Identificação dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista.** Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília. Brasília, 2018, 151 p.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
AVEA	Ambiente Virtual de Ensino e de Aprendizagem
CGMob	Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística
CONAC	Conselho de Aviação Civil
EaD	Educação à distância
ISBN	<i>International Standard Book Number</i>
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
MTur	Ministério do Turismo
PDMCT	Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
SIG	Sistemas de Informações Geográficas
TED	Termo de Execução Descentralizada
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Recursos didático-pedagógicos	14
Figura 2 – Processo para aplicação dos cursos	15
Figura 3 – Sistemas de transportes aplicados ao turismo	20
Figura 4 – Intermodalidade dos transportes	21

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Legislação multimodal federal vigente	22
--	----

